



НАЦІОНАЛЬНА АСОЦІАЦІЯ
АДВОКАТІВ УКРАЇНИ

РАДА АДВОКАТІВ УКРАЇНИ

МЕТОДИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ З НАДАННЯ ЮРИДИЧНОЇ ДОПОМОГИ

по справах, що витікають
з дорожньо-транспортних пригод
та інших правопорушень на транспорті

УДК 342.9
ББК 67.401(4 Укр)
А16

Абросимов О. С.

А16 Методичні рекомендації з надання юридичної допомоги по справах, що витікають з дорожньо-транспортних пригод та інших правопорушень на транспорті / О. С. Абросимов, О. О. Абросимова. — Х.: Фактор, 2013. — 288 с.

ISBN 978-966-180-584-1

УДК 342.9
ББК 67.401(4 Укр)

ISBN 978-966-180-584-1

© ТОВ «Видавничий будинок «Фактор», 2013

ЗМІСТ

Вступ	4
1. Терміни.....	13
2. Види ДТП. Наїзд. Зіткнення	34
3. Момент виникнення небезпеки для руху.....	56
4. Особливості участі адвоката по кримінальним та адміністративним справам, що витікають з дорожньо-транспортних пригод	67
5. Судова практика з розгляду адміністративних справ про деякі правопорушення на транспорті.....	84
6. Система доказів у кримінальному та адміністративному процесі та участь адвоката у формуванні їх сукупності	108
7. Види експертиз, що найчастіше проводяться у справах про ДТП	134
8. Підготовка адвоката до участі у справі. Вивчення та аналіз матеріалів справи	145
9. Цивільно-правова відповідальність учасників ДТП	154
10. Узагальнення судової практики з розгляду судами цивільних справ про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки	161
11. Довідкові дані	265
12. Література, рекомендована для вивчення	273

ВСТУП

На початку 21 сторіччя продовжує зростати світова проблема щодо забезпечення безпеки руху на транспорті, однією з найважливіший гілок якої виявився бурхливий розвиток аварійності на автомобільному транспорті, оскільки з кожним роком реєструється все більше дорожньо-транспортних пригод (ДТП) з тяжкими наслідками, які призводять до загибелі людей, кількість яких співмірна із розповсюдженими захворюваннями, стихійними природними лихами.

Рівень стану розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури будь-якої країни визначається кількістю ДТП. Проблема аварійності на автомобільному транспорті в останнє десятиріччя набула особливої гостроти у зв'язку із невідповідністю дорожньо-транспортної інфраструктури потребам суспільства і держави у безпечному дорожньому русі, недостатньою ефективністю функціонування системи забезпечення безпеки дорожнього руху і вкрай низькою дисципліною учасників дорожнього руху.

Дорожньо-транспортна інфраструктура (система) являє собою — транспортний засіб, людину (водій, пішохід, велосипедист, мотоцикліст), дорожнє полотно з технічним забезпеченням. Однією з проблем України є висока аварійність на автомобільних дорогах, зумовлена в першу чергу високим темпом автомобілізації, оскільки парк автомобілів стрімко зростає кожного року. При цьому найбільш бурхливо зростає парк легкових автомобілів, за кермо яких доволі часто потрапляють водії, що не мають достатнього рівня підготовки щодо водійської майстерності та застосування правил безпеки руху в складних ситуаціях на дорозі. Зростання кількості

транспортних засобів (ТЗ) неминуче тягне і зростання як кількості ДТП, так і постраждалих у них осіб.

Основна частка усіх ДТП в Україні, відповідно до наявних статистичних даних, трапляється на території міст і населених пунктів. При цьому умовно ДТП можливо розподілити за місцем їх виникнення на дві групи: ті, що сталися в містах і населених пунктах, і ті, що мали місце на автомобільних шляхах, за межами перших.

Стан аварійності в межах міських територій и на автомобільних шляхах в Україні за 2010 – 2013 роки наведений на рисунках 1 – 3.

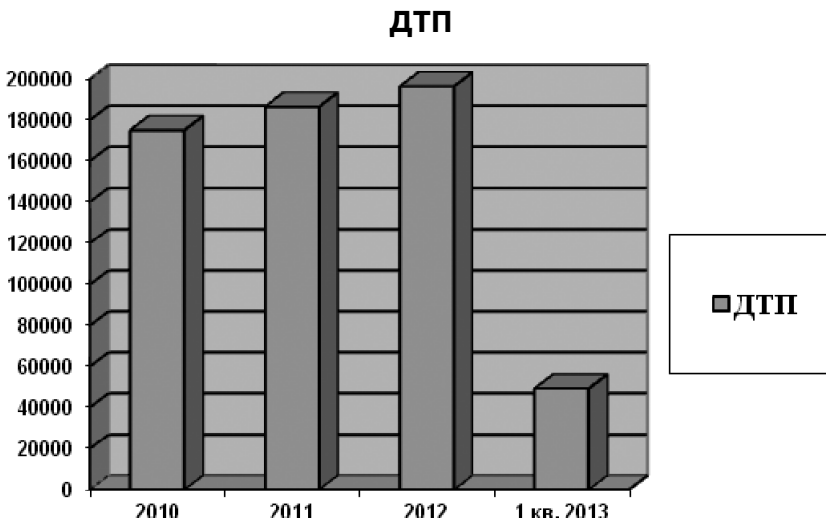


Рис. 1. Динаміка аварійності за період 2010 – 2013 рр.

За 2010 – 2013 рр. в Україні трапилося в 2010 році – 175051, в 2011 році – 186225, в 2012 році – 196399 ДТП. У 2013 році з 1 січня по 19 березня – 49258 ДТП.

Причини ДТП

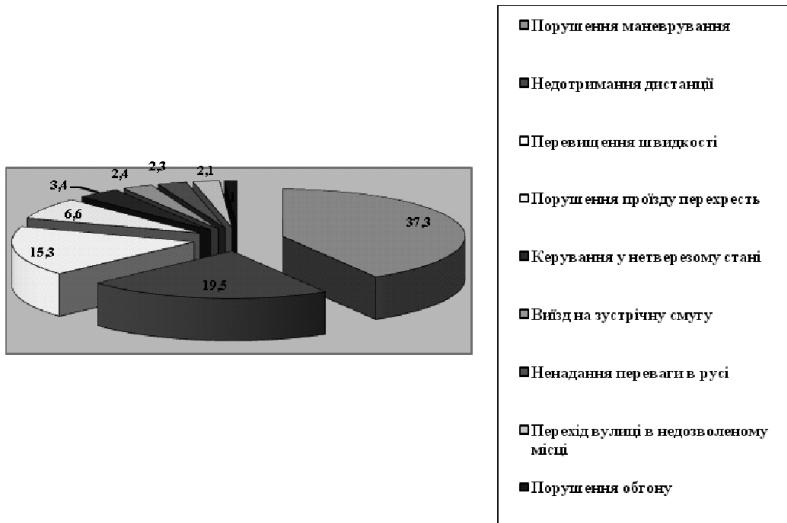


Рис. 2. Основні причини виникнення ДТП

Аналіз рис. 1 вказує на зростання ДТП в Україні кожного року. Основні причини виникнення ДТП наведені на рис. 2, які після розташування в порядку зменшення відносної величини виглядають наступним чином:

- порушення правил маневрування — 37,3 %
- недотримання дистанції — 19,5 %
- перевищення безпечної швидкості — 15,3 %
- порушення правил перетину перехресть — 6,6 %
- керування ТЗ в нетверезому стані — 3,4 %
- виїзд на смугу зустрічного руху — 2,4 %
- порушення правил надання першочергового проїзду — 2,3 %
- перехід пішоходами вулиць в недозволеному місці — 2,1 %
- порушення правил обгону — 1,0 %

З наявної інформації також можливо зробити висновки про те, що найбільша кількість загиблих в ДТП була зареєстрована

на в квітні та листопаді, тобто перебуває у зв'язку із зміною часу року, а пік травматизму відбувся в червні, тобто співпав з часом відпусток і дитячих канікул. Найбільша чисельність аварій зареєстрована в п'ятницю — кінець робочого тижня і робочого дня, а за кількістю постраждалих — в неділю. За часом добового інтервалу вчинення ДТП пік аварійності припав на 12 годину дня.



Рис. 3 Аварійність у містах з найбільшою кількістю ДТП за 2012 рік

Найбільша чисельність постраждалих ДТП приходить на 18-ту годину.

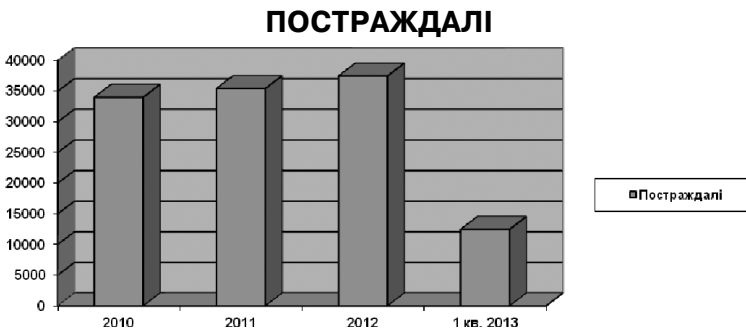


Рис. 4. Постраждалі у 2010 — 2013 роках

Визначальний вплив на рівень аварійності в Україні має стан безпеки дорожнього руху в великих містах з мільйонним населенням, таких як Київ, Харків, Донецьк, Одеса, Львів. В окремих містах і областях питома вага ДТП складає від 8 до 25 % по Україні. Перше місце за аварійністю займає м. Київ — 48502 пригоди, друге Донецька область — 19230, а третє Одеса — 15076.

В 2010 році травми отримали 34022 людини, в 2011 році — 35441 людини, 2012 році — 37503 людини. Найбільша чисельність загиблих осіб в Донецькій області — 440, в Київській — 430, в Дніпропетровській — 354.

Аналіз загибелі виявив наступні причини:

- наїзд на пішоходів (1900 випадків)
- зіткнення ТЗ (1477 випадків)
- наїзд автомобілів на перешкоду (787 випадків)

ЗАГИНУЛО ПО РОКАХ

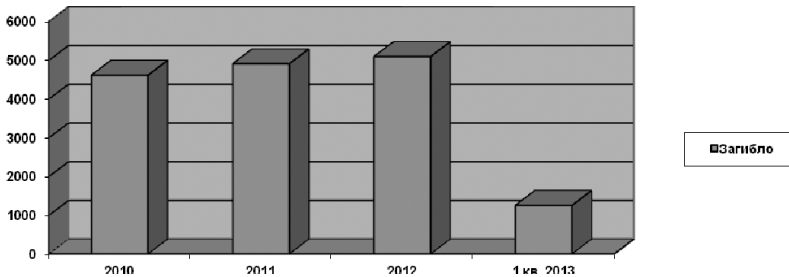


Рис. 5. Кількість загиблих осіб за 2010 — 2012 роки

На шляхах України загинуло у 2010 році — 4612 людей, у 2011 році — 4908, у 2012 році — 5094.

ЗАГИНУЛО ПО ОБЛАСТЯХ

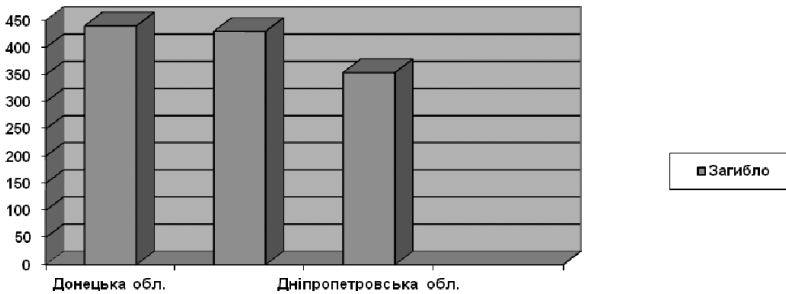


Рис. 6. Кількість загиблих в самих неблагополучних областях України

Найбільш розповсюдженими видами аварій були зіткнення ТЗ (118282 випадки), наїзд на нерухомий ТЗ (34270), наїзд на перешкоду (21479). Зафіксовано 11980 випадків наїздів на пішоходів, в тому числі в Донецькій області — 1533, в Києві — 1343, в Дніпропетровській області — 1077. Також зафіксовано 4763 випадки перекидання ТЗ, в тому числі в Донецькій області — 548, Харківській області — 438, в Київській області — 306. Найбільш за все велосипедистів збито в Донецькій області — 200 випадків, в Дніпропетровській області — 194, Одеській області — 149.

Аварії, як правило, траплялися з вини водіїв. Із 196399 ДТП за весь 2012 рік в 165635 випадках відповідальність була покладена на тих, хто сидів за кермом. Такі аварії призвели до загибелі 3802 людей, а усього за цей рік було смертельно травмовано 5094 осіб. Дії пішоходів спровокували 4513 дорожніх пригод. В таких випадках загинуло 870 людей. Найбільш безпечними виявилися пішоходи у Дніпропетровській області (489 випадків), в Донецькій області (453) та в Києві (417). Таким чином, з вини водіїв кожного року траплялося в середньому 84 %, а з вини пішоходів — 2,5 % ДТП.

Аналіз пригод вказує на те, що у середньому біля 74 % усіх ДТП виникає в містах України, при цьому 24,5 % усіх ДТП відбувається в м. Києві, а кількість ДТП на автомобільних шляхах складає у середньому 26 % від усіх ДТП по Україні.

До основних факторів, що визначають причини високого рівня аварійності в містах, треба віднести:

- нехтування учасниками дорожнього руху вимогами безпеки дорожнього руху (БДР)
- низька професійна підготовка водіїв
- низьке технічне забезпечення заходів з БДР.

Одним з основних чинників, що впливають на рівень аварійності, залишається людський фактор, який найбільш сильно впливає на виникнення ДТП на дорогах, незважаючи на те, що за останній час рівень автоматизації керування дозволяє техніці попереджувати зіткнення та інші аварії. Це пов'язано з характером, особистістю водія и досвідом керування ТЗ. Встановлено, що більшість небезпечних помилок роблять водії через неспроможність своєчасно і правильно відреагувати на несподівані зміни в дорожній обстановці, що доволі часто визначається їх обмеженими психо-фізіологічними можливостями.

Таким чином, людина в системі управління є одночасно найбільш важливим й найменш надійним елементом. Вона легко відволікається, порівняно швидко втомлюється, її поведінку визначає велика кількість непередбачених факторів, тому вона не має можливості безпомилково виконувати роботу протягом значного часу.

Частота відмов в системах управління з вини людини складає від 20 до 95 %. Такі відмови в системі управління є найбільшою загрозою для безпеки дорожнього руху.

Наведені вище статистичні дані щодо рівня аварійності на дорогах України за останні три роки свідчать про те, що вказана вище проблема не перестає бути актуальною. Після виникнення ДТП її учасники зазвичай потребують на-

дання юридичної допомоги за кількома напрямками, до яких залежно від ступеня і характеру негативних наслідків можна віднести забезпечення законних прав та інтересів винуватця та потерпілого під час розгляду: адміністративного позову на неправомірні дії робітника ДАІ щодо складання адміністративного протоколу за ст. 124 КУпАП в порядку ст. КАС України, адміністративної справи за ст. 124 КУпАП, кримінальної справи за ст. ст. 286, 291 КК України, цивільної справи за позовом про відшкодування матеріального збитку та моральної шкоди від ДТП за ст. ст. 1166, 1167, 1187, 1188, 1194, 1195 ЦК України. Надання ефективної правової допомоги у всіх перелічених варіантах вимагає від адвоката досконалого знання положень низки законів, підзаконних нормативних актів та методичних рекомендацій, які регламентують питання безпеки дорожнього руху і експлуатації транспорту, складання процесуальних документів під час огляду місця дорожньої пригоди, порядку розгляду адміністративних, кримінальних та цивільних справ, надання доказів, в тому числі отримання висновків експертиз, які хоча і не мають переважного доказового значення, але відіграють вагомую роль у встановленні достовірних обставин виникнення ДТП, фаховій оцінці відповідності дій їх учасників вимогам Правил дорожнього руху України (ПДРУ), визначення ступеня негативних наслідків ДТП для потерпілих у вигляді тілесних ушкоджень та завдання матеріальної та моральної шкоди. Складність збору та оцінки доказів за справами, що розглядаються в зв'язку із виникненням ДТП, полягають в тому, що її обставини зазвичай протікають під час перебування її учасників в русі протягом вкрай незначних відрізків часу. При русі автомобіля утворюється складна картина взаємодії елементів системи: водій – автомобіль – дорога, яка потребує докладного вивчення усіх аспектів як транспортного процесу, так і ДТП. Елементи цієї системи якісно різномірні, оскільки автомобіль і дорога характеризуються сукупністю

технічних даних, які характеризуються відповідними вимірами, а характеристика водія може бути складена з допомогою психологічних та фізіологічних методів. Таким чином ДТП можна охарактеризувати, як розбалансування взаємодії елементів вказаної вище системи. Вивчення судової та експертної практики свідчить про те, що більшість з них викликається не одною, а кількома причинами. Тому аналіз ДТП повинен виявити умови, що утворили власне можливість її виникнення, та дії (бездіяльність) учасників ДТП, які дозволяють надати їм правову оцінку. Об'єктивність і всебічність такого аналізу напряду залежить від найбільш повного встановлення механізму виникнення ДТП з етапу виникнення небезпеки для руху аж до кінцевого розташування транспортних засобів і постраждалих осіб. Аналіз обставин ДТП не обмежується вивченням технічних причин її виникнення, а потребує також встановлення мотивів, котрими керувалися її учасники перед прийняттям тих чи інших рішень, вивчення відповідності їх дій вимогам ПДРУ та інших нормативних документів. Найважливішим підсумком розслідування є встановлення того, які умови і чиї дії утворили не тільки можливість, а і невідворотність виникнення ДТП, тобто які чинники в конкретному випадку, що розглядається, перебувають у прямому причинному зв'язку із виникненням самого ДТП та інших його негативних наслідків. Спочатку шляхом інженерного аналізу встановлюються конкретні технічні причинно-наслідкові, функціональні, часові та інші зв'язки, що діяли в процесі виникнення ДТП. Дії учасників пригоди на цьому етапі правовій оцінці не піддаються, оскільки водій під час інженерного аналізу розглядається як оператор, що керує транспортним засобом. Остаточне вирішення питання щодо можливості виконати конкретним водієм дії, виконується слідчим або судом після всебічного ознайомлення з його особистістю, з урахуванням його кваліфікації, досвіду, психофізіологічного стану, мотивів поведінки, таке інше.

1. ТЕРМІНИ

АВАРІЙНА ОБСТАНОВКА — це така дорожньо-транспортна ситуація, в якій водій не має технічної можливості своїми односторонніми діями уникнути дорожньо-транспортної пригоди. Така ситуація може виникнути, коли водій мав змогу виявити перешкоду на відстані, яка перевищує зупинний шлях, але своєчасно не застосував заходів для запобігання пригоди або коли перешкода з'являється на відстані, яка менше, ніж зупинний шлях.

Аварійна обстановка може створюватися тим учасником дорожнього руху, котрий своїми діями, які суперечать вимогам Правил дорожнього руху та інших нормативних актів, позбавив себе чи іншого учасника руху можливості запобігти дорожньо-транспортній пригоді. Аварійна обстановка може виникнути також незалежно від дій учасників руху, наприклад, при раптовій несправності транспортного засобу.

АВТОМАГІСТРАЛЬ — багаторядна дорога з особливими умовами дорожнього руху, які забезпечують рух транспорту з високими швидкостями (до 130 км/год.), зокрема за рахунок перетинів доріг на різних рівнях.

АВТОМОБІЛЬНА ДОРОГА — будь-які вулиця, проспект, дорога, провулок, що використовується на всю ширину для руху автомобільного та іншого безрейкового транспорту. Основними елементами дороги є полотно, проїзна частина, узбіччя, тротуари і др.

АВТОТЕХНІКА СУДОВА — галузь науково-технічних знань, що становить теоретичну і методичну основу автотехнічної експертизи. Судова автотехніка в основному базується на даних теорії автомобіля, теоретичної механіки, математики,

фізики, конструкції автомобіля, а також криміналістики.

АВТОТРАНСПОРТНИЙ ЗАСІБ — транспортний засіб, тягова сила якого створюється за допомогою двигуна за рахунок зчеплення коліс цього засобу з дорогою, не обладнаною спеціальними направляючими пристроями для коліс.

АДАПТАЦІЯ (водія, пішохода) — пристосування організму (органів зору, слуху) до змін умов руху.

АКТИВНА БЕЗПЕКА АВТОМОБІЛЯ — сукупність конструктивних і експлуатаційних властивостей автомобіля, які направлені на запобігання ДТП.

БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ — вимоги щодо організації безпечного руху транспортних засобів і пішоходів.

БЕЗПЕЧНА ДИСТАНЦІЯ — відстань до транспортного засобу, що рухається попереду по тій самій смузі, яка у разі його раптового гальмування дозволить водієві транспортного засобу, що рухається позаду, запобігти зіткненню без здійснення маневру шляхом екстреного гальмування.

БЕЗПЕЧНИЙ ІНТЕРВАЛ — відстань між боковими частинами транспортних засобів, що рухаються, або між ними та іншими об'єктами, за якої гарантована безпека дорожнього руху.

БЕЗПЕЧНА ШВИДКІСТЬ — швидкість, за якої водій має змогу безпечно керувати транспортним засобом та контролювати його рух у конкретних дорожніх умовах.

БОРДЮР — встановлені вертикально в ряд плити з бетону чи каменя, які відділяють проїзну частину від тротуару або узбіччя.

ВЕРТИКАЛЬНА РОЗМІТКА — розмітка у вигляді поєднання чорних і білих смуг, нанесених на дорожніх спорудах та елементах обладнання доріг, що показує їх габарити і є засобом зорової орієнтації для водіїв.

ВИДИМІСТЬ — максимальна відстань, на якій з місця водія можна розпізнати об'єкти, які знаходяться в навколишньому середовищі, і характеризується контрастністю фону й об'єкта.

ВИДИМІСТЬ ДОРОГИ — максимальна відстань, на якій з місця водія можна розпізнати позначені елементи дороги. Дає змогу водієві орієнтуватися під час руху транспортного засобу (зокрема, для вибору безпечної швидкості).

ВИДИМІСТЬ ПЕРЕШКОДИ — максимальна відстань у напрямку руху, на якій водій може побачити перешкоду.

ВИМУШЕНА ЗУПИНКА — припинення руху транспортного засобу через його технічну несправність або небезпеку, що створюється вантажем, який перевозиться; станом водія або появою на дорозі перешкоди.

ВИСНОВОК ЕКСПЕРТА — а) документ, в якому викладається хід і результати експертного дослідження; б) відповідь експерта на поставлене питання.

ВИПЕРЕДЖЕННЯ — рух транспортного засобу зі швидкістю, що перевищує швидкість попутного транспортного засобу, який рухається суміжною смугою.

ВИХІДНІ ДАНІ — відомості про обставини ДТП й об'єкти експертного дослідження, які необхідні для визначення механізму ДТП і вирішення поставлених питань. Вихідні дані мають наводитися в постанові (ухвалі) про призначення експертизи в обсязі, необхідному для вирішення поставлених питань.

ВОДІЙ — особа, яка керує механічним або немеханічним транспортним засобом; погонич тварин, який веде їх за повід, прівінюється до водія. Водієм є й особа, яка навчає керуванню безпосередньо у транспортному засобі.

ГАЗОН — елемент дороги, що відділяє проїзну частину від тротуару чи будинку, чи транспортних потоків проти-лежних напрямків.

ГАЛЬМОВА ВЛАСТИВІСТЬ — кількісна оцінка властивостей гальмової системи здійснювати необхідне гальмування транспортного засобу.

ГАЛЬМОВА ДІАГРАМА — графічна залежність гальмування чи гальмової сили від часу.

ГАЛЬМОВА СИСТЕМА — сукупність пристроїв, призначених для гальмування транспортного засобу.

ГАЛЬМУВАННЯ — створення й зміна штучного опору руху автотранспортного засобу або окремих його одиниць з метою зменшення швидкості руху чи утримання його нерухомим відносно полотна дороги.

ГАЛЬМОВИЙ МЕХАНІЗМ — обладнання, призначене для безпосереднього створення й зміни штучного опору руху транспортного засобу.

ГАЛЬМОВИЙ ПРИВІД — сукупність пристроїв для передачі енергії від її джерела до гальмових механізмів.

ГАЛЬМОВИЙ ШЛЯХ — відстань, яку проходить транспортний засіб під час екстреного гальмування — з початку натиснення на педаль (рукоятку) до місця його зупинки.

ГОЛОВНА ДОРОГА — дорога з покриттям відносно ґрунтової або та, що позначається відповідними дорожніми знаками. Наявність на другорядній дорозі покриття безпосередньо перед перехрестям не робить її за значенням однаковою з головною.

ГОРИЗОНТАЛЬНА РОЗМІТКА — розмітка на проїзній частині дороги (лінії, стріли, написи та інші позначення), яка встановлює певні режими і порядок руху.

ГУЖОВИЙ ТРАНСПОРТ — транспортний засіб, тягловою силою якого є тварини (коні, воли, віслюки, олені, собаки та ін.).

ДАТИ ДОРОГУ — вимога до учасника дорожнього руху не продовжувати або не відновлювати рух, не здійснювати будь-яких маневрів, якщо це може примусити інших учасників дорожнього руху, які мають перевагу, змінити напрямок руху або швидкість.

ДЕТАЛЬ — виріб, виготовлений із однорідного за назвою й маркою матеріалу без виконання операцій зі складання та з'єднання.

ДІАГНОСТИКА — визначення й оцінка технічного стану об'єкта дослідження без його розбирання по вихідних параметрах.

ДОПОМІЖНА ГАЛЬМОВА СИСТЕМА — гальмова система, призначена для тривалого підтримання постійної швидкості руху на спуску чи її регулювання в межах, відмінних від нуля.

ДОПУСТИМА ШВИДКІСТЬ РУХУ ЗА УМОВ ВИДИМОСТІ ДОРОГИ — швидкість руху, яка відповідає видимості елементів дороги в конкретній дорожній ситуації.

ДОПУСТИМА ШВИДКІСТЬ РУХУ ЗА УМОВ ЗЧЕПЛЕННЯ НА ПОВОРОТІ — така швидкість, яка забезпечує рух транспортного засобу на повороті без ковзання в поперечному напрямку.

ДОПУСТИМА ШВИДКІСТЬ РУХУ ЗА УМОВ ПЕРЕКИДАННЯ — швидкість, яка забезпечує рух транспортного засобу на повороті без перекидання.

ДОРОГА — інженерна споруда, що призначена для руху по її проїзній частині транспортних засобів наземних видів.

ДОРОЖНІ ЗНАКИ — засоби регулювання дорожнього руху. Знаки розділяються на: попереджувальні, знаки пріоритету, заборонні, наказові, інформаційно-вказівні, знаки сервісу, знаки додаткової інформації (таблички).

ДОРОЖНІ МАШИНИ — механічні пристрої, які використовуються для будівництва й ремонту доріг (автогрейдери, бульдозери, навантажувачі, скрепери, екскаватори тощо).

ДОРОЖНІ УМОВИ — сукупність факторів, що характеризують (з урахуванням пори року, періоду доби й атмосферних явищ) стан поверхні проїзної частини (чистота, рівність, шорсткість, зчеплення, тощо), а також її ширину, ступінь похилів на спусках і підйомах, віражів і заокруглень, наявність або відсутність тротуарів, узбіч, штучного освітлення, дорожньої розмітки, огорожень, дорожніх знаків і світлофорів та їх технічний стан.

ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНА ПРИГОДА — подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдано матеріальних збитків.

ДОРОЖНЯ ОБСТАНОВКА — сукупність факторів, що характеризують дорожні умови, наявність перешкод на певній ділянці дороги, інтенсивність і рівень організації дорожнього руху, які повинен враховувати водій під час вибору швидкості, смуги руху та прийомів керування транспортним засобом.

ДОРОЖНЯ РОЗМІТКА — лінії, стрілки, написи та інші позначки на проїзній частині, а також на дорожніх спорудах.

ЕКСПЕРТ — особа, яка має спеціальні знання у конкретній галузі науки, техніки, мистецтва чи ремесла.

ЕКСПЕРТИЗА — дослідження експертом із застосуванням спеціальних знань матеріальних об'єктів, явищ і процесів, які містять інформацію про обставини справи, що перебуває у провадженні органів дізнання, попереднього слідства чи суду.

ЕКСПЕРТИЗА ТЕХНІЧНОГО СТАНУ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ — дослідження технічного стану транспортного засобу методами судової експертизи.

ЕКСПЕРТНИЙ ЕКСПЕРИМЕНТ — експеримент, який проводиться в процесі експертного дослідження з метою визначення механізму дорожньо-транспортної пригоди або окремої її частини (фази).

ЕКСТРЕНЕ ГАЛЬМУВАННЯ — гальмування транспортного засобу з найбільшим уповільненням з метою зупинки на найменшій відстані. При екстреному гальмуванні на педаль натискають з максимальною швидкістю і до кінця її ходу.

ЕФЕКТИВНІСТЬ ГАЛЬМУВАННЯ — якісний ступінь гальмування, який характеризує властивість гальмової системи створювати необхідний штучний опір руху автотранспортного засобу.

ЕФЕКТИВНІСТЬ ГАЛЬМОВОЇ СИСТЕМИ — сукупність властивостей гальмової системи, що забезпечують необхідні параметри процесу гальмування автотранспортного засобу.

ЗАГАЛЬНА ПИТОМА ГАЛЬМОВА СИЛА — відношення суми максимальних сил, які розвивають гальмові механізми на колесах транспортного засобу, до його повної маси.

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ПЕРЕЇЗД — перехрещення дороги із залізничними коліями на одному рівні.

ЗАЛИШЕННЯ МІСЦЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ — дії учасника дорожньо-транспортної пригоди, спрямовані на приховання факту такої пригоди або обставин її скоєння, які спричинили необхідність проведення працівниками міліції заходів щодо встановлення (розшуку) цього учасника та (або) розшуку транспортного засобу.

ЗАНОС ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ — переміщення транспортного засобу під кутом в той чи інший бік під дією зовнішніх сил, які викликають бокове ковзання.

ЗАПАСНА (АВАРІЙНА) ГАЛЬМОВА СИСТЕМА — гальмова система, призначена для зменшення швидкості транспортного засобу (зупинки) в разі виходу з ладу робочої гальмової системи.

ЗАСЛІПЛЕННЯ — фізіологічний стан водія внаслідок дії світла на його зір, коли водій об'єктивно не має можливості виявити перешкоди чи розпізнати межі елементів дороги на мінімальній відстані.

ЗАТОР — затримка руху транспортних засобів внаслідок різкого зниження пропускної можливості дороги.

ЗБОЧЕННЯ АВТОМОБІЛЬНОГО КОЛЕСА — котіння колеса під кутом до площини його обертання внаслідок дії на еластичне колесо поперечної сили.

ЗУПИНКА — припинення руху транспортного засобу для посадки (чи висадки) пасажирів або завантаження (розвантаження) вантажу, а також для виконання вимог Правил дорожнього руху.

ЗУПИННИЙ ШЛЯХ — відстань, необхідна водію для зупинки транспортного засобу шляхом гальмування при заданій швидкості в конкретних дорожніх умовах. Зупинний шлях

складається з відстані, яку долає транспортний засіб за час реакції водія, час запізнення спрацювання гальмової системи, час наростання сповільнення при гальмуванні й відстані, яку подолає цей транспортний засіб зі сталим сповільненням до зупинки.

ІДЕНТИФІКАЦІЯ В АВТОТЕХНІЧНІЙ ЕКСПЕРТИЗІ — визначення транспортного засобу чи його типу або марки шляхом дослідження слідів, а також деталей, вузлів, що відділились, або їх уламків (осколків).

КАТЕГОРІЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ — основна групова ознака класифікації транспортних засобів, що об'єднує транспортні засоби декількох типів.

КЕРОВАНІСТЬ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ — властивість, що визначається можливістю змінювати напрямок його руху і траєкторію за допомогою рульового керування.

КІНЕЦЬ ГАЛЬМУВАННЯ — момент часу, в який настає повне зникнення штучного опору руху автотранспортного засобу чи зупинка останнього.

КЛАСИФІКАЦІЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ — розподіл транспортних засобів за категоріями, типами й повною масою.

КОЕФІЦІЄНТ ОСЬОВОЇ НЕРІВНОМІРНОСТІ ГАЛЬМОВИХ СИЛ — відношення різниці максимальних зусиль, які розвивають гальмові механізми відповідно на правих і лівих колесах транспортного засобу, до їх суми.

КОЕФІЦІЄНТ ЕФЕКТИВНОСТІ ГАЛЬМУВАННЯ — відношення розрахункового сповільнення, визначеного з урахуванням коефіцієнта зчеплення на визначеній ділянці, до дійсного сповільнення під час руху загальмованого транспортного засобу на цій ділянці дороги. Коефіцієнт ефективності гальмування враховує ступінь використання зчеплювальних властивостей шин з поверхнею дороги.

КОЕФІЦІЄНТ ЗЧЕПЛЕННЯ — відношення максимально можливої на визначеній ділянці дороги величини сили зче-

плення між шинами транспортного засобу і поверхнею дороги до маси цього транспортного засобу.

КОЕФІЦІЄНТ ОПОРУ РУХУ — відношення сил, що перешкоджають цьому опору руху, до маси тіла. Коефіцієнт опору руху дозволяє враховувати втрати енергії на переміщення тіла на визначеній ділянці руху.

КОМПЕТЕНЦІЯ ЕКСПЕРТА-АВТОТЕХНІКА — коло питань, які вирішує експерт за допомогою спеціальних знань для визначення механізму дорожньо-транспортної пригоди й оцінки дій її учасників з технічної точки зору. Вважається, що питання виходить за межі компетенції експерта-автотехніка, якщо для його вирішення не потрібні спеціальні автотехнічні знання або якщо воно належить до компетенції експерта іншої спеціальності.

КРАЙ ПРОЇЗНОЇ ЧАСТИНИ — умовна чи позначена дорожньою розміткою лінія на проїзній частині в місці її прилягання до узбіччя, тротуару, газону, розділювальної смуги, смуги для руху трамваїв тощо.

КРАЙНЄ ПОЛОЖЕННЯ НА ПРОЇЗНІЙ ЧАСТИНІ — положення транспортного засобу на відстані від краю проїзної частини (середини проїзної частини або розділювальної смуги), яка не дає можливості рухатися попутному транспортному засобу (у тому числі двоколісному) ще ближче до краю проїзної частини (середини проїзної частини або розділювальної смуги).

КУТ ВЗАЄМНОГО РОЗТАШУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ — кут між поздовжніми осями транспортних засобів, що відраховується проти годинникової стрілки від поздовжньої осі одного транспортного засобу до поздовжньої осі другого.

КУТ ВІДКИДАННЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ ПРИ ЗІТКНЕННІ — кут між напрямком руху центру маси транспортного засобу перед зіткненням і безпосередньо після нього, коли припиняється дія сили удару і починається рух

по інерції. Величина цього кута визначається напрямком вектора суми, вектора власної кількості руху транспортного засобу і вектора кількості руху, спричиненого зіткненням.

КУТ ЗАНОСУ — кут між напрямком руху центра ваги транспортного засобу в заданий момент часу і напрямком його поздовжньої осі.

КУТ ЗБОЧЕННЯ КОЛЕСА — кут між площиною обертання еластичного колеса і вектором швидкості його руху.

КУТ ЗІТКНЕННЯ — кут між напрямком вектора відносної швидкості руху транспортного засобу при зіткненні і його поздовжньою віссю.

КУТ ЗУСТРІЧІ ПРИ ЗІТКНЕННІ — кут між напрямком руху центрів ваги транспортних засобів в момент початкового контакту при їх зіткненні.

КУТ НАПРЯМКУ УДАРУ (при наїзді, зіткненні) — кут між напрямком швидкості зближення з транспортним засобом об'єкта, що діяв до нього, і поздовжньою віссю транспортного засобу.

КУТ ПОВОРОТУ ДОРОГИ — кут між суміжними напрямками дороги.

ЛІНІЯ ВІДКИДАННЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ — лінія, яка визначає траєкторію руху центра маси транспортного засобу безпосередньо після зіткнення.

МАНЕВР — рух транспортного засобу, що супроводжується зміною траєкторії та навмисним виїздом за межі смуги, якою рухається цей транспортний засіб.

МАРКА ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ — умовне позначення моделі (модифікації) транспортного засобу. Марка вітчизняних транспортних засобів складається, як правило, із скороченої назви заводу-виготівника і цифри, присвоєній даній моделі. Іноді після цифр наводиться літерний індекс.

МЕХАНІЗМ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ — взаємозв'язок причин, умов виникнення дорожньо-транспортної події, а також факторів, які зумовлюють їх появу.

МЕХАНІЗМ ЗІТКНЕННЯ (наїзду) — взаємозв'язок причин, умов виникнення зіткнення (наїзду) і факторів, що зумовлюють їх появу. Механізм зіткнення визначається швидкістю, напрямком руху транспортного засобу і характером перешкоди, їх взаємодії в момент контакту й після нього, а також характером одержаних пошкоджень.

МЕХАНІЧНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ ЗАСІБ — транспортний засіб, що приводиться в рух за допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини і механізми (крім мопедів).

МІСЦЕ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ — ділянка дороги і прилегла місцевість, на якій сталася дорожньо-транспортна подія, де безпосередньо після події знаходяться об'єкти, які причетні до неї (транспортні засоби, деталі, що відділилися від них, вантаж, потерпілі, їхні речі й інші сліди).

МІСЦЕ НАЇЗДУ (зіткнення) — місце, де в момент первинного контакту знаходились транспортний засіб і перешкода (інший транспортний засіб, пішохід, який-небудь предмет, з яким стався контакт транспортного засобу, та ін). На схемі за місце наїзду приймається проекція точки первинного контакту на проїзну частину.

МОДЕЛЬ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ — конкретна конструкція транспортного засобу якого-небудь типу, що відповідає виконанню й компоновці його основних вузлів і агрегатів.

МОДИФІКАЦІЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ — видозміна основної моделі транспортного засобу, зумовлена особливостями його використання. Змінам, як правило, підлягають кузов чи устаткування. Шасі при цьому суттєво не міняється.

МОМЕНТ ВИНИКНЕННЯ ПЕРЕШКОДИ АБО НЕБЕЗПЕКИ ДЛЯ РУХУ — момент, коли дії іншого учасника руху перестають відповідати вимогам Правил дорожнього руху, і дорожньо-транспортна ситуація потребує негайного

вживання заходів для відвернення можливості виникнення дорожньо-транспортної пригоди.

МОПЕД — двоколісний транспортний засіб що має двигун з робочим об'ємом до 50 куб. см.

МОТОЦИКЛ — двоколісний механічний транспортний засіб з боковим причепом або без нього, що має двигун з робочим об'ємом 50 куб. см і більше. До мотоциклів прирівнюються моторолери, мотоколяски та механічні транспортні засоби, дозволена максимальна маса яких не перевищує 400 кг.

НАВИК ВОДІЯ — доведені до автоматизму в результаті багаторазового повтору дії водія з керування транспортним засобом.

НАЇЗД — дорожньо-транспортна пригода, яка виникла в результаті контакту транспортного засобу з нерухомою перешкодою, нерухомим транспортним засобом, гужовим транспортом, пішоходами, велосипедистами, тваринами, що спричинила поранення (загибель) людей, пошкодження транспортних засобів, споруд, вантажу чи інші матеріальні збитки.

НАСЕЛЕНИЙ ПУНКТ — забудована територія, в'їзди на яку і виїзди з якої позначені відповідними дорожніми знаками.

НЕБЕЗПЕКА ДЛЯ РУХУ — зміна дорожньої обстановки або технічного стану транспортного засобу, яка загрожує безпеці дорожнього руху і змушує водія зменшити швидкість або зупинитись.

НЕБЕЗПЕЧНА ЗОНА — простір біля транспортного засобу, що рухається, розташування перешкоди, знаходження в якому може призвести до виникнення ДТП. Межі небезпечної зони за шириною визначаються величиною інтервалу безпеки до бокових сторін транспортного засобу.

НЕБЕЗПЕЧНА ОБСТАНОВКА ДЛЯ ВОДІЯ — така дорожня обстановка, при якій водій має негайно вжити необхідних заходів для запобігання події або зменшення тяжкості її наслідків (мається на увазі дорожня обстановка, яка може бути виявлена з місця водія транспортного засобу).

НЕДОСТАТНЯ ВИДИМІСТЬ — видимість дороги у напрямку руху менше 300 м у сутінках, в умовах туману, дощу, снігопаду, тощо.

НЕЙТРАЛЬНЕ ПОЛОЖЕННЯ РУЛЬОВОГО КОЛЕСА (керованих коліс) — положення рульового колеса (керованих коліс), яке відповідає прямолінійному руху автомобіля.

НЕСПРАВНИЙ СТАН ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ — такий стан транспортного засобу, при якому він не відповідає хоч би одній вимозі нормативно технічної та/або конструкторської документації.

НОМІНАЛЬНЕ ЗНАЧЕННЯ ПАРАМЕТРА — величина, що характеризує стійке функціонування системи (транспортного засобу, агрегату, вузла) в основному робочому режимі.

НОРМАТИВНО-ТЕХНІЧНЕ ЗНАЧЕННЯ ПАРАМЕТРА — величина, яка запроваджена державною, галузевою, відомчою нормативно-технічною документацією.

ОБГІН — випередження одного або кількох транспортних засобів, пов'язане з виїздом із займаної смуги руху і наступним поверненням на неї. Обгін може бути як з виїздом на смугу зустрічного руху, так і без виїзду.

ОБМЕЖЕНА ОГЛЯДОВІСТЬ — видимість дороги в напрямку руху, яка обмежена геометричними параметрами дороги, придорожніми інженерними спорудами, насадженнями та іншими об'єктами, а також транспортними засобами.

ОБСТАВИНИ ВИНИКНЕННЯ ДТП — дії (бездіяльність) учасників дорожнього руху, інших причетних осіб, а також інші події, що мали місце до моменту та в процесі виникнення ДТП.

