

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
НАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ ІНСТИТУТ ІННОВАЦІЙНИХ ОСВІТНІХ
ТЕХНОЛОГІЙ
КАФЕДРА ЦИВІЛЬНОГО ПРАВА І ПРОЦЕСУ

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ

Завідувач кафедри

_____ Вишновецька С.В.

«__» _____ 2020 р.

ДИПЛОМНА РОБОТА

ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА
ЗА ОСВІТНЬО-ПРОФЕСІЙНОЮ ПРОГРАМОЮ
«Правознавство»

**Тема: «Особливості відшкодування шкоди завданої транспортними
засобами»**

Виконавець: Зінченко Марія Миколаївна

Керівник: д.с.н., професор Шуст Наталія Борисівна

Київ-2020

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Навчально-науковий інститут інноваційних освітніх технологій

(Юридичний факультет)

Кафедра цивільного права і процесу

Освітньо-професійна програма «Правознавство»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

С.В. Вишневецька

«__» _____ 2020 р.

ЗАВДАННЯ

На виконання дипломної роботи

Зінченко Марії Миколаївни

1. Тема роботи «Особливості відшкодування шкоди завданої транспортними засобами»

затверджена наказом ректора від «22» листопада 2019 р. № 2701/ст.

2. Термін виконання роботи: з 25 листопада 2019р. по 29 лютого 2019 року

3. Вихідні дані роботи: Цивільний кодекс України, нормативно-правові акти, монографічна наукова література.

4. Зміст пояснювальної записки: аналітичний огляд юридичних джерел з тематики диплому. Проаналізовано теорію поняття відшкодування шкоди, проведено дослідження специфіки практичного застосування відшкодування шкоди завданої транспортними засобами на основі аналізу чинного законодавства України, наукової літератури.

5. Календарний план-графік

№ пор	Завдання	Термін виконання	Відмітка про виконання
1	Вибрати тему дипломної роботи	до 16.11.2019	виконано
2	Затвердити тему і план роботи у наукового керівника	до 20.11.2019	виконано
3	Визначити статистичну, інформаційну базу дослідження скласти бібліографію	до 26.11.2019	виконано
4	Оформити і обговорити з науковим керівником перший розділ роботи	до 05.12.2019	виконано
5	Оформити і обговорити з науковим керівником другий розділ роботи	до 21.12.2019	виконано
6	Оформити і обговорити з науковим керівником третій розділ роботи	до 21.12.2019	виконано
7	Доопрацювати роботу, оформити її кінцевий варіант	до 21.01.2020	виконано
8	Отримати відгук керівника та рецензію	до 31.01.2020	виконано
9	Підготувати доповідь на захист	до 04.02.2020	виконано

6. Консультанти з окремих розділів

Розділ	Консультант (посада, П.І.Б.)	Дата, підпис	
		Завдання видав	Завдання прийняв
Консультанти з окремих розділів не залучались			

7. Дата видачі завдання: 25.11.2019 р.

Керівник дипломної роботи _____ д.с.н., професор Шуст Наталія Борисівна
(підпис)

Завдання прийняв до виконання _____ Зінченко Марія

(підпис)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до дипломної роботи **«Особливості відшкодування шкоди завданої транспортними засобами»**: 90 сторінок, 71 бібліографічних посилань та використаних джерел.

ВІДШКОДУВАННЯ ШКОДИ, ТРАНСПОРТНІ ЗСОБИ, УМОВИ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ, ДЕЛІКТНІ ЗАБОВ'ЯЗАННЯ, ДЖЕРЕЛО ПІДВИЩЕНОЇ НЕБЕЗПЕКИ, СТРАХУВАННЯ.

Мета роботи полягає у висвітленні проблемних питань, що виникають на практиці під час відшкодування шкоди, заподіяної транспортними засобами, та розробці пропозицій щодо шляхів їх вирішення, аналіз сучасного українського законодавства у сфері відшкодування шкоди, завданої транспортними засобами.

Об'єкт дослідження – цивільно-правові правовідносини у сфері зобов'язання внаслідок відшкодування шкоди заподіяної транспортними засобами.

Предмет дослідження – правове регулювання шкоди завданої транспортними засобами.

Методи дослідження: загальнонаукові (діалектичний, аналізу та синтезу, історичний, системно-структурний методи) та спеціальні (формально-логічний, порівняльно-правовий) методи наукового пізнання.

Практичне значення отриманих результатів полягає у можливості їх використання при написанні наукових праць та проведенні наукових досліджень у сфері цивільного права, при розробці проектів змін до чинного законодавства України, що регулює права на об'єкти цивільних, у навчальному процесі при викладанні курсу цивільного права та спецкурсів цивільно-правового спрямування, а також при підготовці підручників, навчальних посібників та методичних матеріалів із зазначених дисциплін.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
Розділ 1. ВІДШКОДУВАННЯ ШКОДИ В КОНТЕКСТІ ЗАГАЛЬНО-ТЕОРЕТИЧНОЇ ХАРАКТЕРИСТИКИ.....	11
1.1. Поняття та сутність зобов'язання з відшкодування шкоди.....	11
1.2. Загальні підстави виникнення зобов'язань з відшкодування шкоди.....	20
Розділ 2. МЕЖІ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ШКОДУ, СПРИЧИНЕНУ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ.....	30
2.1. Умови , які звільняють від відповідальності за шкоду, завдану транспортними засобами.....	30
2.2. Умови, які впливають на розмір відшкодування шкоди, завдану транспортними засобами.....	39
2.3. Особи, які зобов'язані відшкодувати шкоду, та особи, які мають право на відшкодування шкоди завдану транспортними засобами.....	48
Розділ 3. ОСОБЛИВОСТІ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВІДШКОДУВАННЯ ШКОДИ, ЗАВДАНОЇ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ.....	55
3.1. Аналіз судової практики розгляду судами цивільних справ про відшкодування шкоди, завдану транспортними засобами.....	55
3.2. Концептуальні засади впровадження в Україні прямого врегулювання збитків внаслідок дорожньо-транспортних пригод.....	66
3.3. Нормативно-правове регулювання профілактики дорожньо-транспортних пригод в Україні.....	71
ВИСНОВОК.....	79

СПИСОК БІБЛЮГРАФІЧНИХ ПОСИЛАНЬ ВИКОРИСТАНИХ

ДЖЕРЕЛ.....84

ВСТУП

Актуальність теми. Разом з науково-технічним розвитком та збільшенням транспортних засобів чисельність дорожньо-транспортних пригод примножилась, а тому запобігання та усунення їх наслідків є важливою необхідністю всіх країн світу, включаючи Україну. Наявна тенденція великої кількості правопорушень, що залишаються не розкритими, що в свою чергу заподіюють шкоду учасникам. Варто зазначити, що головне питання відшкодування шкоди, яка завдана транспортними засобами недостатньо врегульована в законодавстві України, що спричиняє проблемні питання на практиці. Розглядаючи суть проблематики, можна стверджувати, що майже кожна дорожньо-транспортна пригода несе шкоду – чи то моральну, але частіше майнову. Згідно зі статистикою ДТП Департаменту патрульної поліції України за період з 01.01.2019 до 30.11.2019 року зареєстровано 135696 ДТП, з яких– 19567 ДТП були з потерпілими та в яких загинуло 610 осіб, 17898 особи були поранені [1].

Найпоширенішими видами ДТП на період з 1 січня до 30 листопада 2019 року є керування автотранспортними засобами у нетверезому стані, перевищення встановленої швидкості руху, невиконання вимог сигналів регулювання, порушення правил маневрування, проїзду пішохідних переходів, обгону, виїзд на смугу зустрічного руху, порушення правил проїзду перехресть тощо [1]. Відповідно, якщо при скоєнні ДТП завдана шкода, потерпілі особи мають право на відшкодування завданої їм шкоди.

Конституція України у ст. ст. 3, 27, 41, 68 закріплює право кожної людини на відшкодування будь-якої завданої їй шкоди [2]. Також питання щодо відшкодування шкоди врегульовані у Цивільному кодексі України (далі – ЦК України), зокрема у ст. 22, в якій зазначається, що особа, якій завдано збитків

у результаті порушення її цивільного права, має право на їх відшкодування [3].

Відсутність достатнього правового врегулювання, та певна ускладненість правовідносин є причинами, що зумовлюють інтерес до вивчення та аналізу фахової юридичної літератури, нормативно-правової бази, матеріалів судової практики з питань відшкодування шкоди, завданої транспортними засобами.

Слід зауважити, що не враховуючи достатню кількість спірних питань, що наразі розглядаються в судах по даній категорії справ, велика кількість питань залишається не врегульована й понині. Однозначно у фаховій літературі складно знайти рекомендації. Дане дослідження представляє собою практичний та теоретичний інтерес, зокрема підтверджує актуальність цієї теми.

Питанню відшкодування шкоди завданої транспортними засобами, приділено не достатньо уваги та не всі питання врегульовані законодавством України.

Є питання, що до сьогодні не були висвітлені науковцями, як приклад, умови відповідальності при випадковому зіткненні транспортних засобів; відшкодування шкоди, коли вартість ремонту автомобілю перевищує остаточну вартість автомобіля в декілька разів тощо.

Вітчизняні науковці досліджували дану тему з позицій цивільного права, кримінального, адміністративного, цивільно-процесуального, кримінально-процесуального.

Предметом дослідження науковців є питання, що стосуються деліктної відповідальності за шкоду, завдану транспортними засобами (А. Загорулько, О. Красавчиков, Г. Пендяга, С. Приступа, А. Собчак, В. Смирнова, Д. Боброва, О. Жуковська, А. Мусулевський, Г. Юркова). Питання щодо визначення поняття моральної (немайнової) шкоди, порядку її відшкодування фізичній та юридичній особі досліджували О. Беліков, А. Веніамінова, В. Нор, Є. Поляков, П. Рабінович, О. Рибак, С. Шимон. Договір страхування і окремі його види були предметом досліджень таких учених як

Т. Блащук, Н. Безсмертна, Г. Губіна, Л. Кінащук, М. Снігерьова. Проте, відслідковується тенденція дифіциту теоретичних досліджень про відшкодування шкоди завданих транспортними засобами.

Мета даної дипломної роботи є висвітлення проблемних питань, що виникають на практиці під час відшкодування шкоди, заподіяної транспортними засобами, та розробці пропозицій щодо шляхів їх вирішення, аналіз сучасного українського законодавства у сфері відшкодування шкоди, завданої транспортними засобами. Зазначена мета зумовила розв'язання наступних задач:

- розглянути відшкодування шкоди як форму цивільно-правової відповідальності, проаналізувавши такі питання, як поняття і сутність зобов'язань з відшкодування шкоди та загальні підстави відшкодування шкоди.
- проаналізувати особливості відповідальності за шкоду, завдану внаслідок дорожньо-транспортної пригоди;
- дослідити існуючі проблеми та виявити ті, які можуть виникнути в майбутньому при вирішенні питань пов'язаних з відшкодуванням шкоди завданої в результаті дорожньо-транспортної пригоди;
- дослідити особливості суб'єктного складу правовідносин з відшкодування шкоди, завданої внаслідок дорожньо-транспортної пригоди;
- дослідити концептуальні засади впровадження в Україні прямого врегулювання збитків внаслідок дорожньо-транспортних пригод;
- проаналізувати нові тенденції і засоби у методиці відшкодування шкоди, завданої потерпілим за договорами обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів;
- визначити нормативно-правове регулювання профілактики дорожньо-транспортних пригод в Україні.

Об'єктом дипломної роботи є цивільно-правові правовідносини у сфері зобов'язання внаслідок відшкодування шкоди завданої транспортними засобами.

Предметом дипломної роботи є правове регулювання шкоди завданої транспортними засобами.

Методи дослідження були обрані згідно з поставленої мети та завдань. Методи застосовувались, враховуючи предмет та об'єкт дослідження. Під час написання дипломної роботи застосовувались наступні методи: історико-правовий; порівняльно-правовий, на основі якого проведено аналіз вітчизняного та іноземного законодавства щодо функціонування деліктної відповідальності та застосування відшкодування шкоди, заподіяної транспортними засобами; системно-структурний, за допомогою якого визначалися основне місце ризикового деліктного зобов'язання в системі ризикових зобов'язань; абстрагування та узагальнення, на основі якого розроблялися дефініції різних правових категорій та понять; аналізу та синтезу, за допомогою якого вивчалася юридична природа відповідальності за шкоду, заподіяну транспортними засобами та настання відповідальності; співвідношення основних цивільно-правових понять та категорій, що стосуються зазначеного спеціального делікту; емпіричного аналізу, який дозволив відокремити як особливий делікт за шкоду, заподіяну транспортними засобами.

Наукова новизна полягає в тому, що вперше зроблено комплексне дослідження цивільно відповідальності за заподіяння шкоди транспортними засобами. В результаті проведеного дослідження конкретизовано поняття власника транспортного засобу; обґрунтовано необхідність відшкодування витрат установам охорони здоров'я на надання медичної допомоги потерпілим у результаті ДТП безпосередньо з власників транспортних засобів, обґрунтовано доцільність вдосконалення порядку відшкодування шкоди, заподіяної в результаті ДТП життю, здоров'ю та майну громадян, а також майну юридичних осіб.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що матеріали дипломної роботи, зокрема, пропозиції та висновки можуть бути задіяні при вдосконаленні цивільного законодавства, що застосовується на практиці при захисті прав фізичних та юридичних осіб. Розділи дипломної роботи можуть бути включені до фахових посібників, підручників з цивільного права, матеріалів лекцій у вищих юридичних навчальних закладах, та дослідженнях в навчально-методичній роботі при вивченні навчального курсу «Цивільного права».

Особистий внесок випускника дипломна робота є науковою завершеною, цілісною, самостійною роботою. Даний матеріал отриманий шляхом вивчення та аналізу нормативних та наукових джерел, розгляду судових справ, практичного застосування законодавчої бази. Сформульовано пропозиції, рекомендації, висновки. За даною темою викладено теоретичні положення матеріалу.

Апробація отриманих результатів. Результати досліджень дипломної роботи будуть апробовані на V Міжнародній науково-практичній конференції «PRIORITY DIRECTIONS OF SCIENCE DEVELOPMENT».

Публікації. Наукова стаття на тему « Особливості відшкодування шкоди завданої транспортними засобами», Юридичний вісник «Повітряне і космічне право» березень 2020 рік.

РОЗДІЛ 1

ВІДШКОДУВАННЯ ШКОДИ В КОНТЕКСТІ ЗАГАЛЬНО- ТЕОРЕТИЧНОЇ ХАРАКТЕРИСТИКИ

1.1 Поняття та сутність зобов'язання з відшкодування шкоди

Правове зобов'язання, яке випливає з відшкодування, що в свою чергу представляє собою зобов'язання цивільно-правового характеру, в якому одна зі сторін є потерпілою (кредитором) і має право на вимагання від особи, яка вчинила протиправне діяння, що нанесло шкоду її майну чи здоров'ю (боржник), сплатити збитки. Це може відбутися як варіант відшкодування.

Зобов'язання постає перед учасниками цивільних правовідносин як відносини між учасниками економічного обороту, що є врегульованими цивільно-правовими нормами права у сфері зобов'язань. У цивільному праві загалом прийнято зобов'язальні правовідносини називати зобов'язальними бо ці терміни є тотожними.

Проте, простежується окрема специфіка правовідношення у цивільному праві, зокрема сферу зобов'язання яку варто прослідкувати:

- зазвичай відбувається опосередкування безпосередньо процесу переміщення майна особи, або як інший варіант окрім майна можуть використовуватися інші результати праці;
- важливо, щоб правові відносини були встановлені із конкретним суб'єктом, тому такі цивільно-правові відносини мають достатньо відносний характер;
- зазвичай обов'язок виконання зобов'язання передбачає дії, що мають активний характер проте існують виключення, та за рідкими виключеннями дії можуть нести пасивний характер;

- уповноважена особа має право на вимогу від особи, що завдала шкоду відшкодувати збитки. На основі вище викладеного матеріалу можна зробити підсумок, що обов'язок це сплата боргу, а право вимоги має назву право суб'єктивне [4, с 832].

Цікавим фактом є те, що походження назви "зобов'язання із вчинення шкоди" є досить давньою. Даний термін активно використовувався римськими юристами. Слово "зобов'язання" має латинські корні та походить від слова "delictum" [5, с 512].

Досліджуючи праці римських юристів не можна не звернути свою увагу ,що вже тоді було виявлено, що спершу виникають зобов'язання пов'язані безпосередньо з правопорушенням а не договірні зобов'язання, як це може здатися логічно. Дослідники пов'язують це з тим, що в той період держава намагалася не втручатися відносини між приватними особами, в свою чергу потерпілі повинні були самостійно відреагувати на порушення їхніх інтересів.

З розвитком суспільних відносин в давньоримській державі певного часу з'являються поняття помсти і відповідальності, що їх застосовують як окремі (приватні) особи, так і можновладці. Багато таких прикладів дає рання історія Риму, достатньо звернутися до творів Тита Лівія, Плутарха, Корнелія Тацита, щоб уявити собі цю складну суміш «права і неправда» [5, с 515]. Варто зазначити, що вже за тих часів правосвідомість у громадян була на високому рівні та такі речі як нелогічність, нераціональність, ускладненість відносин просто не сприймалися. Виникала логічна потреба замість дій помсти замінити на дії, що будуть закріплені на законодавчому рівні, що в свою чергу будуть діяти на усунення кривди та неправомірних дій між громадянами. Почали виникати такі види правовідносин, що усували необхідність помсти та як альтернатива виникали первісні угоди між кривдником та потерпілою особою. Основою таких угод було те, що громадяни домовлялися міжособово, що порушник сплачує потерпілому певний еквівалент суми за порушений інтерес.

Проте, це ще не виникали зобов'язання у тому вигляді, які ми звикли бачити в сучасному сьогоденні. А саме ці угоди були міжособовими, юридичного обов'язку як такого ще не виникало, і не виключено було, що якщо один з учасників таких правовідносин не платить, все поверталось до початкового обов'язку помсти. В таких випадках держава повинна була реагувати заборонивши помсту і як покарання накладала штраф на порушника.

