

11. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним поданням Верховного Суду України щодо відповідності Конституції України (конституційності) положень частини третьої статті 120, частини шостої статті 234, частини третьої статті 236 Кримінально-процесуального кодексу України (справа про розгляд судом окремих постанов слідчого і прокурора) від 30 січня 2003 року № 3-рп/2003. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/v003p710-03>.
12. Рекомендация R (84) 5 Комитета министров Совета Европы государствам-членам относительно принципов гражданского судопроизводства, направленных на совершенствование судебной системы от 28 февраля 1984 года. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994_126.
13. Проблеми оптимізації цивільного процесу в Україні : монографія / Берестова І.Е., Бичкова С.С., Бобрик В.І. та ін., за ред. академіка НАПрН України О.Д. Крупчана. Київ : НДІ приватного права і підприємництва НАПрН України, 2011. 180 с.
14. Глазкова М.Е. Пределы активности суда в состязательном процессе. *Журнал российского права*. 2008. № 2 (134). С. 113–121.
15. Гражданское процессуальное право России : учебник для вузов / П.В. Алексий, Н.Д. Эриашвили, В.Н. Галузо и др.; Под ред. проф. П.В. Алексия, проф. Н.Д. Амаглобели. Москва : ЮНИТИ-ДАНА, 2005. 432 с.
16. Вукот М.А. Обеспечение судами прав лиц, участвующих в гражданском деле, как одно из условий эффективности правосудия. *Проблемы доступности и эффективности правосудия в арбитражном и гражданском судопроизводстве* : материалы Всероссийской научно-практической конференции, 31 января – 1 февраля 2001 г. Москва, 2001. С. 132–136. URL: <http://www.legist.ru/conf/Vikot.htm>.
17. Шамшурич Л.Л. О диспозитивности и злоупотреблении процессуальными правами в состязательном процессе в сфере гражданской юрисдикции: вопросы теории и практики. *Арбитражный и гражданский процесс*. 2010. № 1. С. 17–21.
18. Циппеліус Р. Юридична методологія / пер. з англ.; Пер., науч. ред., приміт. Роман Корнута. Київ : Реферат, 2004. 173 с.
19. Верховенство права. Доповідь, схвалена Венеційською Комісією на 86-му пленарному засіданні (Венеція, 25–26 березня 2011 року), Доповідь № 512/2009. *Право України*. 2011. № 10. С. 168–184.
20. Романюк Я. Актуальні питання реформування цивільного процесуального законодавства України. *Право України*. 2012. № 8. С. 288–305.
21. Старженецкий В.В. Россия и Совет Европы: право собственности. Москва : Городец, 2004. 208 с.
22. Моул Н., Харби К., Алексеева Л.Б. Европейская конвенция о защите прав человека и основных свобод. Статья 6. *Право на справедливое судебное разбирательство*. Москва : Российская академия правосудия, 2001. 139 с.
23. Практичний посібник зі статті 6 (цивільна частина). *Європейський Суд з прав людини*, 2013. 77 с. URL: https://www.echr.coe.int/Documents/Guide_Art_6_UKR.pdf.
24. Ухвала Київського районного суду м. Одеси, 25.04.2019, справа № 520/3293/19. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/81425064>.
25. Ухвала Ренійського районного суду Одеської області, 18.12.2018, справа № 510/452/18. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/78739169>.
26. Ухвала Київського районного суду м. Харкова від 20 березня 2019, справа №640/13786/17. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/80585131>.
27. Ухвала Кам'янець-Подільського міськрайонного суду Хмельницької області від 21 травня 2019, справа № 676/164/19. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/81868086>.
28. Ухвала Київського районного суду м. Харкова від 14 травня 2019 р., справа № 640/24543/18. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/81719128>.
29. Ухвала Малинівського районного суду м. Одеси від 4 квітня 2019 року, справа № 521/19743/15. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/81253443>.
30. Луспенік Д. Доказування у цивільному процесі: що нового у ЦПК та чому суд наділений правом витребування доказів. *Судебно-юридическа газета*. 2019. № 1 (470). URL: <https://sud.ua/ru/news/publication/132351-dokazuvannya-u-tsvilnomu-protsesi-scho-novogo-u-tspk-ta-chomu-sud-nadileniy-pravom-vitrebuвання-dokaziv>.