ОБ'ЄКТ СУДОВОЇ АВТОТЕХНІЧНОЇ ЕКСПЕРТИЗИ — транспортні засоби (їх агрегати, деталі, вузли) і сліди на них, місце дорожньо-транспортної пригоди. При проведенні експертних досліджень використовуються також так звані похідні об'єкти — уявні моделі ДТП (її елементів), створювані

експертом на підставі відомостей про обставини пригоди, що містяться в матеріалах справи.

ОГЛЯД ЕКСПЕРТНИЙ — огляд місця дорожньо-транспортної пригоди, транспортних засобів та інших об'єктів (якщо вони надані експерту у встановленому законом порядку), що проводиться експертом з метою виявлення обставин, котрі мають чи можуть мати значення для вирішення поставлених питань.

ОГЛЯДОВІСТЬ З МІСЦЯ ВОДІЯ — об'єктивна можливість бачити дорожню обстановку з робочого місця водія.

ОРГАН КЕРУВАННЯ ГАЛЬМОВОЮ СИСТЕМОЮ — сукупність пристроїв, призначених для подачі сигналу, в результаті якого передається енергія від її джерела чи акумулятора до гальмових механізмів або настає кількісне регулювання цієї енергії.

ОРГАНИ КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ — пристрої, за допомогою яких водій керує транспортним засобом — приводить в дію чи змінює режим роботи його агрегатів, механізмів, вузлів, устаткування.

ОСВІТЛЕНІСТЬ — відношення потоку світла до площі, яка освітлюється відповідним джерелом світла (наприклад, фарею автомобіля).

ПАСАЖИР — особа, яка користується транспортним засобом і знаходиться в ньому, але не причетна до керування ним.

ПАСИВНА БЕЗПЕКА АВТОМОБІЛЯ — сукупність конструктивних і експлуатаційних властивостей автомобіля, спрямованих на зниження наслідків аварій.

ПЕРЕВАГА В РУСІ — право на першочерговий рух стосовно інших учасників руху.

ПЕРЕХРЕСТЯ — місце перехрещення, прилягання або розгалуження доріг на одному рівні, межею якого є уявні лінії між початком заокруглень проїзної частини кожної дороги. Не вважається перехрестям місце примикання до дороги виїзду з прилеглої території.

ПЕРЕШКОДА ДЛЯ РУХУ — об'єкт (суб'єкт), що знаходиться на смузі учасника дорожнього руху і змушує його зменшити швидкість або маневрувати.

ПІШОХІД — особа, яка бере участь у дорожньому русі поза транспортними засобами і не виконує на дорозі будь-яку роботу. До пішоходів прирівнюються також особи, які рухаються в інвалідних колясках без двигуна, ведуть велосипед, мопед, мотоцикл, везуть санки, візок, дитячу чи інвалідну коляску.

ПІШОХІДНА ДОРІЖКА — доріжка з покриттям, призначена для руху пішоходів (може бути позначена відповідним дорожнім знаком).

ПІШОХІДНИЙ ПЕРЕХІД — ділянка проїзної частини або інженерна споруда, позначена відповідними дорожніми знаками або дорожньою розміткою і призначена для руху пішоходів через дорогу.

ПЛАН ДОРОГИ — горизонтальна проекція конкретної дороги зі всіма розташованими на ній спорудами.

ПОВНА МАСА — маса спорядженого транспортного засобу з вантажем, водієм і пасажирами, встановлена підприємством — виробником як максимально допустима.

ПОЕЛЕМЕНТНА ДІАГНОСТИКА — діагностування елементів системи (агрегатів, вузлів) за параметрами, що характеризують їх технічний стан.

ПОЗДОВЖНІЙ ПРОФІЛЬ ДОРОГИ — зображення в масштабі розрізу вертикальної площини дороги, що проходить через її вісь.

ПОЛЕ ЗОРУ ВОДІЯ — простір, який водій має змогу охопити фіксованим поглядом.

ПОПЕРЕЧНИЙ ПРОФІЛЬ ДОРОГИ — зображення в масштабі розрізу вертикальної площини дороги, перпендикулярної до її вісі.

ПОЧАТОК ГАЛЬМУВАННЯ — момент, коли транспортний засіб починає рухатись із сповільненням.

ПРАЦЕЗДАТНИЙ СТАН (працездатність) — стан об'єкта, при якому значення параметрів, що характеризують спроможність об'єкта виконувати задані функції, відповідають вимогам нормативно-технічної або конструкторської документації.

ПРЕДМЕТ СУДОВОЇ АВТОТЕХНІЧНОЇ ЕКСПЕРТИЗИ — фактичні відомості про технічний стан транспортного засобу, механізм дорожньо-транспортної пригоди, дорожню обстановку на місці пригоди та дії учасників події, а також обставини, що сприяли виникненню пригоди, які експерт визначає на підставі своїх спеціальних знань.

ПРИЙОМ КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ — окрема закінчена дія водія, направлена на зміну характеру руху транспортного засобу чи режиму роботи його агрегатів і механізмів.

ПРИЛЕГЛА ТЕРИТОРІЯ — територія, що прилягає до краю проїзної частини та не призначена для наскрізного проїзду, а лише для в'їзду до дворів, на стоянки, автозаправні станції, будівельні майданчики тощо або виїзду з них.

ПРИЧІП — транспортний засіб, призначений для руху в з'єднанні з механічним транспортним засобом. До цього виду транспортного засобу належать напівпричепи і причепи-розпуски.

ПРОЇЗНА ЧАСТИНА — елемент дороги, призначений для руху транспортних засобів. Дорога може складатися з кількох проїзних частин з межовими роздільними смугами. Трамвайна колія є межею проїзної частини, призначеної для руху нерейкових транспортних засобів.

ПРОПУСКНА ВЛАСТИВІСТЬ ДОРОГИ — максимальна кількість транспортних засобів, які можуть проїхати через дану ділянку дороги за одиницю часу.

РАДІУС КРИВОЇ — радіус криволінійної ділянки дороги в плані, що визначається при проектуванні дороги залежно від розрахункової швидкості транспортних засобів і виміряється по вісьовій лінії дороги.

РАДІУС ПОВОРОТУ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОВУ — радіус дуги, по якій переміщується центр маси транспортного засобу при повороті.

РЕЙКОВИЙ ТРАНСПОРТНИЙ ЗАСІБ — трамвай та платформи із спеціальним обладнанням, що рухаються по трамвайних коліях. Усі інші транспортні засоби, що беруть участь у дорожньому русі, вважаються нерейковими.

РОБОЧА ГАЛЬМОВА СИСТЕМА — гальмова система, призначена для зменшення швидкості руху транспортного засобу.

РОЗДІЛЮВАЛЬНА СМУГА — конструктивно виділений елемент проїзної частини, який розділяє суміжні проїзні частини і не призначений для руху або стоянки транспортних засобів. Розділювальна смуга може бути позначена суцільною лінією дорожньої розмітки.

РУЛЬОВЕ КЕРУВАННЯ — сукупність механізмів транспортного засобу, що забезпечують його рух за заданим водієм напрямком.

СУМАРНИЙ ЛЮФТ У РУЛЬОВОМУ КЕРУВАННІ — сумарний кут, на який повертається рульове колесо автомобіля під дією прикладання до нього протилежно направлених регламентованих зусиль при нерухомих керованих колесах.

СМУГА РУХУ — поздовжня смуга на проїзній частині, що позначена або не позначена розміткою і має ширину, достатню для руху транспортних засобів (крім мотоциклів без бокового причепа) в один ряд.

СПЕЦІАЛЬНІ ЗНАННЯ ЕКСПЕРТА-АВТОТЕХНІКА — знання експерта, що визначаються предметом судової автотехнічної експертизи. До них належать професійні знання в галузі будови, ремонту й експлуатації транспортних засобів, а також знання закономірностей, які діють при дорожньо-транспортних пригодах.

СПОВІЛЬНЕННЯ — зменшення швидкості руху транспортного засобу в одиницю часу.

СУДОВА АВТОТЕХНІКА — галузь судово-експертних знань, яка включає в себе інженерно-транспортні та криміналістичні знання про закономірності дорожньо-транспортних пригод, методологію їх дослідження і методи розв'язання задач судової автотехнічної експертизи.

СПРАВНИЙ СТАН (справність) — стан об'єкта, за якого він відповідає всім вимогам, встановленим нормативно-технічною документацією.

СУДОВА АВТОТЕХНІЧНА ЕКСПЕРТИЗА — експертне дослідження з метою встановлення механізму й обставин дорожньо-транспортної пригоди, технічного стану транспортних засобів, а також обставин, що сприяли чи могли сприяти виникненню ДТП.

СТАЛЕ СПОВІЛЬНЕННЯ — середня величина сповільнення за час сталого гальмування.

СТЕНД ІНЕРЦІЙНОГО ТИПУ — стенд для випробувань гальмових систем, в котрому рушійними силами є сили інерції частин стенду й автомобіля, які обертаються.

СТЕНД СИЛОВОГО ТИПУ — стенд для випробувань гальмових систем, в котрому рушійні сили створюються устаткуванням, які мають окремий силовий привід.

СТОП-ЛІНІЯ — лінія горизонтальної розмітки, розташована перпендикулярно відносно напрямку руху, перед якою повинні зупинятись транспортні засоби за певних умов (сигналів світлофора, регулювальників і т. ін.).

СТОЯНКА — припинення руху транспортного засобу з інших причин, ніж необхідність виконання вимог Правил дорожнього руху, або на час більший, ніж це потрібно для посадки (висадки) пасажирів, завантаження (розвантаження) вантажу.

СТОЯНКОВА ГАЛЬМОВА СИСТЕМА — гальмова система, призначена для утримання автотранспортного засобу в нерухомому, відносно опорної поверхні, стані.

ТЕМНА ПОРА ДОБИ — частина доби від закінчення вечірніх до початку ранкових сутінків.

ТЕХНІЧНІ ВЕЛИЧИНИ — величини, які визначаються методами вимірів за допомогою різних приладів чи шляхом розрахунків на підставі вимірів.

ТЕХНІЧНА МОЖЛИВІСТЬ УНИКНУТИ ПОДІЇ — наявність у водія можливості уникнути пригоди шляхом зупинки, зменшення швидкості чи маневру транспортного засобу. Визначається технічним станом і особливостями транспортного засобу, дорожньою ситуацією, і відповідному цій ситуації часу реакції водія.

ТЕХНІЧНІ НОРМИ — вимоги, що містяться у нормативних актах, які регламентують дії учасників руху на підставі технічних розрахунків і техніки керування транспортним засобом.

ТЕХНІЧНІ ПАРАМЕТРИ — величини, яким керується експерт для дослідження механізму ДТП і вирішення поставлених перед ним питань.

ТИП ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ — одна із основних класифікаційних ознак транспортного засобу, що визначає його призначення й загальну конструкцію.

ТРАНСМІСІЯ АВТОМОБІЛЯ — сукупність агрегатів і механізмів автомобіля, які передають крутний момент двигуна ведучим колесам і змінюють крутний момент і оберти за величиною і напрямком.

ТРАНСПОРТНИЙ ЗАСІБ — пристрій, призначений для перевезення людей і/або вантажу, а також такий, на якому встановлено спеціальне обладнання чи механізм.

ТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ — автобуси, тролейбуси, трамваї і маршрутні таксі, що рухаються за встановленими маршрутами.

ТРОТУАР — елемент дороги, призначений для руху пішоходів, який прилягає до проїзної частини або відокремлений від неї газоном.

ТЯГОВО-ШВИДКІСНА ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ — залежність сили тяги, яку розви-

ває транспортний засіб на різних передачах в режимі повної подачі пального до двигуна, від швидкості його руху в заданих дорожніх умовах.

УЗБІЧЧЯ — виділений конструктивно або суцільною лінією дорожньої розмітки елемент автомобільної дороги, який прилягає безпосередньо до зовнішнього краю проїзної частини, розташований з нею на одному рівні та не призначений для руху транспортних засобів, крім випадків, передбачених цими Правилами. Узбіччя може використовуватися для зупинки і стоянки транспортних засобів, руху пішоходів, мопедів, велосипедів (за відсутності тротуарів, пішохідних, велосипедних доріжок або у разі неможливості пересуватися по них), гужових возів (саней).

УМОВИ ВИНИКНЕННЯ ДТП — сукупність характеристик дороги, транспортного засобу, водія та оточуючого середовища в момент виникнення ДТП.

УХИЛ ДОРОГИ — відносне перевищення однієї точки поздовжнього (поперечного) профілю дороги над другою, що визначається як відношення перевищення до горизонтальної прямої, що з'єднує ці точки.

УЧАСНИК ДОРОЖНЬОГО РУХУ — особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин.

ХОДОВА ЧАСТИНА — сукупність елементів, що створюють візок транспортного засобу. До ходової частини належать рама, мости, підвіска й колеса.

ЧАС ГАЛЬМУВАННЯ — інтервал часу від початку до кінця гальмування транспортного засобу Час запізнення спрацювання гальмової системи — інтервал часу від початку гальмування (натискання на педаль гальма) до появи сповільнення (гальмової сили).

ЧАС ЗУПИНКИ — час, необхідний водію для зупинки транспортного засобу шляхом екстреного гальмування при заданій швидкості в конкретних дорожніх умовах.

ЧАС НАРОСТАННЯ СПОВІЛЬНЕННЯ — інтервал часу від появи сповільнення (гальмової сили) до моменту, коли сповільнення набуло сталої величини.

ЧАС РЕАКЦІЇ ВОДІЯ — інтервал часу від моменту появи в полі зору водія сигналу про перешкоду і небезпеку) до початку дій водія, спрямованих на відвернення дорожньо-транспортної пригоди (гальмування, відворот, підвищення швидкості тощо).

ЧАС РОЗГАЛЬМОВУВАННЯ — інтервал часу від моменту, коли сповільнення (гальмова сила) перестає бути сталою величиною, до кінця гальмування.

ЮЗ КОЛЕСА — поздовжнє ковзання заблокованого колеса

ЮЗ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ — поздовжнє пересування транспортного засобу зі швидкістю, що перевищує відносну швидкість ділянок коліс, які контактують з поверхнею дороги. Повний юз — рух із заблокованими колесами.

2. ВИДИ ДТП. НАЇЗД. ЗІТКНЕННЯ

Дорожньо-транспортні пригоди класифікують за видами і за ступенями тяжкості наслідків.

Розрізняють 9 *видів* ДТП:

1. Зіткнення — подія, при якій рухомі транспортні засоби зіткнулися:

а) між собою;

б) з рухомим складом залізниць;

в) з транспортним засобом, що раптово зупинився (наприклад, у разі несправності, перед заборонним сигналом світлофора, несподівано виниклою перешкодою і т. д.).

Зіткнення можуть бути зустрічними, попутними і бічними.

2. Перекидання — подія, при якій рухомий транспортний засіб перекинувся.

Перекидання відбувається унаслідок дії несприятливих погодних умов, технічної несправності, неправильного розміщення або кріплення вантажу, через застосування неправильних прийомів керування.

3. Наїзд на перешкоду — подія, при якій рухомий транспортний засіб наїхав або вдарився об нерухомий предмет.

4. Наїзд на пішохода — подія, при якій:

а) рухомий транспортний засіб наїхав на людину;

б) людина натрапила на рухомий транспортний засіб;

в) людина постраждала від вантажу (або частин транспортного засобу), що перевозиться транспортним засобом, виступаючого за габарити транспортного засобу.

До наїздів на пішохода зараховуються випадки наїзду на людей, що катаються на лижах, санках, ковзанах, самокатах тощо.

5. Наїзд на велосипедиста — подія, при якій рухомий

транспортний засіб наїхав на велосипедиста або він сам натрапив на рухомий транспортний засіб.

6. Наїзд на тварину — подія, при якій:

а) рухомий транспортний засіб наїхав на птахів, диких або домашніх тварин;

б) самі ці тварини і птахи ударилися об рухомий транспортний засіб, внаслідок чого постраждали люди або спричинено матеріальний збиток.

7. Наїзд на гужовий транспорт — подія, при якій:

а) рухомий транспортний засіб наїхав на упряжених тварин;

б) гужові вози, або самі ці запряжені тварини, або гужові вози ударилися об рухомий транспортний засіб.

8. Наїзд на транспортний засіб, що стоїть, — подія, при якій один рухомий транспортний засіб наїхав на інший транспортний засіб або напівпричіп, що стоїть.

9. Інші події:

а) падіння вантажу, що перевозиться;

б) відкидання колесом предмету на людину, тварину або інший транспортний засіб;

в) наїзди на перешкоду (вантаж, що впав, колесо, що відвалилося, і ін.), що раптово з'явилася;

г) наїзди на осіб, що не є учасниками дорожнього руху;

д) падіння пасажирів з рухомого транспортного засобу або усередині нього унаслідок різкого гальмування, прискорення або зміни напрямку руху й ін.

Залежно від **ступеня тяжкості** наслідків ДТП діляться на ті, що призвели до:

- матеріального збитку
- легких тілесних ушкоджень
- тілесних ушкоджень середнього ступеня тяжкості і тяжкі
- смерті потерпілого
- особливо тяжкі наслідки (загинуло 2 і більш або поранено 15 і більш людей).

У відповідності до цілей судової автотехнічної експертизи наїзди на пішоходів розділені на групи за ознаками, що визначають механізм наїзду.

За напрямком руху пішохода:

- наїзди на пішоходів, що рухаються у поперечному напрямку (справа та зліва)
- наїзди на пішоходів, що рухаються у повздовжньому напрямку (побіжно або назустріч)
- наїзди при русі пішоходів з постійною швидкістю.

За характером руху пішоходів:

- наїзди при русі пішоходів, що змінюють темп руху
- наїзди на нерухомих пішоходів.

З характером руху транспортних засобів:

- наїзд з постійною швидкістю до початку гальмування
- наїзд в процесі гальмування
- наїзд в процесі заносу.

За місцем удару:

- наїзд та удар передньою торцевою частиною транспортного засобу
- наїзд та удар іншими частинами транспортного засобу.

За характером удару:

- наїзд з блокуючим ударом
- наїзд з ковзаючим ударом
- переїзд через тіло пішохода
- стискання тіла пішохода між транспортним засобом та іншим об'єктом.

За характером обмеження оглядовості та видимості:

- наїзд при необмеженій оглядовості та видимості
- наїзд при обмеженій оглядовості на нерухомий предмет
- наїзд при обмеженні видимості на нерухомий предмет.

Залежно від різновиду наїзду змінюється і методика досліджень, що пов'язані із встановленням механізму ДТП.

Наявність технічної можливості запобігання ДТП, у тому

числі наїзду на пішохода — одне з основних питань, які ставляться перед експертом-автотехніком. Тому висновок про наявність у водія такої можливості має бути науково обґрунтованим та відповідати матеріалам справи, наданим експерту.

Під наїздом на пішохода розуміють такий контакт транспортного засобу з людиною, що знаходилася поза ним, наслідком якого стала смерть чи тілесні ушкодження останньої.

Під технічною можливістю уникнути наїзду на пішохода необхідно розуміти можливість запобігти наїзду шляхом зміни режиму руху транспортного засобу, в тому числі за допомогою гальмування чи маневру. Таким чином, водій мав технічну можливість уникнути наїзду шляхом гальмування, якщо в даній дорожній ситуації він міг зупинитися або знизити швидкість настільки, що пішохід міг вийти за межі смуги руху транспортного засобу.

Питання про наявність у водія технічної можливості запобігти дорожній пригоді шляхом маневру однозначно вирішується далеко не у всіх випадках, оскільки ця можливість значною мірою залежить від суб'єктивних якостей водія.

Основні причини виникнення наїздів на пішоходів можна розділити на наступні групи:

- дії пішоходів, що суперечать вимогам ПДР, в результаті яких водії позбавлені технічної можливості уникнути наїзду;
- дії водіїв, що суперечать вимогам ПДР, коли пішоходи мають переважне право на рух;
- такі що не відповідають дорожнім умовам прийому управління, що застосовуються водіями, що призводить до втрати керування транспортним засобом та довільного виїзду на шлях руху пішохода;
- несприятлива дорожня обстановка, створена іншими учасниками руху, при якій водій вимушений застосувати прийоми керування, що викликають втрату контролю за рухом транспортного засобу та довільний виїзд на шлях слідування пішохода;

- несправності транспортного засобу, що позбавляють водія можливості своєчасно знизити швидкість, зупинитися чи здійснити маневр для уникнення наїзду.

Механізм наїзду на пішохода має три стадії: зближення транспортного засобу та пішохода, взаємодія ТЗ з пішоходом та відкидання тіла людини після удару.

Перша стадія починається з моменту, коли водій мав можливість виявити пішохода та передбачити, що той може опинитись на смузі руху транспортного засобу до моменту зближення з ним. Механізм наїзду на цій стадії залежить від характеру руху транспортного засобу та пішохода, видимості та оглядовості дороги для водія, від дій інших осіб.

Друга стадія — це період контактування частин транспортного засобу з тілом людини при ударі. Вона триває зазвичай дуже недовгий час. Тілесні ушкодження, що виникають при цьому у потерпілого, залежать від взаємного розташування транспортного засобу та людини, їх швидкостей при ударі.

Третя стадія починається з моменту завершення контактування тіла постраждалого з транспортним засобом й закінчується в момент припинення руху людини. На цій стадії механізм наїзду залежить від напрямку та швидкості відкидання тіла пішохода, відстані, на яке воно перемістилося за інерцією, від характеру цього переміщення.

Для оцінки дій учасників ДТП понад усе необхідно встановити обставини події на першій стадії, оскільки вони безпосередньо пов'язані з діями учасників. Обставини події на наступних стадіях при проведенні експертного дослідження дозволяють встановити чи уточнити обставини лише першої стадії. Вивчення обставин події починається з моменту, коли водій мав оцінити дорожню обстановку, що склалася, як таку, що вимагає негайного вжиття заходів для уникнення дорожньої пригоди. Для вірного визначення цього момен-

ту необхідно виходити з узагальненої практики керування транспортними засобами, даних про дорожню обстановку, що склалася перед подією, детальних відомостей про дії пішохода. Разом з тим, необхідно враховувати деякі загальні положення, щоб забезпечити єдиний підхід до вирішення цього питання.

При встановленні моменту виникнення небезпеки для руху оцінюють дії водія без урахування суб'єктивних можливостей та особливостей. Експерта детально інформують про дорожню обстановку перед подією, транспортний засіб, учасників ДТП, і він встановлює, як мав діяти водій в описаних умовах, не торкаючись суб'єктивного боку питання.

Дослідження механізму наїзду повинно передувати проведенню дослідження за заданими запитанням, оскільки при цьому експерт може виявити суперечності, що містяться у встановлених даних про обставини події, виробити можливі варіанти механізму події.

Процес руху транспортного засобу та пішохода перед наїздом значною мірою залежить від дій учасників пригоди у дорожній обстановці, що склалася, й тому встановлення її в усіх деталях з максимальною точністю й достовірністю особливо важливо для вірного вирішення питання про виконання ними вимог ПДР. Цей процес характеризується взаємним розташуванням транспортного засобу та пішохода перед наїздом в різні моменти часу.

При аналізі наїзду на пішохода найбільш важливе значення мають наступні моменти часу:

- Коли водій мав об'єктивну можливість побачити, що пішохід може опинитися на смузі руху транспортного засобу. Співставлення відстані, що відділяє транспортний засіб від місця наїзду, з його зупинним шляхом, дозволяє вирішити питання про наявність у водія технічної можливості уникнути наїзду шляхом зупинки транспортного засобу;

- Коли у водія ще була технічна можливість зупинитися до місця наїзду, тобто транспортний засіб знаходився від пішохода на відстані, що дорівнювала зупинному шляху.

Якщо пішохід рухався у поперечному напрямку, то має значення момент, коли у водія вже не було можливості зупинитися до місця наїзду, але ще була можливість пропустити пішохода перед транспортним засобом шляхом своєчасного зниження швидкості.

Питання про наявність у водія технічної можливості уникнути наїзду в цих випадках вирішується залежно від того, чим міг він своєчасно виявити небезпеку для руху. Такий метод вирішення питання про технічну можливість запобігти наїзду базується на припущенні, що пішохід рухався, не змінюючи темпу та напрямку руху.

Обставинами, що дозволяють встановити взаємне розташування транспортного засобу та пішохода в зазначені моменти часу є:

- швидкість транспортного засобу перед пригодою;
- переміщення загальмованого транспортного засобу до місця наїзду;
- ефективність дії гальма в даних дорожніх умовах, що оцінюється за уповільненням, при екстремому гальмуванні;
- час руху пішохода з моменту, коли водій мав об'єктивну можливість виявити небезпеку, до моменту наїзду чи відстань, яку подолав пішохід за цей час та швидкість його руху;
- напрямок руху пішохода відносно смуги руху транспортного засобу.

Обставини, пов'язані з рухом транспортного засобу, можуть бути встановлені як слідчим шляхом, так і на підставі результатів експертного дослідження місця пригоди і транспортного засобу. Обставини, що пов'язані з діями пішохода, виявляються тільки слідчим шляхом.

При наїзді транспортного засобу на пішохода, тіло останнього поступово набуває швидкості в напрямку сили удару. При блокуючому ударі швидкість, що набула тілом, співпадає за величиною та напрямком з швидкістю транспортного засобу в момент наїзду. Ця обставина дозволяє в деяких випадках із достатньою точністю визначити швидкість транспортного засобу в момент удару (якщо відома відстань, на яку перемістилось тіло пішохода поверхнею дороги). При дотичному ударі швидкість руху відкинутого тіла, як правило, нижче швидкості транспортного засобу, а напрямок руху тіла після удару не співпадає з напрямком руху транспортного засобу в момент удару.

В період контакту транспортного засобу з людиною в результаті деформації центр ваги постраждалого зміщується в бік транспортного засобу. При цьому різко збільшується швидкість тіла та виникає відповідна їй сила взаємодії між частинами транспортного засобу та тілом, яка може досягати надзвичайно великих величин. Між контактуючими поверхнями діють сили тертя, які можуть повністю погасити енергію власного руху пішохода в поперечному напрямку. Тому напрямок відкидання тіла постраждалого після удару практично не залежить від швидкості руху пішохода в момент наїзду. При цьому завдяки малій пружності тіла людини вся енергія удару використовується на деформацію тіла та частин транспортного засобу, що з ним контактували. Тіло людини після удару не може набути швидкість, що перевищувала швидкість транспортного засобу в момент удару. Факт, що після зупинки транспортного засобу тіло постраждалого нерідко знаходиться на деякій відстані попереду транспортного засобу, пояснюється тим, що уповільнення транспортного засобу при гальмуванні перевищувало уповільнення тіла під час його переміщення після удару. В таких випадках можна приблизно встановити місце наїзду, якщо відомі значення уповільнення транспортного засобу, коефіцієнт опору переміщення тіла поверхнею дороги, відстань, на яку воно перемістилось, та

відстань від нього до транспортного засобу після пригоди.

При нанесенні удару боковими частинами транспортного засобу напрямок сили удару не співпадає з напрямком руху транспортного засобу, в результаті чого тіло постраждалого відкидає у бік.

При наїзді легкового автомобіля, що рухався з великою швидкістю, початковий удар, який наносився передньою частиною, що має обтічну форму, як правило, ковзаючий. Тіло людини, ковзаючи угору, закидається на капот та вдаряється у вітрове скло і передній край даху або, ковзаючи по вітровому склу, відкидає в бік від смуги руху автомобіля. При наїзді ділянками передньої частини, що розташовані ближче до поздовжньої осі автомобіля, що рухався з великою швидкістю, тіло постраждалого може перекидатися через дах.

При наїзді частина енергії руху транспортного засобу витрачається на передачу швидкості тілу постраждалого, швидкість транспортного засобу дещо знижується. При наїзді транспортного засобу, що має невелику масу, зниження швидкості може бути суттєвим, особливо у тих випадках коли наїзд скоєно на декілька осіб. Цю обставину слід враховувати при визначенні швидкості руху транспортного засобу перед пригодою за слідам гальмування, що лишилися.

Швидкість транспортного засобу перед пригодою при блокуючому ударі (та при незначному відхиленні напрямку відкидання тіла від напрямку руху транспортного засобу) визначається за формулою:

$$V_a = 1,8 \cdot t_a \cdot j_a + \sqrt{26 \cdot S'_{10} \cdot j \cdot V_y^2}$$

$$V_a = 1,8 \cdot t_a \cdot j_a + \sqrt{26 \cdot S'_{10} \cdot j \cdot V_y^2},$$

де, $t_a t_a$ — час наростання уповільнення при екстремому гальмуванні, с;

$j_a j_a$ – уповільнення при екстремому гальмуванні, $\frac{m^2}{c} \frac{m^2}{c}$;

$S_{ю} S_{ю}$ – довжина сліду юза, що лишився до моменту наїзду, м;

$V_y V_y$ – швидкість транспортного засобу в момент наїзду, км/год., що визначається:

$$V_{1y} = (G_1 a + G_1 n) / G_1 a \cdot \sqrt{(26 \cdot S_{1ю}^{1n} \cdot j_1 3)}$$

$$V_{1y} = (G_1 a + G_1 n) / G_1 a \cdot \sqrt{(26 \cdot S_{1ю}^{1n} \cdot j_1 3)},$$

де, $G_a G_a$ – маса транспортного засобу, кг;

$G_n G_n$ – маса пішохода, кг;

$S_{1ю}^{1n} S_{1ю}^{1n}$ – довжина сліду юзу, що лишився після моменту наїзду, м.

Взаємне розташування транспортного засобу та пішохода в момент наїзду визначаються за місцем удару на транспортному засобі та за напрямком удару на тілі людини (куди було завдано удар).

Для встановлення механізму наїзду ці обставини мають дуже суттєве значення. В багатьох випадках, не встановивши взаємного розташування транспортного засобу та пішохода в момент наїзду, не можна визначити, як рухався пішохід перед наїздом, яку відстань йому лишалось пройти для виходу за межі смуги руху транспортного засобу, де знаходилось місце наїзду по ширині дороги. Відповідно, не можна відповісти на одне з основних запитань, які ставляться на вирішення експертизи, а саме: про наявність у водія технічної можливості уникнути дорожньої пригоди.

Визначення відносно розташування транспортного засобу та пішохода в момент наїзду в багатьох випадках не вимагає проведення експертного дослідження, оскільки встановлюється слідчим шляхом. Проте, досить частими є випадки, коли для цього необхідно проведення досліджень експертами різних

спеціальностей — автотехніками, криміналістами, судовими медиками.

Основні ознаки, що дозволяють встановити місце наїзду.

- Сліди від взуття на поверхні дороги, особливо помітні на ґрунті, на прошарку пилу, снігу, бруду. Ці сліди визначають місце наїзду безпосередньо, проте вони, як правило, малопомітні, швидко зникають.
- Сліди, що залишені тілом постраждалого при переміщенні його поверхнею дороги після наїзду.

При ковзаючому ударі, коли тіло відкидається під кутом, напрямком цих слідів майже співпадає з напрямком на місце удару. Тому місце наїзду зазвичай визначається точкою перетину такого сліду з траєкторією руху центру учасника на транспортний засіб, яким було завдано удар.

При блокуючому ударі місце наїзду може бути уточнено, якщо на місці події лишився слід переміщення відкинутого тіла, а транспортний засіб було зупинено шляхом ефективного гальмування.

Відстань S_{1T}^{1*} S_{1T}^{1*} , на яку перемістився транспортний засіб після наїзду до зупинки, дозволяє визначити місце наїзду, якщо відоме розташування транспортного засобу на місці події. Вона може бути визначена за формулою:

$$S_{1T}^{1*} = S_n \cdot j_{1зп} / j_{1за} \quad S_{1T}^{1*} = S_n \cdot j_{1зп} / j_{1за},$$

де, S_n S_n — переміщення тіла поверхнею дороги, м;

$J_{зп}$ — уповільнення тіла при його переміщенні за інерцією, яке визначається:

$$j = 9,81 \cdot f_n \cdot f_n,$$

де, f_n f_n — коефіцієнт опору переміщенню тіла;

$J_{за}$ — уповільнення транспортного засобу при гальмуванні.

Значення коефіцієнту $f_n f_n$ може бути отримано експериментально, шляхом вимірювання за допомогою динамометра сили опору переміщенню аналогічного об'єкту.

Наближені значення коефіцієнта $f_n f_n$ при ковзанні тіла людини поверхнею дороги:

- асфальтобетон жорсткий, щільно вкочена гладка ґрунтова дорога, свіжий трав'яний покрив — 0,55—0,60;
- асфальтобетон з поверхневою обробкою щебенем; щільно вкочений щебінь, ґрунтова дорога з поверхневим шаром піску, пилу — 0,60—0,70;
- сухий дерен — 0,70—0,74;

Сліди, що залишені на поверхні дороги відкинутими об'єктами (речами, що знаходилися у постраждалого, частинами, що відділилися від транспортного засобу при ударі) можуть бути залишені на земляних, піщаних узбіччях, снігу.

Сліди шин транспортного засобу дозволяють визначити положення місця наїзду за шириною дороги, якщо можна встановити частину транспортного засобу, якою було завдано удар, і розташування місця наїзду в повздовжньому напрямку, якщо сліди проходять під кутом до повздовжньої осі дороги.

Розташування на дорожньому покритті ділянки пилу та дрібних часток землі, що осипались з нижніх поверхонь крил, бризковиків, бамперів. Місце наїзду розташовується в безпосередній близькості від початку такої ділянки, проте виявити його можна не завжди, оскільки помітний шар залишається на місці наїзду лише при сильному забрудненні деталей транспортного засобу, якими було завдано удару.

Розташування ділянок розсіювання уламків скла транспортного засобу, сипучих тіл та рідин, різноманітних уламків, предметів, що знаходились у пішоходів. У більшості випадків місце наїзду знаходиться перед цими ділянками. Відстань від місця наїзду до межі цих ділянок приблизно

можна визначити виходячи з переміщення їх в повздовжньому напрямку за час вільного падіння:

$$S = \frac{V_a \cdot t}{3,6} = \frac{V_a}{3,6} \cdot \sqrt{\frac{2 \cdot h}{9,81}} = 0,125 \cdot V_a \cdot \sqrt{h}$$

$$S = \frac{V_a \cdot t}{3,6} = \frac{V_a}{3,6} \cdot \sqrt{\frac{2 \cdot h}{9,81}} = 0,125 \cdot V_a \cdot \sqrt{h}$$

де, V_a — швидкість транспортного засобу в моменту удару, км/год.;

h — висота падіння часток, м.

Великі предмети після падіння на поверхню дороги можуть переміщуватися за інерцією на незначну відстань залежно від швидкості руху. Більш дрібні предмети швидко втрачають швидкість при зустрічі з нерівностями покриття дороги (окремі — в момент падіння), тому більш точно місце наїзду визначається за розташуванням дрібних часток, особливо при падінні їх на вологу, брудну чи засніжену поверхню, що перешкоджає ковзанню.

За шириною дороги місце наїзду визначається за розташуванням центру еліпсу розсіювання уламків, що майже співпадає з напрямком руху об'єкта, з якого вони осипались.

Розташування на місці події окремих предметів, що знаходились в моменту удару у пішохода (сумки, предмети одягу, взуття тощо) або таких, що відокремились при ударі від транспортного засобу (великі уламки скла, обідки фар). За розташуванням таких об'єктів не можна визначити місце наїзду навіть приблизно, оскільки напрямок та відстань, на які їх могло відкинути при ударі, залежать від багатьох факторів, вплив яких врахувати неможливо. Проте в усіх випадках можна стверджувати, що місце наїзду в повздовжньо-

му напрямку знаходилось перед межею ділянки розташування таких об'єктів й на відстані від нього, що перевищує ту, яку вони могли подолати за час вільного падіння.

Розташування транспортного засобу та постраждалого після події. Встановити місце наїзду тільки на підставі даних про розташування транспортного засобу та постраждалого можливо лише в окремих випадках. Проте в сукупності з іншими даними про обставини події вони дозволяють визначити місце наїзду та встановити механізм події, виключити помилкові висновки та версії.

КЛАСИФІКАЦІЯ ВИДІВ ЗІТКНЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Класифікаційні ознаки, що визначають механізм зіткнення транспортних засобів поділяються на дві основні групи:

- загальні для двох транспортних засобів;
- окремі, що стосуються кожного транспортного засобу і не завжди співпадають.

До загальних ознак належать наступні:

1. За напрямком руху транспортного засобу. Переміщення одного транспортного засобу в поперечному напрямку відносно смуги руху іншого транспортного засобу в процесі їх зближення. Ознака визначається величиною кута зіткнення, яка може бути встановлена:

- за слідами коліс обох транспортних засобів перед зіткненням;
- за розташуванням слідів транспортних засобів та слідів їх переміщення після зіткнення;
- за напрямком відкидання об'єктів, що відокремились від них;
- за отриманими під час зіткнення деформаціями.

За цією ознакою зіткнення розподіляються на 2 групи:

- повздовжнє — зіткнення без відносного зміщення транспортного засобу в поперечному напрямку, тобто під час руху їх паралельними курсами;
- перехресне — зіткнення під час руху транспортних засобів непаралельними курсами, тобто коли один з них зміщався у поперечному напрямку в бік смуги руху іншого.

2. За характером взаємного зближення транспортних засобів. Переміщення транспортних засобів в повздовжньому напрямку відносно один одного. Ознака визначається величиною кута зіткнення. За цією ознакою зіткнення поділяються на три групи:

- зустрічне — зіткнення, при якому проекція вектора швидкості одного транспортного засобу на напрямок швидкості іншого протилежна цьому напрямку; транспортні засоби зближувались з відхиленням назустріч один одному;
- побіжне — зіткнення, при якому проекція швидкості одного транспортного засобу на напрямок швидкості іншого співпадає з цим напрямком; транспортні засоби зближувались, зміщаючись з відхиленням в одному напрямку;
- поперечне — зіткнення, при якому проекція вектора швидкості одного транспортного засобу на напрямок швидкості іншого дорівнює 0.

3. За відносним розташуванням повздовжніх осей транспортних засобів. Ознака визначається величиною кута взаємного розташування їх повздовжніх осей, який встановлюється на підставі трасологічних досліджень слідів та пошкоджень в місцях безпосереднього контакту транспортних засобів при зіткненні. За цією ознакою зіткнення поділяються на дві підгрупи:

- пряме — зіткнення при паралельному розташуванні повздовжньої чи поперечної осі одного транспортного засобу та повздовжньої осі іншого транспортного засобу.

- косе — зіткнення, при якому повздовжні осі транспортних засобів розташовувались одна до одної під гострим кутом.

4. За характером взаємодії транспортних засобів при ударі. Ознака визначається за деформаціями та слідами на ділянках контакту.

За цією ознакою зіткнення поділяються на три підгрупи:

- блокуюче — зіткнення, при якому в процесі контактування відносна швидкість транспортних засобів на ділянці контакту до моменту завершення деформацій знижується до 0 (поступальні швидкості руху транспортних засобів на цій ділянці зрівнюються). При такому зіткненні на ділянках контакту, крім динамічних, лишаються статичні сліди (відбитки)
- ковзаюче — зіткнення, при якому в процесі контактування відбувається проковзування між ділянками, що контактували, внаслідок того, що до моменту виходу транспортних засобів з контакту один з одним швидкості руху їх не зрівнюються. При цьому на ділянках, що контактували, лишаються тільки динамічні сліди
- дотичне — зіткнення, при якому внаслідок маленької величини перекриття частин, що контактували, транспортні засоби отримують несуттєві пошкодження та продовжують рух в колишніх напрямках (з незначним відхиленням та зниженням швидкості). При такому зіткненні на ділянках контакту лишаються горизонтальні траси (подряпини, потертості).

До окремих ознак відносяться:

5. За напрямком руху відносно центру тяжіння. Напрямок вектору рівнодіючої векторів ударних імпульсів (напрямок лінії зіткнення) відносно центру тяжіння даного транспортного засобу визначає характер його руху після зіткнення.

За цією ознакою зіткнення поділяються на дві підгрупи:

- центральне — коли напрямок лінії зіткнення проходить через центр тяжіння транспортного засобу;
- ексцентричне — коли лінія зіткнення проходить на деякій відстані від центру тяжіння;
- справа (правоекцентричне) або зліва (лівоекцентричне) від нього.

6. За місцем завдання удару. Ознака (разом з кутом взаємного розташування) визначає взаємне розташування транспортних засобів в момент зіткнення. За цією ознакою зіткнення поділяються на наступні підгрупи:

- переднє (лобове) — зіткнення, при якому сліди безпосереднього контакту при ударі об інший транспортний засіб розташовані на передніх частинах
- переднє кутове праве та переднє кутове ліве — зіткнення, при якому сліди контакту розташовані на передніх та прилеглих до них бокових частин транспортних засобів
- бокове праве та бокове ліве — зіткнення, при якому удар було завдано в бокову частину транспортного засобу
- заднє кутове праве та заднє кутове ліве — зіткнення, при якому сліди безпосереднього контакту розташовані на задніх та прилеглих до них бокових частинах транспортних засобів
- заднє — зіткнення, при якому сліди контакту, що виникли при ударі, розташовані на задніх частинах транспортного засобу.

Така система класифікації видів зіткнення дозволяє охопити всі можливі види зіткнення двох транспортних засобів та формалізувати характеристику будь-якого зіткнення.

Механізм зіткнення транспортних засобів — це комплекс пов'язаних об'єктивними закономірностями обставин, що визначають процес зближення транспортних засобів перед зіткненням, їх взаємодію в процесі удару та подальший рух до зупинки.

Аналіз даних про обставини пригоди дозволяють встановити взаємозв'язок між окремими подіями, заповнити відсутні ланки та визначити технічні причини дорожньої пригоди. Формальне вирішення експертом питань за окремими розрізненими даними, без технічної оцінки відповідності їх одне одному та встановленим об'єктивним даним, без викриття та пояснення протиріч між ними може призвести до невірних висновків. При дослідженні механізму події ознаки, що безпосередньо дозволяють встановити ту чи іншу обставину, можуть бути відсутні. У багатьох випадках вона може бути встановлена виходячи з інших обставин дорожньої пригоди, шляхом проведення експертного дослідження на підставі закономірностей, що пов'язують всі обставини механізму пригоди в єдиний ланцюг.