Відтак уперше виникає юридичний стан повинності: порушник вже юридично зобов'язаний сплатити потерпілому штраф (роена). Отже, з'являється і поняття правопорушення – делікту [6, с 724]. Варто зазначити, що в давнину деліктні зобов'язання мали відношення до кровних помсти. Це був самий перший вид зобов'язань, що включав в себе майнову виплату за заподіяння шкоди. Це допомагало у правовому вихованні громадян, щоб вони бережно ставилися до чужого майна, зокрема до здоров'я та майна як особистого так і чужого. З певним часом це отримало своє закріплення на законодавчому рівні та ці санкції породили цілісну штрафну систему. У таблиці VIII Законів XII таблиць знаходимо відлуння давніх часів: «Якщо вчинить каліцтво членів і не помириться з (потерпілим), то хай і йому самому буде заподіяно те саме» [7, с 608]. Однак тут встановлено й інші правила: «Якщо рукою або палицею переломить кістку вільній людині, хай заплатить штраф в 300 асів, якщо рабу – 150 асів. Якщо вчинить кривду, хай штраф буде 25» [7, с 608]. Ця ж таблиця проголошує: «Якщо хто поскаржиться, що домашня тварина вчинила збитки, то слід або видати (потерпілому) тварину, що вчинила шкоду, або відшкодувати вартість завданих збитків» [7, с 609]. Можна прослідкувати, як вже в ті часи виникає майнова відповідальність за шкоду, що заподіюється речам. Юристи тих часів розрізняли договірну відповідальність від деліктної. Формування деліктної відповідальності відбувалося за принципом кумуляції, що істотно відрізнялося від договірної. Щодо останньої, то відповідальність могла бути декількох форм, як частковою так і солідарною. Як варіант боржник міг нести відповідальність

тільки за шкоду спричинену тільки ним, або шкоду, заподіяну в повній загальній мірі, таким чином звільняючи від відповідальності інших учасників злочину [6, с 735]. Відповідальність, що вчинена деліктом декількома особами умножувалась на їхнє число, іншими словами, кожен з учасників злочину повинен відповідати повною мірою (як приклад, штраф за вчинення крадіжки у повному розмірі має заплатити кожен зі злочинців що були учасниками крадіжки).

Можна говорити і про дієдатність у деліктному зобов'язанні та договірному праві, що дієдатність осіб не є тотожною. Щодо неповнолітніх, то вони за законами римського права у договірних відносинах не мали законного права брати участь у правочинах, а відтак, неповнолітні особи не несли договірну відповідальність, проте вони могли нести деліктну відповідальність.

З часів Законів XII таблиць зберігалась так звана ноксальна відповідальність *pater familias* за шкоду, заподіяну його підвладними дітьми і рабами. Якщо делікт вчиняв підвладний або раб, *pater familias* надавалося право вибору – відшкодувати заподіяні підвладним чи рабом збитки або видати винного для розправи, а пізніше – для відробітку шкоди [8, с 160]. За часів римського права юристи так і не змогли узагальнити єдине правило, за яким би відповідальність за делікт наставала б за будь-яке незаконне діяння. Вся система деліктів все ж мала замкнений характер, що в свою чергу підкріплювалась переліком правопорушень, що в свою чергу був вичерпним. Можна було окреслити правопорушення, що вважалися деліктами, якщо вони мали в собі такі ознаки:

- пошкодження або взагалі знищення майна, яким володіла інша особа за умислом;
- в тих випадках коли присутні факти образи або кривди іншої особи;
- крадіжка.

З праць юристів тих часів варто зазначити цікавий факт, що саме римські юристи окреслюючи основне правове поняття, що стосується зобов'язання,

навіть у самому визначенні на той час проводили розмежування між поняттями права вимагання дії та права на річ. Основна думка зобов'язання полягала в тому, щоб конкретну особу зобов'язати перед потерпілим щоб він що-небудь надав, зробив або відшкодував.

Не дивлячись скільки дане питання було досліджене, по сьогоднішній день тема зобов'язального права є актуальною. Варто розглянути становлення загально-правового визначення із зобов'язального права що формувалося вже на території незалежної України. В той період, коли наша держава здобула незалежність, відбувся сильний поштовх на будівництво належної, ефективної правової держави. Відбулося формування громадянського суспільства, де найвищою цінністю стала людина, задоволення її потреб та захист її законних інтересів. Всестороннє забезпечення реалізації прав та захист законних інтересів громадян зафіксовано в головному нормотворчому акті Конституції України та є нашою найвищою соціальною цінністю.

За період незалежності України було прийнято дуже багато законів, що в свою чергу направлені на регулювання соціальних відносин. Досить активно велася робота над дослідженнями делікту та зобов'язального права. Проте можна відслідкувати досить велику кількість питань, що залишилися недослідженими, наявність прогалин у праві, та нових питань які виникають на основі прогресу, відкриття нового щодня.

За час розвитку вітчизняного цивільного законодавства недоговірні зобов'язання відшкодування шкоди які були завдані суб'єктами цивільного права мали різні назви. Так, у ЦК УРСР 1922 р. їм була присвячена глава XIII «Зобов'язання, що виникають внаслідок заподіяння іншому шкоди» [9, с 424]. У вітчизняній цивілістичній літературі того періоду відповідні зобов'язання нерідко іменували «Зобов'язання внаслідок заподіяння шкоди» [10, с 152]. У ЦК УРСР відповідна глава мала назву «Зобов'язання, що виникають внаслідок заподіяння шкоди» [9], а у коментарях до Кодексу

вказувалося на те, що їх також можна називати «позадоговірними», «деліктними» або «зобов'язаннями, що виникають з правопорушень» [9].

Можна зробити висновок, що юридичній літературі з цивільного права, коли був діючи ЦК УРСР 1963 року між тими поняттями, як зобов'язання, що виникло через заподіяння шкоди та деліктним зобов'язанням проводилася паралель. Цікаво, що деліктні зобов'язання окреслювали зобов'язання в яких винні особи що заподіяли шкоду особі, або її майну зобов'язана її відшкодувати, а потерпіла сторона мала своє безспірне право на компенсацію заподіяної шкоди у встановленому належному розмірі [11, с 51]. Протиправні дії, що виникали внаслідок делікту (правопорушення), то потерпілий мав право на вимагання від винної особи що завдала йому певну майнову або моральну шкоду шляхом вчинення неправомірного вчинку, а правопорушник повинен реалізувати цю вимогу [12, с 106].

Відповідно конкретне зобов'язання яке виникає у деліктних правових відносинах бере свій початок з юридичного факту, що являє собою завдання шкоди шляхом вчинення правопорушення (коли відбувається факт правовідношення яке є абсолютним). Відповідно можна зробити висновок, що в кодексах УРСР основний акцент робився на основі наявності правових зобов'язань, що вимагало заподіяння шкоди.

Але вже навіть у ті часи увага зверталася, що пізнавальною, характерною особливістю зобов'язань, які виникають з деліктних відносин того часу є те, що вони насамперед виконують компенсаційну роль, яка в свою чергу досягається через комплексне забезпечення потерпілій особі права, яке закріплене в законодавчій формі на можливість вимагати сплату збитків, що виникли через неправомірні дії порушника. Мова йдеться про повернення того майнового стану особи, який був до вчинення неправомірних дій до факту завдання потерпілій особі шкоди. [11, с 72].

Ця обставина і стала основним чинником, що зумовила перегляд всього значення, та характеристику фундаментальних рис, що з'являлися у процесі прийняття Цивільного Кодексу в незалежній Україні.

Проте Цивільний кодекс України, що був прийнятий у 2003 році як та діє понині і попередні Цивільні кодекси, не вміщує в себе точного, ґрунтовного пояснення яке б містило в собі визначення.

Ст. 1166 ЦК України має головну відсилку на в якій описуються основні права громадян та відповідно обов'язки цивільних правовідносин відшкодування шкоди, вказуючи в першій частині, що «майнова шкода, завдана неправомірними рішеннями, діями чи бездіяльністю особистим немайновим правам фізичної або юридичної особи, а також шкода, завдана майну фізичної або юридичної особи, відшкодовується в повному обсязі особою, яка її завдала» [3] та виокремлює умови відшкодування шкоди.

Варто зазначити, що під час дослідження даної теми, варто виокремити у вітчизняній літературі декілька різних визначень які дають пояснення визначенню відшкодування заподіяної шкоди.

Так, Г.В. Єршоменко визначала їх як «такі цивільно-правові зобов'язання, в яких потерпіла сторона (кредитор) має право вимагати від боржника (заподіювача шкоди) повного відшкодування протиправно заподіяної шкоди шляхом надання відповідного майна в натурі або відшкодування збитків» [13, с 360]. Схоже за сутністю, але дещо інше за формулюваннями, визначення зобов'язань відшкодування шкоди було запропоноване С.Н. Приступою та С.Є. Сиротенко, котрі характеризували його як «зобов'язання, тобто правовідношення, яке виникає внаслідок протиправного завдання шкоди, у зв'язку з чим потерпіла сторона (кредитор) має право вимагати від правопорушника, який завдав шкоди (боржника), виконання його обов'язку відшкодувати завдану шкоду» [14, с 214]. С.Д. Русу зазначає, що «за зобов'язаннями із відшкодування шкоди особа, яка завдала шкоди неправомірними рішеннями, діями чи бездіяльністю особистим немайновим правам фізичної або юридичної особи, а також майну фізичної або юридичної особи, зобов'язана її відшкодувати, а потерпілий має право на відшкодування завданої шкоди у повному обсязі» [15, с 302].

Аналіз поданих визначень нашої статті на висновок, що в сучасній навчальній цивілістичній літературі діє така тенденція до не досить чіткої подачі визначення співвідношень вказаних цивільних обов'язків та зобов'язань, зобов'язань у деліктних правових відносинах та безпосередньо деліктної відповідальності. . Відповідно до вказаного тексту потрібно акцентувати увагу , що у ЦК України в ст. 1166 повинно бути витлумачено поширення: хоч вона і звучить як «Загальні підстави відповідальності за завдану майнову шкоду», проте саме в ній вказуються головні підстави окрім відповідальності ще й виникнення зобов'язань відшкодування шкоди [16, 478].

Інформація в ст.1166 ЦК України повинна комплексно тлумачитися та може використовуватися як для характеристики відповідальності за завдану шкоду, але і для окреслення визначення точного правового поняття, яке б дало змогу розглядати обов'язок цивільно-правового відшкодування.

Відповідно можна узагальнити інформацію і посилаючись на законодавство нашої країни що на сьогодні є чинним визначити основні ознаки зобов'язань по відшкодуванню шкоди і як висновок сформулювати визначення.

Першою явною рисою таких зобов'язань являється те, що вказані зобов'язання є все ж недоговірними, які в свою чергу починають існувати тільки після того моменту, коли виникає цивільно-правовий підтверджений факт заподіяння збитків, що тягне за собою реалізацію цивільних прав та обов'язків всіх учасників таких відносин.

Другим не менш важливим фактом є безпосередньо заподіяння шкоди, в той час як правомірність дій чи неправомірність являються лише факультативними ознаками. Такі обставини в залежності від законного припису можуть, наприклад не мати жодного юридичного значення, що можна прослідкувати у конкретних випадках яке передбачене законодавством. В третьому пункті мова буде йти про суб'єкти таких правовідносин. У питаннях відшкодування шкоди є дві основні сторони: потерпіла сторона

(кредитор) та особа винна, яка безпосередньо є заподіювачем шкоди (боржник). Тут цікавий момент, потерпілою стороною являється особа, проте боржником може виступати як особа (чи то фізична чи юридична) так само можуть виступати учасники цивільних правовідносин, що в свою чергу підкріплюючи інформацію частини 2 ст. 2 ЦК України не можуть вважатися «особами» та виділені в групу учасників цивільних правовідносин що є окремою та вважаються суб'єктами цивільно-правових відносин [3]. У таких відносинах суб'єктами можуть виступати той кому завдано шкоду і особи що зазначаються в законі – ст. 1200 ЦК України непрацездатні утриманці потерпілого; та особа що безпосередньо шкоду завдала, або такі суб'єкти як кооперативи підприємницькі товариства, роботодавці – ст 1172 ЦК України; учасниками можуть бути батьки, опікуни чи усиновлювачі, або інша особа, що на законних підставах доглядає та виховує малолітню дитину, яка виступає боржником та спричинила шкоду; суб'єктом так само може виступати держава так і органи місцевого самоврядування – стаття 1172 – 1175 ЦК України [3].

Четвертим важливим пунктом є те, що об'єктом даних зобов'язань являються все ж абсолютні права, які мають належність до суб'єкта цивільно-правових відносин. Шкода завдана вказаним суб'єктом підлягає відшкодуванню [17, с 498].

У п'ятому пункті хочеться відзначити, що головним змістом зобов'язань з відшкодування шкоди головним чином виступає право потерпілої сторони на відстоювання своїх інтересів та відшкодування шкоди, що є закріпленим у чинному законодавстві України та обов'язку кривдника відшкодувати, компенсувати спричинену ним шкоду.

Як висновок, аналізуючи вище викладений матеріал, можна сформулювати визначення. Відшкодування шкоди – постає перед нами як недоговірні правовідносини, котрі виникають через заподіяння шкоди, в яких постраждала сторона виступає кредитором, а особа, яка заподіяла шкоду – відповідно боржником, та кредитор має законне право на вимогу від

боржника, винної особи, яка спричинила шкоду відшкодування йому збитків у повному визначеному розмірі.

Дане визначення поняття "зобов'язання відшкодування шкоди" не є ідеальним та точним, проте може бути застосоване для дослідження та обговорення даної категорії цивільного права.

1.2 Загальні підстави виникнення зобов'язань з відшкодування шкоди

З кожним роком при збільшенні кількості автомобілів на дорогах зростає і відсоток дорожньо-транспортних пригод та, відповідно, кількість справ, розглянутих судами в порядку кримінального, адміністративного і цивільного судочинства. Здавалося б, в чинному законодавстві існують і Цивільний та Кримінальний кодекси, і на їх основі повинна складатися єдина практика застосування норм права з питання, пов'язаного з відшкодуванням шкоди внаслідок ДТП. Однак в ряді випадків суди по-різному підходять до вирішення одних і тих же питань, що безпосередньо впливає на підсумок розглянутих справ. Зазвичай позовні заяви про відшкодування шкоди розглядаються в порядку цивільного судочинства, тому в рамках даної статті, хочеться відобразити перед читачем сутність і значимість правових проблем, що виникають при відшкодуванні шкоди в результаті ДТП в рамках цивільного судочинства.

Необхідно відзначити, що існує ряд умов, при яких власник автомобіля зобов'язаний відшкодувати причиненій потерпілому шкоду:

- протиправність поведінки власника автомобіля;
- наявність майнової шкоди;
- причинний зв'язок між протиправною поведінкою і шкодою.

Зобов'язання, що випливає з цивільно-правових відносин базується на певних фактах завдання шкоди. Завдана шкода, зокрема, може мати майновий характер, так само і моральний. У п. 3, ч.2 ст. 11 ЦК України виділяють різновиди підстав, що зумовлюють виникнення цивільно-правових

обов'язків компенсації шкоди з яких можна прослідкувати, що шкода може нести не лише майновий характер:

- 1) одним із основних різновидів виділяють завдання саме шкоди яка несе матеріальний характер;
- 2) на противагу першій підставі, постає спричинення особі шкоди, що неск моральний характер.

Відповідно до фактичних підстав для обов'язку відшкодувати шкоду є наявний факт заподіяння цієї шкоди особі (фізичній чи юридичній), зокрема її майну, або заподіяння моральної шкоди.

Всі зобов'язання, що включають в себе відносити договірному та недоговірному характеру виникають відносно підстав що зазначені в ст. 11 ЦК України де зазначено, що кожна з підстав яка є передбаченою вказаною статтею має назву юридичного факту [18, с 101].

Важливим є те, що в главі 82 ЦК України, яка називається «Відшкодування шкоди», вживаються два поняття, а саме шкода майнова та моральна, що в свою чергу підпорядковуються загальному поняття шкоди. Проте ці два поняття не ототожнюються, бо вони продовжують представляти різні грані, але зі сторони потерпілої особи це завжди буде негативний наслідок конкретної дії винної особи, що завдала шкоду [3].

Потерпіла особа має дві категорії втрачених благ, тому можна говорити, що завдана шкода є однією із загальних умов, що в свою чергу являються умовами що провокують виникнення зобов'язання, яке несе деліктний характер.

Аналізуючи визначення загального поняття «шкоди», важливим є положення Конституції :«кожен має право на відшкодування за рахунок держави чи органів місцевого самоврядування матеріальної та моральної шкоди, завданої незаконними рішеннями, діями чи бездіяльністю органів державної влади, органів місцевого самоврядування, їх посадових і службових осіб при здійсненні ними своїх повноважень (ст. 56 Конституції), що у разі скасування вироку суду як неправосудного держава відшкодовує

матеріальну і моральну шкоду, завдану безпідставним засудженням (ст. 62 Конституції)» [2].

При розгляді теми підстави відшкодування завданої школи слід розмежовувати умови відшкодування шкоди від підстав. При дослідженні мною цього питання, була звернена увага на праці науковців, де зазначалося, що існує кожен індивідуальний випадок, якому має відповідати юридичний факт (що являється підставою), та за відсутності такого юридичного факту відповідно не можуть виникати правовідносини, бо даний факт не являється юридичним. Відмінним у даному питанні є те, що підстави що являються фактами закріплені на законодавчому рівні, породжують відповідні явища цивільно-правового характеру, іншими словами це наявний обов'язок відшкодувати шкоду та збитки які були завдані неправомірними діями. Натомість умовами є визначення ознак, коли підстави відшкодування шкоди впливають із закону та мають власну характеристику. Науковці їх визначають точніше як нормативні вимоги, де за кожен конкретний, індивідуальний випадок повинна відповідати належна підстава, та за відсутності яких дані цивільні правовідносини виникати не можуть. Це відбувається через те, що юридичний факт юридичного значення не набуває .

У випадку коли йде мова про цивільно-правові зобов'язання яке має на увазі відшкодування шкоди, яка була спричинена при самозахисті особою, належить до таких зобов'язань , які були завдані правомірними діями.

Взагалі як вже раніше згадувалося, такого розу зобов'язання аналізувалося дослідниками через огляд конкретних цивільно-правових підстав відповідальності. Ще за радянських часів між вченими виникали дискусії щодо розмежування цих двох понять умови відповідальності у цивільному праві і підстави, зокрема в загальному поняття деліктної відповідальності. На той час ще не існувало чіткого розмежування понять та чіткого співвідношення змісту підстав та умов відповідальності. Більшість науковців того часу притримувалися думки, що саме склад цивільного правопорушення і є тією умовою відповідальності що ставала деліктною.

Така складова неправомірного діяння має в собі характерні елементи, такі як, протиправна поведінка особи, що спричиняє шкоду, вина заподіювача шкоди, власне шкода, з'являється причинний зв'язок що охоплює поведінку і результат що настав

Власне кажучи, якщо розривати поняття протиправної поведінки, варто зауважити, що це поведінка певної особи, яка стала причиною заподіяння шкоди – ця поведінка є такою, що суперечить законодавству та правовим нормам. В загальних рисах постає перед нами причинний зв'язок цих дій. Він полягає в тому що причина (явище попереднє) за певних наявних умов спонукає наслідок (наступне явище). Якщо говорити про вину особи, що спричинила шкоду, то це психологічне ставлення, вибір особи поведінки, яка має характер правопорушення що звісно спричиняє наслідки.

Наслідками порушення особистих майнових чи навіть немайнових благ, які є охоронюваними законом називається шкодою. Проявляється це у неотриманні, зменшенні або втраті майнових благ потерпілим. Завданою шкодою також можуть бути і спричинені моральні страждання .

Елементи, які відносяться до складу правопорушення не можуть бути підставами, а в свою чергу є нічим іншим, як умовами відповідальності. Як таке, вчення про складову правопорушень в цивільному законодавстві запозичене було вченими з цивільного права в працях науковців з кримінального права.