УДК 347.513:347.518

DOI <https://doi.org/10.32782/2524-0390/2019.4.26>

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВІДШКОДУВАННЯ ШКОДИ, ЗАВДАНОЇ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ ЯК ДЖЕРЕЛОМ ПІДВИЩЕНОЇ НЕБЕЗПЕКИ

LEGAL REGULATION OF COMPENSATION FOR DAMAGE CAUSED TO A VEHICLE AS A SOURCE OF INCREASED DANGER

Буга В.В.,

кандидат юридичних наук,

доцент кафедри юридичних дисциплін факультету № 2

Донецького юридичного інституту Міністерства внутрішніх справ України

Останнім часом кількість авто на наших вулицях збільшується щодня. Звичайно, немає нічого поганого у тому, що зростає добробут нашого населення і його можливості забезпечити собі комфортне життя, проте разом із тим це призводить не лише до погіршення екологічної ситуації у країні, а й до зростання ризику можливих та збільшення фактичних випадків дорожньо-транспортних пригод. Між тим транспортні засоби належать до джерел підвищеної небезпеки й якщо ви вже потрапили у ДТП, то маєте бути принаймні ознайомлені з положеннями чинного законодавства, які допоможуть вам залежно від ситуації або стягнути певну суму з власника автомобіля на відшкодування завданої ним шкоди, або ж захиститися від осіб, які намагаються неправомірно стягнути певну суму з вас [1]. Специфіка суб'єктного складу правовідносин з відшкодування шкоди, завданої внаслідок ДТП, породжує певні труднощі у визначенні належних суб'єктів зазначених відносин. У судовій практиці ще зустрічаються помилки у визначенні осіб, відповідальних за шкоду, що зумовлює актуальність дослідження цього питання, адже від правильного визначення суб'єктного складу правовідносин з відшкодування шкоди, завданої внаслідок ДТП, залежить питання ефективності юридичної відповідальності [2, с. 3]. Слід зазначити, що МТСБУ, посилаючись на дані Національної поліції, представило страховикам статистику ДТП на території України: за 9 місяців поточного року сталося майже 114,8 тис. ДТП, що на 6,2% більше, ніж минулого року. В Україні було скоєно 18,4 тис. ДТП, де постраждали люди, в цих аваріях загинуло майже 2,4 тис. осіб, травмовано майже 23,5 тис. [3]. Серед основних причин аварій – порушення правил проїзду перехресть, недотримання правил безпечної дистанції, порушення правил маневрування, перевищення допустимої швидкості руху, керування транспортними засобами в стані алкогольного сп'яніння. Поліцейські підкреслюють, що порівняно з тим же періодом 2018 року всі показники аварійності на українських дорогах збільшилися. Це не дуже тішить, тому що за 2018 рік порівняно з 2017 роком на дорогах України знизилася кількість ДТП, а також було зафіксовано зменшення числа загиблих і постраждалих в аваріях.

Ключові слова: відшкодування шкоди, транспортний засіб, джерело підвищеної небезпеки, дорожньо-транспортна пригода, зобов'язання з відшкодування шкоди.