ОСОБЛИВОСТІ УДАРУ ПРИ ЗІТКНЕННІ

Теорія удару будується на ідеальних умовах, що значно спрощують уявлення про взаємодію тіл при ударі. Взаємодія транспортних засобів насправді є значно складнішою. В процесі зіткнення транспортних засобів контакт між ними виникає на значних ділянках, причому в нього вступають різноманітні частини транспортних засобів, від чого сили взаємодії з'являються в різних місцях. Напрямок та величина цих сил залежать від конструкції контактуючих частин (їх форми, жорсткості, характеру деформації), тому сили взаємодії відрізняються в різних точках контакту. Оскільки деформації транспортних засобів при зіткненні можуть бути значними за глибиною, сили взаємодії є перемінними за величиною та напрямком.

Час зіткнення транспортних засобів є досить невеликим, проте відносне зміщення транспортних засобів за цей час може суттєво вплинути на їх рух після зіткнення.

Напрямок руху при зіткненні та основний напрямок деформації контактуючих частин не завжди співпадають з на-

прямою відносною швидкістю руху транспортних засобів. Вони можуть співпадати лише в тих випадках, коли контактуючі ділянки не проковзують в процесі удару. Якщо ж відбувається проковзування всією поверхнею, то виникають поперечні складові сил взаємодії, що викликають деформації в бік найменшої жорсткості, а не в напрямку повздовжніх складових, де жорсткість та міцність частин, що деформуються, можуть бути значно вищими.

Не можна також вважати, що лінія удару (вектор рівнодіючої імпульсів сил удару) при зіткненні проходить через точку початкового дотику. При великій площі ділянки, що деформується, основний удар може бути нанесений на значному віддаленні від цієї точки при взаємодії з більш міцними та жорсткими частинами, ніж в точці початкового контакту.

СТАДІЇ МЕХАНІЗМУ ЗІТКНЕННЯ

Механізм зіткнення транспортних засобів можна розподілити на три стадії: зближення транспортних засобів перед зіткненням, їх взаємодія при ударі та відкидання (рух після зіткнення).

Перша стадія — процес зближення починається з моменту виникнення небезпеки для дорожнього руху, коли для запобігання події (або зменшення тяжкості наслідків) необхідно негайне вжиття водіями необхідних заходів, та закінчується в момент початкового контакту транспортних засобів. На цій стадії обставини дорожньої пригоди визначаються діями її учасників. На подальших стадіях події зазвичай розвиваються у взаємодії із законами механіки. Тому для вирішення питань, що пов'язані з оцінкою дій учасників дорожньої пригоди, з точки зору відповідності їх вимогам безпеки руху, особливе значення має встановлення обставин пригоди на першій його стадії (швидкість та напрямок руху транспортних

засобів перед дорожньою пригодою, їх розташування по ширині проїзної частини).

Деякі обставини події на першій стадії не можуть бути встановлені безпосередньо на місці або шляхом допиту свідків. Іноді їх з'ясовують шляхом експертного дослідження механізму зіткнення на наступних стадіях.

Друга стадія — взаємодія транспортних засобів — починається з моменту їх початкового контакту та закінчується в момент, коли вплив одного транспортного засобу на інший зупиняється і вони починають вільний рух.

Взаємодія транспортних засобів при зіткненні залежить від виду зіткнення, що визначається характером удару, який може бути блокуючим або ковзаючим. При блокуючому ударі транспортні засоби ніби зчіплюються окремими ділянками, проковзування між ними відсутнє. При ковзаючому ударі контактуючі ділянки зміщуються відносно одна одної.

Друга стадія механізму зіткнення є сполучною між першою та третьою його стадіями, що при певних умовах дозволяє встановити обставини дорожньої пригоди на першій стадії виходячи з результатів дослідження дорожньої обстановки після події.

Третя стадія — процес відкидання (рух після зіткнення) — починається з моменту закінчення взаємодії між транспортними засобами й початку їх вільного руху, закінчується в момент завершення руху під впливом дій опору.

Механізм зіткнення на цій стадії визначають за результатами впливу сил на транспортний засіб — відкиданню транспортних засобів, відокремленню та розсіюванню частин, уламків, розбризкуванню рідин. Тому найбільш повні дані, що необхідні для встановлення механізму зіткнення, можуть бути отримані при огляді та дослідженні місця події.

Параметри процесу зближення транспортних засобів перед зіткненням — це величини, що визначають режим руху транспортних засобів перед подією до початку вжиття водіями заходів для його уникнення, зміну режиму руху в процесі

зближення та розташування транспортних засобів на дорозі в певні моменти часу.

До основних параметрів процесу зближення транспортних засобів можуть бути віднесені наступні величини (для кожного з них):

- Швидкість транспортних засобів перед подією $V V$;
- Довжина сліду юзу $S_{ю}^+ S_{ю}^+$ та шляху гальмування до удару $S_T^+ S_T^+$;
- Уповільнення, що встановилося в процесі гальмування $j_3 j_3$;
- Відстань від транспортного засобу до місця зіткнення в певні моменти часу $S S$;
- Радіус повороту відповідний $R R$ та граничний за зчепленням (за передньою зовнішньою габаритною точкою);
- Кут відхилення напрямку руху від повздовжнього напрямку руху;
- Поперечне зміщення транспортного засобу при повороті від початкового напрямку руху;
- Кут між напрямком руху транспортного засобу та його повздовжньою віссю.

При дослідженні процесу зближення транспортного засобу експерту необхідні дані про межі проїзної частини та розташування відносно них смуги руху транспортного засобу, а також про профіль дороги, стан проїзної частини, обмеження оглядовості.

ВИЗНАЧЕННЯ МІСЦЯ ЗІТКНЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Можливість вирішення питання про місце зіткнення транспортних засобів експертним шляхом та точність, з якою може бути встановлено розташування кожного транспортного

засобу на дорозі в момент зіткнення, залежать від того, якими вихідними даними про обставини події володіє експерт та наскільки точно вони встановлені.

Для встановлення чи уточнення розташування транспортних засобів в момент їх зіткнення експерту необхідні такі об'єктивні дані про:

- сліди, залишені транспортними засобами на місці події, про їх характер, розташування, протяжність;
- сліди, залишені об'єктами, що відкидаються при зіткненні: частинами транспортних засобів, що відокремились при ударі, вантажем, що випав;
- розташування ділянок скупчення дрібних часток, що відокремились від транспортних засобів: землі, бруду, уламків скла, тощо;
- розташування після зіткнення транспортних засобів та об'єктів, що відкинуті після зіткнення;
- пошкодження транспортних засобів.

В більшості випадків експерт володіє тільки деякими з перелічених даних.

Необхідно зазначити, що при фіксуванні обстановки на місці події особами, що не мають досвіду проведення автотехнічних експертиз, все ж неминучі упущення, які часто стають причиною неможливості встановлення місця зіткнення. Тому дуже важливо, щоб огляд місця події проводився за участі спеціаліста та адвоката.

При огляді та дослідженні місця події в першу чергу потрібно фіксувати ті ознаки події, які за час огляду можуть змінитися, наприклад, сліди гальмування чи заносу на мокрому покритті, сліди переміщення дрібних об'єктів, сліди шин, що лишились при перетині калюж чи виїзді з узбіччя. Необхідно також зафіксувати розташування транспортних засобів, якщо їх необхідно перемістити для надання допомоги потерпілим чи для звільнення проїзної частини.

3. МОМЕНТ ВИНИКНЕННЯ НЕБЕЗПЕКИ ДЛЯ РУХУ

Для вирішення питання про наявність у водія технічної можливості запобігти ДТП перш за все необхідно встановити, у який момент виникла небезпечна обстановка, тобто в який момент водій мав вжити необхідних заходів для уникнення події.

Визначення моменту виникнення небезпечної обстановки для водія в умовах, що передували ДТП, досить часто пов'язано з труднощами. Як правило, це відноситься до випадків, коли небезпека виходила з дій інших учасників руху. Тому експерт вимушений вирішувати питання про те, як в даних обставинах водій мав оцінити дії учасників руху, що створили небезпечну обстановку. Цю задачу він вирішує, керуючись власним досвідом, деякими загальними положеннями, що прийняті експертною практикою, та даних про дорожню обстановку, що склалася на місці дорожньої пригоди.

Проте досвід експертів неоднаковий, а прийняті у експертній практиці положення не завжди відповідають обстановці конкретної пригоди, тому іноді у вирішенні питання про момент виникнення небезпечної обстановки відсутня єдина думка.

Одне з найпоширеніших в експертній практиці положень, якими керуються експерти в подібних випадках, полягає в тому, що при появі в полі зору об'єкту, що рухається, небезпечна обстановка виникає лише з моменту перетину цим об'єктом меж проїзної частини або смуги руху даного напрямку. Моментом виникнення небезпеки визнається початок необхідних дій водія для запобігання негативних наслідків.

В процесі руху транспортного засобу водій має очікувати зміни багатьох об'єктивних умов. Проте на нього не може бути покладений обов'язок передбачити невірні, небезпечні дії з боку оточуючих осіб.

Правила не тільки не покладають на водія відповідальність за ДТП в будь-якому випадку, а й навпаки, враховуючи фактор раптовості, звільняють його від відповідальності за наслідки необачних, неочікуваних дій інших осіб.

На водія покладається певний обов'язок лише з того моменту, коли виникла небезпечна обстановка. Тобто, мова йде не про передбачення водієм можливих вчинків інших учасників руху, а про момент, коли небезпечна поведінка іншої особи набула характеру конкретної дії, стала об'єктивною реальністю.

Проте, хоча водій й не має передбачати неправильні дії інших, він повинен, уважно спостерігаючи за обстановкою, вміти своєчасно помітити симптоми, що попереджують про загрозу безпеці руху.

НЕБЕЗПЕКА ДЛЯ РУХУ ПРИ НАЇЗДІ НА ПІШОХОДА

При дорожньо-транспортних пригодах, що пов'язані з наїздом на пішохода, при визначенні моменту виникнення небезпеки для руху необхідно виходити із загального положення, що ґрунтується на тривалій експертній практиці: небезпека для руху виникає в момент, коли для запобігання події водій повинен був негайно вжити необхідних заходів, якщо в нього була об'єктивна можливість побачити дії пішохода, які могли призвести до виникнення пригоди.

Пішоходами бувають різні люди: здорові та хворі, з різноманітними фізичними дефектами, в стані сильного збудження або пригніченості. В результаті впливу навіть малозначних об-

ставин людина може не помітити небезпеки, що наближається. Тому при оцінці можливих дій пішохода необхідно виходити з того, що за короткий час зближення з транспортним засобом він може не встигнути змінити характер своїх дій та вжити заходів для уникнення ДТП.

Діти частіше відволікаються від спостереження за дорожньою обстановкою та менше, ніж дорослі, схильні до сприйняття небезпеки. Малолітні діти взагалі не можуть вірно оцінити небезпеку, що виникає, проте дорожня пригода не виключена, навіть якщо їх увага зосереджена на транспортному засобі, що наближається.

Для запобігання наїзду на пішоходів водій не зобов'язаний приймати екстрені заходи до того, як він може виявити такі дії пішохода, котрі, якщо не будуть змінені, можливо, призведуть до виникнення ДТП незалежно від того, чи відповідають вони в цей момент вимогам Правил дорожнього руху. Водію не варто розраховувати на те, що в останній момент пішохід змінить характер своїх дій. Знаходячись від нього на відстані зупинного шляху, водій має вжити заходів залежно від дій пішохода в цей час: якщо він продовжує бігти чи йти в небезпечному напрямку, водій має негайно загальмувати.

Враховуючи наведені вище положення, при аналізі деяких типових дорожньо-транспортних ситуацій можна використати наступні рекомендації.

Характеристика типових ДТС та моменту виникнення небезпеки

№ п/п	Характеристика ДТС	Момент виникнення небезпеки та заходи їх запобігання
1	2	3
1	Пішохід (дорослий) перетинає кроком проїзну частину дороги справа наліво. При цьому транспортний засіб рухається в крайньому правому ряду	З моменту виходу пішохода на проїзну частину дороги (з тротуару або узбіччя). Вжити заходів до зниження швидкості, аж до зупинки транспортного засобу (п. 12.3 ПДР)

1	2	3
2	Пішохід (дорослий) перетинає кроком проїзну частину дороги зліва направо. При цьому транспортний засіб рухається в крайньому правому ряду	З моменту розташування транспортного засобу на видаленні зупинного шляху від лінії руху пішохода. Вжити заходів до зниження швидкості, аж до зупинки транспортного засобу (п. 12.3 ПДР)
3	Пішохід (дорослий) перетинає справа наліво проїзну частину дороги з багаторядним рухом. При цьому транспортний засіб рухається не у крайньому правому ряду	З моменту виходу пішохода на проїзну частину дороги (з тротуару або узбіччя). Вжити заходів до зниження швидкості, аж до зупинки транспортного засобу (п. 12.3 ПДР)
4	Пішохід (дорослий) перетинає зліва направо проїзну частину дороги з багаторядним рухом. При цьому транспортний засіб рухається не у крайньому ряду	З моменту перетину пішоходом лінії, що розділяє транспортні потоки. Вжити заходів до зниження швидкості, аж до зупинки транспортного засобу (п. 12.3 ПДР)
5	Пішохід (дорослий) біжить тротуаром (узбіччям) до проїзної частини дороги у напрямку зліва направо або справа наліво	З моменту розташування транспортного засобу на видаленні зупинного шляху від лінії руху пішохода. Вжити заходів до зниження швидкості, аж до зупинки транспортного засобу (п. 12.3 ПДР)
6	Пішохід (дорослий), що спокійно рухався тротуаром (узбіччям, вздовж краю проїзної частини) в побіжному або зустрічному напрямку, раптово змінює напрямок руху до смуги руху транспортного засобу (в напрямку справа наліво)	З моменту зміни пішоходом напрямку руху до смуги руху транспортного засобу. Вжити заходів до зниження швидкості, аж до зупинки транспортного засобу (п. 12.3 ПДР)
7	Пішохід (дорослий), що спокійно рухався тротуаром (узбіччям, вздовж краю проїзної частини) в побіжному або зустрічному напрямку, раптово змінює напрямок руху до смуги руху транспортного засобу (в напрямку зліва направо)	З моменту зміни пішоходом напрямку руху до смуги руху транспортного засобу. Вжити заходів до зниження швидкості, аж до зупинки транспортного засобу (п. 12.3 ПДР)
8	Пішохід (дорослий) знаходиться на проїзній частині дороги, рухається в небезпечній зоні (боковий інтервал менше безпечного) в побіжному напрямку з транспортним засобом або назустріч йому. При цьому водій транспортного засобу не має можливості здійснити безпечний об'їзд пішохода	З моменту розташування транспортного засобу на видаленні зупинного шляху від вірогідного місця зустрічі. В умовах недостатньої видимості — з моменту виявлення пішохода водієм транспортного засобу. Вжити заходів до зниження швидкості, аж до зупинки транспортного засобу (п. 12.3 ПДР)

1	2	3
9	<p>Пішохід (дорослий) знаходиться на проїзній частині дороги, рухається в небезпечній зоні (боковий інтервал менше безпечного) в побіжному напрямку з транспортним засобом або назустріч йому. При цьому водій транспортного засобу має технічну можливість здійснити об'їзд пішохода</p>	<p>З моменту розташування транспортного засобу на видаленні зупиночного шляху від вірогідного місця зустрічі. В умовах недостатньої видимості — з моменту виявлення пішохода водієм транспортного засобу. Вжити заходів до зниження швидкості, аж до зупинки транспортного засобу або безпечного об'їзду пішохода (пп. 12.3; 13.3 ПДР)</p>
10	<p>Пішохід (дорослий) знаходиться на проїзній частині дороги (стоїть) в небезпечній зоні (боковий інтервал менше безпечного) в побіжному напрямку з транспортним засобом або назустріч йому. Незалежно від того, чи мав водій транспортного засобу можливість здійснити об'їзд пішохода</p>	<p>З моменту виявлення пішохода водієм транспортного засобу. Вжити заходів до зниження швидкості, аж до зупинки транспортного засобу або безпечного об'їзду пішохода (п. 12.3 ПДР)</p>
11	<p>Пішохід (дорослий) рухається в небезпечній зоні в побіжному з транспортним засобом напрямку або назустріч йому, після зміщення транспортного засобу (для його об'їзду) змінює напрямки руху до смуги транспортного засобу. При об'їзді дотримуються умови безпеки</p>	<p>З моменту зміни напрямку руху пішохода. Вжити заходів до зниження швидкості, аж до зупинки транспортного засобу (п. 12.3 ПДР)</p>
12	<p>Пішохід (дорослий) знаходиться на проїзній частині дороги і виявляє явні ознаки сп'яніння або його дії неадекватні поведінці пішохода на проїзній частині</p>	<p>З моменту виявлення пішохода водієм транспортного засобу (незалежно від напрямку руху пішохода). Вжити заходів до зниження швидкості, аж до зупинки транспортного засобу (п. 12.3 ПДР)</p>
13	<p>Пішохід (дорослий) виходить на проїзну частину дороги на нерегульованому пішохідному переході (або на неозначеному — по ширині тротуарів перехрестя)</p>	<p>З моменту виходу пішохода на проїзну частину дороги. Вжити заходів до зниження швидкості, аж до зупинки транспортного засобу, для того щоб поступитися дорогою пішоходам (п.п. 12.3; 18.1 ПДР)</p>
14	<p>На регульованому пішохідному переході (або перехресті — по ширині тротуарів) пішохід (дорослий) починає переходити</p>	<p>З моменту розташування транспортного засобу на видаленні зупиночного шляху від ближньої межі пішохідного переходу (уявної межі неозначеного переходу).</p>

1	2	3
	проїзну частину дороги на зелений сигнал світлофору, а закінчує — на червоний (при необмеженій оглядовості)	Вжити заходів до зниження швидкості, аж до зупинки транспортного засобу (пп. 12.3; 18.2 ПДР)
15	На регульованому пішохідному переході (або перехресті — по ширині тротуарів) пішохід (дорослий) починає переходити проїзну частину дороги на зелений сигнал світлофору, а закінчує — на червоний (при обмеженій оглядовості)	Передбачаючи можливість виходу із-за побіжного транспортного засобу, транспортного засобу, що рухається, вжити заходів для зниження швидкості до такої величини, що дозволить зупинити транспортний засіб до ближньої межі переходу при виявленні пішохода на проїзній частині
16	Пішохід (дорослий) переходить проїзну частину дороги позаду або попереду транспортних засобів, які стоять, обмежуючи оглядовість	З моменту виявлення водієм пішохода із-за транспортного засобу, що стоїть. Вжити заходів до зниження швидкості, аж до зупинки транспортного засобу (п. 12.3 ПДР)
17	Пішохід (дорослий) з'являється з-за побіжного чи зустрічного транспортного засобу	З моменту появи пішохода у полі зору водія транспортного засобу. Вжити заходів до зниження швидкості, аж до зупинки транспортного засобу (п. 12.3 ПДР)
18	Пішохід (дорослий) біжить до зупинки громадського транспортного засобу (на якій знаходиться транспортний засіб), і траєкторія його руху перетинає смугу руху транспортного засобу, що рухається	З моменту розташування транспортного засобу на видаленні зупиночного шляху від лінії (траєкторії) руху пішохода. Вжити заходів до зниження швидкості (щоб дозволити пішоходу безпечно перетнути смугу руху транспортного засобу), або до зупинки транспортного засобу до лінії руху пішохода (п. 12.3 ПДР)
19	Поява на проїзній частині або в безпосередній близькості від її межі сліпого пішохода (подає сигнал білою тростиною)	З моменту виявлення пішохода водієм транспортного засобу. Вжити заходів до зниження швидкості, аж до зупинки транспортного засобу (п.п. 12.3; 18.5 ПДР)
20	Діти дошкільного віку (незалежно від їх поведінки, без нагляду дорослих) знаходяться на такій відстані від смуги руху транспортного засобу, при якому не виключена можливість їх потрапляння в небезпечну зону за час зближення з ними	З моменту виявлення дітей водієм транспортного засобу. Вжити заходів до зниження швидкості, аж до зупинки або такої швидкості, яка дозволить зупинитися до лінії руху малолітнього пішохода (п. 12.3 ПДР)

1	2	3
21	Не проїзну частину викочується (вибивається) предмет гри дітей	З моменту появи цього предмету на смузі руху транспортного засобу або в безпосередній близькості від неї. Вжити заходів до зниження швидкості, аж до зупинки транспортного засобу (п. 12.3 ПДР)

У випадках наїзду на пішохода, що змінював темп та напрямок руху, визначення моменту виникнення небезпеки для руху, безумовно, повинно бути віднесено до компетенції експерта-автотехніка, оскільки для вирішення цієї задачі необхідно провести розрахунки з метою встановлення місцезнаходження пішохода до моменту досягнення транспортним засобом місця наїзду за умови, якщо б пішохід не змінював швидкості та напрямку руху.

НЕБЕЗПЕКА ДЛЯ РУХУ ПРИ ЗІТКНЕННІ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

При визначенні моменту виникнення небезпеки у випадках, коли вона була створена для руху даного транспортного засобу діями водія іншого транспортного засобу, необхідно виходити із загального положення: небезпека виникає в момент, коли для запобігання ДТП водій мав вжити необхідних заходів, якщо у нього була об'єктивна можливість виявити дії водія іншого транспортного засобу, що суперечили вимогам Правил дорожнього руху й призвели до виникнення події.

У багатьох випадках вирішення питання про момент виникнення небезпеки, створеної діями водіїв інших транспортних засобів, також відноситься до компетенції експерта-автотехніка, оскільки для вірного його вирішення необхідне проведення розрахунків з метою встановлення величини гальмівного та зупиночного шляхів, відстані, на якій розташовувався транспортний засіб, що мав переважне право на рух, від місця

події, коли виявилися необачні дії водія-порушника та ін.

Для уникнення зіткнення з іншим транспортним засобом водій не зобов'язаний вживати екстрених заходів раніше, ніж він може виявити небезпечні дії водія цього транспортного засобу, що не відповідають вимогам Правил. Водій не зобов'язаний розраховувати на те, що за час подолання транспортним засобом відстані, на якому ще можна було запобігти зіткненню, водій іншого транспортного засобу вчинить небезпечні дії, що суперечать вимогам Правил. Якщо це й трапиться, водій не зобов'язаний вживати екстрених заходів раніше, ніж він може виявити такі дії.

Момент виникнення небезпеки, що створюється діями водіїв

№ п/п	Характеристика ДТС	Момент виникнення небезпеки та заходи їх запобігання
1	2	3
1	Виїзд ТЗ-2 на проїзну частину, що перетинається, справа по ходу руху ТЗ-1, незалежно від розташування ТЗ-1 відносно меж проїзної частини	З моменту, коли ТЗ-2 знаходиться на відстані шляху гальмування від ближньої до нього межі проїзної частини
2	Виїзд ТЗ-2 на проїзну частину, що перетинається, зліва по ходу руху ТЗ-1 на нерегульованих перехрестях: а) ТЗ-1 рухається проїзною частиною, що має не більше однієї смуги в кожному напрямку (за умови відсутності зустрічних ТЗ); б) ТЗ-1 рухається крайнім лівим рядом проїзної частини, що має дві та більше смуги для руху в кожному напрямку (за умови відсутності зустрічних ТЗ); в) ТЗ-1 рухається не крайнім лівим рядом проїзної частини, що має дві та більше смуги для руху в кожному напрямку за наявності лінії дорожньої розмітки (за умови відсутності зустрічних ТЗ); г) дорожні ситуації, передбачені п.п. а), б), в), за наявності зустрічних ТЗ	а) з моменту, коли ТЗ-2 знаходиться на відстані шляху гальмування від лінії (позначеної чи уявної), що розділяє транспортні потоки протилежних напрямків; б) з моменту, коли ТЗ-2 знаходиться на відстані шляху гальмування плюс безпечний боковий інтервал від смуги руху ТЗ-1; в) з моменту, коли ТЗ-2 знаходиться на відстані шляху гальмування від лінії, що розділяє потоки транспортних засобів; г) з моменту, коли ТЗ-2 знаходиться на відстані шляху гальмування від ближньої до нього межі проїзної частини

1	2	3
3	Виїзд ТЗ-2 на регульоване перехрестя справа або зліва незалежно від розташування ТЗ-1 на проїзній частині	З моменту, коли ТЗ-2 розташовується на відстані шляху гальмування від ближньої межі проїзної частини, що перетинається
4	ТЗ-1 та ТЗ-2 рухаються назустріч один одному. ТЗ-2 виїжджає на смугу зустрічного руху а) ТЗ-2 виїхав на смугу зустрічного руху й рухається нею, маючи можливість повернутися на свою смугу; б) ТЗ-2 виїхав на смугу зустрічного руху на відстані, що не дозволяє повернутися на свою смугу, або у водія ТЗ-2 немає можливості повернутися на свою смугу (смуга зайнята тощо)	а) з моменту, коли відстань між транспортними засобами, вже не дозволяє ТЗ-2, що рухається зустрічною смугою, повернутися на свою смугу до місця зустрічі ТЗ; б) з моменту виїзду ТЗ-2 на смугу зустрічного руху
5	ТЗ-1 та ТЗ-2 рухаються в побіжному напрямку по сусіднім смугам. ТЗ-2 починає відхилитися в небезпечному напрямку й до моменту зближення опиниться на смузі руху ТЗ-1	З моменту зміни напрямку руху ТЗ-2
6	ТЗ-2 починає рух від краю проїзної частини а) ТЗ-2 починає рух на розворот від правого краю проїзної частини по ходу руху ТЗ-1; б) ТЗ-2 починає рух на розворот від лівого краю проїзної частини по ходу руху ТЗ-1. Проїзна частина має не більше однієї полоси в кожному напрямку; в) ТЗ-2 починає рух на розворот від лівого краю проїзної частини по ходу руху ТЗ-1. Проїзна частина має дві та більше полоси в кожному напрямку	а) з моменту початку виконання маневру ТЗ-2; б) з моменту початку виконання маневру ТЗ-2; в) з моменту, коли ТЗ-2 знаходиться на відставній шляху гальмування від лінії, що розділяє потоки транспортних засобів протилежних напрямків
7	ТЗ-2 рухається у зустрічному напрямку й починає виконувати лівий поворот (розворот), не поступаючись дорогою ТЗ-1 а) ТЗ-2 виконує поворот з крайнього лівого положення або з будь-якого положення при наявності по одній полосі руху в кожному напрямку; б) ТЗ-2 виконує поворот не з крайнього лівого положення	а) з моменту початку виконання маневру ТЗ-2; б) з моменту, коли ТЗ-2 знаходиться на відстані безпечного бокового інтервалу від лінії, що розділяє потоки транспортних засобів протилежних напрямків

1	2	3
8	Водій ТЗ-1 не має можливості виявити ТЗ-2 в перелічені вище моменти, тобто оглядовість ТЗ-2 обмежена яким-небудь предметом, будівлею, тощо	З моменту появи ТЗ-2 в полі зору ТЗ-1

Примітка: ТЗ-1 – транспортний засіб, що має перевагу для руху; ТЗ-2 – транспортний засіб, що немає переваги для руху

ОСОБЛИВОСТІ ВИЗНАЧЕННЯ МОМЕНТУ ВИНИКНЕННЯ НЕБЕЗПЕКИ ДЛЯ РУХУ

Необхідно звернути увагу на те, що Правила дорожнього руху зобов'язують водія до конкретних заходів уникнення ДТП – зниження швидкості або зупинки. Інші заходи (подача звукового сигналу, маневр об'їзду) є тільки допоміжними, що не виключають гальмування.

Такий прийом, як збільшення швидкості з наміром «проскочити» (якщо в результаті цього відбулося зіткнення транспортних засобів або наїзд на людину), необхідно розглядати як прояв «молодечтва», що посилює провину водія.

Коли ж необхідно вважати небезпеку такою, що виникла? В той момент, коли інша особа вже вчинила конкретну дію, що суперечить Правилам дорожнього руху й є небезпечною.

Але це також й той момент, коли зміни в оточуючій обстановці є сигналом, що десь, поки що поза полем зору водія, проте у безпосередній близькості вже вчиняється небезпечна дія, коли за ознакою, що попереджує, обов'язково з'явиться й сам об'єкт небезпеки.

Чим уважніше водій спостерігає за оточуючою обстановкою, тим раніше він зможе вжити заходів, якщо не повного уникнення ДТП, то хоча б пом'якшення тяжкості його наслідків.

Віднесення визначення моменту небезпеки для руху за деякими дорожньо-транспортними ситуаціями до компетенції експерта-автотехніка не виключає можливості визначення цього моменту слідчим чи судом. Якщо момент, вказаний слідчим чи судом, буде відповідати об'єктивно ситуації, що склалася, експерт візьме його до розрахунків; якщо ж буде суперечити дорожньо-транспортній ситуації та виявиться технічно неспроможним, то експерт-автотехнік, у своєму висновку наведе два розрахунки: за моментом, вказаним слідчим (судом), й за моментом, що визначений ним самим.

4. ОСОБЛИВОСТІ УЧАСТІ АДВОКАТА ПО КРИМІНАЛЬНИМ ТА АДМІНІСТРАТИВНИМ СПРАВАМ, ЩО ВИТІКАЮТЬ З ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

Останні десятиріччя характеризуються бурхливим розвитком транспорту. В сучасних умовах транспорт виконує не тільки роль засобу пересування пасажирів та вантажів. Транспортна система перетворилась на складову частину загального прогресу людства, залучаючи народи і країни до найсучасніших досягнень цивілізації у найрізноманітніших галузях. Цей процес набуває свого розвитку і в Україні, яка поряд з іншими європейськими державами має досить велику і розвинуту транспортну систему, зв'язану з багатьма країнами світу.

Разом з очевидними економічними благами автомобілізація спричинює численні витрати та створює проблеми негативного характеру, найбільш серйозною з яких є проблема дорожньо-транспортних подій. Злочинні порушення правил безпеки дорожнього руху характеризуються широкою розповсюдженістю і мають підвищену суспільну небезпеку.

За роки незалежності в Україні розпочато складну роботу, спрямовану на створення нормативно-правової бази, що має забезпечити безпечність функціонування транспорту.

Серед правових заходів важливе значення у боротьбі з правопорушеннями на транспорті має правильне застосування

кримінального законодавства. У чинному кримінальному кодексі відповідальність за злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту передбачена статтями 276—292 (розділ XI). Більшість із них існує в законі давно, але незважаючи на це, як свідчить аналіз слідчої, судової та прокурорської практики, при застосуванні цих норм трапляються помилки, які порушують принципи і завдання кримінального закону. Для їх попередження важливе значення має узагальнення і вивчення практичного досвіду правоохоронних органів, використання рекомендацій судової практики Верховного Суду України, наукових досліджень фахівців з цієї проблеми.

Причин та факторів, що впливають на вчинення дорожньо-транспортних подій, чимало. Вони можуть бути пов'язані як з водієм, так і з пішоходом чи дорогою. Однак їх переважна більшість пов'язана з діями особи, яка керує транспортним засобом, тобто водія. Як правило — це порушення правил дорожнього руху в тій чи іншій формі, яке залежно від тяжкості наслідків кваліфікується як злочин, а винуваті притягуються до кримінальної відповідальності.

Незважаючи на те що в цілому ставлення до наслідків дорожньо-транспортних подій характеризується необережністю, щорічно у світі в них гине близько 1 млн людей, на дорогах Європи — близько 45 тис. людей і ще 1,6 млн отримують травми. Простежується тенденція до зростання дорожньо-транспортних подій і на території України, наслідки яких не йдуть у жодне порівняння з наслідками від аварій на інших видах транспорту разом взятих.

Злочин, передбачений ст. 286 Кримінального кодексу України, тобто «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами», входить до злочинів проти безпеки дорожнього руху, які є окремою групою суспільно небезпечних діянь, що посягають на суспільні відносини безпеки експлуатації механічних транспортних засобів у сфері дорожнього руху

та завдають суспільству передовсім шкоду, пов'язану із загибеллю та травмуванням людей.

Адвокат, здійснюючи захист по кримінальним й адміністративним справам, що пов'язані з порушенням правил безпеки руху та експлуатації автотранспорту, повинен не тільки вміти аналізувати зміст ст. 124 КУпАП та ст. 286 КК України, але й добре знати Правила дорожнього руху України. Іноді участь у розгляді справ даної категорії передбачає необхідність ознайомлення з устроєм автомобіля, його окремих агрегатів, особливостей експлуатації.

Часто у справах зазначеної категорії досить важким є визначення об'єктивної сторони складу злочину. Отже, зупинимось на аналізі складу відповідної статті кримінального кодексу, яка передбачає відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспортного засобу особами, які керують транспортними засобами.

Стаття складається з трьох частин, що містять заборонні норми, та приміток. **Родовим об'єктом** злочину є безпека руху або експлуатації транспорту — це сукупність суспільних відносин, які складаються з приводу убезпечення від шкоди, яка може бути заподіяна під час руху (пересування людей та переміщення вантажів) за допомогою транспортних засобів або експлуатації транспорту. **Безпосередній об'єкт** злочину — безпека дорожнього руху або експлуатації автотранспорту і міського електротранспорту. **Додатковим необхідним безпосереднім об'єктом** злочину є здоров'я і життя людини.

Предметом злочину, згідно з прим. до ст. 286 КК, є транспортні засоби, під якими в цій статті та статтях 287, 289 і 290 КК слід розуміти всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби. Механічний транспортний засіб — це транспортний засіб, що приводиться в рух з допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори,

самохідні машини і механізми (крім транспортних засобів, робочий об'єм двигуна яких не перевищує 50 куб. см), а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт.

Об'єктивна сторона злочину (ч. 1 ст. 286 КК) містить: 1) діяння (дія чи бездіяльність) у формі порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту; 2) наслідки у вигляді спричинення потерпілому середньої тяжкості тілесного ушкодження; 3) причинний зв'язок між діянням і наслідками; 4) обстановку вчинення злочину.

Діяння при вчиненні цього злочину завжди пов'язане з недотриманням вимог відповідних нормативних актів — правил безпеки руху та експлуатації транспортних засобів. Такі правила встановлено в законах та інших нормативно-правових актах, насамперед у Правилах дорожнього руху. *Порушення правил безпеки дорожнього руху* може полягати в перевищенні швидкості, порушенні правил обгону, об'їзду перешкод, проїзду перехресть, користування зовнішніми світловими приладами, буксирування, їзди з причепом тощо. *Порушення правил експлуатації транспорту* може полягати в недотриманні водієм технічних умов експлуатації, порушенні порядку перевезення пасажирів, неправильному завантаженні, укладанні та закріпленні вантажів тощо. Причинний зв'язок між діянням і наслідками (спричиненням потерпілому середньої тяжкості тілесного ушкодження) має місце тоді, коли порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту, допущене винним, закономірно, з необхідністю тягне за собою наслідки, передбачені ст. 286 КК. Обстановка вчинення злочину характеризується тим, що діяння вчиняється та наслідки настають в обстановці дорожнього руху, тобто в процесі пересування транспортних засобів. Тому не охоплюється ст. 286 КК заподіяння шкоди під час ремонту транспортних засобів чи виконання ними певних спеціальних (не транспортних) операцій (наприклад, під час переміщення ґрунту

бульдозером, збирання врожаю самохідним комбайном).

Спеціальні питання кваліфікації та призначення покарання за цей злочин, тлумачення окремих термінів і понять, відмежування його від інших злочинів розкриваються в постанові Пленуму Верховного Суду України № 14 від 23 грудня 2005 р. «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».

Злочин є закінченим з моменту настання зазначених у ст. 286 КК наслідків (матеріальний склад).

Суб'єкт злочину — спеціальний, тобто фізична осудна особа, яка досягла 16-річного віку і керує транспортним засобом (водій; інструктор, який керує навчальним водінням; службова особа, яка дає водієві обов'язкові для виконання вказівки тощо). При цьому не мають значення наявність чи відсутність в особі права володіння чи користування цим транспортним засобом, посвідчення на право управління транспортним засобом.

Суб'єктивна сторона злочину характеризується необережною формою вини, що визначається характером ставлення винного до наслідків. Сама ж дія чи бездіяльність під час порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту може бути як умисною, так і необережною.

Кваліфікуючими ознаками злочину (ч. 2 ст. 286 КК) є спричинення в результаті порушення правил безпеки дорожнього руху чи експлуатації транспорту смерті потерпілого або заподіяння тяжкого тілесного ушкодження.

Особливо кваліфікуючими ознаками злочину (ч. 3 ст. 286 КК) є спричинення в результаті порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту загибелі кількох осіб.

Порушення особою правил безпеки дорожнього руху чи експлуатації транспорту, яке спричинило наслідки, перед-

бачені різними частинами ст. 286 КК, слід кваліфікувати як один злочин за тією її частиною, яка передбачає більш тяжкі наслідки. Якщо ж наслідки, зазначені у різних частинах ст. 286 КК, спричинені двома або більше порушеннями, винна особа має нести відповідальність за сукупністю злочинів, передбачених цими нормами. У разі загибелі двох людей під час різних дорожньо-транспортних подій винна особа має відповідати за ч. 2 ст. 286 КК. Водій, який після вчинення злочину завідомо залишив потерпілого в небезпечному для життя стані, повинен нести відповідальність за сукупністю злочинів (за відповідною частиною ст. 286 КК і відповідною частиною ст. 135 КК). Якщо в діях водія немає складу злочину, передбаченого ст. 286, але життя потерпілого було поставлено під загрозу внаслідок вчиненої водієм дорожньо-транспортної пригоди, то завідоме залишення потерпілого без допомоги за наявності інших необхідних ознак тягне відповідальність за ч. 1 або 3 ст. 135 КК, але в разі миттєвої загибелі потерпілого відповідальність за ст. 135 КК виключається.

У випадках, коли передбачені ст. 286 КК суспільно небезпечні наслідки настали через порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту двома або більше водіями транспортних засобів, суди повинні з'ясовувати характер порушень, які допустив кожен із них, а також чи не було причиною порушення зазначених правил одним водієм їх недодержання іншим і чи мав можливість перший уникнути дорожньої транспортної події та її наслідків. При цьому треба мати на увазі, що за певних умов виключається кримінальна відповідальність особи, яка порушила ПДР вимушено, через створення аварійної ситуації іншою особою, котра керувала транспортним засобом.

Отже, для кримінальних справ про автотранспортні пригоди характерне поєднання двох моментів: з одного боку, порушення певних правил або випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів; з іншої — як наслідок

цього — тілесні пошкодження або загибель людей та значні матеріальні збитки майну.

Поєднання цих двох моментів об'єктивної сторони складу злочину пов'язано з вивченням психічного ставлення особи, притягнутої до кримінальної відповідальності, до факту порушення правил та до результату, що наступив.

Тлумачення питань суб'єктивної сторони є наступним:

- психічне ставлення винного до порушення ПДР може бути виражено як у формі прямого умислу, так і у формі необережності
- психічне ставлення винного до наслідків, що наступили, може бути виражено тільки у формі необережності.

Таким чином, відповідальність за ст. 286 КК України настає лише за умови, що винна особа внаслідок порушення певних правил спричинила з необережності потерпілому середньої тяжкості чи тяжке тілесне ушкодження або його загибель. Якщо ж, порушуючи відповідні правила й усвідомлюючи суспільно небезпечний характер своїх дій, винний передбачав суспільно небезпечний характер своїх дій, винний передбачав суспільно небезпечні наслідки і бажав або свідомо припускав їх настання, ці дії необхідно кваліфікувати за статтями КК, в яких встановлено відповідальність за умислі злочини проти життя та здоров'я особи.

Встановлення суб'єктивної сторони складу злочину має вирішальне значення для оцінки дій винного.

Для справ даної категорії необхідно також встановити мотиви поведінки особи, що допустила порушення ПДР, мету його дій, емоційний стан в момент порушення. При цьому не виключені випадки порушення Правил в силу крайньої необхідності або виправданого ризику.

Стан водія відіграє значну роль й при вирішенні питання про його реакцію, яка враховується під час розрахунків, що проводяться судовою автотехнічною експертизою.

Якщо для вирішення питань, які виникли у справі про

злочин проти безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, потрібні спеціальні знання слідчий або суд мають призначити експертизу. У відповідній ухвалі (постанові) слід навести необхідні експерту вихідні дані, що ґрунтуються на матеріалах справи. За наявності різних даних щодо обставин події слідчий або суд доручають експерту дати висновок стосовно кожного з варіантів окремо. Суд на підставі аналізу всіх зібраних у справі доказів повинен зазначити у вирокі, які вихідні дані він визнав такими, що відповідають дійсності, і з їх урахуванням оцінити висновок експерта. При цьому слід виходити зі ст. 101 КПК України, яка передбачає, що висновок експерта не є обов'язковим для особи або органу, що здійснює провадження, але незгода з висновком експерта повинна бути вмотивована у відповідних постанові, ухвалі, вирокі.

Відповідно до постанови ПВСУ № 14 від 23 грудня 2005 року «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» при призначенні покарання за відповідною частиною ст. 286 КК суди мають враховувати не тільки наслідки, що настали, а й характер та мотиви допущених особою порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, її ставлення до цих порушень та поведінку після вчинення злочину, вину інших причетних до нього осіб (пішоходів, водіїв транспортних засобів, працівників, відповідальних за технічний стан і правильну експлуатацію останніх, тощо), а також обставини, які пом'якшують і обтяжують покарання, та особу винного. У кожному випадку призначення покарання за ч. 1 і 2 ст. 286 КК необхідно обговорювати питання про доцільність застосування до винного додаткового покарання — позбавлення права керувати транспортними засобами або обіймати посади, пов'язані з відповідальністю за технічний стан чи експлуатацію транспортних засобів, відповідно.

Додаткове покарання, передбачене як обов'язкове ч. 3 ст. 286 КК, суд може відповідно до ст. 69 КК не призначати лише за наявності декількох обставин, які пом'якшують покарання та істотно знижують ступінь тяжкості вчиненого злочину, і з урахуванням особи винного. Позбавлення права керувати транспортними засобами можна застосовувати як додаткове покарання незалежно від того, що особу вже було позбавлено такого права в адміністративному порядку. Однак призначення цього покарання особі, яка взагалі не мала права керувати транспортними засобами, є неможливим. У разі вчинення злочину в стані алкогольного сп'яніння або у стані, викликаному вживанням наркотичних чи інших одурманюючих засобів, суд повинен обговорити питання про визнання цієї обставини відповідно до п. 13 ч. 1 ст. 67 КК такою, яка обтяжує покарання винного.