Умови відповідальності досить часто вважалися підставою виникнення деліктної відповідальності.

Між науковцями дискусії велися з питання чи достатня наявність елементів відповідно складу злочину, чи це є загальна підстава відповідальності вже у деліктних відносинах сукупності цих елементів. Є дослідники, які мають думку, що підставою до цивільної відповідальності є лише сукупність всіх елементів складу злочину, іншими словами складова цивільного-правового порушення.

Такий цивіліст, як С.С. Алексєєв висловив свою думку , що «за відсутності закінченого складу правопорушення особа не може бути притягнута до цивільної відповідальності» [19, с 49]. Інший науковець Г.К. Матвєєва, «склад правопорушення є тим юридичним фактом, який породжує правовідношення між правопорушником та потерпілим і створює певні претензії потерпілого та обов'язки правопорушника щодо загладження шкоди, завданої протиправною дією» [20, с. 337].

Науковець вважає, для того щоб підтвердити факт складу цивільного правопорушення потрібно брати до уваги відповідальність за єдиною підставою цивільно-правових відносин .

Щоправда, Г.К. Матвєєв так вважав щодо винної відповідальності. Однак цивільній відповідальності притаманна і так звана безвинна, а також випадкова відповідальність. [20, с 339].

Вчений вказує, що безпосередньо в такому випадку вже «...цивільно-правова відповідальність виникає вже не із складу правопорушення, а із спеціальних юридичних фактів, прямо передбачених законом» [20, с 341]. Загалом більшість науковців притримуються думки, що склад вчиненого правопорушення може бути як повним так і усіченим. Досить часто головним елементом правопорушення вказується вина правопорушника, що заподіє шкоду. Проте, А.М. Белякова вказує : «Провідним принципом цивільно-правової відповідальності є вина» [21, с 103].

Ще одна цікава концепція яка обґрунтовує умови виникнення даних зобов'язань. Відповідно це є фактом спричинення неправомірних дій які в результаті стали причиною шкоди, на основі приписів виконання адміністративного акту. Якщо йде мова про відшкодування шкоди, яка була завдана правомірно , то її слід віднести до зобов'язань що мають назву позадоговірні. В основній своїй більшості такі зобов'язання, які можожуть виникати через спричинення потерпілому шкоди відносяться до зобов'язань у позадоговірних відносинах.

Зобов'язання, що є недоговірними та які є виникаючими через спричинення майнової чи немайнової шкоди можна розділити на дві групи:

- делікт, що є протиправним заподіянням шкоди є підставою виникнення зобов'язання, причому протиправне заподіяння шкоди може бути присутнє у двох випадках: при поведінці винуватій та невинуватій;
- такі види зобов'язань що випливають з факту заподіяння шкоди через правомірні дії [22, с 128].

На сьогодні є не одна теорія, яка окреслює підстави до відповідальності за спричинення шкоди. Наприклад теорія «стимулювання», або як інший варіант теорія «вини з виключенням», за якими відповідальність за вчинення шкоди настає за певну вину, проте в окремих випадках, що передбаченні в законодавстві відповідальність може наступити без вини особи, або незалежно від вини особи, яка своїми діями спричинила шкоду. У даних випадках відповідальність встановлена з метою стимулювання «підвищеної пильності» [23, с 337].

Є інша теорія «винного початку» яка має формулювання що без факту вини відповідно нема відповідальності (проводиться паралель від кримінального права), проте вона вже досить давно довела свою неможливість до існування в умовах сьогодення. Проте прихильники цієї теорії відмічають наступне: відхилення відмінностей які існують між заходами цивільно-правової та кримінально-правової відповідальності, їх функціями, методами та завданнями впливу на правопорушника. Але відмінності ці не спроможні відобразити особливості та підстави застосування [10, с 203].

За іншою теорією відповідальність можлива і за конкретний факт вини, але й якщо вина особи не встановлена, вона має назву «двох початків» та автором саме цієї теорії є науковець Яічков К.К [24, с 436].

Інші вчені в свою чергу заперечують цю концепцію бо прослідковують в ній паралель між визначеннями та відсилку до кримінально-правових ознак злочину. На думку цих науковців, у цивільно-правовій відповідальності є

вина та обов'язок відшкодування шкоди одного учасника таких відносин перед іншим. Загальною метою цивільно-правової відповідальності є компенсація, відшкодування майнової або якщо передбачено немайнової шкоди та відновлення права яке було порушено. Тому можна зробити висновок, що єдиною, загальною підставою до цивільної відповідальності є посягання на суб'єктивні майнові та особисто немайнові цивільні права [25, с 848].

Існує думка серед вчених, що елементом юридичного факту є спричинення шкоди, а в виникнення певного зобов'язання обґрунтоване юридичним фактом (протиправною дією) а не юридичним складом. Тому змішувати елементи юридичного факту та елементи складу недоцільно [26, с 57].

Інший погляд на це проблемне питання висловлює науковець Загорулько А.І, який в свою чергу вважає, що підставою для виникнення обов'язку з відшкодування майнового збитку що був завданий правомірними діями є тільки фактично заподіяння шкоди діями, які згідно закону є правомірними. Тому можна вважати, що існують зобов'язання з відшкодування шкоди, завдані діями суб'єктів цивільного права, що несли характер правомірних дій. Суб'єктами таких цивільних відносин є фізичні та юридичні особи та дії цих суб'єктів повинні бути позбавлені владного характеру [27, с 12].

На основі вище викладеного матеріалу можна зробити висновок ,що підставами які спонукають виникнення такого зобов'язання є юридичні факти , через настання яких відбувається виникнення зобов'язання. Для більш детального формування визначення доцільно проаналізувати сучасне законодавство де закріплено підстави виникнення такого зобов'язання. Варто вказати, що в ЦК України є нормотворче закріплення, в якому вказується, що до основної групи підстав, через які виникає обов'язок є створена якась загроза (небезпека) життю, здоров'ю осіб, а також їхньому майну. У ч. 2 ст. 11 Цивільного кодексу України можна брати за основу той зазначений факт,

що підставами для виникнення прав та обов'язків у цивільних правовідносинах є юридичний факт.

Саме у п. 3 ч. 2 ст. 11 Цивільного кодексу України під юридичним фактом передбачається два різновиди підстав: завдання майнової шкоди та спричинення моральної шкоди [3].

Головними умовами, через які можна визначити підстави виникнення зобов'язань є факти спричинення шкоди та збитків майну, здоров'ю або душевному стану фізичній або юридичній особі.

Варто наголосити на тому, що авторами наукових праць в галузі цивільного права трактується по різному склад правопорушення, яке може бути як підстава до виникнення конкретного майнового зобов'язання. Відповідно до цього одні науковці окреслювали це як сукупність ознак певного правопорушення (головною мовою є те, що воно повинно бути охарактеризоване достатньою підставою відповідальності, з присутнім визначенням ознак конкретного злочину, яке притаманне кримінально-процесуальному праву).

Поняття умов та підстав відшкодування завданої шкоди достатньо відрізняються.

В такому випадку, увага звертається на те, що умови визначають саме ознаки, якими правові підстави можуть характеризуватися та які походять із нормотворчого закріплення. На противагу цьому зазначається підстави як факти, що вже передбачені законом і породжують певні цивільно-правові відносини [19. с 76].

При вирішенні спірних справ обов'язково потрібно розглядати саме у якому випадку і за яких умов відповідає конкретна підстава юридичного факту. За відсутності підстав відповідні цивільно-правові відносини виникати не можуть (бо факт не може отримати підтвердження, що він юридичний).

Законодавець трактує підстави, до яких належать протиправні дії в межах цивільних правовідносин, що призвели до нанесення шкоди майну чи

здоров'ю особи та називає їх деліктними зобов'язаннями. Але відомо, що виплата збитків може наставати не лише за протиправні дії, але розглядається варіант завдання шкоди особі наприклад при самозахисті.

Відповідно можна вказати, що підставою деліктного зобов'язання із сплати за завдану шкоду впливає з наступних чинників, таких як спричинення шкоди життю та/або здоров'ю особи та її майну.

Як підсумок можна зазначити, що умови та відповідно підстави цивільної відповідальності підлягають до досить чіткого розмежування.

Відповідно до конкретних умов відповідальності, що діє в межах цивільно-правових відносин, то в цьому випадку визначається конкретний склад цивільного правопорушення, а саме це є причинно-наслідковий зв'язок, при якому визначається зв'язок між завданою шкодою та поведінкою винної особи; враховується протиправність поведінки особи, завдавача шкоди; так само береться до уваги суб'єктивний елемент, при якому характеризується вина особи, яка спричинила шкоду.

Підстави, що зумовлюють виникнення таких зобов'язань, є ніщо інше, як юридичний факт, через настання якого відбувається зв'язок цивільних відносин до самого виникнення обов'язку відшкодувати завдану шкоду.

Закон України «Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів» (далі ОСЦВП) вніс визначення певних змін у відносини, пов'язані з відшкодуванням шкоди, заподіяної дорожньо-транспортною пригодою, залишивши деякі питання відкритими і важко застосовуваними на практиці при відшкодуванні шкоди.

Так, закон ОСЦВП говорить про компенсацію заподіяної шкоди в певних розмірах. Отже, виникає питання: хто буде нести відповідальність за втрату товарної вартості та сум шкоди, що перевищують страхові виплати, при відповіді на дане питання звернемося до цивільного законодавства.

Шкоду, спричинену майну, підлягає відшкодуванню в повному об'ємі особою, яка її завдала. Таким чином, відповідальність в даному випадку несе власник транспортного засобу.

При зіткненні транспортних засобів з вини одного або декількох власників питання про відшкодування шкоди вирішується дуже просто: хто винен, той і відшкодовує заподіяну шкоду. В даний час на практиці являє собою інтерес випадок, коли обидва транспортні засоби застраховані, і обидва водії визнані винними в скоєнні ДТП. Підвівши підсумок практиці страхових компаній, можна зробити висновок про те, що в даній ситуації пропонується три варіанти рішення:

- 1) відбувається відшкодування шкоди на 50%;
- 2) відмовляють у відшкодуванні страхових виплат;
- 3) страхові виплати проводяться в повному обсязі в межах сум страхового відшкодування.

В літературі і судовій практиці існують різні точки зору, що стосуються питання відшкодування шкоди при наявності вини обох власників транспортних засобів. Так, деякі автори пропонують виходити зі ступеня вини власників автомобілів, сум шкоди і різниці між ними

РОЗДІЛ 2

МЕЖІ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ШКОДУ, СПРИЧИНЕНУ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ

2.1. Умови , які звільняють від відповідальності за шкоду, завдану транспортними засобом

Важливим є те, що в цивільно-правових відносинах присутні підстави, що звільняють, або виключають від цивільно-правової відповідальності. Існують певні обставини, при яких навіть факт наявних зовнішніх ознак якогось правопорушення винна особа звільняється від покарання, або відповідальність може і не настати.

Якщо вдаватися до аналізу поняття «звільнення від юридичної відповідальності» та «виключення юридичної відповідальності», можна зробити висновок, що термін « виключення» застосовується в розумінні широкому і його слід сприймати як «недопущення чогось», саме у цьому конкретному випадку недопущення юридичної відповідальності за певних умов що складаються. У цьому випадку мова йде саме про «виключення юридичної відповідальності», проте «звільнення від юридичної відповідальності» означає, що при скоєнні певного правопорушення відповідальність була можлива, але порушника до неї не притягують, бо мають місце певні обставини при яких порушника не карають. Варто звернути увагу на той факт, що в цивільному праві України виключається

відповідальність за завдання шкоди виключається, якщо така шкода була завдана при необхідній обороні. Шкода, що була завдана при крайній необхідності не може виключати цивільно-правової відповідальності, проте, в свою чергу суд при розгляді справи може врахувати обставини, які можуть повністю або частково звільнити особу від відповідальності [28, с 51].

Свою увагу потрібно звертати на те, що в договірних зобов'язаннях розмежовуються підстави виключення відповідальності, та підстави звільнення від відповідальності.

Делікти виконують дуже важливу функцію, що є охоронною. Викликане це тим, що потрібно дотримуватися умов законності, забезпечення надійності у цивільно-правових відносинах, поняття відповідальності та відшкодування шкоди є практично тотожними. У такому випадку заподіяння шкоди є фактом правопорушення із усіченим складом. Що підтверджує теорію тотожності понять виключення та звільнення від відповідальності [29, с 127].

У вітчизняному цивільному законодавстві зазначається дві можливі категорії поділу підстав, які звільняють від відповідальності, умовно вони виглядають так:

- 1) абсолютне звільнення, зокрема у договірних зобов'язаннях;
- 2) відносне звільнення у деліктних зобов'язаннях.

Першою та основною умовою відповідальності за неправомірні дії є факт нанесення шкоди та матеріальні чи моральні збитки джерелом підвищеної небезпеки, зокрема транспортним засобом. Шкода може бути як наслідок правопорушення, що спричинило знищення чи часткове пошкодження майна потерпілої особи, завдання дій, що спричинили каліцтво що є причиною втрати заробітку або інших засобів на існування; чи смерть потерпілого. Не менш частими є випадки завдання потерпілому окрім матеріальної шкоди, шкоди моральної. Але так як зазначалося вже вище, наявність факту шкоди не є автоматичним обов'язком на її відшкодування. Звісно у випадках, коли шкода була завдана протиправною поведінкою особи, тоді настає деліктна

відповідальність, зокрема відповідальність, за шкоду завдану транспортним засобом.

Причинний зв'язок є однією з основних умов настання відповідальності за шкоду, що завдана транспортним засобом. Якщо правильно визначити причини, що впливали на заподіяння шкоди, можна максимально якісно визначити межі відповідальності за такі неправомірні дії.

Як показує практика, за умов сьогодення виявити причину заподіяння шкоди не дуже складно. Так само і не вбачається особливої складності при формуванні причинного зв'язку цивільно-правовій практиці.

Проте, ніколи не можна бути певним, бо існують різні ситуації, де, наприклад причинний ряд може бути ускладнений такими факторами, як до спричинення неправомірними діями шкоди транспортними засобами долучаються дії потерпілого, третіх осіб та непереборної сили та ін [30, с 13-15].

Цікавою особливістю при розгляді такого обов'язку транспортним засобом може бути те, що сама вина може не виступати умовою, що вважаються обов'язковими. Пояснюється це тим, що відповідальність як така, повинна наставати незалежно від вини, і зазвичай спеціально не розглядається в межах конкретного делікту.

Варто зазначити, що безумовно існують винятки відповідальності за заподіяння винної шкоди. Як приклад, можна представити такі варіанти:

- сплата збитку за завдану моральну шкоду, що завдана транспортним засобом, але ця шкода не повинна мати фізичний характер (фізичне ушкодження, каліцтво, інші можливі ушкодження здоров'я, або завдання смерті постраждалій особі) ;
- сплата встановленого збитку за шкоду , що заподіяна через взаємодію декількох транспортних засобів їхнім власникам;
- як варіант, відповідальність володільця транспортного засобу, чий транспортним засобом заволоділи неправомірно через недбалість самого власника [4, с 582] .

Можливий також варіант, коли вина береться до уваги коли присутній регресний позов за спричинення шкоди транспортними засобами до конкретного заподіювача шкоди або до іншого наявного солідарного боржника.

В законодавстві України передбачені вичепні обставини, що можуть зменшити розмір відшкодування, або зовсім звільнити винну особу, що спричинила шкоду від обов'язку відшкодування. Такими підставами, що звільняють власника транспортного засобу від відшкодування спричинених збитків стороні, яка у таких цивільно-правових відносинах виступає потерпілою, є певні юридичні факти при наявності яких правові норми або зменшують розмір відповідальності, або взагалі скасовують зобв'язання до відшкодування шкоди, яка була спричинена.

Аналізуючи даний матеріал можна сформулювати дві групи можливих підстав:

- 1) підстави, що відносяться до юридичних фактів, та можуть повністю звільнити власника такого транспортного засобу від обов'язку сплачувати шкоду, що на нього покладено. До таких підстав можна віднести наступні : умисел потерпілої особи, непереборна сила, неправомірне заволодіння транспортним засобом ;
- 2) підстави, що є юридичними фактами, які можуть частково звільнити заподіювача шкоди від відшкодування. В цю групу варто віднести: майновий стан правопорушника та грубу необережність самої потерпілої сторони правовідносин [31, с 32-34].

Варто звернути увагу, що такою підставою, як непереборна сила (подія, яка за певних умов є невідворотною, та є надзвичайною у своєму роді), має бути спрямована безпосередньо на транспортний засіб, через що, такий транспортний засіб стає неконтрольованим, шкідливим, небезпечним. Відповідальність буде зменшена, або власник такого транспортного засобу буде звільнений від відшкодування завданої вини, якщо буде доведено, що за тих обставин, в той момент було неможливо відвернути шкоду.

Умисел потерпілої сторони також є обставиною, яка може вплинути на обов'язок відшкодування збитків. Якщо буде доведено умисел, що потерпілий своїми власними діями створив аварійну ситуацію та власник транспортного засобу може звільнитися від відшкодування шкоди.

Дуже часто саме такі дії потерпілої особи викликає: сильне наркотичне та/або алкогольне сп'яніння; психічний стан потерпілого. Саме в такому варіанті відбувається звільнення від обов'язку сплатити майнові збитки незалежно від власне мотиву умисної поведінки потерпілої особи.

Власник наземного транспортного засобу є звільненим від обов'язку сплатити кошти за шкоду яка була спричинена його транспортним засобом, якщо ним заволоділи неправомірно (за умови, що недбалість власника транспортного засобу не прийшла його незаконним заволодінням).

В цивільному законодавстві України зазначається, що за умови присутності грубої необережності особи, яка є потерпілою передбачено зменшення розміру сплати збитків заподіювача шкоди (окрім випадків які передбачені законодавством України). Саме це положення використовується судами при розгляді справ та винесенні рішення по аналогічних справах. На сьогодні досі не виведено чітких меж та ознак, що відносяться до поняття гурба необережність, та які в свою чергу надали можливість відрізнити це поняття від простої необачності. При вирішенні спорів про відшкодування, суд розглядає кожен окремий випадок враховуючи всі обставини, які були присутні в цій ситуації, конкретну поведінку потерпілої особи. У п. 2 Постанови Пленуму Верховного Суду України "Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди" розглядається питання поняття грубої необережності [32]. До цього визначення потрібно віднести недотримання правил дорожнього руху, перебування потерпілої сторони в стані алкогольного чи наркотичного оп'яніння та ін. Відповідно до ст. 4 ст. 1193 ЦК України уменшення розміру сплати завданих збитків можуть відбутися судом відповідно до

матеріального становища заподіювача шкоди, але окрім таких випадків за яких шкода завдана вчиненням злочину [3].

Дуже важливим фактором визначення наслідків незаконних дій є правильне встановлення належних підстав, що відбувається перед настанням цивільно відповідальності саме встановлення наявності складу конкретного правопорушення. Проте, через те, що розмір відповідальності може бути зменшено, або така відповідальність за спричинення шкоди може бути скасована навіть за наявності ознак правопорушення.