Recently, the number of cars on our streets has been increasing every day. Of course, there is nothing wrong with increasing the well-being of our population and its ability to provide a comfortable life, but at the same time, it not only worsens the environmental situation in the country, but also increases the risk of possible and increased actual incidents of road accidents. Meanwhile, vehicles are a source of high risk and if you are already in an accident, you should at least be familiar with the provisions of applicable law that will help you, depending on the situation, or recover a certain amount from the owner of the car for reimbursement caused by damage, or protect yourself from persons trying to wrongfully claim a certain amount from you. The specificity of the subject composition of the legal relations for the compensation of the damage caused as a result of an accident, creates certain difficulties in determining the proper subjects of the specified relations. In the case law there are still errors in the definition of persons responsible for harm, and this determines the relevance of the study of this issue, since the question of the effectiveness of legal liability. It should be noted that the MTIBU, referring to the data of the National Police, presented to the insurers statistics of road accidents in the territory of Ukraine, for the first nine months of this year there were almost 114.8 thousand. Road accidents, which is 6.2% more than last year. In Ukraine, 18.4 thousand were committed accidents where people were injured in these accidents, nearly 2.4 thousand were killed, about 23.5 thousand injured. Among the main causes of accidents are violations of the rules of crossroads, non-compliance with the rules of safe distance, violations of the rules of maneuvering, exceeding the permissible speed of movement, driving vehicles in the state of intoxication. Police say that compared to the same period last year, all accident rates on Ukrainian roads have increased. This is not very pleasing, because in 2018 compared with 2017, the number of accidents on the roads of Ukraine decreased, and a decrease in the number of deaths and injuries in accidents was recorded.

Key words: compensation, vehicle, source of increased danger, road accident, liability for compensation.

Актуальність теми дослідження. З кожним роком кількість транспортних засобів зростає. З одного боку, це свідчить про технологічний розвиток, стабільність та добробут громадян, але разом із тим збільшується кількість дорожньо-транспортних пригод за участю транспортних засобів, які є джерелом підвищеної небезпеки. Відносини з відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, які можуть бути застосовані у вирішенні справ, урегульовано, зокрема, статтями 3, 27, 41, 68 Конституції України, Цивільним кодексом України, законами України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 року № 3353-ХП; «Про страхування» від 7 березня 1996 року № 85/96-ВР; «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» від 1 липня 2004 року № 1961-IV; «Про об'єкти підвищеної небезпеки» від 18 січня 2001 року № 2245-III; Правилами дорожнього руху України, затвердженими Постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 та іншими нормативно-правовими актами.

Мета цієї роботи полягає в узагальненні наявного стану наукової розробки та законодавчої регламентації проблем правового регулювання відшкодування шкоди, завданої транспортним засобом, як джерелом підвищеної небезпеки, недоліків та прогалин у чинному законодавстві.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню цього явища присвячені роботи таких учених України: Ю.В. Лесько, Ю.С. Таран, А.І. Бубіна, Я.Б. Барвенко та інших.

Виклад основного матеріалу. Серед деліктних зобов'язань нині все частіше виникають зобов'язання з відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки. Зазначені зобов'язання мають певні особливості, зумовлені характером діяльності, що визначається джерелом підвищеної небезпеки. Тому належне правове регулювання, закріплення чіткого механізму відшкодування такої шкоди є необхідним кроком на шляху зменшення судових спорів між суб'єктами вказаних правовідносин [4, с. 180].

З цього приводу необхідно визначитись, що ж таке «джерело підвищеної небезпеки». Стаття 1187 ЦК України дає поняття «джерело підвищеної небезпеки», визнаючи його «будь-якою діяльністю, пов'язаною з використанням, зберіганням або утриманням транспортних засобів <...> що створює підвищену небезпеку для особи, яка цю діяльність здійснює, та інших осіб». Отже, найбільш поширеним і використовуваним джерелом підвищеної небезпеки є транспортний засіб, оскільки в лівій частці спорів про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, беруть участь саме водії та власники автомобілів. З цього випливає, що заподіяння шкоди джерелом підвищеної небезпеки тягне за собою можливість відшкодування шкоди, заподіяної таким джерелом, а питання,

пов'язані з розглядом справ про відшкодування подібної шкоди, досить часто стають причиною дискусій. Відповіді на питання, що виникають під час вирішення справ зазначеної категорії, мають особливе значення, оскільки містять безліч нюансів, здатних усунути розбіжності у вирішенні спорів [5].