Що ж до правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП, то об'єктом цього правопорушення є суспільні відносини у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Оскільки зазначене правопорушення спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, об'єктом правопорушень, передбачених зазначеною статтею, будуть також суспільні відносини у сфері власності.

Об'єктивна сторона правопорушення полягає у порушенні правил дорожнього руху й характеризується настанням наслідків у вигляді майнової шкоди.

Суб'єктивна сторона правопорушення характеризується наявністю вини у формі умислу або необережності.

Суб'єктом адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП, може бути будь-яка особа, що бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин. При цьому пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць,

залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна має бути наслідком порушення Правил дорожнього руху.

Правові підстави участі адвоката у процесі провадження у справах про адміністративні правопорушення приведені у Кодексі України про адміністративні правопорушення.

Статтею 268 КУпАП передбачене право особи при розгляді справи користуватися юридичною допомогою адвоката. У статті 271 зазначеного Кодексу говорить про те, що у розгляді справи про адміністративне правопорушення можуть брати участь адвокат, інший фахівець у галузі права, який за законом має право на надання правової допомоги особисто чи за дорученням юридичної особи.

Повноваження адвоката на участь у розгляді справи посвідчуються ордером, що його видає адвокатське об'єднання, та витягом з угоди або відповідною довіреністю на ведення справи.

Зазначені у статті особи мають право ознайомитися з матеріалами справи; заявляти клопотання; за дорученням особи, яка їх запросила, від її імені подавати скарги на рішення органу (посадової особи), який розглядає справу, а також мають інші права, передбачені законами України.

Що ж саме необхідно з'ясувати у справі про адміністративне правопорушення?

- наявність події адміністративного правопорушення;
- особу, що вчинила протиправне діяння (бездіяльність), за яке КУпАП передбачена адміністративна відповідальність;
- винність особи у вчиненні адміністративного правопорушення;
- обставини, що пом'якшують або обтяжують адміністративну відповідальність;
- характер та розмір збитків, що спричинені адміністративним правопорушенням;
- обставини, що виключають провадження у справі про адміністративне правопорушення;

- інші обставини, що мають значення для правильного вирішення справи, а також причини та умови вчинення адміністративного правопорушення.

Після встановлення того, що подія мала місце і є особа, яка притягається до адміністративної відповідальності, необхідно встановити доведеність вини, тобто зібрати докази. Докази мають велике значення для правильного вирішення справи. Адже саме на основі доказів ґрунтується повне, всебічне і об'єктивне з'ясування обставин кожної справи.

Доказами в справі про адміністративне правопорушення, є будь-які фактичні дані, на основі яких у визначеному законом порядку орган (посадова особа) встановлює наявність чи відсутність адміністративного правопорушення, винність даної особи в його вчиненні та інші обставини, що мають значення для правильного вирішення справи. Ці дані встановлюються протоколом про адміністративне правопорушення, поясненнями особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, потерпілих, свідків, висновком експерта, речовими доказами, показаннями технічних приладів та технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису чи засобів фото- і кінозйомки, відеозапису, які використовуються при нагляді за виконанням правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, протоколом про вилучення речей і документів, а також іншими документами.

Для використання доказу при розгляді справи необхідно, щоб він був відносним і допустимим. Відносний доказ — це доказ, зміст якого відтворює (приблизно чи вірогідно) фактичну обставину, що має значення для правильного вирішення справи. До того ж фактичні дані — це дані, які маючи зв'язок із фактами предмета доведення, здатні підтвердити існування чи відсутність доказуваних фактів. А допустимим вважається той доказ, який був отриманий у встановленому законом порядку і передбаченими способами, а також, коли законодавець допускає його використання. Наприклад, про-

токол про адміністративне правопорушення повинен бути складений у відповідній формі уповноваженою на те особою.

Законом встановлюється певний порядок розгляду справ, їх оскарження та опротестування. Надавати докази мають право особи, що беруть участь у провадженні, та інші особи. Також орган або посадова особа, що розглядає справу, мають право на витребування доказів від підприємств, установ, організацій, посадових осіб і громадян.

Для провадження у справах про адміністративні правопорушення характерним є специфічний вид доказу — безпосередні спостереження осіб, уповноважених на складання протоколу про адміністративне правопорушення і на проведення адміністративного розслідування, які фіксуються у протоколі про адміністративне правопорушення.

Встановлені правила допустимості і відносності доказів є гарантом їх достовірності та істинності.

Найважливішим джерелом доказів є протокол про вчинення адміністративного правопорушення, який складається уповноваженими на те посадовими особами у двох екземплярах, один з яких під розписку вручається особі, яка притягається до адміністративної відповідальності.

У протоколі про адміністративне правопорушення зазначаються: дата і місце його складення, посада, прізвище, ім'я, по батькові особи, яка склала протокол; відомості про особу, яка притягається до адміністративної відповідальності (у разі її виявлення); місце, час вчинення і суть адміністративного правопорушення; нормативний акт, який передбачає відповідальність за дане правопорушення; прізвища, адреси свідків і потерпілих, якщо вони є; пояснення особи, яка притягається до адміністративної відповідальності; інші відомості, необхідні для вирішення справи. Якщо правопорушенням заподіяно матеріальну шкоду, про це також зазначається в протоколі. Протокол підписується особою, яка його склала, і особою, яка притягається до адміністративної відповідаль-

ності; при наявності свідків і потерпілих протокол може бути підписано також і цими особами. У разі відмови особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, від підписання протоколу, в ньому робиться запис про це. Особа, яка притягається до адміністративної відповідальності, має право подати пояснення і зауваження щодо змісту протоколу, які додаються до протоколу, а також викласти мотиви свого відмовлення від його підписання. При складенні протоколу особі, яка притягається до адміністративної відповідальності, роз'яснюються його права і обов'язки, передбачені статтею 268 цього Кодексу, про що робиться відмітка у протоколі. Справа про адміністративне порушення, передбачене ст. 124 КУпАП, може розглядатися як за місцем його вчинення, так і за місцем обліку транспортних засобів або за місцем проживання порушників. Розгляд справи відбувається у п'ятнадцятиденний строк з дня одержання органом (посадовою особою), правомочним розглядати справу, протоколу про адміністративне правопорушення та інших матеріалів справи. Повістка особі, яка притягається до адміністративної відповідальності, вручається не пізніше як за три доби до дня розгляду справи в суді, в якій зазначаються дата і місце розгляду справи. В той же строк повідомляються про день розгляду справи й інші особи, які беруть участь у провадженні по справі.

Орган (посадова особа) при підготовці до розгляду справи про адміністративне правопорушення вирішує такі питання:

- чи належить до його компетенції розгляд даної справи;
- чи правильно складено протокол та інші матеріали справи про адміністративне правопорушення;
- чи сповіщено осіб, які беруть участь у розгляді справи, про час і місце її розгляду;
- чи витребувано необхідні додаткові матеріали;
- чи підлягають задоволенню клопотання особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, потерпілого, їх законних представників і адвоката.

Розгляд справи розпочинається з оголошення складу колегіального органу або представлення посадової особи, яка розглядає дану справу. Головуючий на засіданні колегіального органу або посадова особа, що розглядає справу, оголошує, яка справа підлягає розгляду, хто притягається до адміністративної відповідальності, роз'яснює особам, які беруть участь у розгляді справи, їх права і обов'язки. Після цього оголошується протокол про адміністративне правопорушення, за необхідності й інші матеріали справи. На засіданні заслуховуються особи, які беруть участь у розгляді справи, досліджуються докази і вирішуються клопотання. Адвокат у фіналі судового засідання не виступає, тобто судові дебати відсутні.

Розглянувши справу про адміністративне правопорушення, орган (посадова особа) виносить постанову по справі. Постанова повинна містити: найменування органу (посадової особи), який виніс постанову; дату розгляду справи; відомості про особу, щодо якої розглядається справа; опис обставин, установлених при розгляді справи; зазначення нормативного акта, який передбачає відповідальність за дане адміністративне правопорушення; прийняте по справі рішення. Постанова по справі також повинна містити вирішення питання про вилучені речі і документи, а також вказівку про порядок і строк її оскарження. Постанова по справі про адміністративне правопорушення підписується посадовою особою, яка розглянула справу, а постанова колегіального органу — головою на засіданні і секретарем цього органу.

По справі про адміністративне правопорушення орган (посадова особа) виносить одну з таких постанов:

- про накладення адміністративного стягнення;
- про закриття справи.

Постанова оголошується негайно після закінчення розгляду справи. Копія постанови протягом трьох днів вручається або висилається особі, щодо якої її винесено. Копія постано-

ви в той же строк вручається або висилається потерпілому на його прохання. Копія постанови вручається під розписку. У разі якщо копія постанови висилається, про це робиться відповідна відмітка у справі.

Постанову по справі про адміністративне правопорушення може бути оскаржено особою, щодо якої її винесено, а також потерпілим в порядку, визначеному КУпАП, до суду або вищестоящий орган. Скаргу на постанову по справі про адміністративне правопорушення може бути подано протягом десяти днів з дня винесення постанови. В разі пропуску зазначеного строку з поважних причин цей строк за заявою особи, щодо якої винесено постанову, може бути поновлено органом (посадовою особою), правомочним розглядати скаргу. Постанова адміністративного органу (посадової особи) у справі про адміністративне правопорушення набирає законної сили після закінчення строку оскарження цієї постанови.

Орган (посадова особа) при розгляді скарги або протесту на постанову по справі про адміністративне правопорушення перевіряє законність і обґрунтованість винесеної постанови і приймає одне з таких рішень:

- 1) залишає постанову без зміни, а скаргу або протест без задоволення;
- 2) скасовує постанову і надсилає справу на новий розгляд;
- 3) скасовує постанову і закриває справу;
- 4) змінює захід стягнення в межах, передбачених нормативним актом про відповідальність за адміністративне правопорушення, з тим, однак, щоб стягнення не було посилено.

Якщо буде встановлено, що постанову винесено органом (посадовою особою), неправомочним вирішувати цю справу, то така постанова скасовується і справа надсилається на розгляд компетентного органу (посадової особи).

Постанова судді у справах про адміністративне правопорушення набирає законної сили після закінчення строку подання апеляційної скарги чи протесту прокурора, за винятком

постанов про застосування стягнення.

Постанова судді у справі про адміністративне правопорушення може бути оскаржена особою, яку притягнуто до адміністративної відповідальності, її законним представником, захисником, потерпілим, його представником протягом десяти днів з дня винесення постанови. Апеляційна скарга, подана після закінчення цього строку, повертається апеляційним судом особі, яка її подала, якщо вона не заявляє клопотання про поновлення цього строку, а також якщо у поновленні строку відмовлено.

Апеляційна скарга подається до відповідного апеляційного суду через місцевий суд, який виніс постанову. Місцевий суд протягом трьох днів надсилає апеляційну скаргу, протест прокурора разом із справою у відповідний апеляційний суд.

Апеляційний перегляд здійснюється суддею апеляційного суду протягом двадцяти днів з дня надходження справи до суду. Апеляційний суд повідомляє про дату, час і місце судового засідання особу, яка подала скаргу, інших осіб, які беруть участь у провадженні у справі про адміністративне правопорушення, не пізніше ніж за три дні до початку судового засідання. Неявка в судові засідання особи, яка подала скаргу, прокурора, який вніс протест, інших осіб, які беруть участь у провадженні у справі про адміністративне правопорушення, не перешкоджає розгляду справи, крім випадків, коли є поважні причини неявки або в суду відсутня інформація про належне повідомлення цих осіб.

Апеляційний суд переглядає справу в межах апеляційної скарги. Суд апеляційної інстанції не обмежений доводами апеляційної скарги, якщо під час розгляду справи буде встановлено неправильне застосування норм матеріального права або порушення норм процесуального права. Апеляційний суд може дослідити нові докази, які не досліджувалися раніше, якщо визнає обґрунтованим ненадання їх до місцевого суду або необґрунтованим відхилення їх місцевим судом.

За наслідками розгляду апеляційної скарги суд апеляційної інстанції має право:

- залишити апеляційну скаргу без задоволення, а постанову без змін;
- скасувати постанову та закрити провадження у справі;
- скасувати постанову та прийняти нову постанову;
- змінити постанову.

У разі зміни постанови в частині накладення стягнення, в межах, передбачених санкцією статті цього Кодексу, воно не може бути посилено. Постанова апеляційного суду набирає законної сили негайно після її винесення, є остаточною й оскарженню не підлягає. Після закінчення апеляційного провадження справа не пізніше ніж у п'ятиденний строк направляється до місцевого суду, який її розглядав. Копія рішення по скарзі на постанову у справі про адміністративне правопорушення протягом трьох днів надсилається особі, щодо якої її винесено. В той же строк копія постанови надсилається потерпілому на його прохання.

5. СУДОВА ПРАКТИКА З РОЗГЛЯДУ АДМІНІСТРАТИВНИХ СПРАВ ПРО ДЕЯКІ ПРАВОПОРУШЕННЯ НА ТРАНСПОРТІ

17 листопада 2008 р. набрав чинність Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» від 24 вересня 2008 р. № 586-VI.

Відповідно до зазначеного вище Закону внесено зміни до статей 221 та 222 Кодексу України про адміністративні правопорушення і розмежовано компетенцію місцевих судів та органів внутрішніх справ щодо розгляду справ про адміністративні правопорушення на транспорті. До компетенції місцевих судів належить розгляд справ про адміністративні правопорушення на транспорті, передбачені частинами 3, 6 ст. 121, частинами 3, 4 ст. 122, статтями 122², 122⁴, 122⁵, ч. 3 ст. 123, ст. 124, ч. 4 ст. 127, ч. 2 ст. 127¹, ст. 130 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі — КУпАП).

Законом також внесено зміни до ст. 294 КУпАП, де передбачено новий порядок апеляційного оскарження (опротестування) постанов суддів у справах про адміністративні правопорушення.

На основі зазначеного, з метою вивчення практики застосування районними судами м. Києва Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» від 24 вересня 2008 року № 586-VI,

апеляційним судом м. Києва, за дорученням Верховного Суду України узагальнено практику розгляду судами справ про адміністративні правопорушення на транспорті, а також скарг на постанови по зазначеним категоріям справ.

Аналіз даних, що наведені в таблицях 1 і 2, показав, що в апеляційному порядку в період з 17 листопада 2008 р. по 31 грудня 2008 р. було подано 269 скарг та 44 подання, а в період з 1 січня 2009 р. по 31 березня 2009 р. — 391 скарга та 36 подань на постанови районних судів м. Києва у справах про адміністративні правопорушення на транспорті. Всього в означені періоди апеляційним судом м. Києва розглянуто відповідно 167 і 440 справ.

Статистичні дані свідчать про тенденцію до збільшення кількості справ про адміністративні правопорушення на транспорті та відповідно осіб, що притягуються до адміністративної відповідальності.

Таблиця 1

Перегляд постанов про адміністративні правопорушення з 17 листопада 2008 р. по 31 грудня 2008 р.

Назва статті*	Номер статті	Надійшло у звітному періоді		Повернуто з різних підстав	Усього розглянуто	Постанови у справах про адміністративні правопорушення					
		скарг	подань			без змін	скасавано			змінено	Зашилок скарг, подань на кінець звітного періоду
							за відсутності особи або якщо щодо неї немає підтвердження про своєчасне її сповіщення про час і місце розгляду справи	із закриттям справи, в тому числі через відсутність події і складу правопорушення	з інших підстав		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	121	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0
2	121 ¹	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	122	41	6	0	43	8	0	1	2	13	13

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
4	122 ² 122 ⁴	8	0	1	7	0	0	0	0	3	3
5	122 ⁵	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	123	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	124	177	31	4	167	38	0	9	12	17	105
8	126	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	127	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	127 ¹	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	130	41	7	1	34	6	0	2	2	6	24
12	133	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Всього		269	44	6	263	52	0	12	16	39	145

1 – порушення водіями правил експлуатації транспортних засобів, правил користування ременями безпеки або мотошоломами; 2 – експлуатація водіями транспортних засобів, номери агрегатів яких не відповідають записам у реєстраційних документах; 3 – перевищення водіями транспортних засобів встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонений сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху; 4 – невиконання водіями вимог про зупинку, залишення місця дорожньо-транспортної пригоди; 5 – порушення порядку встановлення і використання спеціальних звукових або світлових пристроїв; 6 – порушення водіями транспортних засобів правил проїзду залізничних переїздів; 7 – порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів; 8 – керування транспортними засобами особами, які не мають відповідних документів або не пред’явили їх; 9 – порушення правил дорожнього руху пішоходами, велосипедистами, особами, які керують гужовим транспортом і погоничами тварин; 10 – порушення порядку перевірки технічного стану транспортного засобу; 11 – керування транспортними засобами особами, які перебувають у стані алкогольного або ін. сп’яніння; 12 – порушення правил перевезення небезпечних речовин і предметів на транспорті.

Таблиця 2

Перегляд постанов про адміністративні правопорушення з 1 січня 2009 р. по 31 березня 2009 р.

Назва статті*	Номер статті	Надійшло у звітному періоді		Повернуто з різних підстав	Усього розглянуто	Постанови у справах про адміністративні правопорушення						
		скарг	подань			без змін	скасовано			з інших підстав	змінено	Зашишок скарг, подань на кінець звітного періоду
							за відсутності особи або якщо щодо неї немає підтвердження про своєчасне її сповіщення про час і місце розгляду справи	із закриттям справи, в тому числі через відсутність події і складу правопорушення	з інших підстав			
1	121	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2	121 ¹	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	
3	122	41	7	0	46	10	0	2	4	16	15	
4	122 ² 122 ⁴	13	0	1	11	2	0	0	0	6	5	
5	122 ⁵	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
6	123	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
7	124	290	21	2	319	121	0	12	34	50	95	
8	126	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	
9	127	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
10	127 ¹	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
11	130	46	8	0	62	25	0	1	2	14	16	
12	133	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Всього		319	36	2	440	158	0	15	41	86	131	

1 — порушення водіями правил експлуатації транспортних засобів, правил користування ременями безпеки або мотошоломами; 2 — експлуатація водіями транспортних засобів, номери агрегатів яких не відповідають записам у реєстраційних документах; 3 — перевищення водіями транспортних засобів встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонений сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху; 4 — невиконання водіями

вимог про зупинку, залишення місця дорожньо-транспортної пригоди; 5 — порушення порядку встановлення і використання спеціальних звукових або світлових пристроїв; 6 — порушення водіями транспортних засобів правил проїзду залізничних переїздів; 7 — порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів; 8 — керування транспортними засобами особами, які не мають відповідних документів або не пред'явили їх; 9 — порушення правил дорожнього руху пішоходами, велосипедистами, особами, які керують гужовим транспортом і погоничами тварин; 10 — порушення порядку перевірки технічного стану транспортного засобу; 11 — керування транспортними засобами особами, які перебувають у стані алкогольного або ін. сп'яніння; 12 — порушення правил перевезення небезпечних речовин і предметів на транспорті.

З розглянутих справ було повернуто у період з 17 листопада 2008 р. по 31 грудня 2008 р. — 6 справ, а у період з 1 січня 2009 р. по 31 березня 2009 р. — 2 справи, залишено без задоволення скарг і відповідно без змін постанов районних судів м. Києва у досліджувані періоди — 52 та 158 відповідно, скасовано — 28 та 56 постанов, змінено — 39 та 86 постанов.

В апеляційному порядку в період з 17 листопада 2008 р. по 31 грудня 2008 р. всього скасовано — 28 постанов районних судів м. Києва, з них за відсутності особи, або якщо щодо неї немає підтвердження про своєчасне її сповіщення про час і місце розгляду справи — 0, із закриттям справи, в тому числі через відсутність події і складу правопорушення — 12, з інших підстав — 16.

За період з 1 січня 2009 р. по 31 березня 2009 р. скасовано всього — 56 постанов районних судів м. Києва, з них за відсутності особи, або якщо щодо неї немає підтвердження про своєчасне її сповіщення про час і місце розгляду справи — 0, із закриттям справи, в тому числі через відсутність події і складу правопорушення — 15, з інших підстав — 41.

При проведенні узагальнення було досліджено та проаналізовано постанови апеляційного суду м. Києва щодо розгляду справ про адміністративні правопорушення на транспорті за такі періоди: з 17 листопада 2008 р. по 31 грудня 2008 р. та з 1 січня 2009 р. по 31 березня 2009 р., а також статистичні дані щодо розгляду районними судами м. Києва справ зазначеної категорії.

У наведеній нижче табл. 3 відображено кількісний стан розгляду означених категорій адміністративних справ районними судами м. Києва.

ПРИЧИНИ СКАСУВАННЯ ПОСТАНОВ

Як випливає із статистичних даних апеляційного суду м. Києва, скасовано постанов місцевих судів за період з 17 листопада 2008 р. по 31 грудня 2008 р. — 28, за I квартал 2009 р. — 56.

Суддями місцевих судів при розгляді адміністративних справ усупереч вимогам статей 245, 251, 252, 256, 280 КУпАП не завжди вживаються заходи щодо повного, всебічного та об'єктивного дослідження всіх обставин справи в їх сукупності, що призводить до винесення незаконних та необґрунтованих рішень по справі.

Таблиця 3

Показники розгляду справ про адміністративні правопорушення на транспорті районними судами м. Києва

Назва суду	Період з 17.11.2008 р. по 31.12.2008 р.	Період з 01.01.2009 р. по 31.03.2009 р.
1	2	3
Дніпровський	595	2025
Голосіївський	498	1614
Десянський	734	1602

1	2	3
Святошинський	876	1547
Подільський	767	1360
Печерський	549	1633
Дарницький	660	1879
Шевченківський	1246	1708
Солом'янський	723	1945
Оболонський	747	2040

Так, постановою апеляційного суду м. Києва від 9 січня 2009 р. скасована постанова Дарницького районного суду м. Києва від 21 листопада 2008 року, якою провадження у справі про притягнення А. Г. Сьомочкіна до адміністративної відповідальності за ст. 124 КУпАП закрито у зв'язку із відсутністю в його діях складу правопорушення. Згідно з протоколом про адмінправопорушення А. Г. Сьомочкін 17 жовтня 2008 р. о 15 год., керуючи автомобілем RANGE ROVER, державний номерний знак АА 3939 ТС по просп. Григоренка, 26 в м. Києві, при виїзді на дорогу з прилеглої території не надав дорогу автомобілю FIAT, державний номерний знак АА 7295 СА під керуванням водія В. В. Ільчова, який рухався по проїжджій частині, що призвело до пошкодження транспортних засобів, чим А. Г. Сьомочкін порушив п. 10.2 Правил дорожнього руху України. Не погоджуючись із постановою місцевого суду, В. В. Ільчов подав апеляційну скаргу, в якій просив скасувати постанову суду та притягнути А. Г. Сьомочкіна до відповідальності за ст. 124 КУпАП, посилаючись на те, що у справі достатньо доказів на підтвердження вини останнього у вчиненні ДТП. Проаналізувавши зібрані у справі всі докази в їх сукупності, зокрема, пояснення обох учасників ДТП, надані ними в день пригоди, схему ДТП, пошкодження, яких зазнали транспортні засоби, механізм їх спричинення, протокол про адміністративне правопорушення, протокол огляду місця ДТП, суддя апеляційного суду дійшов до висновку про

доведеність вини А. Г. Сьомочкіна у порушенні п. 10.2 ПДР України та вчиненні ним 17 жовтня 2008 р. адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП. Водночас згідно з вимогами ст. 38, п. 7 ст. 247 КУпАП у разі закінчення строків для накладення адміністративного стягнення, розпочате провадження у справі про адміністративне правопорушення підлягає закриттю. Врахувавши наведене, апеляційний суд скасував постанову Дарницького районного суду м. Києва від 21 листопада 2008 р. про закриття провадження у справі щодо А. Г. Сьомочкіна за відсутністю в його діях складу правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП, та закриття провадження у справі щодо А. Г. Сьомочкіна у зв'язку із закінченням строків накладення адміністративного стягнення.

Постановою апеляційного суду м. Києва від 27 січня 2009 р. скасовано постанову Дніпровського районного суду м. Києва від 21 грудня 2007 р., якою Лепського Віталія Володимировича визнано винним у вчиненні адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП і на нього накладено стягнення у вигляді позбавлення права керування всіма видами транспортних засобів строком на 6 місяців. За постановою суду та згідно з протоколом про адміністративне правопорушення В. В. Лепський 13 листопада 2007 р. о 16.30 год., керуючи автомобілем «Лексус», державний номерний знак АА 7776 СК, по вул. Копиленка в м. Києві не дотримався безпечного бокового інтервалу, внаслідок чого здійснив зіткнення з автомобілем «Пежо-206», державний номерний знак АА 1666 РА, під керуванням Н. І. Джигринюк, чим порушив п. 13.3 ПДР України. Щодо Н. І. Джигринюк протокол про адміністративне правопорушення не складався.

Не погоджуючись із постановою суду, В. В. Лепський подав апеляційну скаргу, в якій просив скасувати постанову суду, а справу закрити за відсутністю в його діях складу адміністративного правопорушення, послався на те, що по вул. Копиленка передбачений односторонній рух, і автомобіль

«Пежо-206», у супереч вимогам забороняючого знаку, продовжив рух назустріч та здійснив зіткнення.

Як слідує із постанови апеляційного суду, місцевим судом у супереч вимогам статей 251, 252, 268, 280 КУпАП не вжиті заходи щодо повного, всебічного та об'єктивного дослідження всіх обставин справи в їх сукупності. Так, розглянувши справу за відсутності особи, яка притягується до адміністративної відповідальності, при викладенні в постанові обставин правопорушення суд лише продублював протокол про адміністративне правопорушення і не звернув уваги на те, що В. В. Лепський при складанні протоколу не визнавав себе винним, у своїх поясненнях вказував свідків ДТП, які не були опитані працівниками ДАІ, місцевим судом ці доводи також не були перевірені. Дослідивши всі докази по справі у їх сукупності, зокрема, пояснення обох учасників ДТП, надані ними в день пригоди і в апеляційному суді, пояснення свідків в апеляційному суді, схему ДТП, пошкодження, яких зазнали транспортні засоби, механізм їх спричинення, протокол про адміністративне правопорушення, протокол огляду місця ДТП, суддя Апеляційного суду дійшов висновку про відсутність вини В.В. Лепського у порушенні п. 13.3 ПДР України та вчиненні ним правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП. Виходячи з наведеного, постановою Дніпровського районного суду м. Києва від 21 грудня 2007 р. скасована, провадження у справі про притягнення В.В. Лепського до адміністративної відповідальності за ст. 124 КУпАП закрито у зв'язку з відсутністю в його діях складу адміністративного правопорушення.

Апеляційним судом м. Києва були скасовані постанови місцевих суддів у частині накладення стягнення і з погіршенням становища правопорушника.

Так, постановою апеляційного суду м. Києва від 8 січня 2009 р. скасована в частині накладення стягнення постановою

Деснянського районного суду м. Києва від 5 грудня 2008 р. щодо Фомічова Максима Олександровича та накладено на нього стягнення за ст. 124 КУпАП у вигляді позбавлення права керування транспортними засобами строком на один рік.

За обставинами справи М. О. Фомічов, притягнутий до адміністративної відповідальності за те, що 14 листопада 2008 р. о 8 год. 20 хв., керуючи автомобілем «Хонда», на перехресті вулиць Жукова і Курчатова в м. Києві, наближаючись до нерегульованого пішохідного переходу, на якому перебував пішохід А. А. Калініченко, порушив вимоги п. 18.1 ПДР України, не зменшив швидкість і не зупинився, в результаті чого вчинив наїзд на пішохода, що призвело до травмування останнього та пошкодження транспортного засобу. Місцевим судом М. О. Фомічов був підданий адміністративному стягненню у вигляді штрафу в розмірі 340 грн.

У постанові апеляційного суду зазначено, що місцевий суд, накладаючи стягнення на правопорушника, відповідно до ч. 2 ст. 33 КУпАП належним чином не врахував характер вчиненого М. О. Фомічовим правопорушення, ступінь його вини, наслідків, що настали, та особу правопорушника, який не розкався у вчиненому, і дійшов висновку, що постанова в частині накладення стягнення підлягає скасуванню, внаслідок його м'якості.

Причини зміни постанов в апеляційному порядку

Відповідно до статистичних даних Апеляційного суду м. Києва в апеляційній інстанції змінено постанов районних судів з пом'якшенням призначеного адміністративного стягнення за ст. 130 КУпАП — 14, що становить 22 % від кількості розглянутих за цією категорією.

Так, постановою апеляційного суду м. Києва від 20 січня 2009 р. змінено постанову Деснянського районного суду м. Києва від 6 лютого 2008 р. щодо Дяченка Дмитра Михайловича, який зазначеною постановою районного суду був притягнутий

до адміністративної відповідальності за ч. 1 ст. 130 КУпАП з накладенням стягнення у вигляді позбавлення права керування всіма видами транспортних засобів строком на один рік та замінено на штраф в розмірі двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (340 грн.). При цьому в постанові апеляційного суду зазначено, що Деснянським районним судом м. Києва не були з'ясовані обставини, що пом'якшують відповідальність за адміністративне правопорушення, тобто не були дотримані вимоги ст. 34 КУпАП. Так, згідно з даними про особу правопорушника, він за місцем роботи характеризується виключно позитивно, в період з 2005 року та до часу розгляду справи в суді, продовжуючи працювати водієм ТОВ «НВП Енергобудсервіс», не вчинив жодного адміністративного правопорушення, професійна діяльність Д. М. Дяченка пов'язана з постійним використанням автотранспорту, крім того, згідно з даними Посвідчення від 10 березня 1995 р. Д. М. Дяченко є постраждалим внаслідок Чорнобильської катастрофи, ця обставина не була з'ясована під час розгляду справи Деснянським районним судом м. Києва, тому вона не була визнана такою, що пом'якшує його відповідальність, а з цієї причини, як і суттєве зменшення обсягу об'єктивної сторони адміністративного правопорушення, не вплинула на постановлене суддею рішення щодо накладеного стягнення. Взявши до уваги зазначене та визнавши наведені обставини такими, що пом'якшують відповідальність Д. М. Дяченка за вчинене адміністративне правопорушення, зниження ступеня вини правопорушника та даних про його особу, апеляційний суд дійшов висновку про можливість пом'якшення стягнення, замінивши його на штраф.

Постановою судді апеляційного суду м. Києва від 19 січня 2009 р. змінено постанову Оболонського районного суду м. Києва від 8 грудня 2008 р., якою В. Ф. Негря притягнутий до адміністративної відповідальності за ч. 1 ст. 130 КУпАП, з накладенням адміністративного стягнення у вигляді позбав-

лення права керування всіма видами транспортних засобів строком на один рік та замінено вид стягнення на штраф у розмірі 20 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян в сумі 340 грн. Апеляційний суд дійшов висновку, що адміністративне стягнення є надто суворим і не відповідає вчиненому та особі правопорушника, оскільки слід враховувати, що стягнення є мірою відповідальності й застосовується з метою виховання особи, яка вчинила адміністративне правопорушення. Так, суд першої інстанції, накладаючи на В. Ф. Негрю стягнення у вигляді позбавлення права керування транспортними засобами, не врахував дані про особу правопорушника, зокрема, те, що В. Ф. Негря раніше до адміністративної відповідальності не притягувався, на момент вчинення правопорушення був зайнятий суспільно-корисною працею, має на утриманні двох малолітніх дітей, а також обставину, що пом'якшує відповідальність, а саме — щире каяття у вчиненому. Суд також не врахував, що відповідно до вимог ст. 30 КУпАП позбавлення права керування транспортними засобами застосовується за грубе систематичне порушення порядку користування цим правом, чого по справі встановлено не було.

Постановою апеляційного суду м. Києва від 13 січня 2009 р. змінено постанову Деснянського районного суду м. Києва від 30 вересня 2008 р., якою Буйлук Валентин Іванович притягнений до адміністративної відповідальності за ч. 4 ст. 122 КУпАП та підданий адмінстягненню у вигляді позбавлення права керування всіма видами транспортних засобів строком на шість місяців, та замінено вид стягнення на штраф у розмірі чотирьох неоподатковуваних мінімумів доходів громадян — 68 грн. Так, у постанові апеляційного суду зазначено, що, призначаючи В. І. Буйлуку адміністративне стягнення, місцевий суд у постанові свої висновки в цій частині взагалі не мотивував і не обґрунтував, а фактично, і не міг цього зробити, оскільки в справі відсутні будь-які відомості, що характеризують особу правопорушника, крім відзначених

у протоколі про адміністративне правопорушення неповних анкетних даних. Як видно з додатково наданих апелянтом документів, він має постійне місце проживання і роботи, яка пов'язана з необхідністю оперативно реагувати на зміну обстановки, виїздити у відрядження, у зв'язку з чим позбавлення його права на управління транспортними засобами негативно відобразиться на його та його родини матеріальному становищі, істотно погіршить фінансове становище ЗАТ «Київавтоматика», одним із керівників якого він є. Місцевий суд також залишив без уваги, що правопорушення жодних негативних наслідків не потягло. Врахувавши наведене, Апеляційний суд дійшов висновку, що призначене В. І. Буйлуку стягнення у вигляді позбавлення права керування транспортним засобом строком на шість місяців, тобто більш суворого виду з числа передбачених санкцією ч. 4 ст. 122 КУпАП, є несправедливим внаслідок надмірної суворості й пом'якшив вид стягнення, замінивши його на штраф.

Постановою апеляційного суду м. Києва від 8 січня 2009 р. змінено постанову Оболонського районного суду м. Києва від 10 грудня 2008 р. в частині накладення адміністративного стягнення, якою Чатояна Хаванеса Бадиновича притягнуто до адміністративної відповідальності за ст. 124 КУпАП та піддано стягненню у вигляді позбавлення права керування транспортними засобами строком на шість місяців, накладено адміністративне стягнення у вигляді штрафу в розмірі 20 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян — 340 грн. У постанові Апеляційного суду зазначено, що при накладенні на Х. Б. Чатояна адмінстягнення суддя місцевого суду не повністю дотримався вимог ст. 33 КУпАП, належним чином не врахував особу порушника, який вперше вчинив адміністративне правопорушення, працює, робота водія у агентстві з перевезення пасажирів є для нього основним видом трудової діяльності, має на утриманні двох малолітніх дітей і хвору матір, та обставину, що пом'якшує відповідаль-

ність, — щире розкаяння винного, обставин, що обтяжують відповідальність, у справі немає. Врахувавши наведене, апеляційний суд змінив постанову місцевого суду в частині накладення стягнення, піддавши правопорушника стягненню у вигляді штрафу в розмірі 20 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян — 340 грн.

Велика кількість адміністративних справ, по яких змінені постанови місцевих судів із пом'якшенням адміністративних стягнень, пояснюється таким.

Так, відповідно до ст. 294 ч. 7 КУпАП апеляційний суд переглядає справу в межах апеляційної скарги. Апеляційний суд може дослідити нові докази, які не досліджувалися раніше, якщо визнає обґрунтованим ненадання їх місцевого суду або необґрунтованим відхилення їх місцевим судом.

Відповідно до ст. 268 КУпАП особа, яка притягується до адміністративної відповідальності, має право: знайомитися з матеріалами справи, давати пояснення, подавати докази, заявляти клопотання; при розгляді справи користуватися юридичною допомогою адвоката, виступати рідною мовою і користуватися послугами перекладача, якщо не володіє мовою, якою ведеться провадження, оскаржити постанову по справі.

Відповідно до ст. 256 КУпАП при складанні протоколу порушникові роз'яснюються його права і обов'язки, передбачені ст. 268 КУпАП, про що робиться відмітка у протоколі.

У протоколах про адміністративні правопорушення, які знаходяться в матеріалах адміністративної справи, дійсно є підписи правопорушників про те, що вони ознайомлені з правами та обов'язками відповідно до ст. 63 Конституції України, ст. 268 КУпАП.

Проте можна зробити висновок, що посадові особи при складанні протоколу про адміністративні правопорушення *права роз'яснюють формально*, що позбавляє правопоруш-

ника надати дані, які характеризують його особу, при розгляді адміністративної справи в місцевому суді, у зв'язку з чим подається велика кількість апеляційних скаргу порядку ст. 294 КУпАП до апеляційного суду, в яких ставиться питання про зміну постанови суду з пом'якшенням стягнення, а апеляційний суд відповідно до ч. 7 ст. 294 КУпАП, дослідивши нові докази, які не досліджувалися раніше, приймає рішення.

Водночас, як свідчить проведений аналіз, є поодинокі випадки пом'якшення адміністративного стягнення без належного мотивування цього пом'якшення.

Так, постановою апеляційного суду м. Києва від 16 січня 2009 р. змінена постанова Оболонського районного суду м. Києва від 7 лютого 2007 р., якою Любченка Андрія Володимировича визнано винним у вчиненні адміністративного правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 130 КУпАП, та накладено стягнення у вигляді позбавлення права керування всіма видами транспортних засобів строком на один рік та замінено вид стягнення на штраф, при цьому в постанові апеляційного суду зазначено, що місцевий суд не врахував при обранні виду стягнення того, що у справі не встановлені обтяжуючі відповідальність обставини і що А. В. Любченко працює та раніше не піддавався адміністративному стягненню.

Проблемні питання, які виникають при розгляді справ зазначеної категорії

Відповідно до ч. 2 ст. 294 КУпАП постанова судді у справі про адміністративне правопорушення може бути оскаржена особою, яку притягнуто до адміністративної відповідальності, її законним представником, захисником, потерпілим, його представником або на неї може бути внесено протест прокурора протягом десяти днів з дня винесення постанови.

При цьому норми КУпАП **не передбачають порядку** повернення апеляційної скарги або протесту прокурора апелянту, якщо вони не відповідають вимогам закону, для усунення недоліків.

Проте є постанови апеляційного суду, якими протести повертаються прокурору (апеляції — апелянту) для доопрацювання. Очевидно, судді в цьому разі діють за аналогією з кримінально-процесуальним законом (постанова апеляційного суду м. Києва від 28 січня 2009 р., якою протест заступника прокурора Печерського району м. Києва на постанову Печерського районного суду м. Києва від 10 жовтня 2008 р. повернутий прокурору для доопрацювання).

Не врегульовано питання і щодо прийняття рішення в тому разі, коли апелянт відмовився від своєї апеляції.

Із проаналізованих постанов вбачається, що апеляційний суд, за аналогією з кримінально-процесуальним законодавством, приймає відмову від апеляції і закриває провадження у справі, посилаючись на статтю 294 КУпАП (постанова апеляційного суду м. Києва від 26 січня 2009 р. за апеляцією Шокарева Едуарда Євгеновича на постанову Голосіївського районного суду м. Києва від 19 травня 2008 р. щодо Ф. Хоменка).

Відповідно до ч. 4 ст. 294 КУпАП апеляційний перегляд здійснюється суддею судової палати апеляційного суду в кримінальних справах, з чого слідує, що у вступній частині постанови повинно бути зазначено таке: суддя судової палати апеляційного суду в кримінальних справах.

Проте, аналізуючи постанови апеляційного суду, слід зазначити, що не всі судді дотримуються зазначених вимог, деякі судді у вступній частині постанови зазначають: суддя апеляційного суду м. Києва, інші — апеляційний суд м. Києва в складі: головуючого-судді.

У цьому разі у вступній частині постанови необхідно зазначати так, як цього вимагає закон, тобто ч. 4 ст. 294 КУпАП.

Відповідно до ч. 6 ст. 294 КУпАП неявка в судові засідання особи, яка подала скаргу, прокурора, який вніс протест, інших осіб, які беруть участь у провадженні у справі про адміністративне правопорушення, не перешкоджає розгляду справи, крім випадків, коли є поважні причини неявки або в суду відсутня інформація про належне повідомлення цих осіб.

У цьому разі виникає запитання, що є належним повідомленням: чи направлення повістки і долучення до матеріалів адміністративної справи копії реєстру про направлення повістки цій особі, чи повідомлення про вручення поштового відправлення, яке повертається до суду і долучається до справи?

Так, у постанові апеляційного суду від 26 січня 2009 р. зазначено, що апелянт у судові засідання не з'явився, про дату та час апеляційного розгляду був повідомлений належним чином, клопотань про відкладення справи не надійшло. Водночас із зазначеного не вбачається, яким належним чином був повідомлений апелянт: чи до справи долучене повідомлення про вручення відправлення, чи є лише копія реєстру про відправлення повідомлення? (постанова апеляційного суду м. Києва від 26 січня 2009 р. щодо Д. Н. Школьніка).

У деяких постановах апеляційного суду у вступній та резолютивній частинах зазначаються прізвища судді, який виніс постанову у суді першої інстанції, у зв'язку з чим ці частини перенасичені прізвищами (постанова апеляційного суду м. Києва від 23 січня 2009 року щодо В. Я. Гнатюка).

Відповідно до ч. 2 ст. 294 КУпАП апеляційна скарга, протест прокурора, подані після закінчення десятиденного строку, повертаються апеляційним судом особі, яка її подала, якщо вона не заявляє клопотання про поновлення цього строку, а також якщо у поновленні строку відмовлено.

Аналіз постанов апеляційного суду м. Києва свідчить,

що судді по-різному викладають резолютивну частину справ із зазначених питань.

Так, резолютивна частина постанови апеляційного суду м. Києва від 12 січня 2009 р. викладена так: скаргу Овода Романа Віталійовича на постанову Оболонського районного суду м. Києва від 29 вересня 2008 р. повернути скаржнику (в мотивувальній частині постанови наведено, що апеляційна скарга подана за межами на апеляційне оскарження та без клопотання про поновлення строку на оскарження).

Резолютивна частина іншої постанови апеляційного суду з того самого питання викладена так: відмовити в прийнятті до апеляційного розгляду скарги М. П. Вакуленка на постанову судді Святошинського районного суду м. Києва від 3 березня 2006 р. щодо Козака Сергія Віталійовича (постанова апеляційного суду м. Києва від 12 січня 2009 р.).

Виходячи із змісту частини 2 ст. 294 КУпАП, мабуть, правильно буде зазначати в резолютивній частині постанови «апеляційну скаргу повернути».