Тому важливе значення має наявність конкретних підстав, які впливають на виключення відповідальності, або її зменшення, що застосовуються в цивільно-правовій відповідальності.

Такий науковець, як Черданцев О. Ф. в своїх наукових працях проводить розмежування «звільнення від юридичної відповідальності» та «виключення юридичної відповідальності». Він аргументує це тим, що ці поняття мають досить ґрунтовні відмінні ознаки. Така обставина, як виключення відповідальності може припускати, що вона в свою чергу не може наставати внаслідок певних умов, що існують, саме з моменту вчинення протиправного діяння [28, с 129].

В протиправу поняття «звільнення» вживається тоді, коли має місце суб'єкт цивільно-правових відносин, який притягується до відповідальності (обвинувачена особа), або якщо відбувається відшкодування шкоди та відповідальність реалізовується.

У вітчизняному законодавстві нормативно закріплене таке поняття як крайня необхідність, проте, це не є тією обставиною що автоматично виключає відповідальність за спричинення шкоди. При розгляді такої справи суд вже за аналізу всіх наявних умов та обставин справи може прийняти рішення повністю або частково звільнити особу яка шкоду спричинила від обов'язку відшкодування. Так само суд може у певних випадках встановити обмежену відповідальність за забов'язанням (зменшення обсягу шкоди, яку громадянин повинен відшкодувати, беручи до уваги його майновий стан).

Як логічний відповідно досить логічно було б дали характеристику на рахунок підстав, що впливають на звільнення у цивільно-правовій відповідальності:

- неосудність правопорушника (особа, що не має здатності бути учасником юридичних правовідносин та нести юридичну відповідальність, наприклад неосудність особи) ;
- оборона, яка визначилась необхідною.

Вичерпними підставами для звільнення від цивільно-правової відповідальності, є:

- 1)обґрунтований ризик;
- 2)крайня необхідність;
- 3)випадок;
- 4)скасування акта, яким була встановлена юридична відповідальність;
- 5)факт наявності непереборної сили;
- 6)якщо до особи застосовують фізичний та психологічний тиск, змушення до дій;
- 7)виконання наказу або розпорядження, обов'язкових для виконавця;
- 8)затримання особи, яка вчинила злочин;
- 9)акт про амністування або помилування;
- 10) малозначність неправомірного діяння, яке не є суспільно небезпечним, тощо [29, с 133].

Варто брати до уваги, що ці підстави, які зазначені вище притаманні не до всіх галузях Українського права у повній мірі та є узагальненими.

У цивільному праві, на присутня певна специфіка визначення цих названих підстав, що можуть впливати на розмір відповідальності за спричинену шкоду. На відміну від адміністративного та кримінального права, у праві цивільному досить складно, практично неможливо отримати чітке обмежування тих підстав, які впливають на виключення від юридичної відповідальності та звільнення від такої.

Проте відслідковується розмежування у договірних зобов'язаннях, де можна виокремити огляд підстав звільнення від обов'язку відповідати за завдану шкоду та підстави виключення такої відповідальності. Проте, в делікт так складається зовсім інша ситуація. Так як на делікти покладена важлива охоронювана функція, що обумовлена окремими вимогами, що слідкують за забезпеченням надійності цивільно-правових відносин, дотриманням належної законності, відшкодуванням шкоди, при цьому всьому лише факт завдання шкоди неправомірними діями є вже правопорушенням з усіченим складом [33, с 496].

В цьому випадку можна зробити висновок, що два поняття «виключення» та «звільнення» від відповідальності у цивільних правовідносинах є практично тотожними. Тому це підтверджує факт існування в цивільній галузі права звільнення від відповідальності: абсолютним (яке можливо за умови договірних зобов'язань); відносним (у деліктних зобов'язаннях).

Казусом, іншими словами випадком, який може стати підставою звільнення від цивільно-правової відповідальності можна вважати : необхідну оборону, крайню необхідність, силу, що була визнана непереборною, злочинну недбалість та грубу необережність самого потерпілого громадянина.

Не тільки у галузі цивільного права а й в галузях та в інших галузях вітчизняного права можна зустріти загально-правові поняття непереборної сили та крайньої необхідності. Щодо понять випадку та умислу потерпілої особи, то саме вони є найбільш специфічними підставами, що можуть впливати на зменшення розміру відповідальності чи звільнити від відповідальності за спричинену шкоду.

При вирішенні справ про відшкодування шкоди завдану транспортним засобом проблемним питанням постає, що при зіткненні двох транспортних засобів наявна умова відсутності вини власників транспортних засобів, що зіткнулися. Цей випадок є казусом, що коментує Пленум Верховного Суду, відповідно, коли відсутня вина володільців транспортних засобів у

взаємному заподіянні шкоди – ні одна зі сторін таких відносин не має права на відшкодування збитків (Постанова Пленуму Верховного Суду України « Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди» [32].

В законодавстві України досі нема чіткого визначення поняття «казус». Певна обставина, випадок, що впливає на встановлення відповідальності, який можна назвати казусом добре відомий ще за римського права. Поняття казуса це дія, скоріш за все яка є випадковою, але попри схожість з необрежною дією або умислом в своєму характері має ознаки проступку. Проте, казус не може спричинити юридично-правову відповідальність, тому що не вистачає елемента вини [5, с 517].

Певна дія, що підпадає під казус є випадковою, вона має вплив на особу зовні та особа ніяк на неї вплинути не може. Як приклад можна навести таку ситуацію, відбувається випадкове зіткнення двох транспортних засобів, яке відбулось внаслідок порушення правил дорожнього руху одного з водіїв, щоб в цей час виконати інше.

Така ситуація могла статися через те, що на дорогах відсутні умови державних стандартів, і ці умови можуть в свою чергу пом'якшити, або виключити вину водія такого транспортного засобу.

Ще один спірний факт, що законодавство в свою чергу передбачає правила відшкодування шкоди, а саме за наявності вини (ст. 1188 ЦК України), наявності непереборної сили (ст. 1187 ЦК України), та зовсім відсутня інформація з відшкодування шкоди завданої шляхом зітнення двох транспортних засобів, яке сталося випадково. В таких випадках, коли відбулася взаємодія декількох транспортних засобів, спори про відшкодування шкоди вирішуються наступним чином, а саме на підставах врахування загального принципу вини (ст. 1188 ЦК України) [3]. Відповідно, в саме таких випадках вина та обов'язок відшкодувати шкоду покладається на ту особу, яка цю шкоду завдала, або з вини якої ця шкода була спричинена. Але якщо заподіяння вини на всіх членах таких відносин,

обов'язок відшкодування шкоди розділяється на кожного не залежно від їх розміру вини.

Шкода, яка була заподіяна випадково (за випадковим збігом обставин) між власниками транспортних засобів, збитки повинна нести потерпіла сторона, так як правові підстави для зобов'язання покладення відповідальності на іншу сторону відсутні.

2.2. Умови, які впливають на розмір відшкодування шкоди, завданої транспортними засобами

Відшкодування шкоди завданої транспортним засобом в нашій країні є розкритим та дуже актуальним. Досить часто прослідковується тенденція, коли ані винуватці шкоди, ані страхові компанії повному обсязі та добровільно не часто хочуть задовольняти вимоги потерпілої сторони. Саме такі конфліктні ситуації доводиться вирішувати у судовому порядку.

Однією з основних умов, що перешкоджає повному відшкодуванню шкоди потерпілій стороні – неплатоспроможність страховика особи, що заподіяла шкоду. Практичне примынення норм цивільного права за останні роки досить активно змінювалася. Варто зазначити, що ВСУ прийшла до нового висновку при розгляді таких справ, що стала відмінною від звичайного порядку розгляду аналогічних справ у судовій практиці [34, с 328].

Одним із основних документів, на який полягав обов'язок регулювання спірних питань є постанова ВССУ « Про деякі питання застосування судами законодавства при вирішенні спорів про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки» [32].

В положенні даної постанови, а саме в п. 16 йдеться мова про те, що кожен володілець транспортного засобу повинен обов'язково мати "поліс обов'язкового страхування". Якщо власник транспортного засобу, що спричиняє шкоду має такий поліс, в такому випадку при розгляді справи, за

наявної заяви позивача повинен долучити до розгляду справи страхову компанію, яка виступала страховиком відповідальності в цивільному праві винуватої особи [32].

При цьому всьому в постанові наголошується, що при непред'явленні вимог до страхової компанії, якщо наявні реальні підстави до відшкодування шкоди саме зі страхової компанії, в такому випадку це може стати відмовою у позові до завдання шкоди у відповідному, повному розмірі.

Якщо говорити про сплату шкоди то саме винуватцем події, в такому випадку суд перевіряє наявність та виконання двох основних умов:

- якщо винна особа, що завдала шкоду виконала покладений на неї обов'язок письмово повідомити страхову компанію про настання конкретного страхового випадку в період трьох робочих днів;

- інший випадок, коли особа, яка завдала шкоду самостійно виявила бажання до відшкодування завданої шкоди. Але якщо винувата особа такої згоди не давала, то автоматично обов'язок відшкодування шкоди полягає на страхову компанію [35, 141].

Якщо особа у встановлений період не повідомляє страхову компанію про інцидент, в такому випадку шкода відшкодовується особою що завдала шкоду.

Варто зазначити, що право потерпілої особи на стягнення збитків (відшкодування шкоди) не може бути обмежено договором, хоч цей договір і укладався на користь третіх осіб, хоч потерпіла особа не була однією зі сторін такого договору, або таке право бути взагалі припинено.

За законодавством України визначається право потерпілій особі на одержання страхового відшкодування, проте нема прямого обов'язку одержання такого відшкодування. Цікавий момент, коли відбувається відмова потерпілої особи від страхового відшкодування шкоди, це не припиняє права потерпілої особи на відшкодування шкоди безпосередньо в деліктному зобов'язанні.

Тому, виходячи з вище вказаного впливає наступне, потерпіла особа яка є кредитором має право на вимогу в двох видах зобов'язального права : деліктному та в договірному.

Потерпіла особа, в такому випадку, може на свій власний розсуд, вільно обрати спосіб, яким буде реалізовувати своє право. Це може бути декілька варіантів: звернення своєї вимоги безпосередньо до винуватої особи, яка спричинила шкоду; як інший варіант особа звертається до страхової компанії де винувата особа застрахувала свою цивільно-правову відповідальність із вимогою про відшкодування спричиненої шкоди; потерпіла особа звертається для реалізації свого права відшкодування збитків спочатку до страхової компанії а в подальшому може звернутися до заподіювача вини, якщо наявні підстави, що передбачені ст. 1194 ЦК України [3].

Характеристика особи , яка є власником транспортного засобу вказана в ч. 2 ст. 1187 ЦК України, а саме це є громадянин, або юридична особа, яка здійснює експлуатацію транспортного засобу (має право власності, має право оперативного управління, володіє ним на основі договору оренди, користування, довіреності та ін., в силу повного господарського відання, або з певних інших правових підстав, тощо). Шкода, яка спричинена користувачу такого майна витікає з юридичного факту користування ним таким майном на конкретній правовій підставі [3].

В Правилах дорожнього руху, в пункті 2.11 зазначається наступне, якщо відбулася дорожньо-транспортна пригода, та при ній нема потерпілих сторін, якщо ним не завдано матеріальної шкоди, а їх транспортні засоби можуть продовжувати безпечно пересуватися, тоді водії учасники дорожньо-транспортної пригоди, повинні скласти схему дорожньо-транспортної пригоди та поставити свої підписи і прибути до найближчого органу Національної поліції для оформлення відповідних матеріалів (така схема можлива за наявної згоди всіх сторін про оцінку обставин такої ситуації) [36].

Відповідно до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» передбачається обов'язок страхування цивільно-правової відповідальності власниками транспортних засобів та збитки, які можуть бути заподіяні третім особам в результаті дорожньо-транспортної пригоди. [37] Даний вид страхування своєю функцією має на меті захищати майновий інтерес страхувальників (так як саме страхова компанія відшкодуватиме збитки завдані в дорожньо-транспортній пригоді винною особою), також якщо шкода заподіяна здоров'ю або життю постраждалих в ДТП, або їх майну відшкодувати шкоду.

Для того, щоб особа, яка потрапила в дорожньо-транспортну пригоду отримала своє грошове відшкодування, за спричинену шкоду повинна протягом тридцяти денного строку зібрати потрібний пакет документів та із заявою звернутися до страхової компанії. Розмір завданої шкоди, для того щоб відшкодувати шкоду визначається конкретно до реальної вартості майна яке пошкоджено, або втрачено на момент, коли справа розглядається, або на момент виконання роботи, що необхідна для повернення пошкодженої речі до початкового стану (ч. 2 ст. 1192 ЦК України) [3]. Це стосується взагалі завданої шкоди транспортним засобом, не тільки конкретно шкоди транспортному засобу, а й взагалі будь-якої шкоди, яка передбачена законодавством України, або спеціальними нормами законів, що діють сьогодні.

Після факту дорожньо-транспортної пригоди, особа повинна звернутися в СТО по ремонту такого транспортного засобу, та обов'язково отримати документ, що зафіксує всі роботи, їх перелік, обсяг роботи, вартість наданих послуг, витрачені матеріали, і на основі цього відбувається прорахунок збитків, що мають бути відшкодовані.

Не виключена можливість, коли одна зі сторін правовідносин, завдавач школи, або страхова компанія не погоджуються з документом, який підтверджує збитки даного автотранспорту, яке пошкоджене. Тоді

зацікавлена сторона має право замовити актовоарознавче дослідження, завдяки якому можна визначити точну суму нанесеного матеріального пошкодження автотранспорту (завдяки цьому дослідженню встановлюється точна сума витрат, які пішли на відновлення транспортного засобу). Інший момент, коли спір розглядається в судовому порядку, тоді потрібно подати до суду клопотання, і суддя повинен прийняти рішення про відправлення транспортного засобу на відповідну судову актовоарознавчу експертизу.

Поняття актовоарознавчої експертизи включає в себе певну дослідницьку діяльність, яке повинно встановити точну вартість транспортного засобу яке було пошкоджене в ДТП, його деталей та вузлів, або вартість автомобіля яке було викрадене. В автострахованні така експертиза є дуже важливою, так як вона допомагає встановити точну вартість збитків та не дасть змоги штучно знизити виплату збитків або завищити.

Результат відповідної експертизи є дуже важливою складовою для встановлення точного розміру страхової компенсації, в свою чергу це обумовлено тим, що ця експертиза дає змогу точно встановити суму збитку транспортного засобу, пошкодження які були нанесені транспортному засобу при дорожньо-транспортній пригоді. У звіті експерти надають точне підтвердження всіх завданих пошкоджень, фіксують їх, виготовляють детальний експертний висновок та до нього за потреби додають фото-звіт пошкодженого транспортного засобу.

За встановленою процедурою, коли стається ДТП, страховій компанії відведено два робочі дні на те, щоб після отримання повідомлення почати розслідування даного інциденту. Страхова компанія може здійснювати певні запити, для отримання інформації потрібних перш за все для того, щоб здійснити своєчасне страхове відшкодування за завдану шкоду. Ця теза підкріплюється п.1 ст.34 ЗУ «Про обов'язкове страхування ...транспортних засобів [37].

У строк не більше 10 робочих днів після отримання повідомлення про інцидент, що спричинив пошкодження, страхова компанія обов'язково направляє до місця знаходження пошкодженого транспорту, або на місце інциденту свою довірену особу, спеціаліста, експерта чи аварійного комісара, щоб мати змогу оцінити збитки та встановити вартість страхової виплати. Страхова компанія після формування суми, яка покриває всі виплати збитків повинна здійснити виплату особі що постраждала, в іншому випадку, особі що має право на відшкодування, або особам що надавали послуги по відновленню транспорту [38, с 147].

Після встановлення вартості страхової суми, страхова компанія повинна погодити вартість із постраждалою особою, або особою, яка має законне право на відшкодування, та у строк від 15-ти до 90-та днів з часу отримання заяви про страхове відшкодування (вимоги постраждалої сторони повинні бути обґрунтованими) приймає рішення про сплату вартості страхового відшкодування.

Бувають випадки, коли для встановлення точної вартості страхової виплати постраждалій стороні не вистачає документа, який би мав оцінку пошкодження майна, тоді оцінка пошкодженого майна відбувається спеціалістом страхової компанії та на основі його оцінки формується вартість страхової виплати [38, 151].

У деяких страхових компаніях діє внутрішнє погодження процедури виплати страхового збитку без проведення окремої експертизи. Така можливість є в разі, коли постраждала сторона та страхова компанія досягають консенсусу по розміру страхової виплати, та жодна зі сторін не бажає проведення експертизи пошкодження транспортного засобу.

Цікавий факт, про виплату страхового внеску, якщо винуватець події, або страхова компанія сплатили повну вартість пошкодженого транспортного засобу, тоді в судовому порядку має право вимагати отримати собі пошкоджений автомобіль.

За договором страхування обов'язково прописують максимальну вартість страхової виплати. Якщо реальні збитки перевищують вартість договору, різницю має сплатити завдавач шкоди.

Оцінювання збитків при моральній шкоді потерпілої особи відбувається шляхом оцінки немайнових витрат. Тоді, коли відбувається таке звернення по відшкодуванню моральної шкоди, обов'язково потрібно брати до уваги ст. 611 ЦК України (відшкодування моральної шкоди страховою компанією можливе в тому разі, коли такий вид відшкодування був прописаний у договорі [3]).

На розмір грошового відшкодування конкретно моральної шкоди залежить низка факторів. Суд при розгляді такої справи та при формуванні вартості відшкодування за завдану моральну шкоду враховує наступні аспекти:

- залежить від характеру здійсненого правопорушення;
- виражена можливість реалізувати своє право.

Розмір грошового відшкодування з питань відшкодування саме моральної шкоди повинен визначатися лише в судовому порядку. Досить багато чинників впливають на формування розміру відшкодування судом, це можуть бути: безпосередньо характер правопорушення, визначається ступінь та сила душевних і фізичних страждань, якщо останні мали місце, до уваги беруться факти можливості погіршення або позбавлення здібностей, та інші обставини, що мають пряме відношення до справи та можуть вплинути на рішення суду .

Як максимально точного визначення того, яким буде відшкодування, суд приймає до уваги вимоги потерпілої особи, але ці вимоги повинні бути справедливими та розумні.

При формуванні розміру відшкодування, судом може бути застосований принцип співмірності, що в свою чергу передбачає можливість зменшення суми відшкодування, що повинна бути сплачена.

Розмір відшкодування може бути достатньо сильно зменшений, якщо суд доведе, що спричинення шкоди відбулося через вину самої постраждалої особи, або відмінена взагалі, якщо особа яка спричинила шкоду зможе довести, що такі дії були спричинені через непереборну силу.

За нашим законодавством передбачена можливість спадкування обов'язку відшкодувати завдано шкоду. Роте розмір такого відшкодування не може перевищувати вартість спадкового майна яке переходить у власність спадкоємцям.