Приблизний перелік осіб та організацій, діяльність яких пов'язана з небезпекою для оточення, а саме володільці транспортних засобів, транспортні організації, промислові підприємства, будови та інше, наведений у Цивільному кодексі України. З цього випливає висновок, що джерелом підвищеної небезпеки є транспортні засоби (автобуси, трамваї, тролейбуси, автомашини та інше), будівельна техніка (бульдозери, екскаватори, баштові крани) [6].

Для захисту інтересів громадян і організацій законодавець встановив особливі умови відповідальності володільців джерел підвищеної небезпеки. Ця відповідальність має суттєву особливість – вона настає незалежно від вини особи, яка завдала шкоду, тобто ця особа не звільняється від відповідальності також за умови, коли встановлено її невинність [6].

Цивільний кодекс містить дві підстави відповідальності за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки, що передбачені в статтях 1187, 1188, 1166. Ці статті носять самостійний характер й одночасне їх застосування виключається. Однак досі відсутнє однозначне регулювання умов відповідальності у разі випадкового зіткнення транспортних засобів та відшкодування шкоди, коли вартість ремонту авто перевищує залишкову вартість у кілька разів [7].

Особливість відповідальності за шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки, полягає і в тому, що зобов'язання з відшкодування шкоди завжди покладається на володільця цього джерела підвищеної небезпеки. Володільцем джерела підвищеної небезпеки, який несе перед потерпілим відповідальність за завдану шкоду, визнається юридична чи фізична особа, якій належить джерело підвищеної небезпеки на певній правовій основі і яка здійснює його експлуатацію (володіння, користування, зберігання, транспортування тощо). Володільцем джерела підвищеної небезпеки є той, хто здійснює експлуатацію джерела підвищеної небезпеки на підставі належного йому права власності (права спільної власності), права володіння та користування джерелом підвищеної небезпеки на підставі договору підряду, оренди, доручення та інших договорів. Права володіння й користування таким джерелом ґрунтуються на адміністративному акті чи іншій правовій підставі. Особою, відповідальною за завдання шкоди джерелом підвищеної небезпеки, також визнається особа, яка самочинно (протиправно і винно) заволоділа джерелом підвищеної небезпеки. Якщо особа, яка керувала джерелом підвищеної небезпеки, не є його володільцем, а виконувала ці

функції через трудову угоду з володільцем (наприклад, водій тролейбуса, машиніст електропоїзда), то вона не відповідає безпосередньо перед потерпілим за завдану шкоду. Так, у разі дорожньо-транспортної пригоди перед потерпілим пішоходом відповідальність буде нести не водій тролейбуса, який безпосередньо заподіяв шкоду, а трамвайно-тролейбусне управління (ТТУ) як володільць тролейбуса. Безпосередній винуватець (водій) несе відповідальність перед володільцем джерела підвищеної небезпеки. Така вимога кредитора (ТТУ) до боржника (водія) про повернення грошової суми, яку кредитор сплатив потерпілому за вини боржника третій особі (пішоходу), називається в цивільному праві регресним позовом [6].

Як зазначається у ст. 1187 ЦК України, шкода, завдана джерелом підвищеної небезпеки, відшкодовується особою, яка на відповідній правовій підставі (право власності, інше речове право, договір підряду, оренди тощо) володіє транспортним засобом, механізмом, іншим об'єктом, використання, зберігання або утримання якого створює підвищену небезпеку. Особа, яка неправомірно заволоділа транспортним засобом, механізмом, іншим об'єктом, завдала шкоди діяльністю щодо його використання, зберігання або утримання, зобов'язана відшкодувати її на загальних підставах. Якщо неправомірно заволодіти іншою особою транспортним засобом, механізмом, іншим об'єктом сприяла недбалість її власника (володільця), шкода, завдана діяльністю щодо його використання, зберігання або утримання, відшкодовується ними спільно, у частці, яка визначається за рішенням суду з урахуванням обставин, що мають істотне значення. Особа, яка здійснює діяльність, що є джерелом підвищеної небезпеки, відповідає за завдану шкоду, якщо вона не доведе, що шкоду було завдано внаслідок непереборної сили або умислу потерпілого [8].