Проведений аналіз адміністративних справ, які знаходяться в провадженні апеляційного суду із апеляційними скаргами, свідчить, що Кодексом України про адміністративні правопорушення не врегульовано процесуальне питання розгляду адміністративних справ як у місцевому суді, так і в апеляційній інстанції.

Відповідно до ст. 279 КУпАП розгляд справи розпочинається з оголошення складу колегіального органу або представлення посадової особи, яка розглядає цю справу.

Так, слідє, що деякі місцеві суди при розгляді адміністративних матеріалів зазначеної категорії ведуть протокол судового засідання. При цьому із протоколу судового засідання вбачається, що оголошується склад суду і право відводу. Проте нормами КУпАП не передбачено роз'яснення права відводу, а також не визначено порядок вирішення відводу. З огляду на це, виникає запитання: чи потрібно роз'яснювати

право відводу. При цьому, виходячи із змісту ст. 6 Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод, відповідно до якої кожен має право на справедливий і публічний розгляд його справи упродовж розумного строку незалежним і неупередженим судом, встановленим законом, право відводу судді необхідно роз'яснювати.

Крім того, відповідно до ч. 1 ст. 281 КУпАП при розгляді колегіальним органом справи про адміністративне правопорушення ведеться протокол. З огляду на це виникає запитання: чи повинен вестися протокол судового засідання як у місцевому суді при розгляді адміністративних справ зазначеної категорії, так і при розгляді апеляційних скарг в апеляційному суді?

Проведений аналіз свідчить, що деякі місцеві суди ведуть протокол судового засідання, при цьому ще й відбирають «присягу свідка» та попереджають свідка про кримінальну відповідальність за статтями 384, 385 КК України, про що беруть письмові розписки, що не передбачено законом (адміністративний матеріал щодо В. Є. Татарка, який притягнутий до адміністративної відповідальності за ст. 124 КУпАП постановою Дніпровського районного суду м. Києва від 3 лютого 2009 р.).

Слід зазначити, що відповідно до ст. 272 КУпАП як свідок у справі може бути викликана кожна особа, про яку є дані, що їй відомі які-небудь обставини, що підлягають встановленню по даній справі.

На виклик органу, у провадженні якого перебуває справа, свідок зобов'язаний з'явитися в зазначений час, дати правдиві пояснення, повідомити все відоме йому по справі та відповісти на поставлені запитання.

При цьому свідок може нести адміністративну відповідальність за ст. 185³ КУпАП за прояв неповаги до суду.

З цього ж протоколу судового засідання слідує, що суд, дослідивши матеріали справи, видалився до нарадчої кім-

нати для винесення постанови, по виходу з якої оголосив постанову.

Проте чинний КУпАП не передбачає процедури видалення до нарадчої кімнати, а тому суди у цьому разі діють за аналогією з кримінально-процесуальним законодавством.

Виходячи з наведеного, необхідно дати відповідь на такі запитання:

1) чи роз'яснюється право відводу як у місцевому суді при розгляді адміністративних матеріалів, так і в апеляційному суді при розгляді апеляційних скарг чи протестів прокурорів?

2) чи ведеться протокол судового засідання як у місцевому суді, так і в апеляційному суді (при цьому слід зазначити, що якщо протокол повинен буде вестися обов'язково, то виникне потреба у роз'ясненні права подавати зауваження на протокол судового засідання, а також розглядати ці зауваження, і чим це буде передбачено)?

3) чи видаляється суд до нарадчої кімнати?

Крім того, висвітлюючи питання порядку розгляду справ про адміністративні правопорушення, виникають й інші питання.

Так, при розгляді апеляційних скарг (чи протестів прокурорів) в апеляційній інстанції є випадки, коли особи (скаржник, чи потерпілий, інший учасник процесу) заявляють клопотання про фіксування процесу технічними засобами, при цьому посилаються на Конституцію України.

Дійсно, відповідно до п. 7 ч. 3 ст. 129 Конституції України основними засадами судочинства є: гласність судового процесу та його повне фіксування технічними засобами.

У такому разі виникає запитання: фіксувати процес технічними засобами чи відмовляти, якщо відмовляти, то з якої підстави?

Виникають питання при розгляді справ зазначеної категорії за апеляційними скаргами в апеляційній інстанції й з приводу витребування нових доказів.

Відповідно до ст. 251 КУпАП доказами у справі про адміністративні правопорушення є будь-які фактичні дані, на основі яких у визначеному законом порядку орган (посадова особа) встановлюють наявність чи відсутність адміністративного правопорушення, винність цієї особи в його вчиненні та інші обставини, що мають значення для правильного вирішення справи.

При розгляді справи в апеляційній інстанції зазначеної категорії заявляються клопотання про призначення експертиз (автотехнічних тощо).

Відповідно до ч. 7 ст. 294 КУпАП апеляційний суд може дослідити нові докази, які не досліджувалися раніше, якщо визнає обґрунтованим ненадання їх до місцевого суду або необґрунтованим відхилення їх місцевим судом.

Відповідно до ст. 252 КУпАП орган (посадова особа) оцінює докази за своїм внутрішнім переконанням, що ґрунтується на всебічному, повному і об'єктивному дослідженні всіх обставин справи в їх сукупності.

Проведений аналіз свідчить, що деякі судді призначають за клопотанням осіб експертизи, інші — відмовлять; з огляду на це зазначене питання підлягає врегулюванню.

Крім того, відповідно до ч. 8 ст. 294 КУпАП суд апеляційної інстанції за наслідками розгляду апеляційної скарги, протесту прокурора має право: 1) залишити апеляційну скаргу чи протест прокурора без задоволення, а постанову без змін; 2) скасувати постанову та закрити провадження у справі; 3) скасувати постанову та прийняти нове рішення; 4) змінити постанову.

Відповідно до ст. 293 КУпАП в редакції 1984 р. орган при розгляді скарги або протесту на постанову по справі про адміністративне правопорушення перевіряє законність і обґрунтованість винесеної постанови і приймає одне з таких рішень: 1) залишає постанову без зміни, а скаргу або протест без задоволення; 2) скасовує постанову і надсилає справу

на новий розгляд; 3) скасовує постанову і закриває справу; 4) змінює захід стягнення в межах, передбачених нормативним актом.

Прийнятим Законом України від 21 вересня 2008 р. ст. 294 КУпАП не передбачає, прийняття за наслідками розгляду апеляційної скарги такого рішення, як скасування постанови і направлення справи на новий судовий розгляд.

Проте трапляються випадки, коли районні суди при розгляді адміністративних матеріалів по суті взагалі не досліджували докази, а лише послалися на протокол про адміністративне правопорушення, в такому разі апеляційному суду для повного, всебічного, об'єктивного розгляду справи необхідно досліджувати всі докази, а відповідно до частини 7 статті 294 КУпАП апеляційний суд може дослідити нові докази, які не досліджувалися раніше, якщо визнає обґрунтованим ненадання їх до місцевого суду або необґрунтованим відхилення їх місцевим судом.

Деякі судді при винесенні рішення посилаються, крім статті 294 КУпАП, ще й на ст. 293 КУпАП, разом з тим це навряд чи є правильним, оскільки розгляд апеляційних скарг, протестів прокурорів на постанови суддів у справах про адміністративні правопорушення регламентується статтею 294 КУпАП (постанова апеляційного суду м. Києва від 4 березня 2009 року по адміністративній справі щодо Клещова В'ячеслава Васильовича).

Відповідно до Кодексу України про адміністративні правопорушення особами, які беруть участь у провадженні в справі про адміністративні правопорушення, є:

ст. 268 — особа, яка притягається до адміністративної відповідальності;

ст. 269 — потерпілий;

ст. 270 — законні представники;

ст. 271 — захисник;

ст. 272 — свідок;

ст. 273 — експерт;

ст. 274 — перекладач.

Інші особи чинним Кодексом не передбачені.

Водночас у деяких постановках у вступній частини зазначаються такі особи, як — **заінтересовані особи**, це є не вірним, оскільки не передбачено КУпАП (постанова апеляційного суду м. Києва від 4 березня 2009 р. по адміністративній справі щодо Клещова В'ячеслава Васильовича).

Не передбачені чинним **КУпАП і представники**.

Так, відповідно до ст. 270 КУпАП передбачаються лише законні представники, а саме: інтереси особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, і потерпілого, які є неповнолітніми або особами, що через свої фізичні або психічні вади не можуть самі здійснювати свої права у справах про адміністративні правопорушення, мають право представляти їх законні представники.

Водночас апеляційні скарги представників, у супереч вимогам закону, приймаються апеляційним судом до розгляду, розглядаються і по ним приймаються рішення.

Так, постановою апеляційного суду м. Києва від 3 березня 2009 р. розглянуто апеляційну скаргу представника Ю. В. Боровикової — В. В. Мальниченка на постанову судді Солом'янського районного суду м. Києва від 29 грудня 2008 року про закриття провадження у справі про адміністративне правопорушення за ст. 124 КУпАП щодо Р. М. Пустильника.

Існують випадки, коли судді апеляційного суду приймають рішення, які не передбачені статтею 294 КУпАП.

Так, постановою апеляційного суду м. Києва від 4 березня 2009 р. постановою Солом'янського районного суду м. Києва від 6 травня 2008 р. щодо Клещова В'ячеслава Васильовича скасована, справа направлена для доопрацювання до відділу оформлення матеріалів ДТП УДАІ м. Києва (постанова апеляційного суду м. Києва від 4 березня 2009 р. по адмі-

ністративній справі щодо Клещова В'ячеслава Васильовича). Постановою Солом'янського районного суду м. Києва від 6 травня 2008 р. провадження по справі було закрито у зв'язку з відсутністю в діях В. В. Клещова складу адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП.

Слід звернути увагу на ч. 2 ст. 38 КУпАП, відповідно до якої, якщо справи про адміністративні правопорушення відповідно до КУпАП підвідомчі суду (судді), стягнення може бути накладене не пізніше як через три місяці з дня вчинення правопорушення, а при триваючому правопорушенні — не пізніше як через три місяці з дня його виявлення.

6. СИСТЕМА ДОКАЗІВ У КРИМІНАЛЬНОМУ ТА АДМІНІСТРАТИВНОМУ ПРОЦЕСІ ТА УЧАСТЬ АДВОКАТА У ФОРМУВАННІ ЇХ СУКУПНОСТІ

З набранням чинності новим КПК адвокати набули можливості вчиняти дії, які можуть як допомогти зібрати докази винності особо у вчиненні кримінального правопорушення, так і спростувати певні докази, здійснювати більш ефективний захист підозрюваного, встановлювати обставини, які можуть виключити вину водія у скоєнні ДТП.

Збирання **доказів** здійснюється сторонами кримінального провадження у порядку, передбаченому цим Кодексом. Сторона захисту, потерпілий здійснює збирання доказів шляхом витребування та отримання від органів державної влади, органів місцевого самоврядування, підприємств, установ, організацій, службових та фізичних осіб речей, копій документів, відомостей, висновків експертів, висновків ревізій, актів перевірок; ініціювання проведення слідчих (розшукових) дій, негласних слідчих (розшукових) дій та інших процесуальних дій, а також шляхом здійснення інших дій, які здатні забезпечити подання суду належних і допустимих доказів. Ініціювання стороною захисту, потерпілим проведення слідчих (розшукових) дій здійснюється шляхом подання слідчому, прокурору відповідних клопотань, які розглядаються в порядку, передбаченому статтею 220 цього Кодексу. Постанова слідчого, прокурора про відмову в задоволенні клопотання про проведення слідчих (розшукових)

дій, негласних слідчих (розшукових) дій може бути оскаржена слідчому судді.

Іноді для об'єктивного дослідження обставин ДТП недостатньо пояснень винного та потерпілого, оскільки вони є зацікавленими сторона й кожний, намагаючись захистити себе, притримується своєї версії. В такій ситуації встановити істину може допомогти **очевидець події**. Ця особа, що залучається для надання показань в процесі адміністративного або кримінального провадження, стає свідком по справі.

По справах про ДТП допитують; а) свідків події; б) осіб, що можуть охарактеризувати учасника ДТП; в) медичних працівників, що надавали допомогу потерпілому; г) працівників міліції, які першими прибули на місце події, тощо.

При допиті свідків необхідно враховувати швидкоплинність події ДТП, несподіваність і нетривалість сприймання цієї події, що неминуче призводять до часткового запам'ятовування подробиць.

У ході допиту водія повинні бути з'ясовані три групи питань — його дії до, під час і після події.

Оскільки дорожньо-транспортна подія відбувається, як правило, не навмисно, то водії готові до дачі правдивих показань, при цьому бажають зменшити свою провину, посиляючись на неочікувані обставини, (грубу необережність потерпілого, несприятливі умови дорожнього покриття, непередбачену несправність механізму автомобіля тощо).

Показання свідків дозволяють відновити механізм ДТП, визначити дії її учасників, а також встановити важливі обставини, які згодом матимуть суттєве значення для прийняття рішення по справі. Очевидцям по справах у ДТП можуть бути задані питання про механізм дорожньої пригоди, рух його учасників, стан дороги та дорожню обстановку, дорожню розмітку, знаки світлофора, тощо.

Однією з найважливіших дій, яку адвокат має рекомендувати водію вчинити безпосередньо на місці ДТП, є встановлення

та фіксація свідків ДТП, внесення їх даних в свої пояснення, в документи, що складаються працівниками ДАІ.

Неодноразово мали місце випадки, коли працівники ДАІ відмовлялись зазначати як свідків ДТП родичів учасника пригоди та пасажирів його автомобіля, вважаючи їх зацікавленими особами. Проте, в кримінально-процесуальному та адміністративному законодавстві не міститься будь-яких заборон на залучення вказаних осіб як свідків. В такій ситуації необхідно вказувати свої зауваження в документах, що складаються на місці пригоди, а також оскаржувати дії інспекторів у суді.

Якщо ж на місці події не виявилось можливим зафіксувати очевидців, адвокатом можуть застосовуватися різноманітні прийоми для їх виявлення.

Залежно від тяжкості наслідків ДТП розгляд справи проходить в порядку адміністративного або кримінального провадження.

Відповідно до ст. 65 чинного КПК свідком є фізична особа, якій відомі або можуть бути відомі обставини, що підлягають доказуванню під час кримінального провадження, і яка викликана для давання показань.

Свідок зобов'язаний:

1) прибути за викликом до слідчого, прокурора, слідчого судді чи суду;

2) давати правдиві показання під час досудового розслідування та судового розгляду;

3) не розголошувати без дозволу слідчого, прокурора, суду відомості, які безпосередньо стосуються суті кримінального провадження та процесуальних дій, що здійснюються (здійснювалися) під час нього, і які стали відомі свідку у зв'язку з виконанням його обов'язків.

За завідомо неправдиві показання слідчому, прокурору, слідчому судді чи суду або за відмову від давання показань слідчому, прокурору, слідчому судді чи суду, крім випадків,

передбачених КПК, свідок несе кримінальну відповідальність. За злісне ухилення від явки до слідчого, прокурора, слідчого судді чи суду свідок несе відповідальність, встановлену законом.

Як свідок у кримінальній справі може бути викликана кожна особа, про яку є дані, що їй відомі які-небудь обставини, що підлягають установленню по даній справі. На виклик органу (посадової особи), у провадженні якого перебуває справа, свідок зобов'язаний з'явитися в зазначений час, дати правдиві пояснення, повідомити все відоме йому по справі і відповісти на поставлені запитання.

Як вже зазначалося, законом не встановлено ніяких вимог до особи такої процесуальної фігури, як свідок. Таким чином, свідком може бути будь-яка особа (поняті, потерпілий, родичі осіб, що беруть участь у справі, інші особи). Нічого не зазначається і щодо віку свідка. Тобто можливе опитування як свідка малолітньої або неповнолітньої особи з урахуванням їх розвитку, сприйняття навколишньої дійсності. За загальним правилом, якщо опитуються малолітні або неповнолітні, то необхідна присутність їх законних представників. Усі дані, отримані від свідка, підлягають оцінці і порівнянню з іншими доказами, отриманими з інших джерел.

У свідка, як і у будь-якого іншого учасника кримінального провадження, є певні права і обов'язки. Свідок має право надавати пояснення рідною мовою або користуватися послугами перекладача у випадку, коли він не володіє мовою, якою ведеться провадження. Також він має право надавати пояснення усно або письмово. Свідок має право на відшкодування у встановленому порядку витрат, що він їх зазнав у зв'язку з явкою в орган (до посадової особи), в провадженні якого перебуває справа. Щодо обов'язків, то свідок зобов'язаний з'явитися в зазначений час в орган (до посадової особи), який його викликають, дати правдиві пояснення, повідомити все відоме йому у справі і відповісти на поставлені

запитання. Стаття 185³ КУпАП встановлює відповідальність свідка за злісне ухилення від явки в суд, також можливе застосування заходів громадського впливу трудовим колективом або громадською організацією. Статі 384, 385 КК України встановлюють кримінальну відповідальність свідка за відмову від дачі показів і дачу завідомо неправдивих показів.

На даний час вдалося виокремити найбільш поширені процесуальні порушення працівників ДАІ, які можна покласти в основу адміністративного позову при оскарженні постанов про притягнення до адміністративної відповідальності за порушення ПДР. Серед них, крім незалучення свідків на стороні водія, також наявні вписування у протокол неіснуючих свідків, незалучення свідків взагалі.

Так, наприклад, згідно п. 2.7 Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення, затв. наказом МВС України № 185 від 22 січня 2001 року до протоколу долучаються матеріали, що підтверджують факт вчинення адміністративного правопорушення (рапорти посадових осіб, заяви, пояснення правопорушників, потерпілих, свідків правопорушення тощо). Кожний документ має свої реквізити і повинен відповідати своєму призначенню, **містити достовірну інформацію**, відповідати вимогам законодавства. Отже, до протоколу інспектором ДАІ мають бути залучені пояснення свідків щодо вчиненого правопорушення. Однак у протоколі зазначено лише прізвища та адреси осіб, які начебто є свідками у справі про адміністративні правопорушення. Проте, жодних пояснень стосовно обставин справи від вказаних в протоколі свідків не відбирались та до протоколу не долучались. Більше того, жодні треті особи при розгляді справи та винесенні постанови присутніми не були. Таким чином, окрім висновків інспектора, який складав протокол та є заінтересованою особою, в справі відсутні будь-які інші докази на підтвердження факту порушення водієм ПДР.

Відповідно до ст. 256 КУпАП, крім іншого, у протоколі

зазначаються прізвища та адреси свідків з їх підписами. Отже, інспектор зобов'язаний залучити свідків, яким відомо про обставини справи. Проте, в порушення зазначеної норми, свідків не залучено, не опитано й не встановлені дійсні обставини справи. Таким чином, інспектором ДАІ порушено принцип всебічності, повноти й об'єктивності з'ясування обставин справи, як того вимагають завдання провадження в справах про адміністративні правопорушення, передбачені у ст. 245 КУпАП.

Запорукою ефективності забезпечення повного та об'єктивного розслідування обставин ДТП, захисту як потерпілого, так і винного (підозрюваного в кримінальному провадженні), є якість **оформлення матеріалів про ДТП**. Цей етап є надзвичайно важливим, оскільки в подальшому практично неможливо буде достовірно відновити інформацію, що має відношення до огляду місця події, але не оформлена документально. Справи про ДТП відносяться до категорії досить складних для розслідування. Якість розслідування обставин ДТП залежить перш за все від ретельності огляду місця події. На жаль, багато слідчих та працівників ДАІ в недостатній мірі володіють навичками кваліфікованого огляду місця дорожньої пригоди.

Огляд місця ДТП — це початкова та невідкладна слідча дія, спрямована на дослідження території, де сталася дорожньо-транспортна пригода, зміст якої становить комплекс операцій, що полягають у пошуку, виявленні, вилученні, дослідженні, перевірці та оцінці слідів злочину та інших речових доказів.

Зазначена слідча дія проводиться у відповідності до вимог КПК України.

Вивчення обстановки на місці події дозволяє виявити більшість його причин й значно полегшує реконструкцію всієї події. В основі огляду місця події — метод спостереження, який виконує як пошукову, так і дослідницьку функцію.

Мета огляду місця події — виявлення слідів та інших речових джерел доказової інформації. Слідчий особисто проводить огляд місця ДТП й несе повну відповідальність за його якісний рівень.

Розташування транспортних засобів, сліди їх руху, гальмування, волочіння; траєкторія та характер цих слідів; предмети, що знаходяться на місці події, деталі автомобілів, уламки скла, плями води, гальмівної рідини, бензину, мастила, сліди ніг людини, пошкодження на автомобілях — все має бути ретельно зафіксовано.

Отже, з метою виявлення та фіксації відомостей щодо обставин вчинення кримінального правопорушення слідчий, прокурор проводять огляд місцевості.

Для участі в огляді може бути запрошений потерпілий, підозрюваний, захисник, законний представник та інші учасники кримінального провадження. З метою одержання допомоги з питань, що потребують спеціальних знань, слідчий, прокурор для участі в огляді може запросити спеціалістів. Особи, у присутності яких здійснюється огляд, при проведенні цієї слідчої (розшукової) дії мають право робити заяви, що підлягають занесенню до протоколу огляду. Слідчий, прокурор має право заборонити будь-якій особі залишити місце огляду до його закінчення та вчинювати будь-які дії, що заважають проведенню огляду. Невиконання цих вимог тягне за собою передбачену законом відповідальність.

При огляді слідчий, прокурор або за їх дорученням залучений спеціаліст має право проводити вимірювання, фотографування, звуко- чи відеозапис, складати плани і схеми, виготовляти графічні зображення оглянутого місця чи окремих речей, виготовляти відбитки та зліпки, оглядати і вилучати речі і документи, які мають значення для кримінального провадження.

Як речові джерела доказової інформації можуть виступати об'єкти, вилучити та зберегти які не виявляється можливим

(обстановка місця події, розташування трупа, транспортних засобів, сліди на дорожньому покритті тощо). Засобом фіксації таких об'єктів та фактичних даних є занесення їх до протоколу огляду місця події (схеми до нього), а також фотографування.

Тактика огляду полягає в декількох стадіях, що виконуються послідовно: оглядової, статичної та динамічної.

Оглядова стадія — слідчий встановлює межі огляду, його оптимальний метод стосовно конкретної ситуації, проводить орієнтуючу та оглядову фотозйомки.

Статична стадія — передбачає огляд без змін обстановки, окремих слідів та речових доказів. Слідчий в процесі обходу обмеженого місця події, звертає увагу на розташування окремих об'єктів та предметів з метою визначення їх належності до даної події.

Динамічна стадія — найбільш відповідальна. Слідчий детально вивчає сліди та речові докази, аналізує вірогідність їх належності до ДТП, отримує інформацію, яка уточнює механізм пригоди. На цій стадії активно використовуються науково-технічні засоби, серед яких важливе значення має вузлова та детальна зйомки.

На місці ДТП огляду підлягають:

- ділянка дороги, де сталася подія;
- транспортні засоби, що брали участь у події;
- потерпілий (труп), поверхня його тіла;
- сліди транспортних засобів;
- різноманітні предмети, які відносяться до події (уламки скла, часточки фарби, сліди пально-мастильних матеріалів тощо).

Під час огляду ділянки дороги з'ясовують:

- вид ДТП (зіткнення, наїзд на пішохода, перекидання тощо);
- місце події (вулиця, шосе, площа) та його координати відносно стійких орієнтирів (будівлі, дорожні споруди тощо);

- повздовжній та поперечний профілі дороги (ухил, підйом);
- вид покриття дороги (асфальтобетонне, ґрунтове) та його стан (сухе, мокре, засніжене);
- ширину проїзної частини дороги, включно з розмірами елементів проїзної частини;
- дефекти покриття проїзної частини;
- наявність дорожньої розмітки;
- ширину тротуару, узбіччя, висоту бордюру, профіль кювета;
- наявність на тротуарі, узбіччі, прилеглий території дорожніх споруд, кущів, дерев, будов тощо, та їх розташування відносно меж проїзної частини;
- порядок руху, встановлений на зазначеній ділянці дороги (одно- чи двосторонній);
- спосіб регулювання руху на місці події;
- наявність світлофорів, їх справність, режим роботи на момент огляду;
- наявність дорожніх знаків, місце їх дислокації та зону дії;
- освітленість ділянки дороги, джерела світла, місце їх розташування, які саме були ввімкнені на момент огляду;
- погодні умови, наявність осадків, температуру повітря.

У темний час доби необхідно встановити відстань видимості в напрямку руху.

Огляд місця події не слід обмежувати безпосередньо площею, на якій розташовані транспортні засоби. На прилеглих ділянках також можуть знаходитися сліди та предмети, що несуть суттєву інформацію. Досить часто об'єкти, що на перший погляд здаються неістотними, можуть мати важливе значення. Тому при огляді необхідно фіксувати всі сліди і предмети, що були помічені на дорозі.

Крім безпосередньо проїзної частини, слідчий оглядає за наявності труп потерпілого та транспортні засоби, що брали участь у дорожньо-транспортній пригоді. **Труп потерпі-**

лого бажано оглядати на місці його виявлення, якщо це неможливо, то огляд трупу проводиться в морзі. Особлива увага при огляді трупу приділяється виявленню слідів, що характеризують механізм події, у тому числі слідів транспортної травми. **Автомобіль оглядається на місці чи події в місці його виявлення після події**. Фіксується тип, марка і номерний знак автомашини, пошкодження, що, можливо, виникли в результаті ДТП, здійснюється виявлення, фіксація та вилучення речових доказів, що з'явилися в процесі ДТП (кров, волосся, мозкова речовина, клапті тканини, одягу потерпілого). Огляд автомобіля починається з передньої частини. Ретельно оглядаються фари, підфарники, покажчики повороту, лобове скло, решітка радіатора, капот, передні крила, ручки дверей, для виявлення на них можливі пошкодження, частини тканини одягу потерпілого, сліди крові, волосся тощо. Далі оглядається ходова частина і низ кузова автомобіля, фіксується стан гальмівної системи, рульового керування та інших агрегатів. При огляді кабіни автомобіля звертається увага на положення важеля перемикачів швидкості, ручного гальма, покажчиків повороту і включення освітлення. Проводиться виявлення фіксація та вилучення речових доказів (слідів рук, запахів слідів, біологічних слідів тощо). За необхідності проводиться огляд окремих слідів і предметів, виявлених на місці події.

Після огляду місця події і проведення інших першочергових слідчих дій слідчий висуває і перевіряє версії, типовими з них є: 1) порушення правил руху відбулося у зв'язку з перебуванням водія за кермом у нетверезому стані, перевищенням дозволеної швидкості тощо; 2) несправність дорожнього покриття, мостів, переїздів; 3) технічна несправність автомашини, зокрема несправність гальм, рульового керування інших вузлів; 4) груба необережність потерпілого; 5) випадковий збіг обставин; 6) інсценування ДТП з метою приховання іншого злочину. Також перевіряються версії про особу винного,

час ДТП, місце скоєння наїзду (коли місце виявлення трупа і місце наїзду не збігаються) тощо.

Як вже зазначалося, хід і результати проведення процесуальної дії фіксуються у **протоколі**.

Протокол складається з:

1) вступної частини, яка повинна містити відомості про: місце, час проведення та назву процесуальної дії; особу, яка проводить процесуальну дію (прізвище, ім'я, по батькові, посада); всіх осіб, які присутні під час проведення процесуальної дії (прізвища, імена, по батькові, дати народження, місця проживання); інформацію про те, що особи, які беруть участь у процесуальній дії, заздалегідь повідомлені про застосування технічних засобів фіксації, характеристики технічних засобів фіксації та носіїв інформації, які застосовуються при проведенні процесуальної дії, умови та порядок їх використання;

2) описової частини, яка повинна містити відомості про: послідовність дій; отримані в результаті процесуальної дії відомості, важливі для цього кримінального провадження, в тому числі виявлені та/або надані речі і документи;

3) заключної частини, яка повинна містити відомості про: вилучені речі і документи та спосіб їх ідентифікації; спосіб ознайомлення учасників зі змістом протоколу; зауваження і доповнення до письмового протоколу з боку учасників процесуальної дії.

Перед підписанням протоколу учасникам процесуальної дії надається можливість ознайомитися із текстом протоколу. Зауваження і доповнення зазначаються у протоколі перед підписами. Протокол підписують усі учасники, які брали участь у проведенні процесуальної дії. Якщо особа через фізичні вади або з інших причин не може особисто підписати протокол, то ознайомлення такої особи з протоколом здійснюється у присутності її захисника (законного представника), який своїм підписом засвідчує зміст протоколу та факт неможливості його підписання особою. Якщо особа, яка брала участь

у проведенні процесуальної дії, відмовилася підписати протокол, про це зазначається в протоколі. Такій особі надається право дати письмові пояснення щодо причин відмови від підписання, які заносяться до протоколу. Факт відмови особи від підписання протоколу, а також факт надання письмових пояснень особи щодо причин такої відмови засвідчується підписом її захисника (законного представника), а у разі його відсутності — понятих.

Важливою частиною протоколу є **схема дорожньої обстановки**. Вона має виконуватись дуже ретельно. Спочатку, визначивши межі огляду, складають чернетку, а на її основі й чистовий варіант. Окремі об'єкти, що знаходяться на значній відстані від місця події, можуть відмічатися на схемі умовними знаками з обов'язковим зазначенням їх розмірів та відстані до них.

На схемі мають бути відображені:

- геометрична характеристика дороги — ширина проїзної частини, тротуарів й узбіччя, розміри кюветів, радіуси заокруглення, величини поперечного та повздовжнього ухилів, форма й розміри острівців безпеки;
- огороження проїзної частини — стовпи, бар'єри тощо;
- засоби регулювання руху — лінії розмітки, дорожні знаки та покажчики.

При подіях, що сталися в темний час доби, на схемі фіксується розташування приладів штучного освітлення із зазначенням, які з них були ввімкнені.

Розміри об'єктів та відстані до них на місцевості вимірюються рулеткою та наносяться на схему за допомогою прямокутної системи координат. Вісі координат, від яких проводяться заміри, необхідно обирати таким чином, щоб вони охоплювали всю ділянку й за необхідності їх було легко поновити. Для однієї з осей координат зазвичай обирають нерухомі предмети (у містах це стіни будівель, за містом на дорогах із твердим покриттям це може бути край проїзної частини, на дорогах,

що не мають твердого покриття, проводять пряму лінію між придорожніми телеграфними або освітлювальними стовпами, між деревами тощо). Друга вісь координат розташовується перпендикулярно до першої та проводиться поперек дороги за допомогою натягнутого шнура або на око з таким розрахунком, щоб вся ділянка події розташовувалася за нею.

Чернетку схеми рекомендовано виконувати у такій послідовності:

- визначити межі ділянки, яку необхідно зафіксувати;
- на ділянці події, на проїзній частині та поблизу неї, де знаходяться сліди або предмети речової обстановки, позначити крейдою початок та кінець слідів котіння та гальмування, ширину слідів протекторів шин, обвести межі площ з уламками скла, плямами мастила, води тощо;
- після такої «розмітки» зафіксувати обстановку від руки, не дотримуючись масштабу на папері;
- точки, що підлягають заміру, на чернетці пронумерувати;
- обрати лінії (осі координат), від яких проводитимуться заміри;
- провести заміри, результати записати
- виміряти площі з елементами речової обстановки й записати ці дані.

Окремо записуються дані про оглядовість, тип та стан дорожнього покриття, погодні умови тощо.

Чистова схема оформляється на листі міліметрового паперу або спеціальному бланку. Об'єкти та відстань між ними зображують, дотримуючись масштабу 1:100 або 1:50. На чистовій схемі рекомендується проставляти найбільш важливі для аналізу обстановки розміри.

З метою перевірки і уточнення відомостей, які мають значення для встановлення обставин кримінального правопорушення, слідчий, прокурор має право провести **слідчий експеримент** шляхом відтворення дій, обстановки, обставин певної події,

проведення необхідних дослідів чи випробувань. За необхідності слідчий експеримент може проводитися за участю спеціаліста. Під час проведення слідчого експерименту можуть проводитися вимірювання, фотографування, звуко- чи відео-запис, складатися плани і схеми, виготовлятися графічні зображення, відбитки та зліпки, які додаються до протоколу. До участі в слідчому експерименті можуть бути залучені підозрюваний, потерпілий, свідок, захисник, представник. Проведення слідчого експерименту допускається за умови, що при цьому не створюється небезпека для життя і здоров'я осіб, які беруть у ньому участь, чи оточуючих, не принижуються їхні честь і гідність, не завдається шкода. Про проведення слідчого експерименту слідчий, прокурор складає протокол згідно з вимогами цього Кодексу. Крім того, у протоколі докладно викладаються умови і результати слідчого експерименту.

Слідчий експеримент дозволяє отримати інформацію: а) про можливість бачити перешкоду, що з'явилася, (людини, автомобіль тощо) у конкретній дорожній обстановці; б) про можливість чути звуки транспортного засобу, шум двигуна тощо; в) про швидкість руху автомобіля; г) про стан гальм та інших агрегатів транспортного засобу, що впливають на безпеку дорожнього руху; д) про наявність чи відсутність у водія конкретних професійних навичок тощо. За допомогою відтворення обстановки ДТП з урахуванням слідів на транспортному засобі, дорожньому покритті та інших об'єктах слідчий експеримент допомагає встановити механізм зіткнення чи наїзду. При розслідуванні справ пов'язаних з ДТП отримані результати експерименту в ряді епізодів можуть бути використані вихідні дані при виконанні автотехнічної експертизи. Як правило, по усім справам про автотранспортні пригоди в процесі слідства проводиться виїзд на місце для відтворення обстановки, при якій відбулася дорожня пригода.

При відтворенні обстановки намагаються моделювати обстановку на момент події.

Якщо дорожня пригода відбулася внаслідок зіткнення транспортних засобів, з'ясовується напрямок руху автомобілів, відстань, з якого водії помітили транспортні засоби під час наближення, початок маневру зазначених транспортних засобів, місце їх зіткнення тощо.

Якщо відбувся наїзд на пішохода, досліджується, де знаходився пішохід до моменту виникнення небезпечної ситуації, як він рухався, напрямок його руху, місце, де відбувся наїзд, тощо.

Для експертних розрахунків досить часто необхідно встановити час, за який прослідував пішохід з моменту виникнення небезпечної обстановки, до моменту наїзду, яке встановлюється шляхом слідчого експерименту, що проводиться одночасно з відтворенням обстановки.

В подальшому результати слідчого експерименту покладуться в основу автотехнічної та інших експертиз, тому належна організація цієї слідчої дії має суттєве значення для вирішення справи по суті.

Під час ознайомлення з матеріалами справи адвокат має ретельно аналізувати матеріали слідчого експерименту.

Достовірність результатів відтворення залежить від часу провадження зазначеної слідчої дії.

Найбільш достовірним є відтворення обстановки, що провадилось безпосередньо, або в найближчий час, після події.

Відтворення має проводитися в наблизеній обстановці. Так, не можна проводити відтворення аварії, що виникла на ожеледі, у пору року, коли ожеледі не може бути; відтворення має проводитися наближено до метеорологічних умов в момент події.

У відтворенні мають брати участь транспортні засоби, аналогічні транспортним засобам, учасникам дорожньої пригоди, що особливо важливо у тих випадках, коли причини події пов'язані із станом гальмівної системи, габаритами транспортних засобів, освітлювальними приладами.

У тих випадках, коли пішохід, на якого було скоєно наїзд, загинув, шляхом слідчого експерименту під час відтворення намагаються встановити темп руху пішохода. В такому випадку учасник експерименту має бути за своїм віком та іншим даним наблизений до постраждалого, проте й за виконання таких вимог, результати експерименту будуть приблизними, або взагалі не відповідатимуть дійсності.

Адвокату необхідно знати, яким чином необхідно перевіряти дані про час руху пішохода. Перевірка даних про темп руху пішохода може бути здійснена співставленням цих даних з опублікованими у друкованих виданнях та прийнятими експертною практикою даними, що отримані шляхом експериментальних робіт експертних установ.

Слідчі експерименти можуть проводитися для вирішення цілого ряду питань, в тому числі, коефіцієнту зчеплення коліс з дорожнім покриттям для даного конкретно автомобіля з урахуванням ступеню зносу протектора коліс, відстані видимості в темний час доби фарами даного автомобіля, величини експериментального гальмування.

На теперішній час найбільш поширеними є експерименти, під час яких визначається:

- відстань між учасниками події чи іншими об'єктами;
- траєкторія руху транспортних засобів чи пішоходів, їх напрямок, довжина, форма;
- швидкість руху транспортних засобів/пішоходів в по показанням свідків та учасників події;
- час, що витрачається транспортним засобом на подолання траєкторії певної форми та довжини;
- механізм спричинення пошкоджень транспортним засобам шляхом їх співставлення;
- можливість та механізм спричинення тілесних ушкоджень шляхом співставлення транспортного засобу та людини;
- вплив технічного стану окремих агрегатів та механізмів на динамічні якості та керованість автомобіля тощо.

Під час вивчення показів обвинуваченого (підсудного), адвокат має ретельно проаналізувати їх та співставити з іншими матеріалами справи.

Справи про дорожньо-транспортні пригоди мають свої особливості.

В момент пригоди водій відчуває велике психологічне, а іноді й фізіологічне потрясіння, що впливає на його покази.

Задача адвоката полягає в тому, щоб найретельнішим чином перевірити покази підзахисного, вдаючись при цьому до спеціальної літератури, різноманітного роду джерелам, розрахункам. Наприклад, швидкість руху в момент, що передував дорожній пригоді, водій зазначає приблизно, оскільки очевидно, що в момент пригоди він не дивиться на спідометр. Іноді ця швидкість занижується, оскільки вважається, що чим менша швидкість, тим меншою є небезпека для оточуючих. Між тим, трапляються випадки, коли невелика швидкість дає підстави вважати, що водій мав технічну можливість уникнути ДТП, а при більшій швидкості така можливість в нього була відсутня. Тобто зустрічаються випадки, коли причина аварії не в значній швидкості автомобіля, проте покази водія, що свідомо зменшує дані про швидкість транспортного засобу, вводять в оману слідчі органи та призводять до невірних, несприятливих для водія висновків.

У літературі описується так званий ефект світломаскування, що полягає у наступному: за відсутності достатньої контрастності між предметом та фоном предмет, що розглядається, незважаючи на достатню освітленість, лишається практично невидимим.

У сутінках нерідко спостерігається маскувальне поєднання одягу пішохода та оточуючого фону, через яке водій не бачить пішохода в темному одязі, що йде по краю проїзної частини чи узбіччю.

Процес пристосування ока до умов освітлення вимагає певного проміжку часу, а в цей час автомобіль рухається і,

відповідно, проходить певну відстань, яка може відіграти значну роль у дорожньо-транспортній пригоді.

Питанням взаємозв'язку між належною освітленістю ділянки дороги, кольором одягу пішохода, кольором покриття іншого предмету, який може стати перешкодою на шляху руху транспортного засобу, приділено багато уваги. Недостатня освітленість, невірне розташування освітлювальних приладів на вулиці, у поєднанні з кольором одягу пішохода, досить часто має вирішальне значення для пояснення причин події.

Досить часто водії стверджують, що на ділянці дороги, в момент дорожньої пригоди були відсутні попереджуючі знаки (а їх наявність зазначається у матеріалах справи), проїзд яких без вжиття відповідних заходів обережності ставиться у вину водію.

В таких випадках адвокат зобов'язаний вжити заходів для того, щоб відповідні судово-слідчі органи встановили, коли відносно часу ДТП було встановлено відповідний дорожній знак на даній ділянці дороги.

Достатньо велике значення у системі доказів у справах, пов'язаних з дорожніми пригодами, має **висновок експерта**, тобто докладний опис проведених експертом досліджень та зроблені за їх результатами висновки, обґрунтовані відповіді на запитання, поставлені особою, яка залучила експерта, або слідчим суддею чи судом, що доручив проведення експертизи. Кожна сторона кримінального провадження має право надати суду висновок експерта, який ґрунтується на його наукових, технічних або інших спеціальних знаннях. Висновок повинен ґрунтуватися на відомостях, які експерт сприймав безпосередньо або вони стали йому відомі під час дослідження матеріалів, що були надані для проведення дослідження. Експерт дає висновок від свого імені і несе за нього особисту відповідальність. Запитання, які ставляться експертові, та його

висновок щодо них не можуть виходити за межі спеціальних знань експерта. Висновок експерта не може ґрунтуватися на доказах, які визнані судом недопустимими. Висновок експерта надається в письмовій формі, але кожна сторона має право звернутися до суду з клопотанням про виклик експерта для допиту під час судового розгляду для роз'яснення чи доповнення його висновку. Якщо для проведення експертизи залучається кілька експертів, експерти мають право скласти один висновок або окремі висновки. Висновок передається експертом стороні, за клопотанням якої здійснювалася експертиза. Висновок експерта не є обов'язковим для особи або органу, яка здійснює провадження, але незгода з висновком експерта повинна бути вмотивована у відповідних постанові, ухвалі, вирокі.

У висновку експерта повинно бути зазначено:

- 1) коли, де, ким (ім'я, освіта, спеціальність, свідоцтво про присвоєння кваліфікації судового експерта, стаж експертної роботи, науковий ступінь, вчене звання, посада експерта) та на якій підставі була проведена експертиза;
- 2) місце і час проведення експертизи;
- 3) хто був присутній при проведенні експертизи;
- 4) перелік питань, що були поставлені експертові;
- 5) опис отриманих експертом матеріалів та які матеріали були використані експертом;
- 6) докладний опис проведених досліджень, у тому числі методи, застосовані у дослідженні, отримані результати та їх експертна оцінка;
- 7) обґрунтовані відповіді на кожне поставлене запитання.

У висновку експерта обов'язково повинно бути зазначено, що його попереджено про відповідальність за завідомо неправдивий висновок та відмову без поважних причин від виконання покладених на нього обов'язків.

Якщо при проведенні експертизи будуть виявлені відомості, які мають значення для кримінального провадження

і з приводу яких не ставилися запитання, експерт має право зазначити про них у своєму висновку. Висновок підписується експертом.