Для того, щоб суд розглянув заяву та встановив розмір відшкодування за моральну шкоду потерпіла сторона має надати відповідні матеріали для розгляду. Це повинні бути підтвердження факту спричинення шкоди, розмір відшкодування, який потерпіла особа вважає достатнім, і обов'язкове підтвердження того, що саме та особа яка спричинила шкоду повинна бути відповідачем.

Відповідальність за спричинення шкоди декількома особами буде мати солідарний характер. Відповідно за цим самим принципом діє відповідальність за спричинення шкоди декількома транспортними забами, така відповідальність так само буде солідарною.

Бувають випадки, коли шкода завдається транспортним засобом власне володільцю такого майна. В такому випадку спори про відшкодування шкоди можуть бути вирішені наступним чином:

- шкода яка була завдана з вини самого власника транспортного засобу не відшкодовується;
- якщо шкода завдана власнику його ж транспортним засобом, але ця шкода була заподіяна з умислу іншої особи, тоді обов'язок відшкодувати шкоду залишається на заподіювачі;
- якщо завдається взаємна шкода транспортним засобам, але це відбувається з вини всіх учасників дорожньо-транспортної пригоди, обов'язок відшкодування шкоди відпадає;

- у тих випадках, коли шкода завдана через неправомірні дії декількох власників транспортних засобів, суд такі спори вирішує через врахування обставин та конкретизує вину кожного учасника таких правовідносин [39, с 307].

Існує можливість, при розгляді спірного питання в суді про відшкодування шкоди, коли відшкодування відбулося у повній мірі, то винна особа може претендувати на залишки майна, що було пошкоджено, так як фактично сплачує за нього всю грошову вартість.

Ще один досить важливий факт. Якщо при дорожньо-транспортній пригоді, відбувається пошкодження транспортного засобу, наприклад не всього, а якоїсь її окремої частини, деталей або вузлів. В тому випадку, якщо деталі транспортного засобу що зазнали шкоди були зняті з виробництва або були визнані такими, що пройшли свій термін експлуатації та були зношеними, потерпіла особа не має права вимагати відшкодування їй шкоди у такому випадку, або хоча б вимагати сплату коштів по зменшеній вартості.

А у випадку, якщо було завдано шкоди транспортному засобу, належно зафіксовані всі пошкодження, встановлена вартість відшкодування шкоди, але за час розгляду справи у суді ціни на деталі, ремонтні послуги, та взагалі вартість на відновлення пошкодженого транспорту підвищується, тоді постраждала особа у законному порядку має право вимагати збільшення компенсації.

Якщо при дорожньо-транспортній пригоді, транспортному засобу було завдано дуже значної шкоди, та експертиза підтвердить, що таке майно не підлягає ремонту та відновленню, суд може зобов'язати винуватця події сплатити шкоду у розмірі ринкової вартості за автомобіль на день пошкодження транспорту.

У ст. 526 та ч.2 ст. 625 ЦК України зазначається наступне, якщо страхова компанія безпідставно відмовляється сплатити розмір страхової виплати (окрім випадків, які передбачені договором), можна зобов'язати страхову компанію виконати своє грошове зобов'язання та виплатити

грошову суму разом з врахуванням індексу інфляції, який нараховується за період прострочення виконання зобов'язання [3]. До основної виплати можуть додатися і нарахування відсотків за невиконання обов'язку, який зазвичай прописаний у договорі.

Строк позовної давності при суброгації починає діяти з того моменту, коли страховий випадок виникає, на противагу цьому при дії регресії, строки позовної давності починають відраховуватися з моменту коли страхова компанія виконала свій грошовий обов'язок перед постраждалою особою.

Розмір відшкодування шкоди залежить від того, на яку вартість був заключений договір між страховою компанією та страхувальником. В такому випадку, постраждала особа яка отримала відшкодування від страхової компанії та був присутній факт порушення умов договору, така особа не має права вимагати від заподіювача шкоди доповнити виплату за шкоду за його власний рахунок.

У договорі який укладається зі страховою компанією, зазвичай прописуються умови нарахування відсотків та неустойки, якщо страхова компанія безпричинно ухиляється від виконання умов договору. У певних випадках, які передбачені законодавством передбачені умови, коли страховик може претендувати на певну грошову компенсацію від заподіювача шкоди але розмір такої сплати не може бути більшим, аніж та сума яку ця особа самостійно сплатила страхувальнику.

Відповідно до положення ст. 515 ЦК України, йде мова про те, що суброгація може застосуватися лише до страхування майна, так як, може відбутися заміна особи у зобов'язанні [3].

2.3. Особи, які зобов'язані відшкодувати шкоду, та особи, які мають право на відшкодування шкоди завдану транспортними засобами

Суб'єктний склад зобов'язання по відшкодування шкоди, заподіяної транспортним засобом, можна представити таким чином:

- особа, яка спричинила шкоду: таким може бути будь-який суб'єкт цивільного права, незалежно від виду і змісту його право- і дієздатності;
- особа, яка зобов'язана до відшкодування шкоди: нею може бути особа, яка не є заподіювача шкоди;
- потерпілий: особа, яка має право вимагати відшкодування заподіяної шкоди.

Особливість суб'єктів в зобов'язаннях з заподіяння шкоди в результаті взаємодії транспортних засобів полягає в тому, що кожен з них є і потерпілим, і заподіювачем шкоди. Потерпілий як суб'єкт зобов'язання визначається за загальними правилами, встановлює статус особи як суб'єкта цивільно-правових відносин.

Одним із суб'єктів досліджуваного зобов'язання виступає власник транспортного засобу, під яким ми розуміємо громадянина або юридичну особу, що використовує певний транспортний засіб, який належить їй на праві власності, господарського відання, оперативного управління або на інших законних підставах (наприклад, по договором прокату, оренди, за дорученням на право керування транспортним засобом, в силу розпорядження відповідного органу про передачу йому джерела підвищеної небезпеки) [40, с 169].

Отже, нормами ЦК України передбачено два види суб'єктів, на яких законом покладається обов'язок відшкодувати шкоду заподіяну транспортним засобом - законний і незаконний власники.

Перелік підстав законного володіння джерелом підвищеної небезпеки, який є вичерпним.

Зазначено, що обов'язок відшкодування заподіяної шкоди покладається на особу, що володіє джерелом підвищеної небезпеки на:

- 1) право власності;

- 2) право оперативного управління;
- 3) право господарського відання;
- 4) іншій законній підставі [41, с 328].

Варто звернути увагу, що перші три титули є цивільно-речовими правами, щодо інших законних підстав, то під ними, в першу чергу, розуміються цивільно-правові обов'язки. В якості підстав виникнення зобов'язального володіння транспортним засобом законодавець встановлює договори прокату, оренди, а також довіреність на право керування транспортним засобом, розпорядження відповідного органу про передачу йому транспортного засобу.

Цікавим видається договір оренди як титул правомірного володіння транспортним. Тут існує виняток з правила, передбаченого відповідальність орендаря за шкоду, заподіяну орендованим транспортним засобом. за заподіяну шкоду транспортним засобом, переданим в оренду з екіпажем, відповідальність буде покладена на орендодавця. Тут можна спостерігати облік законодавцем зауважень науковців про те, що будь-яка безпосередня передача транспортного засобу однією особою в користування іншій тягне за собою зміну власника виключно «в разі такої передачі без обслуговуючого персоналу» [42, с 307].

Це вірно, оскільки при оренді транспортного засобу з екіпажем орендодавець разом з передачею свого майна у тимчасове володіння і користування надає орендареві своїми силами послуги по керування транспортним засобом і за його технічної експлуатації. Звідси ясно, що орендодавець не припиняє здійснювати фактичне панування над джерелом підвищеної небезпеки, і тільки його поведінка може стати безпосередньою причиною шкоди.

Однак необхідно звертати увагу на те, що виключення, працює лише в разі заподіяння шкоди третім особам, в даному контексті - учасникам договору оренди. З чого можна зробити висновок, що при заподіянні шкоди самому орендарю орендодавець не понесе відповідальність, оскільки шкода

заподіяна не третім особам. Необхідно відзначити некоректність в формулюванні закону, згідно якої підставою володіння джерелом підвищеної небезпеки визнається довіреність на право керування транспортним засобом. Можна припустити, що єдиний тільки факт видачі довіреності не знаменує перехід володіння транспортним засобом. Нерідко власник, видавши довіреність іншій особі, продовжує користуватися машиною. Тому в кожному конкретному випадку суду треба встановлювати, хто ж насправді експлуатував транспортний засіб в момент заподіяння шкоди.

Якщо власник, який видав довіреність, сам скоїв наїзд, він зобов'язаний відшкодувати заподіяну шкоду . Термін « довіреність» вжито в даному випадку не зовсім вдало. Справа в тому, що довіреність безпосередньо підтверджує право представника здійснювати юридично значимі дії від імені яку представляють [43, с 318].

Однак тут мова йде про зовсім інші, а саме, фактичні дії з управління транспортним засобом. Довіреність на право керування транспортним засобом є документом, що підтверджує право володіння і користування транспортним засобом під час відсутності його власника, а значить, носить тимчасовий характер.

Титулом ж цивільно-правового володіння джерелом підвищеної небезпеки визнається договір (оренди, позички і т.д.), факт укладення якого підтверджує видача такої «довіреності» [44, с 74].

У зв'язку з викладеним, можна припустити невірною думку про необхідність покладання обов'язку відшкодувати заподіяну транспортним засобом шкоду на власника транспортного засобу, який передав управління цим транспортом іншій особі без письмового оформлення.

Також гостро стоїть питання про визначення законного власника, коли заподіяння шкоди відбувається при здійсненні іншої діяльності, не пов'язаної з безпосередньою експлуатацією (використанням) транспортного засобу.

Володіння транспортним засобом при доставці його своїм ходом покупцеві - власнику обумовлюється виконанням договору купівлі-продажу (поставки).

Слід звертати увагу на те, що згідно із законодавством особа, яка використовує транспортний засіб в силу виконання трудових (службових, посадових) обов'язків відповідно до трудового договором (службовим контрактом) або цивільно-правовим договором, укладеним з власником або іншим власником транспортного засобу притягнення до відповідальності не підлягає, оскільки не може визнаватися власником такого транспорту. При цьому на таку особу, яка завдала шкоду життю чи здоров'ю в зв'язку з використанням транспортного засобу, що належав роботодавцю, відповідальність за заподіяння шкоди може бути покладена лише за умови, якщо буде доведено, що особа заволоділа транспортним засобом протиправно.

Таким чином, визначення змісту володіння транспортним засобом має важливе практичне значення для вирішення питання про те, хто повинен бути належним суб'єктом відповідальності за шкода - юридичний власник або особа, яка безпосередньо завдала шкоди, але що не має правової підстави на використання транспортного засобу. У зв'язку з цим, в юридичній літературі згадуються особи, безпосередньо заподіяли шкоду (ними можуть бути як юридичні, так і фактичні власники), і особи, відповідальні за заподіяння шкоди (ними є юридичні особи) [45, с 97].

Другим суб'єктом досліджуваного зобов'язання виступає потерпілий - особа, яка має правомочність на відшкодування шкоди. До таких належать особи майну яких завдано збитків та / або заподіяно каліцтво, що спричинило тимчасову або постійну втрату працездатності, внаслідок чого втрачається одержуваний до каліцтва заробіток.

В результаті взаємодії транспортних засобів з підстав, передбачених чинним законодавством відповідальність на їх власників за заподіяння шкоди третім особам буде покладено солідарно [46, с 405].

До таких третіх осіб слід віднести всіх, хто знаходиться за межами транспортного засобу (велосипедисти, перехожі тощо), а також осіб пов'язаних з власником джерела підвищеної небезпеки цивільно-правовим чи трудовим договором, а також осіб, в тому числі серед членів сім'ї, які перебували в середині транспортного засобу.

Варто розглянути деякі питання, пов'язані з особливостями статусу винного потерпілого. Таким визнається особа, яка безпосередньо постраждала від дії або прояви шкідливих властивостей транспортного засобу. Тому не можуть визнаватися потерпілими законні представники громадян, які постраждали від такого впливу, а так само вина цих представників не може вважатися виною самих потерпілих.

Спостерігається специфіка в положенні винного потерпілого - власника джерела підвищеної небезпеки. При заподіянні шкоди життю або здоров'ю власників транспортних засобів, в результаті їх взаємодії шкода відшкодовується на загальних підставах, тобто за принципом відповідальності за вину. При цьому необхідно мати на увазі наступне:

- а) шкода, заподіяна одному з власників з вини іншого, відшкодовується винним;
- б) за наявності вини лише власника, якій завдано шкоду, він йому не відшкодовується;
- в) за наявності вини обох власників розмір відшкодування визначається пропорційно до ступеня вини кожного;
- г) при відсутності провини власників у взаємному заподіянні шкоди (незалежно від його розміру) жоден з них не має права на відшкодування шкоди один від одного [46, с 163].

Якщо факт завдання шкоди відповідно до статті 6 Закону № 1961-IV не є страховим випадком, то потерпілий має право вимагати відшкодування шкоди на підставі загальних правил, встановлених ЦК [37].

Якщо за договором страхування визначений вигодонабувач, він повинен бути залучений до участі у справі (стаття 985 ЦК, стаття 3 Закону України "Про страхування")[3]

Відповідно до наведених положень закону договір страхування надає право третій особі (вигодонабувачу) вимагати від страховика здійснити страхову виплату на свою користь, тобто наділяє вигодонабувача правами страхувальника, хоча і не покладає на нього обов'язків останнього.

При суброгації перебіг строку позовної давності починає обчислюватися з моменту виникнення страхового випадку, а при регресі - з того моменту, коли страховик виплатив страхове відшкодування. Розмір страхового відшкодування визначається за правилами, встановленими у договорі страхування. Страховик не має права вимагати від завдавача шкоди суму, яку він виплатив страхувальнику у зв'язку з порушенням умов договору страхування [48, с 103].

РОЗДІЛ 3

ОСОБЛИВОСТІ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВІДШКОДУВАННЯ ШКОДИ, ЗАВДАНОЇ ДОРОЖНЬО- ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ

3.1. Аналіз судової практики розгляду судами цивільних справ про відшкодування шкоди, завданої транспортними засобами

Досить сильна увага приділена розгляду питань, про відшкодування шкоди в цивільно-правових відносинах яка була завдана транспортним засобом. Тема ця завжди була актуальною, через велику кількість звернень громадян для вирішення спорів по даному питанню.

При розгляді таких спорів суд звертає увагу на всі деталі та обставини, які стосуються справи та можуть повпливати на рішення. Варто зазначити, що в таких спірних справах умови, які впливають на виникнення зобов'язань сильно різняться від загально-встановленого правила. Тому, частіше за все такий вид цивільно-правових зобов'язань відноситься до зобов'язань, який носить деліктний характер.

Для повного, комплексного, глибокого вивчення даної теми, корисним було дослідити матеріали роботи суддів апеляційної інстанції для виконання

завдань ВССУ. Особливу увагу до себе викликали підстави до змін і скасування судових рішень, достатня увага приділялася для аналізу нормативної бази, якою керуються судді при вирішенні даних спорів, виокремлено питання, які були спірними, та вимагали до себе окремої уваги при вирішенні спорів.

Варто зразу зазначити, що при вирішенні спорів про відшкодування шкоди завданої транспортним засобом, немає єдиної практики, якої б дотримувалися судді при розгляді та вирішенні питань такої специфіки. Виявлено, що при вирішенні суддями спорів зустрічається достатня кількість помилок.

При дослідженні матеріалу з'ясована ціла низка спорів, які є вирішувани в даній правовій категорії, проаналізовано робота судів та безпосередньо застосування ними норм процесуального права та права матеріального. Не можна було не звернути увагу на прогалини у праві, існування розбіжностей у законодавстві, повторюваність помилок суддями та це все дало змогу висвітлити моменти вітчизняного законодавства які досі є неврегульованими.

Інформацію по розгляду, вивчаючи статистичні дані, звернена увага, що у судовій статистиці не відображено окремо вказана категорія справ, та цілісна інформація отримана на основі даних наданих місцевими, апеляційними судами.

Статистика вражає, так за основу взявши 2019 рік відомо, що до місцевих судів на розгляд та вирішення спірних питань про відшкодування надійшло близько 4091 справ. Зокрема, місцевими судами Закарпатської області розглянуто 93 справу, Сумської - 99 справ, Кропивницької - 223 справ, Чернігівської - 234 справ; Полтавської - 311 справа; Житомирської - 232 справи;. На розгляд до місцевих судів Київської області надійшло 528 цивільних справ про відшкодування шкоди, завданої транспортним засобом [1].

Із метою забезпечення правильного та однакового застосування законодавства при вирішенні спорів цієї категорії Пленумом Верховного Суду України було прийнято ряд постанов, які застосовуються судами під час вирішення спорів вказаної категорії, серед яких постанова Пленуму Верховного Суду України "Про застосування норм цивільного процесуального законодавства при розгляді справ у суді першої інстанції" ; постанова Пленуму Верховного Суду України "Про судові рішення у цивільній справі" ; постанова Пленуму Верховного Суду України "Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди"; постанова Пленуму Верховного Суду України "Про судову практику в справах про відшкодування моральної (немайнової) шкоди" ; постанова Пленуму Верховного Суду України "Про судову експертизу в кримінальних і цивільних справах" [32].

Щодня на дорогах України відбувається близько сотні дорожньо-транспортних пригод. При цьому будь-яке ДТП неминуче тягне за собою шкідливі наслідки у вигляді заподіяння шкоди життю, здоров'ю громадян або майну громадян і юридичних осіб. Звідси з неминучістю виникає питання про відшкодування потерпілому шкоди, що включає витрати на оплату відновного лікування, на ремонт пошкодженого майна. З метою його справедливого рішення в Україні здійснюється регулювання даного виду відносин нормами права. Однак практика застосування вітчизняного законодавства про відшкодування шкоди від ДТП продемонструвала складності в реалізації потерпілим права на таке відшкодування [49, с 599].

З одного боку, здавалося б, права потерпілого захищені законом. З іншого боку, численні приклади свідчать про те, що ці ж права безкарно порушуються страховими компаніями, що страхують громадянську відповідальність власників транспортних засобів. Наявність даної проблеми, в свою чергу, негативно позначається на ефективності діяльності судових органів, приводячи до збільшення кількості порушених справ за позовами про відшкодування шкоди від ДТП і посилення навантаження на суддів.

Зазначені обставини обумовлюють актуальність дослідження що склалася останнім часом ситуації в області розгляду судами справ за позовами про відшкодування шкоди від ДТП. Оскільки основна маса справ даної категорії ініціюється громадянами і підвідомча судам загальної юрисдикції України , зроблена спроба провести такий аналіз на основі статистичних показників діяльності даного виду судів [50, с 321].

Динаміка надходження до судів загальної юрисдикції справ за позовами про відшкодування шкоди від ДТП в 2018 - 2019 рр. продемонструвала впевнене зростання. В зокрема, в 2011 р в суди надійшло 197862 справ, в 2015 р - 228 32, в 2016 р - 23784, в 2017 р - 24042. У 2018 р тенденція зростання припинилася, спостерігалосся зниження даного показника до 22928 [1].

