

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

***Буга В.В.***

*доцент кафедри юридичних дисциплін  
факультету №2 Донецького юридичного  
інституту МВС України, к.ю.н.*

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, у свою чергу, є джерелом підвищеної небезпеки.

Відносини з відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, які можуть бути застосовані при 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-ХІІ; «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-ІV; «Про об'єкти підвищеної небезпеки» від 18 січня 2001 року № 2245-ІІІ; Правилами дорожнього руху України, затвердженими Постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 та іншими нормативно-правовими актами.

Серед деліктних зобов'язань сьогодні все частіше виникають зобов'язання по відшкодуванню шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки. Зазначені зобов'язання мають певні особливості, обумовлені 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 [1, 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 левовій частці спорів про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, приймають 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 подібного шкоди, досить часто стають причиною дискусій. Відповіді на питання, що виникають при вирішенні справ зазначеної категорії, мають особливе значення, оскільки містять безліч нюансів, здатних усунути розбіжності при вирішенні спорів [2].

Слід відмітити, що 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 при випадковому зіткненні транспортних засобів та відшкодуванні шкоди, коли вартість ремонту авто перевищує залишкову вартість у кілька разів [3].

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 в силу трудової угоди з володільцем (наприклад,

водій тролейбуса, машиніст електропоїзду), 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 [4].

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 неправомірному заволодінню 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 шкоди було завдано внаслідок непереборної сили або умислу потерпілого [5].

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 [6].

Слід відмітити, 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 при мимовільному проявленні шкідливих властивостей об'єктів, що використовуються в цій діяльності (наприклад, у

випадку 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) [7].

Вирішуючи питання про відповідальність за шкоду, що виникла в результаті зіткнення автотранспортних засобів, в першу чергу 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 при зіткненні автотранспортних 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 шкоди, вона їй не відшкодовується; 3) за наявності вини всіх осіб, діяльністю яких було завдано шкоди, 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, повинна базуватись на всебічному дослідженні обставин справи [3].

Особливість правил відшкодування шкоди, завданої автотранспортним засобом, полягає в наявності лише трьох умов для виникнення відповідальності: а) наявність шкоди; б) протиправна дія заподіювача шкоди; в) наявність причини – наслідкового зв'язку. Слід зазначити, що у даних 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, у свою чергу, необхідно встановити наявність причинного зв'язку між здійснюваної власником автотранспортного засобу діяльністю, що представляє підвищену небезпеку при використанні (експлуатації) цього матеріального об'єкта для оточуючих, і шкодою, що виникла, а також між поведінням особи, що безпосередньо використовувала даний автотранспортний засіб, і шкодою, що виникла. Особа, яка завдала шкоду автотранспортним засобом, відповідає й за випадкове її завдання, тобто без вини. Шкода відшкодовується незалежно від наявності або відсутності вини власника джерела підвищеної небезпеки [8].

Отже, слід зробити висновок, що вище зазначений інститут потребує подальшого удосконалення та розвитку, що в майбутньому призведе до покращення механізму та порядку відшкодування шкоди заподіяної транспортним засобом як джерелом підвищеної небезпеки.

### Література:

1. Бубіна А.І. Деякі проблеми правового регулювання відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки. *Актуальні проблеми держави і права*. 2008. Вип.38. С.180-184.

2. ВССУ про нюанси відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки. URL: <http://propravo.in.ua/pravosudie/praktika/351-vssu-pro-nyuansi-vidshkoduvannya-shkodi-zavdanoji-dzherelom-pidvishhenoji-nebezpeki>.

3. Бубіна А.І. Деякі проблеми правового регулювання відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки. URL: <http://pravoznavec.com.ua/period/article/22875/%C0>.

4. Які особливості відповідальності за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки? URL: <http://www.vuzlib.su/ck/5-82.htm>.

5. Цивільний кодекс України від 16 січ. 2003 р. № 435-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. №№ 40–44. Ст. 356.

6. 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.

7. Про деякі питання застосування судами законодавства при вирішенні спорів про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки: Постанова Пленум 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>.

8. Таран Ю.С. Особливості відшкодування шкоди, заподіяної джерелом підвищеної небезпеки. URL: [www.khntusg.com.ua/filesbornikvestnik\\_107-256.pdf](http://www.khntusg.com.ua/filesbornikvestnik_107-256.pdf)

## ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ГРОМАДСЬКОЇ ЕКСПЕРТИЗИ

*Буга Г.С.*

*доцент кафедри юридичних дисциплін  
факультету №2 Донецького юридичного  
інституту МВС України, к.ю.н.*

Протягом останнього десятиліття в Україні суттєво зріс інтерес до участі громадськості у політичному житті країни розширилися можливості громади безпосередньо та справді дієво впливати на формування і реалізацію державної політики. Окрім таких вже усталених, хоч і досі проблемних, форм прямого впливу на політичні процеси, як вибори та референдуми, набули популярності також альтернативні способи залучення громадян, як-от створення органів самоорганізації населення, формування громадських рад при владних органах, проведення громадських слухань, публічних обговорень проектів нормативно-правових актів. У свою чергу, це сприяло новій хвилі громадських ініціатив, соціальних рухів і відповідних законодавчих пропозицій [1, с.4].