Експертом у кримінальному провадженні є особа, яка володіє науковими, технічними або іншими спеціальними знаннями, має право відповідно до Закону України «Про судову експертизу» на проведення експертизи і якій доручено провести дослідження об'єктів, явищ і процесів, що містять відомості про обставини вчинення кримінального правопорушення, та дати висновок з питань, які виникають під час кримінального провадження і стосуються сфери її знань.

Не можуть бути експертами особи, які перебувають у службовій або іншій залежності від сторін кримінального провадження або потерпілого.

Експерт має право:

- 1) ознайомитися з матеріалами кримінального провадження, що стосуються предмета дослідження;
- 2) заявляти клопотання про надання додаткових матеріалів і зразків та вчинення інших дій, пов'язаних із проведенням експертизи;
- 3) бути присутнім під час вчинення процесуальних дій, що стосуються предметів та об'єктів дослідження;
- 4) викладати у висновку експертизи виявлені в ході її проведення відомості, які мають значення для кримінального провадження і з приводу яких йому не були поставлені запитання;
- 5) ставити запитання, що стосуються предмета та об'єктів дослідження, особам, які беруть участь у кримінальному провадженні;
- 6) одержати винагороду за виконану роботу та відшкодування витрат, пов'язаних із проведенням експертизи і викликом для надання пояснень чи показань у разі, якщо проведення експертизи не є службовим обов'язком особи, яка залучена як експерт;
- 7) заявляти клопотання про забезпечення безпеки у ви-

падках, передбачених законом;

8) користуватися іншими правами, передбаченими Законом України «Про судову експертизу».

Експерт не має права за власною ініціативою збирати матеріали для проведення експертизи. Експерт може відмовитися від давання висновку, якщо поданих йому матеріалів недостатньо для виконання покладених на нього обов'язків. Заява про відмову має бути вмотивованою.

Експерт зобов'язаний:

1) особисто провести повне дослідження і дати обґрунтований та об'єктивний письмовий висновок на поставлені йому запитання, а в разі необхідності — роз'яснити його;

2) прибути до слідчого, прокурора, суду і дати відповіді на запитання під час допиту;

3) забезпечити збереження об'єкта експертизи. Якщо дослідження пов'язане з повним або частковим знищенням об'єкта експертизи або зміною його властивостей, експерт повинен одержати на це дозвіл від особи, яка залучила експерта;

4) не розголошувати без дозволу сторони кримінального провадження, яка його залучила, чи суду відомості, що стали йому відомі у зв'язку з виконанням обов'язків, або не повідомляти будь-кому, крім особи, яка його залучила, чи суду про хід проведення експертизи та її результати;

5) заявити самовідвід за наявності обставин, передбачених КПК.

Експерт невідкладно повинен повідомити особу, яка його залучила, чи суд, що доручив проведення експертизи, про неможливість проведення експертизи через відсутність у нього необхідних знань або без залучення інших експертів.

У разі виникнення сумніву щодо змісту та обсягу доручення експерт невідкладно заявляє клопотання особі, яка призначила експертизу, чи суду, що доручив її проведення, щодо його уточнення або повідомляє про неможливість проведення експертизи за поставленим запитанням або без залучення

інших осіб.

За завідомо неправдивий висновок, відмову без поважних причин від виконання покладених обов'язків у суді, невиконання інших обов'язків експерт несе відповідальність, встановлену законом.

Експертиза проводиться експертом за зверненням сторони кримінального провадження або за дорученням слідчого судді чи суду, якщо для з'ясування обставин, що мають значення для кримінального провадження, необхідні спеціальні знання. Не допускається проведення експертизи для з'ясування питань права.

Слідчий або прокурор зобов'язаний звернутися до експерта для проведення експертизи щодо:

- 1) встановлення причин смерті;
- 2) встановлення тяжкості та характеру тілесних ушкоджень;
- 3) визначення психічного стану підозрюваного за наявності відомостей, які викликають сумнів щодо його осудності, обмеженої осудності;
- 4) встановлення віку особи, якщо це необхідно для вирішення питання про можливість притягнення її до кримінальної відповідальності, а іншим способом неможливо отримати ці відомості;

Примусове залучення особи для проведення медичної експертизи здійснюється за ухвалою слідчого судді, суду.

Сторона обвинувачення залучає експерта за наявності підстав для проведення експертизи, у тому числі за клопотанням сторони захисту чи потерпілого. Сторона захисту має право самостійно залучати експертів на договірних умовах для проведення експертизи, у тому числі обов'язкової.

У разі відмови слідчого, прокурора в задоволенні клопотання сторони захисту про залучення експерта особа, що заявила відповідне клопотання, має право звернутися з клопотанням про залучення експерта до слідчого судді.

У клопотанні зазначається:

- 1) короткий виклад обставин кримінального правопорушення, у зв'язку з яким подається клопотання;
- 2) правова кваліфікація кримінального правопорушення із зазначенням статті (частини статті) закону України про кримінальну відповідальність;
- 3) виклад обставин, якими обґрунтовуються доводи клопотання;
- 4) експерт, якого необхідно залучити, або експертна установа, якій необхідно доручити проведення експертизи;
- 5) вид експертного дослідження, що необхідно провести, та перелік запитань, які необхідно поставити перед експертом.

До клопотання також додаються:

- 1) копії матеріалів, якими обґрунтовуються доводи клопотання;
- 2) копії документів, які підтверджують неможливість самостійного залучення експерта стороною захисту.

Клопотання розглядається слідчим суддею місцевого суду, в межах територіальної юрисдикції якого здійснюється досудове розслідування, не пізніше п'яти днів із дня його надходження до суду. Особа, яка подала клопотання, повідомляється про місце та час його розгляду, проте її неприбуття не перешкоджає розгляду клопотання, крім випадків, коли її участь визнана слідчим суддею обов'язковою. Слідчий суддя, встановивши, що клопотання подано без додержання вимог частини другої цієї статті, повертає його особі, яка його подала, про що постановляє ухвалу.

Під час розгляду клопотання слідчий суддя має право за клопотанням учасників розгляду або за власною ініціативою заслухати будь-якого свідка чи дослідити будь-які матеріали, що мають значення для вирішення клопотання.

Слідчий суддя за результатами розгляду клопотання має право своєю ухвалою доручити проведення експертизи експертній установі, експерту або експертам, якщо особа,

що звернулася з клопотанням, доведе, що:

1) для вирішення питань, що мають істотне значення для кримінального провадження, необхідне залучення експерта, проте сторона обвинувачення не залучила його або на вирішення залученого стороною обвинувачення експерта були поставлені запитання, що не дозволяють дати повний та належний висновок з питань, для з'ясування яких необхідне проведення експертизи, або існують достатні підстави вважати, що залучений стороною обвинувачення експерт внаслідок відсутності у нього необхідних знань, упередженості чи з інших причин надасть або надав неповний чи неправильний висновок;

2) вона не може залучити експерта самостійно через відсутність коштів чи з інших об'єктивних причин.

До ухвали слідчого судді про доручення проведення експертизи включаються запитання, поставлені перед експертом особою, яка звернулася з відповідним клопотанням. Слідчий суддя має право не включити до ухвали запитання, поставлені особою, що звернулася з відповідним клопотанням, якщо відповіді на них не стосуються кримінального провадження або не мають значення для судового розгляду, обґрунтувавши таке рішення в ухвалі.

При задоволенні клопотання про залучення експерта слідчий суддя у разі необхідності має право за клопотанням особи, що звернулася з клопотанням про залучення експерта, вирішити питання про отримання зразків для експертизи відповідно положень статті 245 КПК. Висновок експерта, залученого слідчим суддею, надається особі, за клопотанням якої він був залучений.

У разі необхідності отримання зразків для проведення експертизи вони відбираються стороною кримінального провадження, яка звернулася за проведенням експертизи або за клопотанням якої експертиза призначена слідчим суддею. У випадку, якщо проведення експертизи доручено судом,

відібрання зразків для її проведення здійснюється судом або за його дорученням залученим спеціалістом. Порядок відібрання зразків з речей і документів встановлюється згідно з положеннями про тимчасовий доступ до речей і документів. Відбирання біологічних зразків у особи здійснюється за правилами, передбаченими статтею 241 КПК. У разі відмови особи добровільно надати біологічні зразки слідчий суддя, суд за клопотанням сторони кримінального провадження, що розглядається в порядку, передбаченому статтями 160–166 КПК, має право дозволити слідчому, прокурору (або зобов'язати їх, якщо клопотання було подано стороною захисту) здійснити відбирання біологічних зразків примусово.

Якщо в судове засідання експерт не прибув за викликом, заслухавши думку учасників судового провадження, суд після допиту інших присутніх свідків призначає нове судове засідання і вживає заходів для його прибуття.

Прибуття в суд експерта забезпечується стороною кримінального провадження, яка заявила клопотання про його виклик. Суд сприяє сторонам кримінального провадження у забезпеченні явки зазначених осіб шляхом здійснення судового виклику.

За клопотанням сторони кримінального провадження, потерпілого або за власною ініціативою суд має право викликати експерта для допиту для роз'яснення висновку. Перед допитом експерта головуючий встановлює його особу та приводить до присяги такого змісту: «Я, (прізвище, ім'я, по батькові), присягаю сумлінно виконувати обов'язки експерта, використовуючи всі свої професійні можливості».

Після цього головуючий попереджає експерта про кримінальну відповідальність за надання завідомо неправдивого висновку. Експерта, який проводив експертизу за зверненням сторони обвинувачення, першою допитує сторона обвинувачення, а експерта, який проводив експертизу за зверненням сторони захисту, — сторона захисту. Після цього експерту

можуть бути поставлені запитання потерпілим, цивільним позивачем, цивільним відповідачем, їх представниками та законними представниками, а також головуючим та суддями. Експерту можуть бути поставлені запитання щодо наявності в експерта спеціальних знань та кваліфікації з досліджуваних питань (освіти, стажу роботи, наукового ступеня тощо), дотичних до предмета його експертизи; використаних методик та теоретичних розробок; достатності відомостей, на підставі яких готувався висновок; наукового обґрунтування та методів, за допомогою яких експерт дійшов висновку; застосовності та правильності застосування принципів та методів до фактів кримінального провадження; інші запитання, що стосуються достовірності висновку.

Суд має право призначити одночасний допит двох чи більше експертів для з'ясування причин розбіжності в їхніх висновках, що стосуються одного і того самого предмета чи питання дослідження. Кожна сторона кримінального провадження для доведення або спростування достовірності висновку експерта має право надати відомості, які стосуються знань, вмінь, кваліфікації, освіти та підготовки експерта. Експерт під час відповідей має право користуватися своїми письмовими та іншими матеріалами, які використовувалися під час експертного дослідження.

7. ВИДИ ЕКСПЕРТИЗ, ЩО НАЙЧАСТІШЕ ПРОВОДЯТЬСЯ У СПРАВАХ ПРО ДТП

Призначення судових експертиз та експертних досліджень судовим експертам державних науково-дослідних установ судових експертиз Міністерства юстиції України і атестованим судовим експертам, що не являються співробітниками зазначених установ, їх права, обов'язки і відповідальність, організація проведення експертиз та оформлення їх результатів здійснюються в порядку, визначеному Кримінальним процесуальним, Цивільним процесуальним кодексами України, Кодексом України про адміністративні правопорушення, Законом України «Про судову експертизу», а також Інструкцією про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень, затвердженою наказом Міністерства юстиції України від 8 січня 1998 року № 53 /5.

АВТОТОВАРОЗНАВЧА ЕКСПЕРТИЗА

До числа основних задач автотоварознавчої експертизи належить визначення ринкової вартості колісних транспортних засобів (КТЗ), їх складових, а також розміру матеріальної шкоди, заподіяної власнику або власнику КТЗ внаслідок пошкодження останнього.

Судова автотоварознавча експертиза вирішує такі питання :

Яка ринкова вартості КТЗ (вказується марка, модель, ідентифікаційний номер) на дату оцінки?

Яке значення складає величина втрати товарної вартості КТЗ на дату оцінки?

Яка вартість матеріального збитку, заподіяного власнику КТЗ внаслідок дорожньо-транспортної пригоди?

Чи можливо провести ремонтно-відновлювальні роботи пошкодженого КТЗ (його складників)? Якщо можливо, то який обсяг, характер і вартість цих робіт на дату оцінки?

Яке значення становить коефіцієнт фізичного зносу складових зазначеного КТЗ?

На дослідження експерту надаються КТЗ і документація, яка стосується його реєстрації, матеріали розслідування події, яка призвела до матеріального збитку, а також документи, в яких зафіксовані інші вихідні дані, необхідні для вирішення поставленого питання.

У разі необхідності виклик зацікавлених осіб на технічний огляд КТЗ здійснюється замовником експертизи із зазначенням дати, місця і часу проведення огляду (після їх узгодження з експертом)

Орган (особа), який призначив експертизу (залучив експерта), повинен забезпечити можливість огляду КТЗ та належні безпечні умови (освітлення, вільний доступ, можливість огляду КТЗ з різних сторін і т. д.).

АВТОТЕХНІЧНА ЕКСПЕРТИЗА

Основними завданнями автотехнічної експертизи є:

1. Встановлення несправностей транспортного засобу (далі — ТЗ), які загрожували безпеці руху, причин їх утворення та часу виникнення (до дорожньо-транспортної пригоди (далі — ДТП), внаслідок неї або після неї), можливості виявлення несправності звичайними методами контролю за технічним станом ТЗ, визначення механізму впливу несправності на виникнення та розвиток пригоди;

2. Встановлення механізму ДТП та його елементів: швидкості руху (при наявності слідів гальмування та за пошкодженнями), гальмового і зупиночного шляхів, траєкторії руху, відстані, що пройшов ТЗ за певні проміжки часу, та інших просторово-динамічних характеристик пригоди.

3. Встановлення відповідності дій водія ТЗ в даній дорожній ситуації технічним вимогам Правил дорожнього руху, наявності у водія технічної можливості уникнути події з моменту виникнення небезпеки, відповідності з технічної точки зору дій водія вимогам Правил дорожнього руху, а також встановлення причинно-наслідкового зв'язку між діями водія та ДТП.

Момент виникнення небезпеки для руху, як правило, повинен вказуватися в документі про призначення експертизи (залучення експерта). Якщо в документі про призначення експертизи момент виникнення небезпеки не вказаний, то експерт, виходячи з аналізу дорожньої обстановки, може визначити його за даними, які знаходяться в матеріалах справи.

Якщо експерт вважає, що небезпека для руху виникла не в той момент, який вказаний в документі про призначення експертизи, у висновку він повинен вказати мотиви, за якими він не згоден з позицією органу (особи), який призначив експертизу (залучив експерта), і дати відповідні варіанти вирішення поставленого питання.

Перед автотехнічною експертизою можуть бути поставлені й інші завдання, вирішення яких пов'язане з дослідженням технічного стану ТЗ, дорожньої обстановки і дій учасників дорожньої пригоди.

Судова автотехнічна експертиза вирішує такі питання :

до п. 1:

Які несправності, виходячи з вимог ПДР до технічного стану ТЗ мала система (механізм, вузол, агрегат) даного ТЗ?

Чи є в досліджуваному ТЗ несправності, які могли бути технічною причиною виникнення ДТП?

Чи мав водій можливість виявити несправність до моменту ДТП?

Чи мав водій технічну можливість уникнути події за наявності даної несправності?

до п. 2:

Якою була швидкість ТЗ у різні моменти розвитку ДТП?

Якою була швидкість ТЗ з урахуванням пошкоджень, які він одержав при зіткненні? Яка максимально допустима швидкість ТЗ за умови даної видимості дороги (зазначається, яка була видимість дороги)?

Яка максимально допустима швидкість ТЗ на закругленні дороги даного радіуса?

Яка найменша безпечна дистанція між ТЗ в умовах даної дорожньої обстановки?

Який гальмівний і (або) зупиночний шлях ТЗ при певній швидкості його руху в умовах даної дорожньої обстановки?

до п. 3:

Як повинен був діяти водій у даній дорожній обстановці згідно з технічними вимогами ПДР?

Чи мав водій технічну можливість уникнути наїзду з моменту виникнення небезпеки для руху або з моменту виявлення перешкоди для руху?

Чи відповідали дії водія технічним вимогам ПДР?

Чи були з технічної точки зору дії водія ТЗ у причинному зв'язку з виникненням ДТП?

до пп. 2 і 3:

З якою швидкістю рухався ТЗ? Якщо ця швидкість перевищувала встановлені обмеження (зазначається, які саме), то чи мав водій технічну можливість уникнути контакту з перешкодою (вказується, яка саме), якщо ця швидкість не перевищувала допустиму?

Чи мав водій технічну можливість шляхом екстреного гальмування зупинити ТЗ з моменту виникнення небезпеки для руху, не доїжджаючи до перешкоди (пішохода)?

У документі про призначення автотехнічної експертизи повинні бути зазначені дані про параметри і стан дорожньої обстановки, дорожнього покриття та обставини щодо дій учасників події, з яких повинен виходити експерт при проведенні досліджень (вихідні дані).

При призначенні експертизи обставин ДТП необхідно вказувати: тип покриття дороги (асфальт, ґрунтова тощо), його стан (сухе, мокре, ожеледиця), ширину проїзної частини, наявність і величину ухилів, наявність дорожніх знаків і розміток у районі ДТП, технічний стан ТЗ та його завантаженість; видимість і оглядовість дороги з місця водія, а в умовах обмеженої видимості — ще й видимість перешкоди; розміщення ТС по ширині дороги, швидкість його руху (швидкість руху вказується, якщо немає сліду гальмування); момент виникнення небезпеки для руху; відстань, яку подолав пішохід з моменту виникнення небезпеки для руху до моменту наїзду, швидкість руху пішохода або час його руху з моменту виникнення небезпеки до моменту наїзду; чи застосовував водій екстрене гальмування і якщо застосовував, то яка довжина сліду гальмування до задніх коліс автомобіля (якщо сліди розташовані на ділянках дороги з різним покриттям, наприклад на проїзній частині і узбіччі, необхідно вказати довжину сліду окремо на кожній з ділянок дороги); місце наїзду відносно слідів гальмування (яку відстань пройшов ТЗ в стані гальмування до наїзду чи після наїзду на пішохода; якою частиною ТЗ контактував з пішоходом або якими частинами зіткнулися транспортні засоби; якщо ТЗ після залишення сліду гальмування до його остаточної зупинки рухався накатом, то яку відстань він пройшов в цьому стані).

Якщо ДТП скоїв водій мотоцикла, крім того, зазначаються: ручним чи ножним гальмом (чи одним з них) гальмував водій; якщо на мотоциклі з коляскою був один пасажир, то де він перебував; якщо мотоцикл без коляски рухався в пере-

вернутому стані, залишаючи сліди на дорозі, — то відстань, на яку він перемістився в зазначеному стані.

Для дослідження механізму дорожньої пригоди, а також вирішення питання про технічну можливість її уникнення, велике значення має визначення швидкості руху транспортного засобу.

У тому випадку, якщо на місці події лишився слід гальмування («юзу»), швидкість руху визначається за формулою:

$$V_a = 1,8 \cdot t_3 \cdot y_n + \sqrt{268y_n \cdot y_n},$$

де:

t_3 — час наростання уповільнення при екстреному гальмуванні

y_n — величина максимального уповільнення, що залежить від дорожніх умов та стану гальм

$S_{ю}$ — довжина сліду юзу задніх чи передніх коліс, м.

Загальний зупинний шлях транспортного засобу при гальмуванні визначається за формулою:

$$S_o = (t_1 + t_2 + 0,5 \cdot t_3) \cdot \frac{V_a}{3,6} + \frac{V_a^2}{26 \cdot y_n},$$

де:

t_1 — час реакції водія, с;

t_2 — час запізнення дії гальмівного приводу, с;

Відстань від автомобіля до місця наїзду в момент виникнення небезпеки у випадку наїзду в процесі гальмування автомобіля, якщо пішохід вийшов на проїзну частину до початку гальмування визначається за формулами:

$$S_a = \frac{V_a}{V_n} S_n - \left[\sqrt{\frac{V_a^2}{26y_n}} - \sqrt{S_n} \right],$$

де:

V_a — швидкість руху автомобіля перед початком гальмування;

$V_{\text{н}}$ — середня швидкість руху пішоходів на проїзній частині, км/год;

$S_{\text{н}}$ — відстань, яку подолав пішохід по проїзній частині до місця наїзду, м;

$S_{\text{т}}$ — відстань, яку подолав автомобіль в загальмованому стані після наїзду до повної зупинки.

В практиці відомі випадки, коли експерти для визначення допустимої швидкості користувалися формулою:

$$V_{\text{доп}} = 3,6u_{\text{н}} \cdot T \left[\sqrt{\frac{2S_{\text{в}}}{u_{\text{н}} \cdot T^2} + 1} - 1 \right],$$

де:

$S_{\text{в}}$ — відстань видимості;

T — час необхідний для приведення гальм у дію.

ЕКСПЕРТИЗА СЛІДІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Основним завданням трасологічної експертизи слідів транспортних засобів є ідентифікація конкретної одиниці транспортного засобу по частинах і слідах, які залишені його частинами; діагностика (визначення властивостей і стану об'єктів) та ситуаційні завдання (визначення механізму слідоутворення, механізму взаємодії транспортного засобу з іншими об'єктами).

Сліди транспортних засобів несуть значний обсяг інформації, яка може бути використана для визначення виду (типу), марки ТС, напрямку його руху.

Експертиза слідів транспортних засобів вирішує наступні питання:

Яким видом (типом, моделлю) та якими частинами транспортного засобу залишені сліди?

Чи залишені сліди даним транспортним засобом (його частинами)?

Яким колесом ТЗ залишені сліди (правим, лівим, переднім, заднім)?

Чи є на даному об'єкті (одяг потерпілого, дорожнє покриття і т. д.) сліди транспортного засобу?

Яка послідовність утворення пошкоджень на транспортному засобі?

Який механізм утворення слідів на транспортному засобі?

Чи є знайдений предмет (його фрагмент) (уламки кронштейна, гайки, фрагменти лакофарбового покриття) частиною наданого на дослідження транспортного засобу?

Зазначені питання можуть вирішуватися під час проведення комплексного дослідження разом з іншими фахівцями.

ТРАНСПОРТНО-ТРАСОЛОГІЧНА ЕКСПЕРТИЗА

Основним завданням транспортно-трасологічної експертизи є:

- 1) ідентифікація по слідах, залишених ТЗ, певного його екземпляра або встановлення його типу, моделі;
- 2) визначення взаємного розташування ТЗ в момент їх контакту;
- 3) визначення місця зіткнення ТЗ і місця наїзду на перешкоду (пішохода), установавання механізму утворення слідів;
- 4) розташування ТЗ відносно проїзної частини на момент контакту.

Вирішення цих завдань здійснюється шляхом дослідження слідів, виявлених на місці ДТП, пошкоджень транспортних засобів. Тому призначення транспортно-трасологічної експертизи має сенс, тільки коли є можливість надати експертові

об'єкти, які перебували в контактi або матеріали справи, в яких зафіксовані сліди.

Транспортно-трасологічна експертиза вирішує такі питання:

Чи залишено певні сліди ходовими частинами даного ТЗ?

Який механізм контакту ТЗ?

Яким було взаємне розміщення транспортних засобів під час їх зіткнення?

До якого типу (марки, моделі) відноситься ТЗ, яким залишені дані сліди?

Яким було взаємне розміщення ТЗ і перешкоди (пішохода) під час наїзду на останнього? Який механізм контакту пішохода та ТЗ?

Яке з транспортних засобів під час їх зіткнення стояло, а яке рухалося?

На якому місці дороги сталося зіткнення транспортних засобів (наїзд на пішохода)?

Який механізм утворення слідів (удар, ковзання і т. д.)?

Для вирішення зазначених питань експертові надаються самі слідоутворюючі об'єкти (шини, виступаючі деталі і т. д.) або експериментальні зліпки цих об'єктів; предмети, на яких залишилися сліди зазначених об'єктів або зліпки цих слідів, а так само протоколи огляду місця події з усіма додатками до них.

ЕКСПЕРТИЗА СТАНУ ДОРІГ І ДОРОЖНІХ УМОВ У МІСЦЯХ ДТП

Основними завданнями даної експертизи є визначення відповідності техніко-експлуатаційних, геометричних та технічних показників автомобільних доріг нормативно-технічним вимогам. Визначення відповідності робіт з організації дорожнього руху вимогам безпеки руху.

Експертиза стану доріг і дорожніх умов у місцях ДТП вирішує такі питання:

Чи відповідали фактичні техніко-експлуатаційні показники (рівність, коефіцієнти зчеплення і т. д.) автомобільної дороги вимогам безпеки дорожнього руху?

Чи відповідали роботи з проведення ремонту, експлуатації та утримання доріг вимогам безпеки дорожнього руху?

Чи були невідповідності дорожніх умов вимогам нормативних документів у причинному зв'язку з ДТП?

СУДОВО-МЕДИЧНА ЕКСПЕРТИЗА

Основним документом, що регламентує порядок проведення судово-медичної експертизи, є Правила судово-медичного визначення ступеня тяжкості тілесних ушкоджень, затверджені наказом МОЗ України від 17 січня 1995 року № 6.

Судово-медична експертиза призначається у всіх випадках, коли в результаті ДТП помирають люди або їм заподіюються тілесні ушкодження. Ця експертиза, крім загальних питань про причину смерті, часу, характеру, локалізації і ступеня тяжкості тілесних ушкоджень, стан здоров'я потерпілого перед заподіянням йому ушкоджень, досліджує так само питання про наявність або відсутність на тілі потерпілого слідів транспортної травми — слідів удару частин тіла об частину автомобіля або дорожнє покриття, струсу мозку в результаті удару, слідів волочіння по дорожньому покриттю. Судово-медичний огляд водія і потерпілого дозволяє встановити факт алкогольного або наркотичного сп'яніння. При цьому може бути проведено біохімічне дослідження крові і слини особи. При необхідності проводиться судово-медична експертиза речових доказів, яка досліджує різні об'єкти біологічного походження, здебільшого: кров, волосся, кістки і різні тканини і органи людського тіла, виявлені в ході огляду місця події.

При проведенні судово-медичної експертизи, як правило вирішуються такі питання:

Якими є характер і локалізація ушкоджень, заподіяних потерпілому?

У результаті якого виду травматичного впливу могли бути заподіяні виявлені пошкодження?

Який безпосередній механізм заподіяння ушкоджень?

Яка ступінь тяжкості заподіяних потерпілому тілесних ушкоджень?

Чи могли заподіяні ушкодження утворитися за обставин, викладених у постанові про призначення експертизи?

Яка причина смерті потерпілого?

Який час настання смерті?

Чи є на трупі ознаки зміни його розташування і пози після настання смерті?

8. ПІДГОТОВКА АДВОКАТА ДО УЧАСТІ У СПРАВІ. ВИВЧЕННЯ ТА АНАЛІЗ МАТЕРІАЛІВ СПРАВИ

Вивчення матеріалів будь-яких категорій кримінальних справ, в тому числі справ, пов'язаних з порушенням Правил безпеки руху та експлуатації автотранспорту, починається з ознайомлення з письмовим повідомленням про підозру, потім з обвинувальним актом. Отримуючи уявлення про суть обвинувачення, адвокат звертає увагу на те, в порушенні яких пунктів Правил дорожнього руху обвинувачується підзахисний, якими доказами це підтверджене на думку обвинувачення, чи доведена його вина.

Встановивши, порушення яких пунктів Правил дорожнього руху ставиться за провину підзахисному, адвокату необхідно ознайомитися із зазначеними пунктами та за можливості із коментарем до них.

Після вивчення та фіксування суті обвинувачення, кваліфікації, аналізу змісту тих пунктів Правил, в порушенні яких обвинувачується підзахисний, адвокат приступає до вивчення матеріалів, що містяться в кримінальній справі.

Обов'язковими процесуальними документами для даної категорії справ є:

- протокол огляду місця ДТП;
- протокол огляду транспортних засобів, що брали участь в ДТП;
- схема ДТП;
- висновки експертиз.

Під час вивчення всіх зазначених документів необхідно звернути увагу та зафіксувати дату і час проведення відповідних процесуальних дій, хто проводив зазначені дії, прізвища та адреси понятих, чи брали участь у них водії.

Зазначене згодом дозволить визначити своєчасність проведення зазначених дій відносно часу події, у випадку необхідності викликати для уточнення обставин, зазначених понятих.

Інформація про учасників огляду та їх посадове становище дозволить зробити висновок про компетентність осіб, що проводили огляд.

Дата та час провадження огляду, а також інформація про освітлення при провадженні огляду, дозволить встановити чи своєчасно та ретельно було проведено огляд, чи була можливість зафіксувати сліди, які могли лишитися при ДТП.

Протокол повинен містити відомості про дорожні знаки на даній ділянці дороги. Вони можуть не зазначатися на схемі, обмеженій короткою ділянкою дороги, на якій відбулася подія, проте наявність знаків, навіть не зазначених у схемі, може мати вирішальне значення.

У протоколі фіксуються відомості про оглядовість, видимість, температуру повітря, покриття дороги, освітленості, наявності пошкоджень дорожнього полотна.

Також у протоколі фіксуються дані про сліди гальмування, у подальшому вони використовуються при визначенні шляхом розрахунків швидкості руху транспортного засобу в момент, що передував початку гальмування.

Суттєвим для захисту можуть стати відомості про положення важелів керування транспортними засобами. Вони можуть стати в нагоді під час оцінювання дій водія, висновків про проведені ним маневри, швидкість руху транспортного засобу в момент, що передував аварії, тощо.

Корисними можуть виявитися дані про стан освітлювальних приладів в момент огляду (ввімкнено габаритні ліхтарі, ввімкнено фари тощо).

Велике значення має схема ДТП, яка повинна відображати обстановку на ділянці шляху, де сталася пригода. Схема має містити дані про ширину проїзної частини, ширині узбіччя, предметах та слідах, що лишилися на проїзній частині та узбіччі, початковий напрямок руху учасників ДТП, дорожні знаки. Схема обов'язково містить відомості про розташування транспортних засобів та потерпілих. У тому випадку, якщо положення учасників ДТП у точці зіткнення вказано зі слів водія або очевидців, про це має бути зазначено у поясненні до схеми.

Схему необхідно повністю і чітко перемалювати або сфотографувати, переписати дані, що містяться у ній. Ці відомості мають вирішальне значення, як для оцінки причин ДТП, так і для оцінки достовірності даних, які будуть наведені в подальшому як вихідні дані для автотехнічної експертизи, так і для оцінки самого висновку експертизи.

В подальшому, в процесі підготовки до участі у судових засіданнях, корисним є викреслювання схеми у певному масштабі, що дозволяє наочно уявити обстановку події, механізм ДТП, взаємне розташування транспортних засобів, транспортних засобів і пішоходів, транспортних засобів та інших перешкод.

Достатньо цінні відомості містять також протоколи огляду транспорту та учасника ДТП. Понад усе, необхідно звернути увагу на вигляд транспорту, що дозволяє у подальшому отримати необхідні відомості про його характеристику: габаритні розміри, базу, розмір колії задніх та передніх коліс, вагу тощо. Протокол огляду транспорту також містить дані про технічний стан окремих агрегатів та вузлів автомобіля.

Наприклад, в протоколі зазначено, що гальмівна система несправна. У зв'язку з цим можуть виникати питання про сутність цієї несправності, коли вона виникла, як вплинула на дорожню пригоду, чи могла бути помічена водієм в процесі експлуатації, тощо.

Найбільш ретельно мають бути описані пошкодження, пов'язані з даною ДТП.

Під час оцінки відомостей про несправності окремих вузлів та агрегатів транспортних засобів необхідно мати на увазі, що несправності, якщо вони не були підставою дорожньої пригоди, не можуть слугувати підставою пред'явлення підозри водію.

Відповідно до п. 2.9 ПДРУ водію забороняється керувати транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння чи під впливом наркотичних або токсичних речовин. Керування транспортним засобом у стані сп'яніння, не обтяжене діянням, передбаченим складом адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП або складом злочину, передбаченого ст. 286 КК України, тягне за собою відповідальність за ст. 130 КУпАП. Разом з тим, оскільки стан навіть найлегшого ступеня сп'яніння може бути однією з причин ДТП, цьому питанню приділяється досить багато уваги.

Адвокат зобов'язаний вміти вірно оцінити матеріали, що долучені до справи як доказів того, що водій знаходився в стані сп'яніння.

Зазвичай в акті медичного огляду відображаються відомості про зовнішній стан піддослідного, поведінку, порушення свідомості, пам'яті, мовлення. Необхідно відмітити наявність чи відсутність запаху алкоголю з роту, дані лабораторних досліджень крові. Визначається не тільки якісна наявність алкоголю у крові потерпілого чи винного, але й кількісна його наявність. Об'єктивно розраховуються доза та час прийому алкоголю й отримуються безспірні дані про ступінь сп'яніння осіб, що причетні до дорожньої пригоди.

Такі ж дослідження проводяться у відношенні до загиблих внаслідок ДТП.

Відомості про зовнішній стан обстежуваної особи окремо так, як і дані лабораторних досліджень, не можуть вважатися

підставою для висновку про стан сп'яніння і, тим більш, про ступінь сп'яніння.

Розрізняють *легке, середньої тяжкості і тяжке* сп'яніння. Тяжке сп'яніння може призвести до коми або смерті. Для дорослих смертельна доза алкоголю — 4—8 г на 1 кг маси тіла, для дітей — 3 г на 1 кг маси. На практиці стадію або ступінь алкогольного сп'яніння оперативно визначають за вмістом спирту в крові:

- менше 0,3 — відсутність впливу алкоголю;
- від 0,3 до 0,5 — незначний вплив алкоголю;
- від 0,5 до 1,5 — легке сп'яніння;
- від 1,5 до 2,5 — сп'яніння середнього ступеня;
- від 2,5 до 3,0 — сильне сп'яніння;
- від 3,0 до 5,0 — важке отруєння алкоголем, може настати смерть;
- від 5,0 до 6,0 — смертельне отруєння.

Наведені дані можуть використовуватися адвокатом для здійснення захисту, головним чином, для оцінки поведінки пішоходів в стані сп'яніння. Досить часто поведінка пішоходів, що постраждали, є підставою для визнання обопільної вини обвинуваченого та потерпілого, а в окремих випадках може бути підставою для заперечення вини водія.

Участь адвоката в цивільному процесі полягає у здійсненні ним представництва і захисту суб'єктивних майнових й особистих немайнових прав та охоронюваних законом інтересів інших осіб (громадян і юридичних осіб) та у сприянні суду у всебічному, повному і об'єктивному з'ясуванні всіх обставин справи, прав і обов'язків сторін.

При здійсненні професійної діяльності адвокату надано право представляти і захищати права й інтереси громадян та юридичних осіб за їх дорученням в усіх судових органах і на всіх стадіях цивільного судочинства.

Для ведення справи в суді адвокат повинен мати певні повноваження. Повноваження дають адвокату право на вчинення від імені особи, яку він представляє, усіх процесуальних дій, зазвичай крім передання справи до третейського суду, повну або часткову відмову від позовних вимог, на погодження з позовом, зміну предмета позову, укладення мирової угоди, передання повноважень іншій особі (передоручення), оскарження рішення суду, подання виконавчого листа до стягнення, на одержання присудженого майна або грошей. Повноваження адвоката на вчинення кожної із зазначених дій мають бути спеціально обумовлені у виданому йому дорученні. Адвокат, що займається адвокатською діяльністю індивідуально, набуває повноважень після подання судові доручення, виданого довірителем, а також свідоцтва про право займатись адвокатською діяльністю.

На підставі наданих повноважень адвокати допомагають заінтересованим особам звернутися до суду за захистом їх цивільних прав. Для цього використовуються цивільні процесуальні засоби — позовна заява; у справах, що виникають з адміністративно-правових відносин, — скарга і заява, а при окремому провадженні — заява.

До подання позову адвокат виконує велику і складну до процесуальну роботу, пов'язану з вивченням матеріалів справи і написанням заяви.

Робота адвоката в цивільній справі на досудовій стадії включає:

- попередню оцінку адвокатом перспектив цивільної справи (вивчення матеріалів, які є в розпорядженні клієнта, і фактичних обставин справи, вивченні судової практики);
- визначення адвокатом закону чи іншого нормативно-правового акта, що підлягає застосуванню;
- визначення адвокатом необхідних для справи доказів;
- витребування і отримання доказів;

- оцінку адвокатом перспектив цивільної справи з врахуванням отриманих доказів, фактичних обставин справи і судової практики, що склалася;
- у випадку згоди клієнта проведення переговорів, роботи з примирення сторін і завершенні справи миром;
- визначення підвідомчості і підсудності справи;
- підготовка адвокатом у цивільній справі необхідних клопотань;
- написання позовної заяви і подача її до суду.

Вивчення матеріалів справи дає можливість адвокату визначитись у правовій природі позову, його елементах і наявності необхідних підстав для реалізації права на пред'явлення позову, намітити склад сторін та інших осіб, які візьмуть участь у справі, а також інших учасників процесу; визначити предмет доказування і докази для підтвердження, зібрати їх і подати суду разом з позовною заявою.

Позовна заява складається адвокатом у письмовій формі за змістом, визначеним ст. 119 ЦПК України. Суддя, до якого надійшла заява з додатками, вирішує питання про її прийняття. Відмова у прийнятті оформлюється мотивованою ухвалою, яка може бути оскаржена адвокатом за наявності у нього відповідного повноваження. З прийняттям позовної заяви виникають цивільно-процесуальні відносини, у яких бере участь адвокат, який набирає прав і обов'язків процесуального представника.

Підготовку цивільних справ до судового розгляду, мета якої полягає в забезпеченні своєчасного та правильного вирішення справи, покладено на суддю. Процесуальні дії осіб, що беруть участь у справі, а також їх процесуальних представників (у тому числі адвокатів) здійснюються переважно на вимогу судді. Разом з тим процесуальні дії з підготовки цивільної справи до судового розгляду можуть здійснюватись і з ініціативи процесуальних представників — адвокатів і спрямовуватися на визначення характеру спірних право-

відносин, обставин, які підлягають встановленню, на відшукування доказів, визначення кола осіб, що братимуть участь у справі, тощо.

Представники мають право ставити перед суддею питання про витребування доказів від осіб, які відхилили вимогу адвоката про їх добровільну видачу, а також можуть порушувати клопотання про забезпечення доказів і позову, про зміну умов його забезпечення або скасування.

При оформлених повноваженнях на ведення справи в суді адвокат відповідача може використовувати загальні процесуальні засоби захисту, передбачені ст. ст. 27, 31 ЦПК України, а також спеціальні процесуальні засоби — заперечення проти позову і зустрічний позов.

Процесуальним забезпеченням участі адвокатів у судовому засіданні є своєчасне одержання від суду викликів і повідомлень про день, місце і час розгляду судом спірної справи, а також про відкладення судом розгляду справи за відсутності відомостей, що їм вручено повістки.

У підготовчій частині судового засідання процесуальні представники з'ясовують можливість розглянути справу в конкретному судовому засіданні, при певному суді й учасниках процесу. Представникам надається можливість ознайомитись зі складом суду, а також з прізвищами прокурора, експерта, перекладача, секретаря судового засідання і заявляти їм відвід за наявності для цього підстав. Незважаючи на те що обов'язок роз'яснення особам, що беруть участь у справі, їх прав покладається на суддю, процесуальний представник повинен проконсультувати особу, яку він представляє, про її права, порядок їх реалізації та правові наслідки зазначених дій. Він може заявляти клопотання про витребування від третіх осіб додаткового доказового матеріалу, внесення змін до складу осіб, що беруть участь у справі, про зміну домагання в позовному спорі, подавати заяви про залучення до справи співучасників, третіх осіб тощо.

При дачі сторонами та іншими особами, що беруть участь у засіданні, пояснень суду про обставини справи та інші питання, які підлягають розгляду, процесуальний представник має право ставити їм запитання про уточнення вимог, їх підстав і заперечень, висловлювати власні міркування з приводу питань, що постають у процесі провадження справи.

Основним у поясненні є обов'язок сторін та їх процесуальних представників, пов'язаний з доказуванням обґрунтованості позову і заперечень на нього.

Адвокати мають також право брати участь у судових дебатах, обмінюватися з дозволу суду репліками, одержувати від суду роз'яснення щодо змісту винесеного рішення та про строки і порядок його оскарження, а в разі неучасті в судовому засіданні одержати його копію. У судових дебатах представники осіб підбивають підсумки розгляду судом справи, дають правову оцінку дослідженим доказам і спірним правовідносинам, викладають судження з приводу розгляду справи по суті. У промові представник висловлює думку щодо розподілу між сторонами судових витрат, а в разі встановлення при розгляді справи порушень законності має право порушити клопотання про винесення судом окремої ухвали.

Важливою частиною процесуально-правового положення представника є повноваження, які забезпечують його діяльність, спрямовану на виправлення допущених у протоколі судового засідання і в рішенні суду неточностей або неповноти.

9. ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ УЧАСНИКІВ ДТП

Наслідком практично кожної дорожньо-транспортної пригоди (ДТП) є заподіяння майнової та(або) моральної шкоди принаймні одному з її учасників та(або) третій особі. Найпоширеніший вид ДТП – зіткнення транспортних засобів, наслідком якого, як правило, є їх ушкодження. У деяких випадках унаслідок ДТП шкоди може бути завдано також життю та здоров'ю людей. Через велику кількість дорожньо-транспортних пригод в Україні проблема відшкодування шкоди, завданої унаслідок ДТП, залишається актуальною.

Розглядаючи питання про нормативне регулювання цивільної відповідальності, що виникає внаслідок зіткнення транспортних засобів, необхідно мати на увазі наступне.

В результаті зіткнення транспортних засобів виникають правовідносини, за якими з одного боку виступає потерпілий (особа, якій завдано майнову та моральну шкоду) й з іншого – заподіювач шкоди.

Стаття 1166 ЦК України визначає загальні підстави відповідальності за спричинену шкоду. Відповідальність виникає лише за наявності вини: особа, що завдала шкоди, звільняється від її відшкодування, якщо доведе, що шкода, завдана не з її вини. Виключення складає тільки для шкоди, завданої внаслідок дії джерела підвищеної небезпеки. Відповідно ст. 1187 ЦК України, відповідальність за шкоду, завдану таким об'єктом, настає незалежно від вини, якщо особа не доведе, що шкода завдана внаслідок непереборної сили або умислу потерпілого. При зіткненні транспортних засобів

шкода настає внаслідок взаємодії двох або більше джерел підвищеної небезпеки.