Отже, можна зробити висновок, що обов'язок відшкодувати шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки, покладається не на будь-яку особу, а лише на володільця джерела підвищеної небезпеки, яким не завжди є його власник. Суб'єктом цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану транспортним засобом, є його володільць за умови фактичного володіння ним за наявності правової (матеріальної) підстави [9].

Слід відзначити, що цивільно-правова відповідальність за шкоду, завдану діяльністю, що є джерелом підвищеної небезпеки, настає у разі її цілеспрямованості (наприклад, використання транспортних засобів за їх цільовим призначенням), а також у разі мимовільного проявлення шкідливих властивостей об'єктів, що використовуються в цій діяльності (наприклад, у разі завдання шкоди внаслідок мимовільного руху автомобіля). В інших випадках шкода відшкодовується на загальних підставах, передбачених статтею 1166 ЦК, особою, яка її завдала (наприклад, коли пасажир, відчиняючи двері автомобіля, що не рухався, спричинив тілесні ушкодження особі, яка проходила поруч) [10].

Вирішуючи питання про відповідальність за шкоду, що виникла в результаті зіткнення автотransпортних засобів, насамперед треба звернутися до загальних підстав відповідальності за шкоду, а саме до ч. 1 ст. 1166 Цивільного кодексу, згідно з якою 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. Розмір відшкодування буде залежати від вини кожного володільця джерела підвищеної небезпеки. Питання відшкодування у разі зіткнення автотransпортних засобів вирішується згідно зі ст. 1187, що встановлює загальні підстави, а саме: 1) шкода, завдана одній особі з вини іншої особи, відшкодовується винною

особою; 2) за наявності вини лише особи, якій завдано шкоду, вона їй не відшкодовується; 3) за наявності вини всіх осіб, діяльністю яких було завдано шкоду, розмір відшкодування визначається у відповідній частці залежно від обставин, що мають істотне значення. У третьому випадку суди встановлюють цю частку вини та відшкодування у процентах. Дуже часто таке відсоткове розподілення відшкодування не є об'єктивним. Це виникає, тому що саме законодавець заклав принцип суб'єктивної оцінки, що, однак, має базуватись на всебічному дослідженні обставин справи [7].

Особливість правил відшкодування шкоди, завданої автотransпортним засобом, полягає в наявності лише трьох умов для виникнення відповідальності: а) наявність шкоди; б) протиправна дія заподіювача шкоди; в) наявність причинно-наслідкового зв'язку. Слід зазначити, що у таких зобов'язаннях умовою відповідальності особи за створення небезпеки заподіяння шкоди є «подвійний» причинний зв'язок. По-перше, це причинний зв'язок між дією і небезпекою виникнення шкоди, по-друге, причинний зв'язок між створеною небезпекою і шкодою, що виникла. При цьому в рамках зазначеного причинного зв'язку необхідно встановити наявність причинного зв'язку між здійсненою власником автотransпортного засобу діяльністю, що являє підвищену небезпеку під час використання (експлуатації) цього матеріального об'єкта для оточуючих, і шкодою, що виникла, а також між поведінкою особи, що безпосередньо використовувала цей автотransпортний засіб, і шкодою, що виникла. Особа, яка завдала шкоду автотransпортним засобом, відповідає й за випадкове її завдання, тобто без вини. Шкода відшкодовується незалежно від наявності або відсутності вини власника джерела підвищеної небезпеки [11].