Першою причиною зростання в 2018-2019 рр. надходження до судів справ за позовами про відшкодування збитку від ДТП слід назвати неефективність діяння в цей період норм про досудове врегулювання спору щодо відшкодування збитків від ДТП. Так, більшість дослідників звертали особливу увагу на те, що зазначені норми сприяли значному поширенню на досудовій стадії негативної практики заниження страховиками розміру шкоди, заподіяної транспортному засобу (розміру страхової виплати потерпілому), або повної відмови у виплаті страховки [51, с 624]. Така поведінка страхових компаній змушувала потерпілих звертатися до суду. За результатами ж розгляду спору в суді страховики фактично залишалися безкарними за дані діяння, оскільки їх відповідальність обмежувалася лише обов'язком за рішенням суду виплатити потерпілому відповідну суму страховки без будь-яких додаткових штрафних санкцій за відмову здійснити цю виплату добровільно. Тому констатувався факт незацікавленості страховиків у врегулюванні спорів про відшкодування шкоди від ДТП з потерпілими в досудовому порядку [52, с 120-130].

До другої причини, що підтримує зростання в 2018-2019 рр. надходження в суди загальної юрисдикції справ за позовами про відшкодування шкоди від

ДТП, може бути віднесена висока ступінь задоволення судами першої інстанції зазначених позовів. Дана обставина надає стимулюючу дію на потерпілих, приводячи до більш активного використання ними судового способу захисту свого порушеного права. Так, частка задоволених вимог від загальної кількості справ про відшкодування шкоди від ДТП, розглянутих судами загальної юрисдикції по першій інстанції в 2012-2016 рр., залишалася високою протягом всього періоду і становила 95 - 96% [53, с 428] .

У судів загальної юрисдикції утворилася тенденція тотального задоволення позовів клієнтів страхкомпаній. Причиною такої ситуації, з одного боку, є широке поширення фактів порушення страховиками (відповідачами) законодавства про відшкодування шкоди в результаті ДТП, за якими судді виносили справедливі рішення, відновлюючи порушені права потерпілих від ДТП громадян (позивачів). З іншого боку, слід враховувати особливість розгляду в суді справ за позовами про відшкодування шкоди в результаті ДТП. Зокрема, в Законі України «Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів» висловив позицію про те, що Закон про ОСЦВП спрямований, перш за все, на захист прав потерпілого [54]. Виходячи з даної позиції, а також сенсу статей ЦК України, що передбачають переважне становище потерпілої шкоди сторони конфлікту, впливає висновок про те, що для забезпечення своєчасного і справедливого відшкодування заподіяної цивільно-правовими деліктами фізичного, морального і матеріального збитку і збитків суди зобов'язані враховувати специфіку такого роду суперечок, тобто мати особливо суворе ставлення до заподіювача шкоди [55, с 23-25].

Ситуація в області апеляційного оскарження судових рішень по справах про відшкодування шкоди від ДТП характеризується збільшенням частки оскаржених в апеляційний суд рішень від загальної кількості рішень суду першої інстанції: в 2014 р - 8%, 2015 року - 8%, 2016 року - 9,8%, 2017 року - 10% [56].

Зростання числа випадків апеляційного оскарження судових рішень побічно вказує на зміцнення впевненості суб'єкта подання скарги в хиткості правових позицій судів першої інстанції, які виносять ці рішення. Така нестійкість найчастіше пояснюється невизначеністю в тлумаченні правових норм, покладених в основу рішень судів.

Частка скасованих і змінених в апеляційному суді рішень від загальної кількості вступників до вказаного суду справ даної категорії в 2014- 2017 років залишалася в діапазоні 20-22%. При цьому аналогічний показник по цивільних справах позовного провадження в цілому в цей же період був нижче і становив 18-19% [56]. Порівняно велика кількість випадків, коли при винесенні рішень по справах про відшкодування шкоди від ДТП позиції судів першої та апеляційної інстанцій розходяться, свідчить як про недоліки законодавства про відшкодування шкоди від ДТП, так і практики його застосування судами .

При розгляді справ у спорах про розмір збитку, заподіяного в результаті ДТП, судді часто стикалися з труднощами. Так, в якості універсального доказу розміру заподіяної шкоди в суді виступає експертний висновок, отриманий за результатами незалежної технічної експертизи і містить розрахунок середньоринкової вартості відновного ремонту пошкодженого транспортного засобу. Однак практика показала безліч прикладів, коли різні експерти-техніки представляли експертні висновки з розрахунком різних розмірів шкоди, заподіяної одному і того ж об'єкту оцінки [32]. Головна причина даної ситуації полягала в застосуванні експертами-техніками декількох різних методик розрахунку заподіяної транспортному засобу шкоди, у відсутності єдиних нормативних вимог щодо технічного виконання і вартісних параметрів.

Вказана обставина найчастіше і призводила до того, що результати проведених експертиз активно оскаржувалися в судах. Тим самим збільшувалася кількість випадків перегляду в суді вищої інстанції справ за

позовами про відшкодування шкоди від ДТП, заподіяної транспортному засобу [57].

Проблеми реалізації потерпілим права на відшкодування збитків від ДТП піднімалися і обговорювалися на сторінках преси представниками правової науки досить часто протягом усього періоду дії Закону «Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів» [58, с 135-136] .

У свою чергу для їх подолання витчизняними законодавцями періодично вносилися певні поправки в Закон про ОСЦВП, компетентними органами було прийнято низку підзаконних нормативних правових актів, конкретизують порядок відшкодування шкоди від ДТП. Дії ж, спрямовані на якісну зміну негативної ситуації, як в області правового регулювання, так і в сфері правозастосовчої діяльності судів, були зроблені лише останнім часом.

Перша подія, що поклала початок зазначеним кардинальних змін, торкнулося сферу застосування судами законодавства про відшкодування збитку від ДТП і ознаменувалося прийняттям Постанови Пленуму Верховного Суду від «Про розгляд судами цивільних справ у спорах щодо захисту прав споживачів» [59].

Даним актом вперше вводилося положення про те, що до відносин, що впливають з договору страхування (в т.ч. ОСЦВП), за участю громадянина можуть бути застосовані загальні правила Закону такі як стягнення моральної шкоди, штрафу, альтернативна підсудність, звільнення від сплати державного мита. Раніше страхові суперечки були виведені зі сфери дії цього закону. Дозвіл суддям при розгляді справ про відшкодування шкоди від ДТП вдаватися до Закону про захист прав споживачів істотно змінило ситуацію і змусило страховиків всерйоз задуматися про досудове врегулювання спорів з споживачами.

Однак спроба по стимулюванню учасників страхового ринку до вирішення питань про виплату страхового відшкодування в досудовому порядку шляхом прийняття Постанови Пленуму ВСУ хоча і була зроблена,

але до кінця не була реалізована. Так, в практиці керівництва цією Постановою при розгляді справ про відшкодування шкоди від ДТП мали місце випадки, коли судді застосовували Закон про захист прав споживачів в частині звільнення від сплати державного мита, в частині споживчої підсудності, але не в частині штрафу. Наприклад, виходячи з тлумачення норм Закону про захист прав споживачів, деякі суди відмовляли потерпілому у стягненні зі страхової компанії штрафу у випадках, коли страхове відшкодування виплачувалося йому страховиком хоча і після звернення до суду, але до винесення судом рішення у справі. Суди дійшли висновку, що в цій ситуації виплата страховиком страхового відшкодування підпадає під категорію добровільної [57]. Крім цього, положення про застосування до відносин з договору ОСЦВП загальних правил Закону про захист прав споживачів отримало законодавче закріплення значно пізніше - після внесення до Закону про ОСЦВП поправок. Тепер воно міститься в статті 16.1 Закону про ОСЦВП. Це було друга значуща подія, яка, безумовно, принесла значно більшу визначеність в судову практику розгляду справ про відшкодування шкоди від ДТП [37].

Третя серйозна дія, спрямована на поліпшення ситуації в галузі правового регулювання і правозастосовчої діяльності судів, також було зроблено законодавцем і торкнулося визначення істотної особливості розгляду справ за позовами про відшкодування шкоди від ДТП. Законом України про ОСЦВП була включена стаття 16.1, в абзаці 2 частини 1 якої містилася норма про обов'язок претензійному досудовому порядку врегулювання суперечок [37].

З урахуванням того, що власники автомобілів при випадковому зіткненні повинні знаходитися в рівних умовах, судова практика, виходячи з цього, розподіляє збитки між ними в рівних частках.

Отже, при подальшому вирішенні даного питання склалися дві позиції: перша зводиться до того, що потрібно виходити зі ступеня вини власників

автомобіля, сум шкоди і різниці між ними, друга виходить з однаковою мірою провини учасників ДТП і різниці між збитками, оскільки не можна встановити, чия вина більше, чия менше. Таке різне застосування закону призводить до правового нігілізму.

Виникають в практиці і питання з приводу переоцінки заподіяної шкоди, пов'язані з тривалістю розгляду справи або невиконанням рішення суду.

Потерпілий від ДТП звертається до суду з позовною заявою про переоцінку вартості заподіяної шкоди. Деякі суди відмовляють у прийнятті даної позовної заяви, посилаючись на Цивільне процесуальне законодавство, що другий раз з позовом про відшкодування шкоди, заподіяної ДТП, звертатися не можна, а це повністю суперечить положенню про те, що відшкодування шкоди повинно проводитися в повному обсязі.

Слід звернути увагу і на ту обставину, що деякими судами вартість збитку, заподіяного ДТП, індексується з росту споживчих цін.

У даній ситуації правильно вчиняють ті суди, які стягують збиток, заподіяний ДТП, за допомогою переоцінки шкоди, тобто шляхом проведення експертизи, за висновком експерта. Виникають різночитання в застосуванні закону і в разі, якщо після ДТП, провівши оцінку збитку, потерпілий, звернувшись до суду з позовом, продав пошкоджену машину без проведення ремонту. Деякі суди відмовляють у прийнятті позовів, посилаючись на те, що авто позивачем продане, а, отже, у позивача немає підстав для отримання сум в рахунок відшкодування шкоди, заподіяної ДТП, що грубо порушує права власника, і тому з цією позицією погодитися не можна, оскільки на момент ДТП позивач був власником автомашини, його майну завдано шкоди, сума якого визначена і спрямована на відновлення порушеного права власності позивача, який може на свій розсуд розпоряджатися належним йому майном, без будь-яких обмежень.

Не завжди правильно вирішується судами при вирішенні питання про відповідальність за шкоду, спричинену джерелом підвищеної небезпеки, питання про належність відповідачеві. Так, слід зазначити, що якщо

джерело підвищеної небезпеки належить підприємству, водій якого винен в ДТП, то відповідачем за позовом про відшкодування шкоди, спричиненого ДТП, буде підприємство, а водій буде залучений до участі в якості 3-ї особи.

Зокрема передбачалася обов'язок потерпілого до звернення в суд направити страховику претензію з документами, які обґрунтовують його вимогу.

В даний час абзац 2 частини 1 статті 16.1 Закону про ОСЦВП про обов'язковий претензійний порядок врегулювання спору між потерпілим і страховиком втратив силу [37]. Продовжує діяти лише абзац 1 частини 1 статті 16.1 цього Закону з нормою про те, що потерпілий до пред'явлення позову в суд зобов'язаний направити страховику заяву про виплату страхового відшкодування. Мабуть законодавець вважав, що цього буде достатньо в нових правових умовах, створених останніми істотними змінами і доповненнями Закону про ОСЦВП, якісним оновленням підзаконної нормативно-правової бази в сфері відшкодування шкоди від ДТП. Разом з тим досудовий претензійний порядок має на меті спонукати сторони самостійно врегулювати виниклі розбіжності, забезпечуючи вирішення нагальних завдань по розвантаженню суден і оптимізації процесу розгляду справи в суді.

Четверта важлива обставина пов'язана з удосконаленням судової практики застосування законодавства про ОСЦВП. Воно виразилося в прийнятті Постанови Пленуму Верховного Суду «Про застосування судами законодавства про обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів». Цей правовий акт надав докладні роз'яснення і сприяв забезпеченню єдності практики застосування судами законодавства про ОСЦВП. Зокрема, судам чітко роз'яснено порядок застосування пункту 3 статті 16.1 Закону про ОСЦВП, встановлює штраф за невиконання страховою компанією в добровільному порядку вимог потерпілого [37]. У Постанові Пленуму зазначається, що: «наявність судового спору про стягнення страхового відшкодування вказує на

невиконання страховиком обов'язку щодо сплати його в добровільному порядку, в зв'язку з чим задоволення вимог потерпілого в період розгляду спору в суді не звільняє страховика від виплати штрафу» [57]. Як бачимо, тепер страховик вже не зможе просто «відмахнутися від штрафу» виплативши потерпілому суму основних вимог в період розгляду справи судом .

Не дивлячись на більш чітке (при цьому - більш жорстке по відношенню до страховика) законодавче врегулювання і тлумачення вищою судовою інстанцією особливостей розгляду спорів про відшкодування шкоди від ДТП, в практиці певні складності все ще залишаються. Наприклад, варто зазначити, що страховики обрали зручний варіант поведінки в правових умовах. Як правило, вони пропонують укласти мирову угоду (виключає неустойку, штраф, компенсацію моральної шкоди) вже після подання позовної заяви до суду [60, с 912].

Підводячи підсумок аналізу розгляду судами загальної юрисдикції справ за позовами про відшкодування шкоди від ДТП в 2018 - 2019 рр. можна окреслити найбільш важливі висновки. Відображаються статистичними даними негативний характер практики розгляду судами зазначеної категорії справ зумовлений тим, що протягом більшої частини цього періоду діяло недостатньо ефективне законодавство про відшкодування шкоди від ДТП, а також були відсутні чіткі роз'яснення вищої судової інстанції по його однаковому застосуванню судами. Дії, спрямовані на якісне поліпшення ситуації як в області правового регулювання, так і в сфері правозастосовчої діяльності судів, були зроблені лише в останні роки. Ці події, безумовно, сприяли підвищенню ефективності судової практики. В даних судової статистики вже простежується певний позитивний результат.

Позитивний ефект від прийняття перерахованих вище правових актів на діяльність судів загальної юрисдикції визначається тим, що в них, перш за все, закладений правовий механізм, що стимулює сторони до застосування досудового порядку врегулювання спорів про відшкодування шкоди від ДТП.

Тим самим, забезпечується можливість зниження навантаження на суддів, оптимізується їх діяльність. У зв'язку з цим залишення в силі абзацу 2 частини 1 статті 16.1 Закону про ОСЦВП про обов'язкове досудовому претензійному порядку врегулювання спору між потерпілим і страховою компанією посилило б зазначений позитивний ефект [37]. Крім того, прийняті правові акти надали суддям як більш однозначні формулювання норм, так і більш чіткі роз'яснення щодо їх застосування, що підвищить ефективність рішень, що приймаються судами у справах про відшкодування шкоди від ДТП.

3.2. Концептуальні засади впровадження в Україні прямого врегулювання збитків внаслідок дорожньо-транспортних пригод

Важливе загальнодержавне значення має впровадження в нашій країні обов'язкового страхування відповідальності в межах цивільного права. Саме ця процедура є тим процесом що забезпечує захист матеріальних інтересів громадян які за певних умов стали потерпілими в результаті дорожньо-транспортної пригоди.

Відбувається законодавчо закріплена процедура, при якій дві сторони страхова компанія та громадянин (який може завдати шкоду) укладають цивільно-правову угоду відповідальності. За умов, що прописуються в договорі саме страхова компанія повинна сплатити відшкодування за завдані збитки потерпілій особі [61, с 256].

Хоча і виникають певні питання щодо самого механізму дії такої процедури, невідповідність її до норм сучасного міжнародного права та потребам громадян, де випадки заподіяння шкоди та потреби сплати

відшкодування стаються що не щодня, така процедура прямого відшкодування діє й тепер.

Для чіткого розуміння даної теми відбувся аналіз на основі дослідження ситуації в інших європейських країнах.

Примітно, що термін «європротокол» застосовується лише на пострадянському просторі, європейські ж країни у випадку дрібних ДТП з врегулювання майнових питань на місці називають прямим врегулювання збитків.

Родоначалником мирних рішень дорожніх проблем прийнято вважати Францію з півстолітнім досвідом по прямому врегулювання збитків. Сучасна Угода про пряме відшкодування шкоди у Франції передбачає певні умови. Зрозуміло, необхідно вчинення ДТП за участі не менше двох транспортних засобів, застрахованих в компаніях, які підписали Угоду. Що стосується механізму виплат, то страховка виплачується застрахованого особі безпосередньо страховиком, який здійснив страхування автоцивільної відповідальності, а взаємні розрахунки страхових компаній, здійснюються у відповідність до класифікації ДТП, яка передбачає чотири види ДТП, розроблених на основі ПДР і судової практики. До речі, за оцінками французьких страховиків, ефективність виявлення страхового шахрайства незалежними експертами становить близько 80% [63, с 17].

Порівняно недавно, з 2017 року, італійське законодавство і практика також стали застосовувати правила прямого врегулювання збитків, за умов, якщо в ДТП брали участь тільки два автомобіля; транспортні засоби повинні бути зареєстровані на території Італії; громадянська відповідальність власників застрахована [63, с 18].

А ось, скажімо, в Німеччині прямого врегулювання збитків не передбачено, але існує спрощене оформлення ДТП. Так, виклик поліції на місце ДТП обов'язковий тільки в разі, якщо в результаті ДТП постраждали учасники або треті особи. У разі, якщо має місце тільки майнову шкоду, поліція повинна приїхати за викликом учасників (за наявності такого). Для

скорочення часу для розслідування страховиками страхового випадку, потерпілий отримує страхове відшкодування в найкоротші терміни, і вже потім страхові компанії розбираються самостійно між собою, з'ясовуючи ступінь винності кожного з учасників.

Зрозуміло, можна не відзначити, що в сусідній державах, таких як Росія і Білорусь, також впроваджені системи прямого врегулювання збитків - з березня 2009 року і з липня 2010 року відповідно. Правда, поки ні в одній з держав «європротокол" не прижився. Скажімо, в Білорусії за один рік до оформлення ДТП без участі ДАІ вдалися лише близько 2% учасників ДТП. Причини такого небажання різні: від побоювань помилитися з розміром збитку, до незнання правил заповнення бланків [63, с 19].

За цією процедурою, страхова компанія та власник транспортного засобу укладають договір, за яким страхова компанія за полісом відповідальності повинна буде врегулювати ситуацію та сплатити страхову суму потерпілій особі виступаючи в інтересах завдавача шкоди. Відбувається складний процес, коли страховик відшкодовує завдану шкоду свого клієнта завдану третьою особою, але після того відбувається отримання компенсаційних виплат від страхової компанії де уклала договір страхування третя особа (особа яка є винуватцем дорожньо-транспортної пригоди).