Таким чином, вирішуючи питання про відповідальність за шкоду, що виникла внаслідок зіткнення транспортних засобів, в першу чергу необхідно звернутися до закону про загальні підстави відповідальності за шкоду (ст. 1166 ЦК). Розмір відшкодування у випадку зіткнення залежить від вини іншого (інших) власників транспортних засобів, що зіштовхнулись. При встановленні й їх вини, ця спільно завдана шкода має розподілятися у відповідності зі ступенем вини усіх власників (ст. 1188 ЦК). Якщо ж винним є потерпілий власник джерела підвищеної небезпеки, він сам несе наслідки завданої шкоди.

Тому необхідно визнати вірною практику відміни судових рішень, якщо не досліджувалося питання про винність другого власника транспортного засобу, що брав участь у зіткненні.

Відповідно до ст. 1188 ЦК України шкода, завдана внаслідок взаємодії кількох джерел підвищеної небезпеки, відшкодовується на загальних підставах, а саме:

- шкода, завдана одній особі з вини іншої особи, відшкодовується винною особою;
- за наявності вини лише особи, якій завдано шкоди, вона їй не відшкодовується;
- за наявності вини всіх осіб, діяльністю яких було завдано шкоди, розмір відшкодування визначається у відповідній частці залежно від обставин, що мають істотне значення.

Якщо внаслідок взаємодії джерел підвищеної небезпеки було завдано шкоди іншим особам, особи, які спільно завдали шкоди, зобов'язані її відшкодувати незалежно від їхньої вини.

Питання про умови взаємної відповідальності власників транспортних засобів при їх зіткненні заслуговує уваги.

Пленум Верховного Суду України у своїй постанові «Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про

відшкодування шкоди» від 27 березня 1992 року, з цього приводу визначив наступне: власники джерела підвищеної небезпеки, які спільно завдали шкоди при зіткненні джерел підвищеної небезпеки іншим особам, несуть перед ними солідарну відповідальність, якщо ця шкода є неподільною. Питання про відповідальність за шкоду, завдану при цьому самим джерелом підвищеної небезпеки кожного з власників перед іншим з них, вирішується за правилами ст. 1166 ЦК України: шкода, завдана одному з власників з вини іншого, — відшкодується винним; за наявності тільки вини власника, якому завдано шкоди, вона йому не відшкодується; за наявності вини обох власників — розмір відшкодується у відповідності зі ступенем вини кожного; за відсутності вини власників у обоюдній шкоді — жоден не має права на відшкодування.

У тих випадках, коли разом з завданням шкоди джерелом підвищеної небезпеки (не при зіткненні джерел підвищеної небезпеки) завдано також шкоди джерелу підвищеної небезпеки й цьому сприяла груба необережність потерпілого, відповідно норм ст. 1193 ЦК України може бути зменшено розмір відшкодування збитків потерпілому.

Як бачимо, суб'єктивною умовою цивільно-правової відповідальності, як і будь-якої юридичної відповідальності, є вина, тобто психічне ставлення заподіювача шкоди до свого діяння. Те ж саме стосується й шкоди, що виникла внаслідок зіткнення транспортних засобів.

Необхідно зазначити, що судова практика враховує будь-яку форму вини заподіювача.

При вирішенні питання про розмір відшкодування збитків, що завдані майну власників при взаємодії джерел підвищеної небезпеки, повинна враховуватися будь-яка форма вини потерпілого, що сприяла виникненню або збільшенню шкоди.

Стаття 1193 ЦК України передбачає обов'язкове зменшення або відмову у відшкодуванні збитків при грубій необережності потерпілого, за певних умов не виключає можливості

враховувати при зіткненні просту необережність потерпілого. При цьому береться до уваги ступінь вини, що, звичайно, не ідентично поняттю «груба необережність». У зв'язку з тим, що за будь-якої вини потерпілого, що керував транспортним засобом при зіткненні, він виступає і як заподіювач шкоди, то при виникненні даного зобов'язання має враховуватися будь-яка ступінь вини потерпілого. Тому у випадках, коли в результаті дії двох або більше джерел підвищеної небезпеки потерпілим є сам власник джерела підвищеної небезпеки, суд повинен обговорити питання про можливість застосування ст. 1193 ЦК України.

Слід зазначити, що як джерела підвищеної небезпеки транспортний засіб виступає тільки під час його експлуатації. Отже, якщо шкода завдана транспортним засобом, що стояв нерухомо, то його не можна розглядати як джерело підвищеної небезпеки. Тому його власник не повинен відповідати за ст. 1187 ЦК України.

Цивільне право розрізняє два види володіння: законне, що має ту чи іншу правову підставу, та незаконне — без правової підстави. Відповідно до п. 1.10 Правил дорожнього руху власником транспортного засобу визнається фізична чи юридична особа, що володіє майновими правами на транспортний засіб та має на це відповідні документи.

В ч. 3 п. 4 постанови ПВСУ від 27 березня 1992 року зазначено, що не визнається власником джерела підвищеної небезпеки й не несе відповідальності за шкоду, завдану потерпілому, особа, що керує джерелом підвищеної небезпеки в силу трудових відносин.

Відповідно ст. 1172 ЦК України юридична або фізична особа відшкодовує шкоду, завдану їхнім працівником під час виконання ним своїх трудових (службових) обов'язків.

У власника лишається право регресу до водія за нормами трудового права. Регресні позови підприємств про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки,

що пред'являються власниками до працівників, не підлягають задоволенню, якщо вина працівників не встановлена. В тих випадках, коли матеріалами справи визначається вина водія, у відповідності до КЗпП України регресний позов задовольняється тільки в розмірі прямого дійсного збитку, проте не більше середнього місячного заробітку.

Разом з тим, у судовій практиці розглядаються справи, за якими у кримінальному процесі вирішуються позови потерпілих до безпосереднього заподіювача шкоди. Тобто, не ускладнюючи судового слідства, суд та інші учасники процесу звільняються від повторної процедури розгляду тих самих матеріалів справи в порядку цивільного провадження, що краще забезпечує право на захист, дозволяє оперативно стягувати з винного збитки й тим самим підвищити виховний вплив судового процесу.

Відповідно до ст. 1187 ЦК України особа, яка неправомірно заволоділа транспортним засобом, завдала шкоди діяльністю щодо його використання, зберігання або утримання, зобов'язана відшкодувати її на загальних підставах. Якщо неправомірному заволодінню іншою особою транспортним засобом сприяла недбалість його власника, 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.

Відповідно до ч. 2 п. 3 постанови ПВСУ від 27 березня 1992 року власник джерела підвищеної небезпеки не відповідає за шкоду, завдану цим джерелом, якщо доведе, що воно вибуло з його власності внаслідок протиправних дій інших осіб, а не з його вини.

У відповідності до закону у випадку завдання шкоди діє принцип відшкодування його у повному обсязі.

Відповідно до ст. 1192 ЦК України розмір збитків, що підлягають відшкодуванню потерпілому, визначається відповідно до реальної вартості втраченого майна на момент розгляду

справи або виконання робіт, необхідних для відновлення пошкодженої речі.

Стаття 22 ЦК України визначає, що збитками є:

- втрати, яких особа зазнала у зв'язку зі знищенням або пошкодженням речі, а також витрати, які особа зробила або мусить зробити для відновлення свого порушеного права (реальні збитки);
- доходи, які особа могла б реально одержати за звичайних обставин, якби її право не було порушене (упущена вигода).

Важливе місце серед засобів доказування завданої шкоди займає автотоварознавча експертиза, за допомогою якої визначається розмір завданого матеріального збитку; вартість ремонту аварійного автомобіля; вартість деталей, що підлягають заміні; вартість ремонтних робіт тощо. Важливо в цьому випадку те, що експерт попереджається про кримінальну відповідальність за надання неправдивого висновку або за відмову за надання висновку.

Відповідно до п. 20 постанови ПВСУ № 8 від 30 травня 1997 року «Про судову експертизу у кримінальних та цивільних справах» оплата експертизи у гражданських справах провадиться за рахунок сторони, яка подала відповідне клопотання. Якщо експертиза призначалась за клопотанням обох сторін або за ініціативою суду, гроші на її оплату вносяться обома сторонами порівну.

Крім матеріальних збитків, особа має право на відшкодування моральної шкоди, завданої внаслідок порушення її прав, яка полягає:

- у фізичному болю та стражданнях, яких фізична особа зазнала у зв'язку з каліцтвом або іншим ушкодженням здоров'я;
- у душевних стражданнях, яких фізична особа зазнала у зв'язку з протиправною поведінкою щодо неї самої, членів її сім'ї чи близьких родичів;

- у душевних стражданнях, яких фізична особа зазнала у зв'язку із знищенням чи пошкодженням її майна.

Моральна шкода відшкодовується грошима, іншим майном або в інший спосіб. Розмір грошового відшкодування моральної шкоди визначається судом залежно від характеру правопорушення, глибини фізичних та душевних страждань, погіршення здібностей потерпілого або позбавлення його можливості їх реалізації, ступеня вини особи, яка завдала моральної шкоди, якщо вина є підставою для відшкодування, а також з урахуванням інших обставин, які мають істотне значення. При визначенні розміру відшкодування враховуються вимоги розумності і справедливості. Моральна шкода відшкодовується незалежно від майнової шкоди, яка підлягає відшкодуванню, та не пов'язана з розміром цього відшкодування.

10. УЗАГАЛЬНЕННЯ СУДОВОЇ ПРАКТИКИ З РОЗГЛЯДУ СУДАМИ ЦИВІЛЬНИХ СПРАВ ПРО ВІДШКОДУВАННЯ ШКОДИ, ЗАВДАНОЇ ДЖЕРЕЛОМ ПІДВИЩЕНОЇ НЕБЕЗПЕКИ

Питання, пов'язані з розглядом справ про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, мають особливе значення, оскільки актуальність цих проблем зумовлена великою кількістю відповідних цивільно-правових спорів у судовій практиці.

Слід зважати також на ті обставини, що у випадку завдання шкоди джерелом підвищеної небезпеки процес вчинення та умови виникнення зобов'язань суттєво відрізняються від загальних правил, що, відповідно, потребує виділення вказаних випадків як особливого різновиду деліктних зобов'язань.

Відповідно до плану роботи судів апеляційної інстанції та на виконання завдань Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ (далі — ВССУ) вивчено та проаналізовано підстави зміни і скасування судових рішень у справах про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки; перевірено дотримання місцевими, апеляційними судами положень процесуального закону під час розгляду справ цієї категорії, визначено проблеми та спірні питання, що виникають під час розгляду таких справ судами першої інстанції та при їх апеляційному перегляді.

Матеріали, надані для проведення зазначеного узагальнення, свідчать про наявність неоднакової судової практики при

розгляді цієї категорії спорів та помилок при застосуванні судами норм матеріального та процесуального права.

АНАЛІЗ СТАТИСТИЧНИХ ДАНИХ

Аналізуючи статистичні дані щодо розгляду судами цивільних справ про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, слід зазначити, що судова статистика не відображає вказану категорію цивільних справ у окремій категорії їх розгляду, тому висновок можна зробити тільки на підставі інформації, наданої місцевими, апеляційними судами.

Так, у 2010 році на розгляд до місцевих судів надійшло більш ніж 3 088 справ про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, зокрема, місцевими судами Закарпатської області розглянуто 81 справу, Сумської — 79 справ, Кіровоградської — 117 справ, Чернігівської — 129 справ; Полтавської — 201 справа; Житомирської — 143 справи; судом м. Севастополя — 338 справ. На розгляд до місцевих судів Донецької області надійшло більш ніж 2 тис. цивільних справ про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, що становить близько 1 % від загальної кількості справ позовного провадження, що перебували на розгляді суду.

Щодо якості розгляду справ цієї категорії можна зазначити, що згідно з матеріалами, наданими для проведення узагальнення, у переважній більшості справ апеляційні скарги відхилено із залишенням рішення суду першої інстанції без змін.

Отже, суди, як правило, дотримуються вимог чинного законодавства України та ухвалюють законні та обґрунтовані рішення. Проте існують недоліки судової практики, які суттєво впливають на її єдність.

ЗАКОНОДАВЧЕ ВРЕГУЛЮВАННЯ СПОРІВ ЩОДО ВІДШКОДУВАННЯ ШКОДИ, ЗАВДАНОЇ ДЖЕРЕЛОМ ПІДВИЩЕНОЇ НЕБЕЗПЕКИ

Відносинам про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, присвячені, зокрема ст. ст. 3, 27, 41, 68 Конституції України, ст. ст. 11 — 16, 22, 23, 316 — 327, 355, 386, 979 — 999, 1166 — 1168, 1172, 1187, 1188, 1191-1206 Цивільного кодексу України (далі — ЦК України), положення Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі — КУпАП), Кодексу законів про працю України (далі — КЗпП України).

Правову природу відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, та шкоди, завданої внаслідок взаємодії цих джерел, урегульовано законами України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 року (зі змінами); «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо усунення надмірного державного регулювання у сфері автомобільних перевезень» від 05 липня 2011 року (після набрання ним чинності скасовано вимоги щодо обов'язкової наявності у водія дорожнього (маршрутного) листа та нотаріально посвідченої довіреності на керування транспортним засобом); «Про автомобільний транспорт» від 05 квітня 2001 року; «Про міліцію» від 20 грудня 1990 року.

Норми, що стосуються обов'язкового страхування, містяться у спеціальному законодавстві, зокрема, законах України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» від 01 липня 2004 року; «Про страхування» від 07 березня 1996 року; «Про загальнообов'язкове державне соціальне страхування на випадок безробіття» від 02 березня 2000 року; «Про загальнообов'язкове державне соціальне страхування у зв'язку з тимчасовою втратою працездатності та витратами,

зумовленими похованням» від 18 січня 2001 року, Директиві Ради ЄЕС від 24 квітня 1972 року «Щодо зближення законів держав-членів стосовно страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів та виконання зобов'язання про страхування такої відповідальності», Правилах добровільного страхування транспортних засобів «КАСКО», затверджених Укрстрахнаглядом 25 березня 1997 року № 19-1, постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження розмірів страхових платежів за договорами міжнародного обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» від 06 січня 2005 року № 5.

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» від 12 червня 2009 року № 2; постанова Пленуму Верховного Суду України «Про судові рішення у цивільній справі» від 18 грудня 2009 року № 14; постанова Пленуму Верховного Суду України «Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди» від 27 березня 1992 року № 6; постанова Пленуму Верховного Суду України «Про судову практику в справах про відшкодування моральної (немайнової) шкоди» від 31 березня 1995 року № 4; постанова Пленуму Верховного Суду України «Про судову експертизу в кримінальних і цивільних справах» від 30 травня 1997 року № 8.

Вирішуючи спори цієї категорії справ, суди у своїй діяльності також керуються Правилами дорожнього руху України, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України «Про правила дорожнього руху» від 10 жовтня 2001 року № 1306

(далі – ПДР України), Методикою товарознавчої експертизи та оцінки дорожніх транспортних засобів, затвердженою спільним наказом Міністерства юстиції України, Фондом державного майна України від 24 листопада 2003 року, Законом України «Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні» від 12 липня 2001 року та іншими нормативно-правовими актами, що регламентують спірні правовідносини.

Водночас існує й спеціальне законодавство, яке регулює правовий режим відповідальності володільців спеціальних джерел підвищеної небезпеки. Наприклад, Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища» від 25 червня 1991 року визначає обов'язок осіб, які володіють джерелом підвищеної екологічної небезпеки, компенсувати заподіяну шкоду громадянам та юридичним особам, якщо вони не доведуть, що шкода виникла внаслідок стихійних природних явищ чи навмисних дій потерпілих. Крім того, спірні правовідносини регулюються земельним, водним, лісовим законодавством, законодавством про надра, про охорону атмосферного повітря, про охорону і використання рослинного і тваринного світу та іншим спеціальним законодавством.

Певні особливості має порядок відшкодування ядерної шкоди. Відносини щодо цивільної відповідальності за ядерну шкоду регулюють закони України «Про цивільну відповідальність за ядерну шкоду та її фінансове забезпечення» від 05 квітня 2006 року; «Про використання ядерної енергії та радіаційну безпеку» від 12 червня 2011 року, а також ратифікована Україною Віденська конвенція «Про цивільну відповідальність за ядерну шкоду» від 12 вересня 1997 року.

Зазначений вище перелік законів та нормативно-правових актів не є вичерпним. Загалом суди дотримуються його, проте під час розгляду справ такої категорії трапляються випадки, коли судді не завжди правильно застосовують норми матеріального права, припускають помилки щодо встановлення

дійсних правовідносин сторін, застосування до них норм права, наслідком чого є скасування або зміна судових рішень.

ДЖЕРЕЛО ПІДВИЩЕНОЇ НЕБЕЗПЕКИ ТА ЙОГО ВИДИ

Поняття джерела підвищеної небезпеки на рівні закону (легальна дефініція) закріплено у ст. 1187 ЦК України, відповідно до якої під джерелом підвищеної небезпеки розуміють діяльність, пов'язану з використанням, зберіганням або утриманням транспортних засобів, механізмів та обладнання, використанням, зберіганням хімічних, радіоактивних, вибухо- і вогнебезпечних та інших речовин, утриманням диких звірів, службових собак та собак бійцівських порід тощо, що створює підвищену небезпеку для осіб, які цю діяльність здійснюють, та інших осіб.

Основні ознаки джерела підвищеної небезпеки також наведено у п. 4 постанови Пленуму Верховного Суду України «Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди» від 27 березня 1992 року № 6, відповідно до якого джерелом підвищеної небезпеки належить визнавати будь-яку діяльність, здійснення якої створює підвищену імовірність заподіяння шкоди через неможливість контролю за нею людини, а також діяльність з використання, транспортування, зберігання предметів, речовин і інших об'єктів виробничого, господарського чи іншого призначення, які мають такі ж властивості. Наприклад, літак, автомобіль небезпечні неможливістю їх миттєвої зупинки, а будівництво — тією ж неможливістю зупинки техніки, предметами, піднятими на висоту або заглибленими, і заподіянням саме механічних ушкоджень (каліцтва). Майнова відповідальність за шкоду, завдану діями таких джерел, має наставати як при цілеспрямованому їх

використанні, так і при мимовільному прояві їх шкідливих властивостей (наприклад, у випадку завдання шкоди внаслідок мимовільного руху автомобіля).

Так, у серпні 2009 року Є. звернувся до суду з позовом до Б., в якому зазначив, що внаслідок ДТП, яка сталася з вини відповідача, був пошкоджений його автомобіль. Судом під час розгляду справи встановлено, що 19 лютого 2009 року в м. Житомирі водій автомобіля ВАЗ-2101 Б. не забезпечив технічно справний стан транспортного засобу, у результаті чого випала опора колеса автомобіля, після чого останній, втративши керованість, зіткнувся з припаркованим автомобілем позивача. Рішенням (заочним) Богунського районного суду м. Житомира від 26 лютого 2010 року позовні вимоги Є. до Б. про відшкодування шкоди задоволено частково.

Задовольняючи позовні вимоги, суд першої інстанції виходив з положень ст. ст. 1166, 1167, 1187 ЦК України, якими передбачено обов'язок особи відшкодувати матеріальну та моральну шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки.

Чинним законодавством надано приблизний перелік видів діяльності, які можуть створювати підвищену небезпеку заподіяння шкоди. Цей перелік не є вичерпним, оскільки постійний розвиток науки й техніки створює нові об'єкти, поводження з якими може створювати підвищену ймовірність заподіяння шкоди. Через цю обставину суд, вирішуючи питання про можливість віднесення діяльності до джерела підвищеної небезпеки, повинен з'ясувати наявність його характерних ознак, серед яких неможливість повного контролю з боку людини; наявність шкідливих властивостей; велика ймовірність завдання шкоди.

Зокрема, судова практика визнає джерелом підвищеної небезпеки будь-яке застосування концентрованої енергії у таких випадках, коли енергію використано не в споживчих цілях, не в побуті, а на виробництві, на транспорті.

Так, рішенням Овруцького районного суду Житомирської області від 18 лютого 2011 року відмовлено у задоволенні позовних вимог О. до Овруцького управління по експлуатації газового господарства ВАТ по газопостачанню та газифікації «Житомиргаз» про відшкодування матеріальної та моральної шкоди (справа № 2-67/11). Суд виходив із того, що ч. 1 ст. 1187 ЦК України закріплено тільки приблизний перелік джерел підвищеної небезпеки, до яких газопровід не належить, оскільки умови його використання не створюють небезпеки для оточуючих.

В іншому випадку рішенням Катеринопільського районного суду Черкаської області від 30 червня 2010 року (справа № 2-14/10) позовні вимоги О. до ВАТ «Черкасиобленерго», ВАТ «Укртелеком» про відшкодування шкоди задоволено частково. Задовольняючи позовні вимоги, суд виходив із положень ч. 2 ст. 1187 ЦК України та зазначив, що судова практика визнає джерелом підвищеної небезпеки будь-яке застосування концентрованої енергії. Під час розгляду справи судом було встановлено, що пожежа в будинку позивача, яка в подальшому призвела до настання негативних наслідків у виді шкоди, сталася внаслідок замикання, спричиненого потраплянням проводів мережі на проводи ліній радіофікації внаслідок зміщення електроізолятора з кріплення на опорі та провисання ліній електропередачі.

Виходячи з викладеного можна зробити висновок, що газопровід, електромережа в квартирі не визнаються джерелом підвищеної небезпеки, оскільки умови їх використання не створюють ніякої небезпеки для оточення.

Не визнається джерелом підвищеної небезпеки поводження зі зброєю, однак діяльність з організації стрільб є джерелом підвищеної небезпеки, оскільки зброя зосереджується в одному місці, а тому, попри знання устрою, механізму дії зброї та проведення інструктажу щодо заходів безпеки, виникає велика ймовірність заподіяння шкоди третім особам.

У науці цивільного права є думка, згідно з якою джерелом підвищеної небезпеки є діяльність певного роду, провадження якої створює підвищену ймовірність заподіяння шкоди через неможливість повторного контролю за нею людиною, а також діяльність із використання, транспортування, збереження предметів, речовин та інших об'єктів виробничого, господарського або іншого призначення, які мають такі самі властивості.

Так, транспортний засіб, що не рухається, не може розглядатись як предмет, що створює підвищену небезпеку, при наїзді на нього іншого транспортного засобу.

Не вважається джерелом підвищеної небезпеки велосипед, оскільки цей транспортний засіб не має двигуна, а рухається внаслідок дії мускульної сили людини, яка знаходиться на ньому, отже, його експлуатація є повністю контрольованою.

У переважній більшості, як свідчить практика, суди розглядають цивільні справи про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки внаслідок дорожньо-транспортних пригод, які сталися за участю наземних транспортних засобів.

Під час розгляду таких справ слід враховувати, що відповідно до п. 1.10 ПДР України механічний транспортний засіб — транспортний засіб, що приводиться в рух за допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини і механізми (крім транспортних засобів, робочий об'єм двигуна яких не перевищує 50 куб. см), а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт.

За визначенням цього пункту ПДР України мопед — двоколісний транспортний засіб, що має двигун з робочим об'ємом до 50 куб. см. Отже, хоча він і не належить до механічних транспортних засобів, наявність у нього двигуна відповідно до положень ч. 1 ст. 1187 ЦК України дає підстави вважати мопед джерелом підвищеної небезпеки.

Саме з таких підстав ухвалою Верховного Суду України від 26 травня 2010 року (справа № 6-16307св09) рішення Новозаводського районного суду м. Чернігова від 04 березня 2009 року та рішення Апеляційного суду Чернігівської області від 25 травня 2009 року скасовано, справу передано на новий розгляд до суду першої інстанції.

Хоча переважна більшість цивільних справ щодо відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, пов'язані із заподіянням шкоди транспортними засобами, необхідно зазначити, що на розгляді суддів також перебували справи за позовами про відшкодування шкоди, завданої іншими видами джерел підвищеної небезпеки.

Так, рішенням Київського районного суду м. Полтави від 09 червня 2010 року (справа № 2-3306/10) частково задоволено позовні вимоги І. про відшкодування матеріальної та моральної шкоди, завданої йому укусами службової собаки породи «московська сторожова», яка належить відповідачці К. У результаті нападу тварини позивачеві було нанесено легкі тілесні ушкодження, що спричинили короточасний розлад здоров'я.

Слід визнати правильним посилання суду на ст. 1187 ЦК України під час задоволення позовних вимог про відшкодування шкоди, заявлених особами, які постраждали від службових собак і собак бійцівських порід, оскільки їх утримання визначено законодавцем як джерело підвищеної небезпеки, порядок їх утримання визначено законами.

Під час розгляду справ цієї категорії слід звертати увагу на те, що відповідальність за порушення правил тримання собак і котів встановлена ст. 154 КУпАП, а правила утримання домашніх тварин відповідно до вимог ст. 9 Закону України «Про захист тварин від жорстокого поводження» від 30 грудня 2009 року встановлюються органами місцевого самоврядування.

У разі виникнення сумнівів щодо питання, чи є собака

службовим або його порода бійцівською, у випадках, коли ці обставини мають значення для правильного вирішення справи і є складовою предмету доказування, слід звертатися за відповідним роз'ясненням до фахівців у порядку, визначеному процесуальними нормами.

Отже, задоволення на підставі ст. 1187 ЦК України вимог про відшкодування шкоди, завданої внаслідок нападу собаки, що не є службовим і порода якого не є бійцівською, буде помилковим.

Необхідно врахувати, що інші домашні тварини не визнаються такими, що створюють підвищену небезпеку.

Так, рішенням Іваничівського районного суду Волинської області від 23 березня 2011 року (справа № 2-84/11), залишеним без змін ухвалою апеляційного суду Волинської області від 20 травня 2011 року, у задоволенні позовних вимог К. до К.Б. про відшкодування матеріальної та моральної шкоди відмовлено з тих підстав, що тілесні ушкодження, з приводу яких позивач знаходився на стаціонарному та амбулаторному лікуванні, не були йому заподіяні джерелом підвищеної небезпеки, оскільки відповідно до ч. 1 ст. 1187 ЦК України джерелом підвищеної небезпеки не можна вважати домашніх (свійських) тварин, зокрема коня. Також суд дійшов висновку, що позивач К. не довів у суді тих обставин, що тілесні ушкодження були отримані ним внаслідок неправомірних дій відповідача К. та з його вини.

Такі висновки суду є правильними.

Дикі звірі є джерелом підвищеної небезпеки лише за умови їх перебування у володінні людини. При відшкодуванні шкоди, завданої діяльністю, пов'язаною з утриманням диких тварин, слід враховувати вимоги ст. 8 Закону України «Про захист тварин від жорстокого поводження» від 30 грудня 2009 року і «Порядку утримання та розведення диких тварин, які перебувають у стані неволі або в напіввільних умовах», затвердженого наказом Міністерства охорони навколишнього

природного середовища України від 30 вересня 2010 року № 429, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України від 29 грудня 2010 року № 1384/18679.

Так, позивачка О. звернулась до суду з вимогою відшкодувати матеріальну та моральну шкоду з тих підстав, що 06 серпня 2009 року та 10 вересня 2009 року на її земельній ділянці дикими кабанями було знищено урожай кукурудзи та картоплі. Рішенням Тлумацького районного суду Івано-Франківської області у задоволенні позовних вимог О. до ЛМП «Хотимир» с. Хотимир Тлумацького району Івано-Франківської області відмовлено.

Відмовляючи у задоволенні позовних вимог, суд виходив із положень ст. ст. 1166, 1167 ЦК України та ст. ст. 2, 3 Закону України «Про мисливське господарство та полювання», відповідно до яких мисливські тварини, що перебувають у стані природної волі, належать до природних ресурсів загальнодержавного значення та в межах території України є об'єктами права власності українського народу. Від імені українського народу права власника мисливських тварин здійснюють органи державної влади та органи місцевого самоврядування в межах, визначених Конституцією України. Судом у ході розгляду було встановлено, що ЛМП «Хотимир» не є органом державної влади, а відтак — і власником диких тварин, які перебувають в урочищі Тисменицького району Івано-Франківської області.

Іноді позитивний висновок і можливість застосування ст. 1187 ЦК України можуть бути пов'язані не тільки з якісними, а й із кількісними критеріями. Наприклад, зберігання каністри з бензином у гаражі власника автомобіля підвищеної небезпеки для оточення не створює, проте зберігання горючих матеріалів у великих місткостях пов'язане з підвищеною небезпекою.

Правові, економічні, соціальні та організаційні основи діяльності, пов'язаної з об'єктами підвищеної небезпеки,

встановлено Законом України «Про об'єкти підвищеної небезпеки». Статтею 1 цього Закону визначено, що об'єкт підвищеної небезпеки — це об'єкт, на якому використовуються, виготовляються, переробляються, зберігаються або транспортуються одна або кілька небезпечних речовин чи категорій речовин у кількості, що дорівнює або перевищує нормативно встановлені порогові маси, а також інші об'єкти як такі, що відповідно до закону є реальною загрозою виникнення надзвичайної ситуації техногенного та природного характеру. Відповідно до ст. 9 вказаного Закону суб'єкт господарської діяльності ідентифікує об'єкти підвищеної небезпеки відповідно до кількості порогової маси небезпечних речовин. Нормативи граничної маси небезпечних речовин встановлюються Кабінетом Міністрів України. Порядок ідентифікації, форма та зміст оповіщення про її результати визначаються Кабінетом Міністрів України. На основі ідентифікаційних даних Кабінет Міністрів України затверджує класифікацію об'єктів підвищеної небезпеки і порядок їх обліку.

Отже, при виникненні сумнівів щодо віднесення того чи іншого об'єкта за кількісними показниками до джерела підвищеної небезпеки слід виходити з положень чинного законодавства України щодо цього питання.

СУБ'ЄКТНИЙ СКЛАД СТОРІН У СПОРІ

Відповідно до положень ч. 3 ст. 386 ЦК України власник, права якого порушені, має право на відшкодування завданої йому майнової та моральної шкоди.

Згідно з ч. 1 ст. 30 ЦПК України сторонами в цивільному процесі є позивач і відповідач.

Як вбачається зі змісту ст. ст. 33, 36, 119 ЦПК України на позивача покладено обов'язок визначати відповідача у справі. Водночас позивач не позбавлений права звернутись

до суду з клопотанням про залучення до участі у справі співвідповідачів і третіх осіб, які не заявляють самостійних вимог.

Як свідчить практика, суб'єктивний склад сторін у спорах такої категорії, як правило, складається з учасників дорожньо-транспортної пригоди; володільців — користувачів транспортних засобів; власників джерела підвищеної небезпеки, з якими винні особи знаходилися у трудових відносинах; страхових компаній, з якими власники транспортних засобів знаходяться у договірних відносинах; осіб, з вини яких сталася ДТП, відшкодування за якою було проведено страховими компаніями, та третіх осіб, зазвичай, водіїв-учасників, які не заявляють самостійних вимог.

Загалом суди дотримуються вимог норм процесуального права та правильно встановлюють сторін спірних правовідносин. Разом із тим є випадки допущення судами помилок щодо правильного встановлення належних сторін у справі та третіх осіб, що нерідко призводить до скасування судових рішень.

Так, у справі за позовом Б. до Д., К. про відшкодування матеріальної та моральної шкоди Томашпільським районним судом Вінницької області ухвалено рішення, яким стягнуто солідарно з Д. і К. на користь Б. матеріальну шкоду в розмірі 15 121 грн 51коп. та моральну шкоду у розмірі 3 000 грн.

За обставинами справи К. є власником автомобіля, яким під час ДТП керував відповідач Д., з вини якого сталася ДТП. Стягуючи солідарно з Д. та К. на користь позивача шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки (автомобілем), яким керував на відповідній правовій підставі Д., суд першої інстанції виходив із того, що відповідачі завдали шкоди позивачеві солідарно, причому К. — лише через те, що він є власником автомобіля.

Така правова позиція суду першої інстанції при вирішенні справи вбачається помилковою, оскільки, виходячи із загальних норм ст. ст. 1166, 1167, 1187, 1190 ЦК України підстави

для цивільної відповідальності К. перед Б. лише через те, що К. є власником автомобіля, відсутні.

За загальними правилами, зазначеними вище, тягар цивільної відповідальності у таких випадках має нести винна у завданні шкоди особа, якою є водій автомобіля чи особа, яка на відповідній правовій підставі керувала автомобілем та з вини якої сталась ДТП.

Окремо слід зазначити, що за змістом норм матеріального права, які регулюють спірні правовідносини, зміна власника транспортного засобу, яким керувала особа, винна у завданні шкоди потерпілому, не змінює суб'єктивного складу сторін у спорі.

Загалом, позивачами у справах про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, можуть бути фізичні та юридичні особи, яким завдано майнової шкоди, у тому числі власники та володільці майна, фізичні особи, яким заподіяно моральну шкоду.

Рішенням Апеляційного суду Волинської області від 23 лютого 2011 року скасовано рішення Маневецького районного суду Волинської області від 30 грудня 2010 року в частині відшкодування матеріальної шкоди та судових витрат. У позові Г. до Я. про відшкодування шкоди відмовлено.

Задовольняючи частково позовні вимоги, суд першої інстанції виходив із того, що винними діями відповідача Я. позивачеві Г. було завдано матеріальну шкоду. Однак такі висновки суду не відповідають обставинам справи, оскільки відповідно до свідчення про реєстрацію транспортного засобу власником пошкодженого майна є дружина водія Г., а останній лише наділений правом керування.

Як вбачається з матеріалів справи, всі витрати на ремонт та придбання запасних частин автомобіля понесла власниця автомобіля, на що суд не звернув уваги та задовольнив позовні вимоги про стягнення понесених витрат у зв'язку з пошкодженням автомобіля.

Отже, у Г. є речове право на пред'явлення позову про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, але не будучи власником автомобіля, Г. мав би довести, що саме йому завдано шкоду і він поніс витрати на ремонт автомобіля.

Таким чином, через невідповідність висновків суду обставинам справи та порушення норм матеріального права рішення суду першої інстанції скасовано апеляційним судом з ухваленням нового рішення про відмову у задоволенні позовних вимог.

Відповідачем за таких правовідносин виступають: володілець транспортного засобу; винна особа — володілець транспортного засобу; винна особа, яка неправомірно заволоділа транспортним засобом; власник (володілець) транспортного засобу, недбалість якого сприяла неправомірному заволодінню ним; роботодавець — за шкоду, завдану працівником під час виконання трудових обов'язків; страхова компанія — за шкоду, завдану застрахованою особою; батьки (усиновлювачі), опікуни, піклувальники, чоловік (дружина) у випадках, передбачених ст. ст. 1178, 1179, 1183, 1186 ЦК України та ст. ст. 1187, 1188 ЦК України.

Так, рішенням Ставищенського районного суду Київської області від 31 серпня 2010 року (справа № 2-375/10) позовні вимоги Б. до Д., 1994 року народження, задоволено в повному обсязі. Стягнуто з неповнолітнього матеріальну шкоду, заподіяну внаслідок пошкодження транспортного засобу. Зазначено, що у разі відсутності у Д. майна, достатнього для відшкодування завданої ним шкоди у визначеному судом розмірі, стягнення цієї шкоди у частці, якої не вистачає, або у повному обсязі проводити в рівних частках із батьків до досягнення відповідачем повноліття або до з'явлення у останнього на праві приватної власності майна для відшкодування шкоди.

Статтею 1187 ЦК України встановлено відповідальність за завдання шкоди особою, яка на відповідній правовій під-

ставі (право власності, інше речове право, договір підряду, оренди тощо) володіє транспортним засобом, механізмом, іншим об'єктом, використання, зберігання або утримання якого створює підвищену небезпеку.

Крім того, у п. 4 постанови Пленуму Верховного Суду України від 27 березня 1992 року надано приблизний перелік володільців джерел підвищеної небезпеки, до яких, зокрема, належать власники джерел підвищеної небезпеки (кооперативи, акціонерні товариства, громадяни тощо); організації, що володіють джерелами підвищеної небезпеки на праві повного господарського відання або на праві оперативного управління (державні підприємства та установи); організації та громадяни, що володіють джерелами підвищеної небезпеки на підставі відповідних договорів (договору оренди, підряду); громадяни, які мають доручення на керування транспортним засобом; організації, що володіють джерелами підвищеної небезпеки на підставі адміністративного акта про передачу їх у тимчасове користування.

Так, помилковою є практика судів про задоволення вимог до філій юридичних осіб, які не є юридичними особами. Ухвалою Верховного Суду України від 10 березня 2010 року (справа № 6-4301св08) рішення Камінь-Каширського районного суду Волинської області від 26 жовтня 2007 року та рішення Апеляційного суду Волинської області від 20 грудня 2007 року скасовано, справу передано на новий судовий розгляд до суду першої інстанції. Покладаючи обов'язок з відшкодування завданої О. шкоди на ТОВ «Арго», суд першої інстанції виходив із того, що позивач не надав Ковельській філії ВАТ «Страхова компанія «Універсальна» документів, які підтверджують розмір завданої йому матеріальної та моральної шкоди, а звернувся із зазначеним позовом до суду, тому саме товариство й має відшкодовувати зазначену шкоду. Крім того, ТОВ «Арго» не позбавлено можливості звернутися до суду із регресним позовом до страхової компанії.

Скасовуючи рішення суду першої інстанції та ухвалюючи нове рішення, апеляційний суд виходив із того, що оскільки ТОВ «Арго» як власник автомобіля, яким керував В., із вини якого сталося ДТП, має відповідати за дії своїх працівників, на підставі полісу застрахувало свою цивільно-правову відповідальність перед третіми особами у страховика — Ковельської філії ВАТ «Страхова компанія «Універсальна», тому згідно з вимогами ст. ст. 3,5 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» відповідальність із відшкодування шкоди, завданої здоров'ю та майну позивача, слід покласти на страхувальника, з якого й підлягає стягненню на користь позивача завдана матеріальна та моральна шкода.

Проте повністю погодитися з такими висновками суду не можна.

Згідно з вимогами ст. 95 ЦК України філією є відокремлений підрозділ юридичної особи, що розташований поза її місцезнаходженням та здійснює всі або частину її функцій. Філії та представництва не є юридичними особами.

Залучаючи до участі у справі як відповідача страховика — Ковельську філію ВАТ «Страхова компанія «Універсальна», суди у порушення вимог законодавства не звернули уваги на те, що філія не є юридичною особою та не може бути належним відповідачем у справі.

Вирішуючи питання про притягнення тієї чи іншої особи до відповідальності за ст. 1187 ЦК України, слід визначити дві основні ознаки володільця: юридичну та матеріальну (фактичну).

Юридична ознака володільця полягає в тому, що володільцем визнається тільки та особа, яка на відповідних правових підставах володіє об'єктом, діяльність з яким створює підвищену небезпеку.

Рішенням Центрального районного суду м. Сімферополя від 23 квітня 2010 року відмовлено в задоволенні позовних

вимог Ф. до С. про відшкодування матеріальної і моральної шкоди, завданої ушкодженням здоров'я внаслідок ДТП, що сталася з вини водія Л., який порушив правила дорожнього руху під час керування автомобілем марки «КАМАЗ». Своє рішення суд обґрунтував тим, що Л. під час ДТП керував автомобілем «КАМАЗ» на підставі нотаріально посвідченої довіреності, виданої йому власником цього автомобіля — С., тому слід було пред'являти позов до Л. В апеляційному порядку рішення суду першої інстанції не оскаржувалось та набрало законної сили.

У свою чергу матеріальна або фактична ознака володільця джерела підвищеної небезпеки означає, що особа повинна здійснювати фактичне володіння (експлуатацію, використання, зберігання, утримання) небезпечними об'єктами. У разі, якщо управління небезпечним об'єктом передається третій особі без належного юридичного оформлення (наприклад, управління транспортним засобом без оформлення довіреності), вважається, що об'єкт не виходить із володіння його безпосереднього володільця, і саме він нестиме відповідальність за заподіяну шкоду. Тобто, як правило, обидві ознаки володільця небезпечного об'єкта повинні мати місце, крім випадків, передбачених законом.

Наприклад, Р. звернувся до суду з позовом до Н. і ПП «Махнітол», третя особа — Х. про відшкодування матеріальної та моральної шкоди. Свої вимоги позивач обґрунтовував тим, що з вини водія Х., який на підставі трудового договору із ПП «Махнітол» керував автомобілем ГАЗ-33021, належним на праві власності Н., сталася ДТП, внаслідок якої було пошкоджено належний йому автомобіль ВАЗ-2101. Рішенням Київського районного суду м. Полтави від 07 жовтня 2010 року (№ 2-1407/10) позовні вимоги задоволено частково. Стягнуто з відповідача Н. заподіяну матеріальну та моральну шкоду, у задоволенні позовних вимог до ПП «Махнітол» відмовлено. Ухвалюючи рішення, суд

першої інстанції виходив із того, що Н. передав належний йому автомобіль ГАЗ-33021 в оренду ПП «Махнітол» на підставі договору, укладеного в простій письмовій формі, чим порушив вимоги діючого законодавства, оскільки відповідно до ч. 2 ст. 799 ЦК України договір найму транспортного засобу за участю фізичної особи підлягає нотаріальному посвідченню.

Згідно з ч. 3 ст. 640 ЦК України договір, що підлягає нотаріальному посвідченню, є укладеним із дня такого посвідчення. Частиною 1 ст. 220 ЦПК України передбачено, що у разі недодержання сторонами вимоги закону про нотаріальне посвідчення договору такий договір є нікчемним. Отже, за таких обставин суд першої інстанції правильно дійшов висновку, що ПП «Махнітол», водій Х., який керував автомобілем під час ДТП на підставі трудового договору з ПП «Махнітол», не можуть вважатись володільцями цього транспортного засобу. В апеляційному порядку ця справа не переглядалась.

За загальним правилом, встановленим ч. 2 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.

Винятки із цього правила встановлено ч.ч. 3, 5 ст. 1187 ЦК України, згідно з якими особа, яка на відповідній правовій основі володіє транспортним засобом (власник, орендар, підрядник тощо), звільняється від обов'язку відшкодування шкоди, завданої транспортним засобом у випадках неправомірного заволодіння третьою особою транспортним засобом, завдання шкоди внаслідок непереборної сили або умислу потерпілого.