Розглядаючи позови про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, суди мусять мати на увазі, що відповідно до статей 1166, 1187 ЦК шкода, завдана особі чи майну фізичної або юридичної особи, підлягає відшкодуванню в повному обсязі особою, яка її завдала. Обов'язок відшкодувати завдану шкоду виникає у її задавача за умови, що дії останнього були неправомірними, між ними і шкодою є безпосередній причинний зв'язок та є вина зазначеної особи, а коли це було наслідком дії джерела підвищеної небезпеки, – незалежно від наявності вини. Положення статті 625 ЦК не застосовуються до відносин з відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, оскільки відшкодування шкоди є відповідальністю, а не грошовим зобов'язанням, яке виникає з договірних зобов'язань. Винятком є відповідальність страховика (стаття 992 ЦК). З огляду на презумпцію вини задавача шкоди (частина друга статті 1166 ЦК) відповідач звільняється від обов'язку відшкодувати шкоду (у тому числі і моральну шкоду), якщо доведе, що шкоду було завдано внаслідок непереборної сили або умислу потерпілого (частина п'ята статті 1187 ЦК, пункт 1 частини другої статті 1167 ЦК). Потерпілий подає докази, що підтверджують факт завдання шкоди за участю відповідача, розмір завданої шкоди, а також докази того, що відповідач є задавачем шкоди або особою, яка відповідно до закону зобов'язана відшкодувати шкоду [10].

Таким чином, розгляд справ за позовами, що виникають у відшкодуванні шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, у тому числі з урахуванням законодавства про страхування, має здійснюватися у точній відповідності до закону та в установлені для цього строки.

Висновки. Слід зробити висновок, що вищезазначений інститут потребує подальшого удосконалення та розвитку, що в майбутньому призведе до покращення механізму та порядку відшкодування шкоди, заподіяної транспортним засобом як джерелом підвищеної небезпеки.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Відшкодування шкоди, завданої транспортним засобом. *Юридичний вісник України*. 2007. № 20. URL: http://yurincom.com/ua/legal_practice/analitychna_yurysprudentsiia/vidshkoduvannia_shkody_zavdanoi_transportnym_zasobom-publication/.
2. Барвенко Я.Б. Суб'єктний склад правовідносин з відшкодування шкоди, завданої внаслідок ДТП. URL: <http://dspace.onu.edu.ua:8080/jspui/bitstream/123456789/24097/1/3-6.pdf>.
3. *Офіційний сайт МТСБУ*. URL: <http://www.mtsbu.ua/ua/statistics/>
4. Бубіна А.І. Деякі проблеми правового регулювання відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки. *Актуальні проблеми держави і права*. 2008. Вип. 38. С. 180–184.
5. ВССУ про нюанси відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки. URL: <http://pravopravo.in.ua/pravosudie/praktika/351-vssu-pro-nyuansi-vidshkoduvannya-shkodi-zavdanoji-dzherelom-pidvishhenoji-nebezpeki>.
6. Які особливості відповідальності за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки? URL: <http://www.vuzlib.su/ck/5-82.htm>.
7. Бубіна А.І. Деякі проблеми правового регулювання відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки. URL: <http://pravoznavec.com.ua/period/article/22875/%C0>.
8. Цивільний кодекс України від 16 січ. 2003 р. № 435-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. №№ 40–44. Ст. 356.
9. Лесько Ю.В. Володілець транспортного засобу як суб'єкт цивільно-правової відповідальності за завдану шкоду. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. 2015. Випуск 6. Том 1. С. 93–97.
10. 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 року № 4. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/v0004740-13>.
11. Таран Ю.С. Особливості відшкодування шкоди, заподіяної джерелом підвищеної небезпеки. URL: www.khntusg.com.ua/files/bornikvestnik_107-256.pdf.