Становлення в нашій країні прямого врегулювання завданої шкоди відбулося завдяки укладеній угоді 24.03.2016 року Моторним транспортним страховим бюро України та страховими компаніями-членами МТСБУ.

До цієї угоди в нашій країні станом на 01.03.2018 року приєдналися найбільші страхові компанії, їх стало 17 та які займають орієнтовно 36% всього ринку страхових виплат [64].

Пряме врегулювання має покласти край політиці затягування виплат страхового відшкодування. Водій зможе вибирати, до кого звернутися за відшкодуванням збитків, отриманих в ДТП, - в страхову компанію винуватця аварії (як це відбувається сьогодні) або в ту, з якої сам уклав договір

«автоцивілки». До того ж автомобілісти будуть більш усвідомлено вибирати страховика для укладення поліса ОСЦВП.

Досвід європейських країн показує, що процедура врегулювання скорочується і спрощується. У страховика з'явиться додатковий стимул швидко і в повному обсязі виплачувати відшкодування клієнтові, з яким він пов'язаний договірними відносинами.

Угода про пряме врегулювання страхових випадків підписали страхових компаній: «АХА Страхування», «АРСЕНАЛ СТРАХУВАННЯ», «ПЗУ Україна», «ВУСО», «УАСК АСКА», «ОРАНТА», «ПРОСТО-страхування», «УНІКА», « ПРОВІДНА »,« ІНГО Україна »,« Універсальна »,« Міжнародна СК »,« КРЕДО »,« АСКО-Донбас Північний »,« Колоннейд Україна », « БРОКБІЗНЕС »,« Країна ».

У разі ДТП потерпілий звертається за виплатою до свого страховика по ОСАГО, який проводить врегулювання збитку і виплачує страхове відшкодування. Надалі страховик потерпілого отримує компенсацію проведеної виплати від страхової компанії, клієнтом якої є винуватець аварії.

Звичайно, потерпілий може, як і раніше, звернутися за відшкодуванням до страховика винуватця ДТП. Але в цьому випадку він втратить право на виплату в рамках прямого врегулювання [65, с 213].

Реєстр зустрічних вимог між виплатили відшкодування страховиками потерпілих в ДТП до страховиків винуватців ДТП формується за підсумками звітного календарного місяця. Взаєморозрахунки страхових компаній за відшкодуванням до 50 тисяч гривень будуть проведені за прийнятою в Європі спеціальною методикою усереднених виплат, а за відшкодуванням від 50 тисяч до 100 тисяч гривень - в розмірі фактично виплачених сум збитків.

Компенсація витрат між страховиками буде відбувається через розрахунково-клірингову систему МТСБУ. Засоби страховиків зараховуються на спеціальні рахунки в уповноваженому банку Щоб забезпечити виконання своїх зобов'язань, страховики - учасники угоди про пряме врегулювання формують і забезпечують наповнення додаткового

гарантійного фонду в розмірі 50 відсотків середньомісячного розміру страхових виплат за попередній звітний квартал.

Механізм прямого врегулювання страхових випадків передбачає, що людина, яка оформила поліс «автоцивілки» в певній страховій компанії, має можливість у разі ДТП звернутися за компенсацією матеріальної шкоди до «свого» страховика. Акцентую увагу: тільки шкоди, заподіяної майну. Адже для отримання виплат при нанесенні шкоди життю і здоров'ю потерпілому доведеться, як і раніше, звертатися в страхову компанію винуватця аварії.

Наступне обов'язкова умова - обидва водії (винуватець і потерпілий) на момент ДТП повинні мати діючі поліси ОСАГО, видані страховими компаніями - учасниками системи прямого врегулювання.

Ще одна важлива вимога: мова йде лише про ДТП за участю двох транспортних засобів, яке є контактним (мається на увазі фізичне зіткнення цих двох автомобілів). Якщо в аварії задіяно більше машин або вона сталася через порушення Правил дорожнього руху одним з учасників події, через що інший, наприклад, злетів з дороги в кювет, то скористатися можливістю прямого врегулювання не вдасться.

Крім того, вина водія, відповідального за вчинення ДТП, повинна бути повною, коли другий учасник (потерпілий) є невинним в настанні події. Такий висновок, в ході врегулювання події, попередньо робиться страховиком потерпілого на підставі схеми ДТП, а остаточне рішення виноситься: згідно з постановою суду (якщо на місце події виїжджали представники поліції) або страховиком відповідно до типових схем ДТП, затверджених ДДАІ і МТСБУ, (коли учасники ДТП оформили європротокол).

ПВЗ значно впливає на строки врегулювання страхових випадків. Так станом на січень – квітень 2019 р. середній показник терміну врегулювання складав 66 днів у компаній – членів системи ПВЗ та 76 днів для компаній – не членів ПВЗ відповідно. Таку різницю можна пояснити тим, що до системи прямого врегулювання збитків увійшли найбільші компанії – члени МТСБУ,

що не мають жодного червоного індикатору оцінки у «світлофорі», що розміщено на сайті МТСБУ і який є одним із найважливіших індикаторів діяльності страхової компанії – члена МТСБУ. Середній строк врегулювання вимог за системою ПВЗ за період, що аналізувався, склав 38 днів, тобто це вдвічі швидше ніж за звичайною процедурою компанією – не членом системи ПВЗ та на 42% швидше, ніж за звичайною процедурою компанією – членом ПВЗ. В загальному ж обсязі середній строк врегулювання вимог склав 71 день, що на 14 днів менше, ніж за показниками станом на 1 квартал 2018 року [66, С 36-47].

Впровадження системи прямого врегулювання збитків на підставі добровільної угоди між страховиками безумовно є доцільною і позитивною зміною як для страхувальників так і для страховиків. Наведений вище аналіз за досить незначний період підтвердив подальшу актуальність ПВЗ та виявив, що головним нововведенням цієї системи є якісне та швидке врегулювання страхових випадків за договорами ОСЦПВВНТЗ, посилення довіри між страховиками в умовах солідарної відповідальності. Система прямого врегулювання збитків, на практиці довела свою ефективність, зокрема щодо надання додаткових можливостей споживачеві страхових послуг, який обрав страховика – члена системи ПВЗ звернутися із заявою про врегулювання збитку не лише до страховика відповідального, а й до страховика, з яким потерпілий укладав договір ОСЦПВВНТЗ. Бажання страхувальника швидко отримати справедливу суму страхового відшкодування при настанні страхової події, в якій страхувальник є постраждалим, спонукає його більш відповідально відноситися до вибору страхової компанії, а страховика зберегти своїх страхувальників постійно покращуючи страхові послуги. Узагальнення практики прямого врегулювання збитків виявило, що застосування системи не створило конкурентних переваг страховикам учасникам угоди про пряме врегулювання збитків [67, с 327]. Подальший успішний розвиток системи прямого врегулювання збитків залежатиме від збільшення інвестицій

страховика в якісний сервіс, залучення до системи усіх страховиків-членів МТСБУ, удосконалення порядку прямого врегулювання збитків.

3.3 Нормативно-правове регулювання профілактики дорожньо-транспортних пригод в Україні

На основі аналізу судової практики та діючого законодавства України виявлено окремі проблеми правозастосування окремих норм права. Відповідно на основі цього розроблені пропозиції по оптимізації цивільного законодавства України за темою відшкодування шкоди завданою транспортним засобом. Удосконалення порядку відшкодування шкоди, заподіяної в результаті дорожньо-транспортної пригоди можна запропонувати наступні шляхи вирішення деяких практичних питань реалізації цивільно-правової відповідальності за заподіяння шкоди в результаті ДТП.

Варто зробити акцент на тому, що суперечки, пов'язані з відшкодуванням фактичних витрат на ремонт транспортного засобу, виникають в тому числі в зв'язку з неправильним застосуванням ст. 1194 ЦК України, так як формулювання цієї статті нерідко тягне її помилкове розуміння в частині співвідношення страхової суми (ліміту відповідальності) і страхового відшкодування, що підлягає виплаті страхувальникові [3]. Факт перевищення розміру шкоди, визначеного розрахунковим методом, в ряді випадків не є підставою для стягнення відповідних грошових коштів зі страховика, якщо достовірно не буде встановлений дійсний розмір шкоди, заподіяний транспортному засобу з урахуванням вартості його зносу.

Відповідно, на основі цього варто конкретизувати обов'язок страховика виплатити страхове відшкодування в межах того розміру відповідальності

незалежно від розміру страхового відшкодування, визначеного розрахунковим методом, якщо збільшення розміру шкоди є обґрунтованим і необхідним, відповідає актам огляду транспортних засобів, а понесені витрати знаходяться в причинному зв'язку з ДТП.

Досить важливою залишається тема вдосконалення законодавства в сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів. Зокрема, з урахуванням викладеного доцільно розробити «Правила визначення розміру шкоди, заподіяної іншому майну потерпілих внаслідок ДТП», для цілей обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів. При цьому потрібно визначити критерії, відповідно до яких інше майно потерпілих внаслідок ДТП слід вважати загиблим. При пошкодженні майна в результаті ДТП розмір шкоди слід визначати як рівний вартості відновлювального ремонту з урахуванням його обґрунтованості та необхідності.

Зазвичай втрата товарної вартості транспортного засобу доцільно розглядається як реальний збиток, оскільки зниження вартості (знецінення) транспортного засобу об'єктивно погіршує товарний вид, знижує міцність і довговічність можливих його вузлів і механізмів.

Беручи до уваги, що втрата товарної вартості транспортних засобів повинно мати місце після відновного ремонту, її виключення зі страхового покриття по обов'язковому страхуванню цивільної відповідальності слід визнати обґрунтованим.

Неналежний ремонт, пов'язаний із заміною окремих вузлів і агрегатів транспортного засобу, при яких втрата товарної вартості транспортного засобу не розраховується, при зниженні вартості останнього в порівнянні з аналогічним безаварійним є підставою для пред'явлення відповідних позовних вимог, що виникають в рамках договору підряду по ремонту транспортного засобу. Стягнення в даному випадку за шкодуяка має характер такий, що транспортний засіб втратив свою товарну вартість, тоді якщо йде

мова про встановлення вартості за шкоду завдану такому транспорту , не обґрунтовується в законі.

Також відбувся аналіз законодавства присвячений темі відшкодування шкоди, яка заподіюється життю або здоров'ю потерпілих осіб в дорожньо-транспортних пригодах. При дослідженні наукових матеріалів та судової практики варто запропонувати науково обґрунтовані пропозиції та рекомендації які забезпечать майновий захисту потерпілих в результаті ДТП, життю або здоров'ю яких завдано шкоди.

Зокрема, сформульована пропозиція про доцільність закріплення фіксованих платежів, що підлягають виплаті страховиками потерпілим в результаті ДТП в залежності від ступеня тяжкості отриманих ними тілесних ушкоджень на законодавчому рівні. Даний підхід схожий з порядком виплат в рамках страхування цивільної відповідальності перевізника перед пасажирями.

Встановлено, що для забезпечення належного відшкодування витрат установ охорони здоров'я на надання медичної допомоги потерпілим в результаті ДТП доцільно визначити умови та обсяг їх відшкодування.

З матеріалу даної роботи відомо, що особою, відповідальною за відшкодування витрат, є власник транспортного засобу. Обов'язок по відшкодуванню шкоди необхідно покласти на фізичних осіб, які вчинили ДТП, в результаті яких вони заподіяли шкоди своєму здоров'ю, перебуваючи в стані алкогольного сп'яніння або у стані, викликаному вживанням наркотичних засобів, психотропних, токсичних або інших одурманюючих речовин.

Виявлено проблеми компенсації моральної шкоди, заподіяної в наслідок ДТП, а саме неможливість створення єдиної методики визначення розміру моральної шкоди, несвоєчасність і складність його досудової компенсації.

Наступні пропозиції спрямовані на оптимізацію порядку компенсації моральної шкоди шляхом забезпечення часткового страхового покриття відповідальності за спричинення шкоди моральної , а також страхового

покриття витрат закладів охорони здоров'я на надання медичної допомоги потерпілим в результаті ДТП в рамках обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів. В такому випадку доцільно закріпити в законодавстві комплексний договір внутрішнього страхування, відповідно до якого крім цивільної відповідальності часткового страхового покриття підлягає і відповідальність за заподіяння моральної шкоди. Страхові виплати, пов'язані з компенсацією моральної шкоди, доцільно здійснювати в максимально короткі терміни після настання страхового випадку, в рамках збільшеного ліміту відповідальності страховика в залежності від тяжкості наслідків, що настали в результаті ДТП. При цьому необхідно забезпечити майнові інтереси страховика, зокрема, передбачити можливість суброгації в межах виплачених в частині компенсації моральної шкоди сум або збільшити страхові внески.

В якості законодавчих пропозицій було б доцільним нормативно передбачити обов'язок страховика направляти на медичну експертизу і оплачувати за рахунок страхової компанії її проходження потерпілим для визначення ступеня втрати працездатності. Подібний порядок передбачений і діє щодо оцінки розміру шкоди заподіяної майну. Але життя і здоров'я людини цінніші, ніж його майно, вірніше, безцінні. Крім того необхідно передбачити більш спрощений порядок реалізації права потерпілого на отримання страхової виплати в випадку ушкодження здоров'я.

Доцільно доповнити ст. 1187 ЦК України положенням про те, що не є власником джерела підвищеної небезпеки працівник, який використовує особистий автотранспорт в службових цілях на основі укладеного договору оренди транспортного засобу з роботодавцем.

У ст. 1167 ЦК України йдеться, про компенсацію моральної шкоди здійснюється незалежно від вини особи, яка спричинила шкоду, якщо шкода заподіяна транспортним засобом. Але ж відомо, що саме по собі таке джерело не може завдати шкоди, а тільки при його експлуатації. Тому необхідно внести зміни в ст. 1167 ЦК України і виглядати вона може

наступним чином: компенсація за заподіяння моральної шкоди повинна здійснюватися незалежно від вини особи, що шкоду спричинила у наступних випадках – коли шкода завдана здоров'ю або життю іншої особи при використанні джерела підвищеної небезпеки (транспортного засобу) або при його дії.

Варто зазначити наступне, при розгляді судом справ про відшкодування шкоди за участі «тимчасових власників» прослідковується можливість тлумачення деяких норм двояко, та відповідно цього питання відсутня єдина судова практика у вирішенні таких спорів. Тому в ст. 1166 ЦК України потрібно визначити чітко, саме на основі якої правової підстави майно може належати особі, якій завдано шкоди іншою особою.

Важливим пунктом звісно є профілактичні заходи, що опереджають створення дорожньо-транспортної пригоди.

З метою попередження аварійності повинна проводитися систематична робота, спрямована на ліквідацію причин, що сприяють виникненню дорожньо-транспортного пригод, і в першу чергу:

- ведення, відповідно до встановленого порядку, обліку всіх дорожньо-транспортних пригод та порушень транспортної дисципліни, аналіз і виявлення причин їх виникнення. Розробка на основі матеріалів аналізу та здійснення заходів щодо скорочення і попередження дорожньо-транспортних пригод;
- підтримання високої трудової і транспортної дисципліни серед водіїв та інших працівників організацій зв'язку;
- забезпечення високого рівня технічного стану рухомого складу;
- постійне підвищення кваліфікації водійського складу, майстерності водіння автомобілів;
- широка пропаганда правових знань серед водіїв та інших учасників дорожнього руху, використовуючи всі засоби для пропаганди заходів з безпеки дорожнього руху (лекції, доповіді, бесіди, наочні посібники тощо);

- підвищення вимогливості до працівників щодо організації і проведення індивідуальної виховної роботи з водіями автомобілів.

Обов'язково потрібно інформувати водіїв та інших учасників дорожнього руху про стан аварійності, причини та обставини ДТП і порушень Правил дорожнього руху, проводити інструктажі водіїв з безпеки дорожнього руху, доводити до відома працівників інформацію про ДТП, скоєне водієм організації, організовувати підвищення професійної майстерності, водіїв, організовує контроль за роботою водіїв на лінії; фіксувати в дорожньому листі виявлені порушення, а в разі виникнення загрози безпеці дорожнього руху, призупинити роботу автомобільних транспортних засобів або усунути водіїв від роботи [68, с 311].

Повинен здійснюватися контроль за проведенням передрейсових та інших медичних обстежень водіїв. Сприяти цьому може організація направлення на позачерговий медичний переогляд водіїв, які перенесли захворювання, вказані в переліку захворювань і протипоказань, які перешкоджають керуванню механічними транспортними засобами, самохідними машинами.

Варто обов'язково інформувати водіїв про несприятливі погодні та дорожні умови, про введення змін в організації дорожнього руху (об'їзди, введення додаткових зупинок, укорочення маршруту) [69, с 45].

Для того, щоб попередити дорожньо-транспортну пригоду можна перевіряти знання правил дорожнього руху та навичок практичного водіння у водіїв, які приймаються на роботу, а також якщо раніше був зафіксований факт порушення правил дорожнього руху.

Як ще один вид профілактики може бути розробка або участь в розробці проектів наказів, інструкцій та інших актів з питань забезпечення безпеки дорожнього руху громадянами. Забезпечення вивчення працівниками нормативних правових актів і технічних нормативних правових актів у галузі забезпечення безпеки дорожнього руху [70, с 437].

Основними завданнями служб і підрозділів, відповідальних за експлуатацію дорожньої техніки, і забезпечення безпеки дорожнього руху є:

- організація перевезень, що виключає причини виникнення дорожньо-транспортних пригод;
- створення умов для роботи на лінії рухомого складу і водіїв;-
- регулярне проведення виховної роботи з водіями.

Для вирішення завдання профілактики ДТП:

- проводиться обстеження дорожніх і інших умов роботи водіїв на лінії і об'єктів обслуговування, вживаються дієві заходи до усунення недоліків, що сприяють виникненню аварійної обстановки;
- проводиться інструктаж водіїв з урахуванням конкретних умов перевезень, стану доріг і метеорологічних особливостей, приділяючи особливу увагу водіям, які мають стаж водіння менше одного року;
- забезпечується дотримання вимог безпеки дорожнього руху при перевезеннях пасажирів на вантажних автомобілях, а також протипожежної безпеки рухомого складу, керуючись відповідними правилами.

Основним завданням технічних служб і підрозділів в питанні забезпечення безпеки дорожнього руху є утримання рухомого складу в технічно-справному стані, що виключає раптову поломку автомобіля на лінії і сприятливому впевненою роботі водіїв [71, с 236].

Контроль за роботою водіїв на лінії організовується в першу чергу на маршрутах з інтенсивним рухом, в місцях скупчення транспорту і небезпечні умови руху, а також в пунктах навантаження і вивантаження.

Порядок проведення контролю стану водіїв механічних транспортних засобів, самохідних машин на предмет знаходження в стані алкогольного сп'яніння або у стані, викликаному вживанням наркотичних засобів, психотропних, токсичних або інших одурманюючих речовин.

ВИСНОВКИ

При вивченні нормативно-правових актів, наукової літератури, статей та іншої навчально-фахової літератури, а також їх аналіз дозволяють сформулювати певні висновки.