УДК 347.440.34

DOI <https://doi.org/10.32782/2524-0390/2019.4.27>

ПИТАННЯ ЩОДО ПОНЯТТЯ ІНВЕСТИЦІЙНОГО ДОГОВОРУ

ISSUES ON THE CONCEPT OF THE INVESTMENT AGREEMENT

Васюк С.В.,

інспектор УОАЗОР

Головного управління Національної поліції у Львівській області

Актуальність теми дослідження зумовлена тим, що інвестиційна діяльність є основним напрямом залучення та реалізації вільних коштів для розвитку економіки нашої держави. У Стратегії сталого розвитку «Україна–2020» [1] визначальним є інноваційне спрямування країни, яке ґрунтується на активному використанні знань і наукових досягнень, стимулюванні інноваційної діяльності, створенні сприятливого інвестиційного клімату, формуванні збалансованого економічного зростання, оснований на залученні будь-яких не заборонених законом інвестицій. Як свідчить світовий та вітчизняний досвід, створення інвестиційного ринку, структурна переорієнтація та інноваційний розвиток економіки, науково-технічний прогрес неможливі без залучення національних та іноземних інвестицій, які є важливим елементом подальшого розвитку зовнішньоекономічних зв'язків та одним із показників ступеня інтеграції країни у світову економіку. З метою поліпшення інвестиційного клімату України за окремими напрямками, обраними внаслідок комплексної оцінки відповідності законодавства України кращим світовим практикам, описаним Групою Світового банку у методології рейтингу Doing Business у вересні 2019 року, Верховною Радою України прийнятий Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо стимулювання інвестиційної діяльності в Україні», що зумовлює актуальність подальшого вивчення сфери інвестування та інвестиційних договорів загалом.

Поряд із наявною законодавчою базою інвестиційної діяльності, яка формується зі спеціальних нормативно-правових актів та актів загального характеру, регулювання конкретних правовідносин у цій сфері здійснюється на основі різноманітних договорів, що за своєю сутністю і змістом об'єднані в категорію інвестиційних договорів. Тому варто відзначити, що в умовах євроінтеграції надзвичайної актуальності набуває розробка сталого концепції інвестиційних договорів, яка значною мірою мала б відповідати цілям державної інвестиційної політики. Для цього, на наш погляд, слід розробити системну кваліфікацію інвестиційного договору в загальній кількості договорів, сформулювати істотні умови цих договорів, здійснити ідентифікацію інвестиційних договорів з метою поширення на них загального режиму регулювання, а також державних гарантій, визначити коло таких договорів з метою подальшого їх упровадження в практичну діяльність та судову практику.

Ключові слова: інвестиційне право, інвестиції, інвестиційна діяльність, інвестиційний договір, інвестор, учасники інвестиційних відносин.

The relevance of the research topic is due to the fact that investment activity is the main direction of attracting and realization of free funds for the development of the economy of our country. The Sustainable Development Strategy “Ukraine–2020” [1] defines the innovative direction of the country, which is based on the active use of knowledge and scientific achievements, stimulation of innovative activity, creation of favorable investment climate, formation of balanced economic growth based on attraction of any not banned the law of investment. According to world and national experience, creation of the investment market, structural reorientation and innovative development of the economy, scientific and technological progress are impossible without attraction of national and foreign investments, which are an important element of further development of foreign economic relations and one of the indicators of the degree of integration of the country into the world. In order to improve the investment climate of Ukraine in selected areas, selected due to a comprehensive assessment of compliance with Ukrainian legislation on best practices described by the World Bank Group in the Doing Business rating methodology in September 2019, the Verkhovna Rada of Ukraine adopted the Law of Ukraine “On Amendments to Certain Legislation of Ukraine stimulation of investment activity in Ukraine”, which determines the relevance of further study of the sphere of investment and investment contracts in general.

Along with the existing legislative framework of investment activity, which is formed from special legal acts and general acts, the regulation of specific legal relations in this field is carried out on the basis of various contracts, which in their essence and content are grouped into the category of investment contracts. Therefore, it should be noted that in the context of European integration, it is extremely important to develop a sustainable concept of investment contracts, which should largely meet the goals of public investment policy. For this purpose, in our opinion, it is necessary to develop systemic qualification of the investment contract in the total number of contracts, formulate the essential terms of these contracts, carry out the identification of investment contracts in order to extend to them the general regime of regulation, as well as state guarantees, to determine the circle such agreements with a view to their further implementation into practice and litigation.

Key words: investment law, investments, investment activity, investment contract, investor, participants of investment relations.