Було проведено дослідження про відшкодування шкоди, завданої транспортними засобами. При досягненні зазначеної мети були вирішені наступні завдання:

- проаналізовано поняття і значення зобов'язань з відшкодування шкоди, загальні умови відшкодування шкоди.
- встановлено особливості відповідальності за шкоду, завдану внаслідок дорожньо-транспортної пригоди;
- досліджено існуючі проблеми вирішення питань пов'язаних з відшкодуванням шкоди завданої транспортним засобом;
- досліджено концептуальні засади впровадження в Україні прямого врегулювання збитків внаслідок дорожньо-транспортних пригод;

- запропоновано поліпшенням сучасного цивільного законодавства в даній сфері.

Дане питання є одним з найбільш актуальних в даний час. Це обумовлено тим, що:

- воно охоплює велике коло питань, вирішення яких відрізняється істотними особливостями в порівнянні з тим, як вони вирішуються в галузі відшкодування шкоди внаслідок невиконання або неналежного виконання договірних зобов'язань;
- в ньому концентруються найбільш складні проблеми цивілістичної та інших галузевих юридичних дисциплін (наприклад, склад правопорушення, підставу і умови відповідальності, крайня необхідність, страхування);
- вивчення ряду питань вимагає певної спеціальної підготовки в області впливу та ознайомлення з рядом специфічних категорій і понять.

Об'єктом зобов'язань з відшкодування шкоди є все ж абсолютні права, які мають належність до суб'єкта цивільно-правових відносин. Шкода завдана вказаним суб'єктом підлягає відшкодуванню.

Хочеться відзначити, що головним змістом зобов'язань з відшкодування шкоди головним чином виступає право потерпілої сторони на відстоювання своїх інтересів та відшкодування шкоди, що є закріпленим у чинному законодавстві України та обов'язку кривдника відшкодувати, компенсувати спричинену ним шкоду.

Як висновок, аналізуючи вище викладений матеріал, можна сформулювати визначення. Відшкодування шкоди – постає перед нами як недоговірні правовідносини, котрі виникають через заподіяння шкоди, в яких постраждала сторона виступає кредитором, а особа, яка заподіяла шкоду – відповідно боржником, та кредитор має законне право на вимогу від боржника, винної особи, яка спричинила шкоду відшкодування йому збитків у повному визначеному розмірі.

Дане визначення поняття "зобов'язання відшкодування шкоди" не є ідеальним та точним, проте може бути застосоване для дослідження та обговорення даної категорії цивільного права.

Умови та відповідно підстави цивільної відповідальності підлягають до досить чіткого розмежування.

Відповідно до конкретних умов відповідальності, що діє в межах цивільно-правових відносин, то в цьому випадку визначається конкретний склад цивільного правопорушення, а саме це є причинно-наслідковий зв'язок, при якому визначається зв'язок між завданою шкодою та поведінкою винної особи; враховується протиправність поведінки особи, завдавача шкоди; так само береться до уваги суб'єктивний елемент, при якому характеризується вина особи, яка спричинила шкоду.

Підстави, що зумовлюють виникнення таких зобов'язань, є ніщо інше, як юридичний факт, через настання якого відбувається зв'язку цивільних відносин до самого виникнення обов'язку відшкодувати завдану шкоду.

Варто наголосити на тому, що авторами наукових праць в галузі цивільного права трактується по різному склад правопорушення, яке може бути як підстава до виникнення конкретного майнового зобов'язання. Відповідно до цього одні науковці окреслювали це як сукупність ознак певного правопорушення (головною мовою є те, що воно повинно бути охарактеризоване достатньою підставою відповідальності, з присутнім визначенням ознак конкретного злочину, яке притаманне кримінально-процесуальному праву).

Дослідження становлення та розвитку цивілістичної доктрини, регламентації цивільно-правової відповідальності за заподіяння шкоди в наслідок ДТП, а також сучасного стану дорожньо-транспортної аварійності в Україні свідчить про необхідність вдосконалення існуючого правового механізму відшкодування шкоди, заподіяної в результаті ДТП.

Становлення вітчизняного цивільного законодавства в даній сфері характеризується формуванням комплексу правових норм, що встановлюють

відповідальність власника транспортного кошти як власника джерела підвищеної небезпеки.

Введення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів дозволило вивести на більш якісний рівень дозвіл цивільно-правових спорів і забезпечило більш дієвий майновий захист потерпілих в результаті ДТП. Субсидіарний характер цивільно-правової відповідальності за заподіяння шкоди в результаті ДТП притаманний виключно відшкодуванню шкоди, що перевищує встановлений ліміт відповідальності страховика. Інші ситуації, при яких факт заподіяння шкоди не відноситься до страхових випадків, спочатку віднесені законодавцем до сфери цивільно-правової відповідальності. В роботі обґрунтовано самостійний характер норм цивільно-правової відповідальності за заподіяння шкоди в результаті ДТП, що реалізуються в поєднанні з обов'язковим страхуванням цивільної відповідальності власників транспортних засобів, що дозволяє забезпечити своєчасний майновий захист потерпілих в результаті ДТП, фінансову стійкість страхових організацій, а також реалізувати принцип повного відшкодування шкоди. Специфіка цивільно-правової відповідальності за заподіяння шкоди в результаті ДТП в сучасний період полягає в зміщенні акцентів на її обов'язкове страхування, збільшення сфери страхового покриття і, як наслідок, забезпечення своєчасної, найбільш повного майнового захисту потерпілих в результаті ДТП, а також фінансової стійкості страхових організацій. Використання транспортних засобів в цивільно-правовому обороті здійснюється відповідно до спеціальних правил, наявність яких підкреслює їх особливу правову природу. При цьому правильне визначення власника транспортного засобу неможливо без належного розуміння категорії «володіння». Чинний нині відкритий перелік законних підстав володіння транспортним засобом породжує на практиці правову невизначеність, питання, пов'язані з тлумаченням і правозастосування. Аргументовано положення про те, що особа, яка керує транспортним засобом без належного оформлення письмової форми угоди,

не є власником даного транспортного засобу. Рішення проблеми, яка витікає зі співвідношення зобов'язань внаслідок заподіяння шкоди до договірних зобов'язань, можливо шляхом виключення норм, що передбачають відповідальність особи, що передала транспортний засіб іншій особі на договірних засадах, що підвищить персональну відповідальність власника транспортного засобу і дозволить конкретизувати особу, що зобов'язана відшкодувати шкоду.

Аргументовано доцільність переходу в рамках обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів до виплаті одноразових фіксованих платежів в залежності від ступеня тяжкості тілесних ушкоджень, заподіяних в результаті ДТП, що буде сприяти забезпеченню майнового захисту потерпілих в результаті ДТП. У разі смерті потерпілих в результаті ДТП зазначені суми в встановленому розмірі підлягають виплаті їх близьким родичам. Виплата даних платежів повинна співвідноситися зі страховими тарифами. Вироблений підхід дозволить оптимізувати майновий захист потерпілих внаслідок ДТП і скоротити терміни реалізації останніми свого права на отримання страхового відшкодування.

Запропоновано забезпечити часткове страхове покриття відповідальності за заподіяння моральної шкоди в рамках обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів з урахуванням подальшого стягнення страховиком виплачених сум з власника транспортного засобу.

СПИСОК БІБЛІОГРАФІЧНИХ ПОСИЛАНЬ ВИКОРИСТАНИХ

ДЖЕРЕЛ

1. Статистика ДТП в Україні за період 11 місяців 2019 року статистичні відомості Департаменту патрульної поліції України.
URL:<http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>
2. Конституція України. Офіційний текст (в редакції від 30.09.2016 року). Відомості Верховної Ради України. 1996. № 30. Ст. 141.
3. Цивільний кодекс України. Офіційне видання (станом на 12 червня 2013 року) К. : Алерта, 2013. 326 с.
4. Цивільне право України : В 2-х томах. Т. 2. Підручник / За ред. д-ра юрид. наук, проф. Є.О. Харитонова. Харків : ТОВ «Одіссей», 2008. 582, 832 с.
5. Підпригора О.А., Харитонов Є.О. Римське право:навч. посіб. Вид. 4-те, переробл. і допов. Київ, 2018. 512- 515 с.
6. Харитонova Є. О. Деліктні зобов'язання римського приватного права: поняття, система, рецепція: монографія. Хмельницький : Хмельницький університет управління та права, 2012. 724 с.
7. Пам'ятки римського права: Закони XII таблиць. Інституції Гая. Дигести Юстиніана. Москва : Зерцало, 1997. 608-609 с.
8. Харитонов Є.О. Приватне право у Стародавньому Римі : навч.посіб. Біла Церква, 2013. 160 с.
9. Цивільний кодекс Української РСР. Науково–практичний коментар / за ред. О.Н. Якименка, М.Й. Бару, М.В. Гордона. Київ: Політвидав України, 1971. 424 с.
- 10.Смирнов В.Т., Собчак А.А. Загальне вчення про деліктних зобов'язаннях в радянському цивільному праві: навчальний посіб. Ленінград. 1983р. 152 с.

- 11.Бодрова Д.В., Дзера О.В., Довгерт А.С. Цивільне право України: Підручник: У 2–х кн. Кн. / за ред. О.В. Дзери, Н.С.Кузнецової. Київ, 2004. С. 51, 72.
- 12.Цивільне та сімейне право України у запитаннях та відповідях / Є.І.ходаківський. Харків, 2002. 106 с.
- 13.Цивільне право України: Академічний курс: Підручник: У двох томах / за ред. Я.М. Шевченко. Т. 2. Особлива частина. Львів : Ін Юре, 2009. 360с.
- 14.Цивільне право України: Підручник: У двох томах. / за ред. В.І.Борисової, І.В. Фатєєвої, В.Л., Яроцького. Київ : Юрінком Інтер, 2014. 214 с.
- 15.Цивільне право України: Навч. посібник / за ред. Р.О.Стефанчука. Кропивницький: Прецедент, 2015. 302 с.
- 16.Цивільне право України : науково-практ. коментар / за ред. Є. О.Харитоновна, А. І. Дрішлюка. Харків : ТОВ «Одісей» 2008. 478 с.
- 17.Бичкова С.С., Бірюков І.А., Бобрик В.І. Цивільне право України. Договірні та недоговірні зобов'язання : навч. посіб. Київ : КНТ, 2016. 498 с.
- 18.Бородін М. В. Розгляд цивільних справ, які впливають із зобов'язань щодо відшкодування шкоди, завданої власником джерела підвищеної небезпеки. Вісник Київського національного університету ім. Т. Шевченка. Право. 2017. № 7. С. 101
- 19.Алексіїв С.С. Громадянська відповідальність за недотримання правил дорожнього руху : монографія. Миколаїв, 2016. 49 с.
- 20.Матвеев Г.К Підстави цивільно-правової відповідальності : довідник. Київ, 2017. 337, 341с.
- 21.Белякова А.М. Відшкодування заподіяної шкоди : навч. Посіб. Київ, 2007. 103 с.
- 22.Шевченко А.С. Відшкодування шкоди, заподіяної правомірними діями : монографія. Житомир : ЖНАЕУ, 2005. 128 с.

23. Агарков М.М. Цивільне право. Виникнення зобов'язань із заподіяння шкоди : Миколаїв, 2012. 337 с.
24. Яєчко К.К. Система зобов'язань з заподіяння шкоди в радянському цивільному праві .Питання цивільного права : монографія. Львів, 1957 р. 436 с
25. Брагінський М.І., Вітрянский В.В. Договірне право: Загальні положення : навч. посіб. Київ, 2004 р. 848 с.
26. Красавчиков О.А. Юридичні факти в радянському цивільному праві : навч. посіб. Миколаїв, 1958. 57 с.
27. Загорулько А.І. Зобов'язання, що виникають унаслідок заподіяння шкоди. Видавництво Харківського ун-ту внут. справ. Правознавство. 2013. С. 12.
28. Черданцев А. Ф. Теорія держави і права: навч. посіб. Миколаїв, 2015. 57с.
29. Стрельник О. Л., Церковна О. В. Про визначення понять «виключення юридичної відповідальності» та «звільнення від юридичної відповідальності» : зб. наукових праць. Міжнар. Наук.-практ. Конф. Актуальні проблеми держави і права. Харків, 2007. Вип. 31. С. 127-133.
30. Баранова Л. С. Поняття «непереборна сила» і «форс-мажор» і їх співвідношення в цивільному праві. Підприємництво. Господарство. право. 2017. № 11. С. 13-15.
31. Церковна О.В. Непереборна сила та випадок як підстави звільнення від цивільно-правової відповідальності. Тези доповідей круглого столу: Підприємництво і море: зб.матеріалів учасн. Міжнар. Наук.-практ. Конф. Одеса : Одеська національна юридична академія. 2018, С. 32-34.
32. Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди : Постанова Пленуму Верховного суду України від 24. Жов. 2003р. №9. URL :<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0006702>

33. Цивільне право України: Договірні та недоговірні зобов'язання / за ред. С.С. Бичкової. Київ : Алерта, 2014. 496 с.
34. Бойко М.Д. Відшкодування шкоди: Правовий аспект: навчально-практичний посібник. Київ, 2018. 328 с.
35. Ківалова Т. С. Принципи зобов'язань відшкодування шкоди за ЦК України. Науковий вісник Ужгородського національного університету . Сер. Право. 2008. Вип. 148. С. 141.
36. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів від 02 трав. 2019 р. № 1306. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF> (дата звернення : 27.11.2019).
37. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Закон України від 25. лип. 2018 р. № 2443-8. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1961-15> (дата звернення : 22.12.2019).
38. Терещенко Н.В. Застосування принципу повного відшкодування шкоди при визначенні обсягу відповідальності . Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ України. Сер. Правознавство. 2015. №1. С. 147.
39. Абельдяєв Л.О., Карманов Ф.М. Відшкодування шкоди, заподіяної власнику автотранспорту : навч. Посіб. Одеса, 2009. 307 с.
40. Азімов Ч.Н. Цивільне право України / за ред. Ч. Н. Азімова навч. посіб. Херсон : Право, 2009. С.169-181
41. Отраднава О.О. Проблеми вдосконалення механізму цивільно-правового регулювання деліктних зобов'язань: монографія. Одеса : Юрінком Інтер, 2015. 328 с.
42. Бубіна І. В. Деякі проблеми правового регулювання відшкодування шкоди завданої джерелом підвищеної небезпеки. Наукове видання. Актуальні проблеми держави і права. Збірник наукових праць. Київ, 2008. №38. С. 307.

43. Цивільне право : Підручник. Частина 2. Зобов'язальне право / за ред. В.В. Залеського. Миколаїв: МТК «Східний експрес», 2008. 318 с.
44. Лесько Ю. В. Поняття та ознаки джерела підвищеної небезпеки. *Університетські наукові записки*. 2018. № 3. С. 74.
45. Мануїлова К. С. Суб'єктний склад, у зобов'язаннях з відшкодування шкоди, заподіяної джерелом підвищеної небезпеки. *Юридичний вісник. Сер. Правознавство*. 2012. №3. С. 97.
46. Бурлака І.В. Деякі особливості виникнення зобов'язання з відшкодування шкоди, завданої фізичній особі джерелом підвищеної небезпеки : навч. Посіб. Вид. 2-ге, переробл. і допов. Одеса, 2017. 405 с.
47. Терещенко Н. В. Особливості відповідальності за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Нац. ун-т внутр. справ. Харків, 2003. 163 с.
48. Березовський Р. С. Право зворотної вимоги (регресу) за цивільним законодавством України. Наукове видання Актуальні проблеми держави і права : зб. Наукових праць. Житомир : Полісся, 2009. № 51. С. 103.
49. Гузь Л.Е. Дорожньо - транспортні пригоди : довідник. Харків, 2014. 599 с.
50. Шевцов С.О., Дубонос К.В. Дорожньо-транспортні пригоди. Критерії оцінки дій водія : довідник. Харків, 2014. 321 с.
51. Голубєва Н.Ю. Зобов'язання у цивільному праві України. Методологічні засади правового регулювання : монографія. Маріуполь, 2015. 624 с.
52. Лібих К.О. Пряме відшкодування збитків у страхуванні цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів . Вісник Київського національного університету ім. Т. Шевченка. Сес. Фінанси, облік і аудит. 2013. Вип. 18. С. 129–130.

53. Дрішлюк А. І, Дрішлюк В.І, Єсіпова О.Є. Справи про відшкодування шкоди в судовій практиці : навч.-метод. посіб. Херсон : ОДУВС, 2018. 428 с.
54. Про страхування : Закон України від 29 січ. 2020 р. підстава № 143-ІХ. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/85/96-%D0%B2%D1%80>
55. Алмаші М.А. Відповідальність за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки. Деякі питання Право України. 2018. № 12. С. 23-25.
56. Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті : Постанова пленуму Верховного Суду України від 23 груд. 2005 р. № 14. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05>
57. 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 березня 2013 р. № 4. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0004740-13>.
58. Церковна О.В. Відповідальність за вину і відповідальність без вини: співвідношення та загальна характеристика. *Південноукраїнський правничий часопис: Науковий журнал*. 2016. № 4. С. 135-136.
59. Постанова Верховного Суду України від 04 липня 2018 р. Справа № 755/18006/15-ц. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/75296543>.
60. Дзера О. В. Зобов'язальне право: теорія і практика : навч. Посіб. Кропивницький, 2016. 912 с.
61. Кілічава Т.М. Цивільне право України: навч. посіб. для дистанційного навчання / за наук. ред. О.Г. Мурашина. Київ: Університет „Україна”, 2016. 256 с.
62. Березіна С.Б. Визначення європейського вектору розвитку страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів .

- Технологічний аудит та резерви виробництва. 2017. № 1/4(33). С. 42-48.
63. Межебицький М. В, Грабко Р.С. Пряме врегулювання: зарубіжний досвід і перспективи впровадження в Україні. Фінансові послуги. 2012. №3-4 . С. 17-19.
64. Положення про Пряме врегулювання збитків : затверджене Президією МТСБУ від 10.03.2016 р. URL :<http://www.amc.gov.ua/amku/doccatalog/document?id=131169&schema=main>
65. Немцева А. О. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: монографія. Івано-Франківськ. ун-т права ім. короля Данила Галицького, 2016. 213 с.
66. Приказюк, Н.В. Нові вектори розвитку автотранспортного страхування в Україні. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Сер. Економіка*. 2015. Вип. № 3 (168). С. 37-47.
67. Тимофєєва Л.Л. Цивільне право: курс лекцій. Чернігів, 2015. 326 с.
68. Собкарь А.О., Холм'янський Я.Д., Тараненко С.М. Основи безпеки дорожнього руху : навч. посіб. Київ, 2017. 311 с.
69. Якупов А.М. Формування транспортної культури, головне в забезпеченні безпеки дорожнього руху. Основи безпеки життєдіяльності . Чернігів, 2017. С. 45-50.
70. Гуржій Т.О. Основи формування державної політики в сфері безпеки дорожнього руху: монографія. Київ, 2010. 437 с.
71. Веселов М.Ю. Адміністративно-правова профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму в Україні. Проблемні питання адміністративного права. 2016. №9. С. 236.