Ухвалою ВССУ від 21 вересня 2011 року (справа № 6-4204св11) касаційну скаргу К. задоволено частково,

а рішення Старобешівського районного суду Донецької області від 29 червня 2010 року та рішення Апеляційного суду Донецької області від 07 грудня 2010 року скасовано. Справу направлено на новий розгляд до суду першої інстанції. Рішенням районного суду позов задоволено та стягнуто солідарно з Д. та ТОВ «Уніком-Сервіс» матеріальну та моральну шкоду на користь К. Рішенням Апеляційного суду Донецької області від 07 грудня 2010 року рішення районного суду змінено і у задоволенні позову К. до ТОВ «Уніком-Сервіс» про відшкодування шкоди відмовлено, виключено з рішення суду вказівку про солідарне відшкодування шкоди та відшкодування судових витрат.

Районний суд, з висновками якого частково погодилася апеляційна інстанція, задовольняючи позов, виходив із зобов'язання відшкодувати шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки, особою, яка її завдала, та власником автомобіля у повному обсязі.

Апеляційний суд, скасовуючи рішення в частині стягнення шкоди з ТОВ «Уніком-Сервіс», посилався на ту обставину, що Д. не перебував з останнім у трудових відносинах, тому підстави для стягнення шкоди в солідарному порядку з власника транспортного засобу відсутні.

Проте з такими висновками погодитися не можна.

Відповідно до вимог ч. 2 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.

Згідно з ч.ч. 3, 4 ст. 1187 ЦК України 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.

Судами встановлено, що 29 вересня 2009 року Д., керуючи автомобілем ВАЗ, що належить ТОВ «Уніком-Сервіс», на Ленінському проспекті у м. Донецьку не дотримався безпечної швидкості руху, що призвело до зіткнення з автомобілем «Renault», що стояв праворуч, який належить позивачеві. Постановою Старобешівського районного суду Донецької області від 18 листопада 2009 року за вчинення правопорушення, передбаченого ст. ст. 124, 130 КУпАП, на Д. накладено штраф у розмірі 3400 грн.

Під час скоєння вказаної дорожньо-транспортної пригоди Д. керував автомобілем за відсутності належних правових підстав.

Судом апеляційної інстанції не з'ясовано питання неправомірності заволодіння Д. транспортним засобом, а також не обговорено питання недбалості власника транспортного засобу, що сприяла неправомірному заволодінню ним, питання відповідальності за шкоду, спричинену позивачеві, особою, яка керувала транспортним засобом, та власником транспортного засобу, які можуть нести спільну відповідальність, про що зазначено у ст. 1187 ЦК України.

Зазначені випадки мають бути підтверджені належними доказами (матеріалами кримінальної справи, якими встановлюється факт неправомірного заволодіння третьою особою транспортним засобом; документами, що підтверджують дію непереборної сили або умисел потерпілого), про що обов'язково має бути зазначено в мотивувальній частині судового рішення.

У разі якщо судом не отримано належних доказів на підтвердження винятків із правила, встановленого ч. 2 ст. 1187 ЦК України, то основним завданням суду повинно бути визначення відповідальної за шкоду особи. Вирішується це завдання шляхом витребування та дослідження належних доказів, що підтверджують правову підставу володіння джерелом підвищеної небезпеки, зокрема транспортним засобом.

Ухвалою ВССУ від 12 жовтня 2011 року касаційну скаргу В. задоволено частково (справа № 6-6744св10), а рішення Шевченківського районного суду м. Запоріжжя від 21 квітня 2010 року та рішення Апеляційного суду Запорізької області від 18 листопада 2010 року скасовано, справу направлено на новий розгляд до суду першої інстанції.

Установлено що у листопаді 2009 року Б. звернувся до суду із позовом до В. і М. про відшкодування матеріальної та моральної шкоди, завданої внаслідок дорожньо-транспортної пригоди. Свої позовні вимоги обґрунтував тим, що 12 листопада 2008 року о 21:20 по вул. Героїв Сталінграда в м. Запоріжжі з вини М., який керував автомобілем ГАЗ-2106, сталася ДТП, внаслідок якої пошкоджено належний йому на праві власності автомобіль ВАЗ-210990. Просив суд стягнути з М. та В. (власника автомобіля ГАЗ-2106) шкоду.

Рішенням Шевченківського районного суду м. Запоріжжя від 21 квітня 2010 року позов Б. задоволено частково і стягнуто із ТОВ «Запорізька дистриб'юторська компанія» на користь Б. 13 911 грн. 21 коп. на відшкодування матеріальної шкоди, 1 700 грн. на відшкодування моральної шкоди, 759 грн. 11 коп. судових витрат. У задоволенні решти позовних вимог відмовлено. Рішенням Апеляційного суду Запорізької області від 18 листопада 2010 року вказане рішення суду першої інстанції скасовано та ухвалено нове рішення, яким позов Б. задоволено частково. Стягнуто із В. на користь Б. 13 911 грн. 21 коп. на відшкодування

матеріальної шкоди, 1 700 грн на відшкодування моральної шкоди, 627 грн. 61 коп. судових витрат. У задоволенні решти позовних вимог відмовлено.

Суд апеляційної інстанції, частково задовольняючи позов та стягуючи із В. на користь Б. матеріальну та моральну шкоду, дійшов висновку, що згідно з положеннями ч. 2 ст. 1187 ЦК України на В. як на власника автомобіля покладається відповідальність за відшкодування шкоди, завданої позивачеві, оскільки він не надав суду належних доказів, що автомобіль ГАЗ-2106 на час дорожньо-транспортної пригоди на будь-якій правовій підставі знаходився у володінні іншої особи.

Судом установлено та вбачається із матеріалів справи, що 12 листопада 2008 року з вини М., який керував автомобілем ГАЗ-2106, сталася ДТП, внаслідок якої пошкоджено належний Б. на праві власності автомобіль ВАЗ-210990. Власником автомобіля ГАЗ-2106 є В. Оскільки судом установлено, що М. допустив порушення правил дорожнього руху, що призвело до зіткнення керованого ним транспортного засобу із автомобілем позивача, тому відповідати за шкоду, завдану Б., повинен саме М., а В. може нести часткову відповідальність лише у випадку, коли передача ним автомобіля М. стала однією з причин настання ДТП. У своєму рішенні апеляційний суд вказав, що В. видав на ім'я М. подорожній лист для здійснення перевезень вантажу на період із 10 листопада 2008 року по 10 грудня 2008 року та передав М. автомобіль. Однак, ухвалюючи рішення про стягнення із В. на користь Б. коштів на відшкодування шкоди, суд не зазначив, у чому саме полягають винні дії В. та яким нормам закону вони не відповідають.

Отже, якщо М. керував автомобілем за відсутності належних правових підстав, суду необхідно обговорити питання щодо неправомірного заволодіння транспортним засобом, питання недбалості власника транспортного засобу, що сприяла

неправомірному заволодінню майном, питання відповідальності особи, яка керувала транспортним засобом, та власника автомобіля, які можуть нести спільну відповідальність згідно з положеннями ч. 4 ст. 1187 ЦК України.

Відповідно до Правил державної реєстрації та обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів та мотоколясок, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 07 вересня 1998 року № 1388 (далі — Правила), власники транспортних засобів зобов'язані зареєструвати їх в органах Державної автоінспекції Міністерства внутрішніх справ України. При цьому прізвище, ім'я, по батькові або найменування юридичної особи — власника (співвласника) транспортного засобу вказуються у свідоцтві про реєстрацію такого транспортного засобу. Експлуатація транспортних засобів, не зареєстрованих у підрозділах Державної автоінспекції, забороняється.

Доказами, що підтверджують правову підставу володіння автомобілем, можуть бути свідоцтво про реєстрацію автомобіля або документ, що підтверджує право користування та (або) розпорядження вказаним автомобілем, і виданий на період дії такого документа тимчасовий реєстраційний талон.

Разом із цим п. 16 зазначених Правил встановлено, що отримання власником транспортного засобу, який передав право користування і (або) розпорядження належним йому транспортним засобом, тимчасового реєстраційного талону не є обов'язковим і здійснюється за бажанням.

Отже, якщо у фізичної особи, яка керує транспортним засобом, але не є його власником, відсутній тимчасовий реєстраційний талон, проте є, наприклад, дійсний нотаріально посвідчений договір оренди, вона вважається такою, що володіє цим транспортним засобом на відповідній правовій підставі.

Навпаки, особа, яка на підтвердження права на керування транспортним засобом пред'являє тимчасовий реєстраційний талон, виданий на підставі довіреності, вже скасованої власником, з юридичної точки зору не може вважатися володільцем транспортного засобу.

Рішенням Ялтинського міського суду від 01 жовтня 2009 року (справа № 2-1568/09) було частково задоволено позовні вимоги М. до К., М. про відшкодування матеріальної і моральної шкоди, завданої пошкодженням автомобіля внаслідок ДТП, що сталася з вини М. під час керування автомобілем, належним на праві приватної власності К. Суд поклав відповідальність за заподіяну позивачу матеріальну і моральну шкоду на відповідача М., а у позові до К. відмовив.

В апеляційній скарзі М. просив скасувати рішення суду в частині відмови у позові до К. і ухвалити нове рішення про солідарне стягнення ним сум з обох відповідачів. При цьому позивач посилався на те, що М., хоча й керувала належним К. транспортним засобом у його присутності, але не може вважатися його володільцем, оскільки не мала при собі талону, що додається до посвідчення на право керування транспортним засобом, як це передбачено п.п. «а» п. 2.1 ПДР України.

Ухвалою Апеляційного суду Автономної Республіки Крим від 13 січня 2010 року апеляційну скаргу М. відхилено, а рішення Ялтинського міського суду Автономної Республіки Крим від 01 жовтня 2009 року залишено без змін.

Відхиляючи довід позивача про відсутність у М. правової підстави на володіння транспортним засобом, колегія суддів виходила з того, що п. 2.2 ПДР України встановлено, що власник транспортного засобу, а також особа, яка використовує такий транспортний засіб на законних підставах, можуть передавати у своїй присутності керування транспортним засобом іншій особі, яка має при собі посвідчення на право керування

транспортним засобом відповідної категорії, а також особі, яка навчається водінню транспортним засобом відповідно до вимог цих ПДР України.

Крім того, відповідно ч. 9 ст. 15 Закону України «Про дорожній рух» право на керування транспортними засобами відповідної категорії підтверджується посвідченням водія транспортного засобу з установленим терміном дії, що включає наявність талону у водія.

Крім того, ст. 16 зазначеного вище Закону встановлено, що водій під час керування транспортним засобом повинен мати при собі та на вимогу працівників міліції пред'являти для перевірки посвідчення водія та реєстраційний документ на транспортний засіб.

Таким чином, фактично скасовується інститут довіреності на право керування транспортним засобом, що необхідно враховувати при визначенні наявності відповідної правової підстави володіння транспортним засобом.

Законом передбачені випадки, коли особа, яка фактично володіє (управляє, експлуатує) об'єктами зі шкідливими властивостями, не визнається володільцем джерела підвищеної небезпеки та не несе відповідальності перед потерпілим на підставі ст. 1187 ЦК України.

Так, відповідно до п. 4 вказаної вище постанови Пленуму Верховного Суду України від 27 березня 1992 року № 6 не вважається володільцем джерела підвищеної небезпеки і не несе відповідальності за шкоду перед потерпілим особа, яка управляє джерелом підвищеної небезпеки з зв'язку з трудовими відносинами з володільцем цього джерела (шофер, машиніст, оператор тощо). Така особа може бути притягнена до відповідальності лише самим володільцем джерела підвищеної небезпеки в регресному порядку, враховуючи характер відносин, які між ними склалися.

Згідно з роз'ясненнями п. 5 зазначеної вище постанови Пленуму Верховного Суду України під час розгляду суда-

ми цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди за ст. 1172 ЦК України суди повинні мати на увазі, що крім загальних підстав, передбачених ст. 1166 ЦК України, відповідальність юридичної особи настає лише у випадках, коли особа, з вини якої заподіяно шкоду, перебуває у трудових відносинах із цією організацією, і шкоду було заподіяно нею у зв'язку з виконанням трудових (службових) обов'язків незалежно від того, яким саме працівником цієї організації (постійним, сезонним, тимчасовим, за трудовим договором чи на інших умовах) вона була. Господарські (підприємницькі) товариства, кооперативи відповідають за шкоду на підставі ст. 1172 ЦК України у випадках її заподіяння як їхнім учасником (членом) під час здійснення ним підприємницької або іншої діяльності від імені товариства (кооперативу), так і особами, які виконують роботу за трудовим договором.

Факт наявності між володільцем та особою, яка управляє джерелом підвищеної небезпеки, трудових відносин має бути підтверджений належними доказами (первинними документами, довідкою Фонду соціального страхування на випадок безробіття, довідкою органу Державної податкової служби України тощо).

Не впливають на виникнення обов'язку володільця джерела підвищеної небезпеки з відшкодування заподіяної ним шкоди наступні обставини: 1) в який час було вчинено заподіяння шкоди — службовий або неслужбовий; 2) чи було джерело підвищеної небезпеки довірено працівникові у процесі виконання ним трудових обов'язків, або він самовільно, неправомірно використав його у своїх особистих цілях.

Вивчення справ за позовами потерпілих до осіб, працівники яких, керуючи транспортними засобами, заподіяли шкоду під час виконання трудових обов'язків, дає підстави стверджувати, що суди у переважній більшості вирішують їх правильно і враховують положення ст. 1172 ЦК України, згідно з якими юридична або фізична особа відшкодовує

шкоду, завдану їй працівником під час виконання ним своїх трудових (службових) обов'язків.

Так, рішенням Сімферопольського районного суду від 02 квітня 2010 року (справа № 2-523/10) позовні вимоги Б. до Б., ВКП «Кримстройсервіс» задоволено частково. Стягнуто з ВКП «Кримстройсервіс» на користь Б. в рахунок відшкодування моральної шкоди 80 000 грн, у задоволенні решти позовних вимог відмовлено. Задовольняючи позовні вимоги до ВКП «Кримстройсервіс», суд виходив із того, що Б. перебував із підприємством у трудових відносинах, а договір позижки автомобіля, на підставі якого Б. керував ним під час ДТП, всупереч вимогам ст. 828 ЦК України не посвідчений нотаріально, отже, згідно з ч. 1 ст. 220 ЦК України є нікчемним. В апеляційному порядку рішення суду не оскаржувалось.

Не може відповідати особа, яка управляла джерелом підвищеної небезпеки у зв'язку з трудовими відносинами також і перед страховиком, який виплатив страхове відшкодування потерпілому.

Проте у разі якщо громадянину було заборонено керувати транспортним засобом, а він без дозволу скористався ним в особистих цілях, то це діяння вважатиметься неправомірним заволодінням і обов'язок відшкодувати шкоду буде покладено на винну особу (ст. 1187 ЦК України).

Так, задовольняючи позовні вимоги К. до ПП «Монолітбудсервіс» про відшкодування майнової та моральної шкоди Автозаводський районний суд м. Кременчука Полтавської області виходив із того, що водій Є., виконуючи трудові обов'язки, керуючи автомобілем ГАЗ-33021, що перебував у користуванні ПП «Монолітбудсервіс», порушив правила дорожнього руху, внаслідок чого завдав механічних пошкоджень іншому автомобілю, яким керував позивач.

Рішенням Апеляційного суду Полтавської області від 22 липня 2010 року рішення суду першої інстанції скасовано, ухвалено нове, яким позовні вимоги К. до водія Є.

задоволено частково, в задоволенні позовних вимог до ПП «Монолітбудсервіс» відмовлено.

Ухвалюючи таке рішення, суд апеляційної інстанції виходив із того, що доказів на підтвердження трудових відносин сторонами суду не надано. Крім того, як встановлено в ході судового засідання, наказ про прийняття Є. на роботу до ПП «Монолітбудсервіс» не видавався, а водій Є. скористався автомобілем без дозволу власника в особистих цілях.

Частиною 3 ст. 1187 ЦК України передбачено, що 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.

Вказане означає, що така особа несе відповідальність за завдану шкоду, як і особа, яка володіє джерелом підвищеної небезпеки на правовій основі. Тлумачення ч. 3 ст. 1187 ЦК України у такий спосіб, що особа, яка незаконно заволоділа джерелом підвищеної небезпеки, відповідає за завдану шкоду на загальних підставах, встановлених ст. 1166 ЦК України, без урахування спеціального положення ч. 5 ст. 1187 ЦК України, було б неправильним.

Місцеві суди допускають помилки при визначенні суб'єктивного складу сторін у разі захисту позивачем свого речового права.

Відповідно до ст. 396 ЦК України особа, яка має речове право на чуже майно, має право на захист цього права відповідно до положень глави 29 цього Кодексу, в тому числі — на відшкодування завданої майнової та моральної шкоди (ст. 386 ЦК України).

Як приклад можна навести справу за позовом І. до Г., треті особи: ВАТ «Дженералі гарант», ЗАТ «Експерт-Сервіс», ПП «Страхова компанія «Провідна», про відшкодування матеріальної та моральної шкоди (справа № 2-22/10). По-

зивач звернувся до суду з позовом, посилаючись на те, що з вини Г., яка керувала автомобілем марки «Шевроле», сталася ДТП, внаслідок чого пошкоджено керований І. автомобіль «Фольксваген». Рішенням Каховського міськрайонного суду від 04 лютого 2011 року відмовлено в задоволенні позовних вимог виходячи з того, що власником автомобіля, якому було заподіяно шкоду в результаті ДТП, є ТОВ «Порше Лізинг Україна», а позивач не мав права вимоги, оскільки на підставі довіреності міг керувати автомобілем та представляти власника в різних органах та організаціях із питань, пов'язаних з експлуатацією та обслуговуванням транспортного засобу.

Ухвалою Апеляційного суду Херсонської області від 08 квітня 2011 року скасовано рішення суду першої інстанції з підстав неправильного застосування норм матеріального права. Скасовуючи рішення суду першої інстанції, апеляційний суд виходив із того, що ТОВ «Порше Лізинг Україна» як власник автомобіля передало його у правомірне володіння позивачеві, який на момент ДТП керував ним та відповідно до положень ст. ст. 395-396 ЦК України має право на захист свого речового права. При цьому встановлено, що сукупність повноважень, наданих власником позивачеві, вказує на наявність повноважень, властивих володільцю.

У деяких випадках суди не враховують, що положення ст. 1172 ЦК України стосуються відшкодування як майнової, так і моральної шкоди.

Рішенням Шевченківського районного суду м. Києва від 07 травня 2010 року (справа № 2-8409/10) стягнуто з ТОВ «Українські лінії» на користь Р. матеріальні збитки в розмірі 34 499 грн 72 коп., судовий збір в розмірі 345 грн, витрати на ІТЗ розгляду справи в розмірі 120 грн, стягнуто з водія М. на користь Р. моральну шкоду в розмірі 1700 грн, судовий збір у розмірі 17 грн. Солідарно стягнуто з М. та ТОВ «Українські лінії» на користь Р. витрати на правову допомогу в розмірі 1500 грн.

Ухвалою Апеляційного суду м. Києва від 17 листопада 2010 року рішення суду першої інстанції залишено без змін. При цьому суд в частині щодо відшкодування моральної шкоди послався на ст. 1167 ЦК України, відповідно до якої шкода, завдана фізичній особі неправомірними діями, відшкодовується особою, яка її завдала.

Покладаючи відповідальність за заподіяну позивачеві моральну шкоду на водія М., суд посилався лише на наявність його вини в заподіянні цієї шкоди і ч. 1 ст. 1167 ЦК України, не врахувавши, що спірні правовідносини також регулюються ч. 1 ст. 1172 ЦК України. Крім того, у п. 8 постанови Пленуму Верховного Суду України «Про судову практику в справах про відшкодування моральної (немайнової) шкоди» від 31 березня 1995 року № 4 (зі змінами) визначено, що за моральну (немайнову) шкоду, заподіяну працівником під час виконання трудових обов'язків, відповідальність несе організація, з якою цей працівник перебуває у трудових відносинах, а останній відповідає перед нею в порядку регресу.

Слід зауважити, що при розгляді справи про цивільно-правові наслідки дій особи, стосовно якої ухвалено вирок, що набрав законної сили, або постанову суду у справі про адміністративне правопорушення, це судові рішення є обов'язковим для суду лише щодо з'ясування питань, чи мали місце такі дії та чи вчинені вони цією особою. Тому розглядаючи позов, який впливає з кримінальної справи чи зі справи про адміністративне правопорушення, суд не вправі обговорювати вину відповідача, а може лише вирішувати питання про розмір відшкодування. Інші прийняті в рамках кримінальної справи чи справи про адміністративне правопорушення постанови оцінюються судом згідно з положеннями ст. 212 ЦПК України. На підтвердження висновку суду щодо розміру збитків у рішенні, крім посилання на вирок у кримінальній справі чи постанову у справі про адміністративне правопорушення, необхідно також вказати докази, подані сторонами при роз-

гляді цивільної справи (наприклад, врахування матеріального становища відповідача або вини потерпілого).

Так, Г. звернувся до Світловодського міськрайонного суду Кіровоградської області з позовом до С., третя особа – Б., про стягнення матеріальної шкоди у сумі 27 047 грн 70 коп. та моральної шкоди в розмірі, еквівалентному матеріальній шкоді на суму 5000 грн заподіяної внаслідок ДТП та судових витрат (справа № 2-510/10). Судом першої інстанції позовні вимоги задоволено частково із С. стягнуто на користь Г. матеріальну шкоду, заподіяну ДТП, у сумі 24 786 грн 80 коп., у задоволенні решти позовних вимог відмовлено. Рішенням Апеляційного суду Кіровоградської області від 23 березня 2010 року рішення суду першої інстанції скасовано в частині задоволення позовних вимог, стягнення судових витрат, відмовлено у задоволенні позову Г. до С. про відшкодування шкоди, заподіяної внаслідок ДТП. Задовольняючи частково позовні вимоги, суд першої інстанції виходив із того, що ДТП сталась із вини відповідача, який порушив вимоги п. 16.11 ПДР України, проте погодитись із таким висновком неможливо, оскільки позивачем не надано суду належних доказів на підтвердження позову. Відповідач вини у порушенні ПДР України та у вчиненні ДТП не визнав. Матеріали справи не містять схеми ДТП, переліку пошкоджень автомобілів, протоколу про адміністративне правопорушення, пояснень свідків.

Складними для судів виявляються питання застосування положення ч. 4 ст. 61 ЦПК України (щодо звільнення від доведення вини) у разі, якщо постанова у справі про адміністративну відповідальність не вказує на винну особу, наприклад, провадження у справі закрито у зв'язку із закінченням строку притягнення до адміністративної відповідальності.

Так, Верховним Судом України 09 червня 2010 року (справа № 6-11887св10) скасовано з направленням справи на новий розгляд рішення Біляївського районного суду від 05 жовтня 2009 року та ухвалу Апеляційного суду Одеської області

від 03 лютого 2010 року, якими позов Ю. до А. про відшкодування майнової та моральної шкоди, завданої з вини відповідача позивачу внаслідок ДТП, було задоволено. Задовольняючи позов, суди послалися на те, що вину відповідача підтверджено постановою суду в справі про адміністративне правопорушення і ця обставина не підлягає доведенню, а те, що апеляційним судом постанову суду скасовано, не має значення, оскільки її скасовано не з реабілітуючих підстав, а внаслідок закінчення строку притягнення до адміністративної відповідальності.

Проте Верховний Суд України вказав, що згідно з ч. 4 ст. 61 ЦПК України постанову у справі про адміністративне правопорушення є обов'язковою для суду, що розглядає справу про цивільно-правові наслідки дій особи, стосовно якої ухвалено постанову суду, з питань, чи мали місце ці події та чи вчинені вони цією особою. При цьому згідно з постановою апеляційного суду однією з підстав скасування постанови судді у справі про адміністративне правопорушення щодо відповідача було те, що відповідальність за ст. 124 КУпАП настає лише за наявності ушкодження транспортних засобів унаслідок порушення правил дорожнього руху, а ні органи ДАІ, ні суд такої обставини не перевірили і такого порушення з боку відповідача не встановили.

Отже, як правильно вказав Верховний Суд України, зазначені ним обставини судами не перевірено, суди не визначились і з тим, чи містить постанова апеляційного суду про закриття провадження у справі про адміністративне правопорушення щодо А. відповіді на питання, чи мало місце зіткнення транспортних засобів сторін та чи сталося це з вини відповідача, не з'ясували і не врахували, що за відсутності преюдиціального доказу вини відповідача у завданні шкоди позивачеві його посилення на вину відповідача та заперечення відповідача щодо цього підлягали перевірці судом на загальних підставах доказування.

Із вивчених справ, наданих для узагальнення, вбачається, що суб'єктний склад у справах цієї категорії переважно становили сторони у справі — фізичні особи, спір між якими виник при завданні шкоди джерелом підвищеної небезпеки — автомобілем.

Водночас є випадки звернення юридичних осіб до суду із позовом про відшкодування шкоди.

Так, рішенням Шепетівського міськрайонного суду Хмельницької області від 04 листопада 2010 року (справа № 2-1586/10) позовні вимоги ТОВ «Комплекс Агромарс» до З. про відшкодування шкоди, завданої внаслідок ДТП, задоволено в повному обсязі.

Задовольняючи позовні вимоги, суд першої інстанції виходив з положень ч. 2 ст. 1187 ЦК України, згідно з якими шкода, завдана джерелом підвищеної небезпеки, відшкодується особою, яка на відповідній правовій підставі володіє транспортним засобом.

Підсумовуючи, можна сказати, що судді дотримуються вимог законодавства у частині визначення кола суб'єктів відповідальності за завдання шкоди джерелом підвищеної небезпеки, під яким слід розуміти особу, яка на відповідних правових підставах володіє транспортним засобом, механізмом, іншим об'єктом використання, зберігання або утримання якого створює підвищену небезпеку.

УМОВИ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ШКОДУ, ЗАВДАНУ ДЖЕРЕЛОМ ПІДВИЩЕНОЇ НЕБЕЗПЕКИ ТА ПОРЯДОК ЇЇ ВІДШКОДУВАННЯ

Відносини, що виникають у результаті завдання шкоди джерелом підвищеної небезпеки, традиційно виділяють у спеціальний делікт у зв'язку з особливостями механізму завдання

шкоди, а також умовами виникнення обов'язку таку шкоду відшкодувати.

Порядок та умови відшкодування шкоди безпосередньо встановлено ЦК України, відповідно до якого умовами відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, є протиправність поведінки заподіювача шкоди; наявність цієї шкоди у потерпілого і причинного зв'язку між ними.

При цьому слід враховувати, що особливі правила ст. 1187 ЦК України діють тоді, коли шкоду завдано тими властивостями об'єкта, через які діяльність із ним визнається джерелом підвищеної небезпеки.

Головною особливістю відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, є те, що володільця небезпечного об'єкта буде зобов'язано відшкодувати шкоду незалежно від вини цієї особи. Перед потерпілим несуть однаковий обов'язок відшкодувати завдану шкоду як винні, так і невинні володільці об'єктів, діяльність з якими є джерелом підвищеної небезпеки.

Так, З. звернулась до суду з позовом до Т. про відшкодування моральної шкоди, обґрунтовуючи позовні вимоги тим, що відповідач збив її своїм автомобілем, унаслідок чого вона отримала тілесні ушкодження.

Рішенням Нетішинського міського суду Хмельницької області від 13 липня 2009 року позовні вимоги було задоволено частково.

Не погоджуючись із судовим рішенням, відповідач подав апеляційну скаргу, мотивуючи її тим, що у порушенні кримінальної справи за ст. 286 КК України відносно нього відмовлено, а за висновками автотехнічної експертизи він не мав технічної можливості уникнути наїзду на пішохода З.

Ухвалою Апеляційного суду Хмельницької області у задоволенні апеляційної скарги відмовлено, рішення суду першої інстанції залишено без змін із посиланням на те, що від-

повідальність у такому випадку відповідач несе за відсутності вини.

Разом із цим відповідальність за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки, має свої межі, за якими відповідальність виключається. Межа відповідальності визначає сферу дії обставин, які виключають відповідальність. До них належать непереборна сила та умисел потерпілого.

Під умислом потерпілого слід розуміти усвідомлене бажання особи заподіяти шкоду. При цьому особа повинна розуміти значення своїх дій та мати змогу керувати ними.

Непереборною силою в такому випадку слід визнавати фактори об'єктивного характеру, причинно не пов'язані з джерелом підвищеної небезпеки. Шкідливі властивості самого джерела підвищеної небезпеки непереборною силою не є. Дія непереборної сили може бути спрямована як на об'єкт, діяльність з яким становить джерело підвищеної небезпеки, так і на осіб, які обслуговують цей об'єкт.

Обов'язок доведення умислу потерпілого або наявності непереборної сили законом покладається також на володільця джерела підвищеної небезпеки, оскільки діє цивільно-правова презумпція заподіювача шкоди.

Рішенням Сакського міськрайонного суду Автономної Республіки Крим від 22 травня 2009 року задоволено позов З. до ТОВ «РіфСервіс» про відшкодування матеріальної і моральної шкоди, завданої у зв'язку з отриманням тілесних ушкоджень під час відвідування атракціонів аквапарку.

Задовольняючи позовні вимоги, суд першої інстанції виходив із того, що відповідач є володільцем джерела підвищеної небезпеки і відхилив його доводи про те, що тілесні ушкодження Х. було отримано внаслідок порушення нею правил експлуатації атракціонів і непереборної сили, якою слід вважати вітер швидкістю понад 10 м/сек.

Ухвалою Апеляційного суду Автономної Республіки Крим

від 13 січня 2010 року рішення міськрайонного суду залишено без змін.

Таким чином володілець джерела підвищеної небезпеки звільняється від відповідальності, коли шкоду було заподіяно внаслідок непереборної сили. У подібних випадках причинний зв'язок встановлюється між дією непереборної сили і шкодою, що настала. Відсутність однієї з підстав відповідальності, звичайно, виключає відповідальність володільця джерела підвищеної небезпеки.

Щодо юридичного значення грубої необережності потерпілого, то вона є підставою тільки для зменшення розміру відшкодування за рахунок володільця джерела підвищеної небезпеки, оскільки закон не передбачає грубу необережність як обставину, що звільняє володільця від відповідальності.

Відповідно до ч. 2 ст. 1193 ЦК України якщо груба необережність потерпілого сприяла виникненню або збільшенню шкоди, то залежно від ступеня вини потерпілого (а за наявності вини особи, яка завдала шкоди, також залежить від ступеня її вини) розмір відшкодування зменшується, якщо інше не встановлено законом.

У п. 2 постанови Пленуму Верховного Суду України «Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди» від 27 березня 1992 року № 6 роз'яснено, що якщо груба необережність потерпілого сприяла виникненню або збільшенню шкоди, то залежно від ступеня вини потерпілого, коли інше не встановлено законом, розмір відшкодування, належного з володільця джерела підвищеної небезпеки, має бути зменшений або у відшкодуванні шкоди має бути відмовлено.

Як грубу необережність, зокрема, може бути враховано нетверезий стан, нехтування правилами безпеки руху і т. п.

Рішенням Солонянського районного суду Дніпропетровської області від 24 грудня 2009 року з К. на користь С.

було стягнуто на відшкодування моральної шкоди, завданої внаслідок ушкодження здоров'я, 6 000 грн.

Рішенням Апеляційного суду Дніпропетровської області від 06 квітня 2010 року рішення суду першої інстанції змінено, виключено з мотивувальної частини висновок про відсутність грубої необережності потерпілої при завданні шкоди, а суму відшкодування зменшено до 4 000 грн із тих підстав, що С. переходила проїжджу частину дороги між автомобілями в 5 -10 метрах від світлофору, тобто в не установленому для переходу місці.

Частиною 3 ст. 1193 ЦК України передбачено, що вина потерпілого взагалі не враховується у разі відшкодування додаткових витрат, передбачених ч. 1 ст. 1195 ЦК України, тобто витрат, викликаних необхідністю посиленого харчування, санаторно-курортного лікування, придбання ліків, протезування, стороннього догляду тощо; у разі відшкодування шкоди, завданої смертю годувальника та у разі відшкодування витрат на поховання.

К. звернувся до суду з позовом про відшкодування матеріальної та моральної шкоди внаслідок ДТП, обґрунтовуючи свої вимоги тим, що 27 жовтня 2008 року з вини водія О. трапилась ДТП, у результаті чого К. було заподіяно тілесні ушкодження середнього ступеню тяжкості, через які К. перебував на стаціонарному лікуванні.

Рішенням Путивльського районного суду Сумської області від 31 травня 2010 року позовні вимоги К. до О., ПАТ «Українська страхова компанія «Княжа Вієнна Іншуранс Груп» про відшкодування матеріальної та моральної шкоди задоволено частково. Задовольняючи позовні вимоги, суд виходив із положень ст. 1195 ЦК України, згідно якої особа, яка завдала шкоди каліцтвом або іншим ушкодженням здоров'я фізичній особі, зобов'язана відшкодувати потерпілому додаткові витрати, викликані необхідністю посиленого харчування, санаторно-курортного лікування, придбання ліків, протезування, стороннього догляду.

Відповідно до ч. 4 ст. 1193 ЦК України передбачено можливість врахування матеріального становища фізичної особи, яка завдала шкоди, і як наслідок — зменшення судом розміру відшкодування.

Згідно з роз'ясненнями постанови Пленуму Верховного Суду України «Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди» від 27 березня 1992 року № 6 правила цієї норми застосовуються у разі, коли відповідачем за таких обставин може бути тільки фізична особа та відшкодування шкоди у повному розмірі неможливе або поставить відповідача в дуже скрутне матеріальне становище.

Так, рішенням Галицького районного суду Львівської області від 24 листопада 2010 року (справа № 2-384/10) стягнуто з Ф. на користь Львівської залізниці 64 749 грн завданої майнової шкоди та судові витрати.

В апеляційній скарзі позивач вказував на необґрунтоване застосування судом положень ст. 1193 ЦК України. Відповідач, у свою чергу в апеляційній скарзі посилався на те, що суд не взяв до уваги того факту, що у вчиненому є значна вина залізниці, оскільки ґрунтова дорога, яка веде через залізницю і якою він рухався, не була обладнана засобами сигналізації або перегороджена, тому просив скасувати рішення суду, а у позові до нього відмовити.

Відхиляючи апеляційні скарги та залишаючи рішення суду першої інстанції без змін, Апеляційний суд Івано-Франківської області в ухвалі від 10 лютого 2011 року вказав, що 18 червня 2009 року на неврегульованому залізничному переїзді перегону «Букачівці-Бурштин» Івано-Франківської дирекції Львівської залізниці Ф., керуючи належним йому на праві власності трактором Т-40, рухаючись ґрунтовою дорогою, діючи необережно, порушивши вимоги п.п. 20.2, 20.3 ПДР України, самовільно виїхав на залізничний переїзд, обладнаний належно діючою звуковою та світловою

сигналізацією, де вчинив зіткнення з пасажирським поїздом сполучення «Львів-Чернівці». В результаті ДТП поїзд зіткнувся із залізничного полотна. Загальний розмір матеріальної шкоди, завданої позивачеві, становить 323 745 грн і підтверджується матеріалами кримінальної справи за обвинуваченням Ф. у вчиненні злочину, передбаченого ст. 291 КК України. Кримінальну справу постановою слідчого від 21 вересня 2009 року закрито на підставі п. 2 ч. 1 ст. 6 КПК України за відсутністю в діях відповідача складу злочину.

Суд першої інстанції обґрунтовано застосував до таких праводносин ст. 1193 ЦК України. При цьому суд у рішенні навів обставини, які дають змогу зменшити розмір відшкодування для відповідача, врахувавши його матеріальне становище, а також те, що шкоди не завдано вчиненням злочину. Доводи Ф. про те, що завдана шкода не з його вини, не знайшли свого підтвердження, оскільки саме ним порушено правила дорожнього руху, що і стало причиною ДТП.

У ході проведеного узагальнення встановлено випадки безпідставного звільнення винних у ДТП осіб від цивільної відповідальності.

Так, рішенням Печерського районного суду м. Києва від 07 липня 2009 року, залишеним без змін ухвалою Апеляційного суду м. Києва від 13 жовтня 2009 року відмовлено у задоволенні позовних вимог Л. до А., третя особа – В., про відшкодування матеріальної та моральної шкоди.

Відмовляючи у задоволенні позову, суд першої інстанції, з висновками якого погодився апеляційний суд, виходив із того, що вини відповідача у вчиненні ДТП належними доказами не доведено, а розгляд кримінальної справи ще не закінчено, тому підстав для задоволення позовних вимог не вбачається.

Ухвалою Верховного Суду України від 27 жовтня 2010 року судові рішення скасовано, справу передано на новий судовий розгляд до суду першої інстанції. Ухвалюючи таке рішення,

суд касаційної інстанції виходив із положень ч. 5 ст. 1187 ЦК України, згідно з якими особа, яка здійснює діяльність, що є джерелом підвищеної небезпеки, відповідає за завдану шкоду, якщо вона не доведе, що шкоду було завдано внаслідок непереборної сили або умислу потерпілого. Відсутність обвинувального вироку чи наявність постанови слідчого про відмову в порушенні кримінальної справи за ст. 286 КК України не звільняє відповідача від обов'язку доказування своєї невинуватості.

Таким чином закон містить вказівку на перерозподіл доказування та зобов'язує саме відповідача довести, що шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки, було спричинено внаслідок непереборної сили або умислу потерпілого, тобто не з його вини. Разом із тим шкода, завдана джерелом підвищеної небезпеки, завжди є неправомірною та передбачає безвинну відповідальність власника такого джерела. Незалежно від вини фізичної особи відшкодовується завдана нею і моральна шкода, у тому числі якщо шкоду завдано ушкодженням здоров'я внаслідок дії джерела підвищеної небезпеки (ч. 2 ст. 1167 ЦК України).

Ч. звернувся до Світловодського міськрайонного суду Кіровоградської області з позовом до В. про стягнення матеріальної шкоди, завданої внаслідок ДТП. Судом першої інстанції було ухвалено рішення про відмову в задоволенні позовних вимог, оскільки відповідач, порушивши вимоги пп. «д» п. 2.3, п.п. 10.1, 10.10 ПДР України, діяв у стані крайньої необхідності.

Рішенням Апеляційного суду Кіровоградської області від 23 вересня 2010 року рішення суду першої інстанції скасовано, ухвалено нове, яким позовні вимоги Ч. до В. задоволено. Задовольняючи позовні вимоги, суд виходив із того, що хоча згідно з постановою суду першої інстанції провадження у справі про притягнення В. до адміністративної відповідальності закрито у зв'язку з відсутністю в його діяч

адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП, однак факт ДТП сторонами не заперечується та підтверджується матеріалами справи. У результаті ДТП пошкоджено транспортний засіб позивача.

Із наведеного вбачається, що суд першої інстанції не надав належної правової оцінки механізму дорожньо-транспортної пригоди, схемі ДТП, протоколам ДТП тощо та не врахував того, що між порушенням відповідачем ПДР України та наслідками, які настали в результаті ДТП, є прямий причинний зв'язок.

Відсутність у діях відповідача складу адміністративного правопорушення не свідчить про відсутність підстав для цивільно-правової відповідальності за завдану шкоду.

Загалом суди правильно перевіряли всі обставини вчинення ДТП і робили висновки про відповідальність осіб, причетних до цієї ДТП, якщо провадження у справі про адміністративне правопорушення було закрито у зв'язку із закінченням строків, передбачених ст. 38 КУпАП.

Окрему групу спорів становлять ті, що пов'язані з відшкодуванням шкоди, завданої внаслідок злочинів, при використанні об'єктів зі шкідливими умовами. Йдеться про злочини проти безпеки виробництва, проти безпеки руху та експлуатації транспорту тощо, де предметом злочинів є об'єкти зі шкідливими властивостями, внаслідок використання яких завдано шкоди здоров'ю особи або спричинено смерть.

Норми правового інституту відшкодування шкоди, завданої неправомірними діями, за змістом поділяють на ті, що включають загальні правила та застосовуються до всіх зобов'язань із заподіяння шкоди, у тому числі передбачених ст. 1166 ЦК України, та на ті, що містять правила для певних випадків завдання та відшкодування шкоди. Остання група норм регулює спеціальні види зобов'язань із завдання шкоди, у тому числі зобов'язання із завдання шкоди джерелом підвищеної небезпеки (ст. ст. 1187-1188 ЦК України та зобов'язання

із завдання шкоди каліцтвом, іншими ушкодженням здоров'я або смертю (ст. ст. 1195-1202 ЦК України).

За своїм змістом норми, що регулюють порядок відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, та норми, що регулюють відшкодування шкоди каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю, належать до різних правових підстав цивільно-правової відповідальності за завдання позадоговірної шкоди (різні спеціальні делікти).

Слід звернути увагу на те, що спеціальної норми, яка б передбачала відповідальність за майнову шкоду внаслідок злочину, скоєного володільцем джерела підвищеної небезпеки відносно потерпілого, ЦК України не містить. За таких обставин судам необхідно застосовувати загальні та спеціальні норми, за наявності до того підстав, з огляду на співвідношення між загальними та спеціальними умовами деліктної відповідальності. Зокрема, за умови регулювання праввідносин спеціальною нормою загальна норма не застосовується, проте у разі, якщо в спеціальній нормі те чи інше питання не вирішено, необхідно керуватись загальними нормами цивільного законодавства.

Так, заочним рішенням Корабельного районного суду м. Миколаєва від 25 травня 2010 року з Ю. на користь С. стягнуто 1 605 грн 01 коп. майнової, 5 000 грн моральної шкоди та судові витрати. Судом встановлено, що 01 вересня 2008 року відповідач, керуючи автомобілем ЗАЗ-ДЕУ-13110, в якому як пасажир перебувала позивачка, порушив ПДР України, допустивши зіткнення з деревом. Унаслідок цього позивачка отримала тілесні ушкодження середнього ступеню тяжкості, витративши на лікування 1605 грн 01 коп. Їй також завдано моральну шкоду неправомірними діями відповідача, відносно якого за амністією закрито кримінальну справу, порушену за ч. 1 ст. 266 КК України за вказаним фактом. Дійшовши висновку, що шкоду позивачці спричинено володільцем джерела підвищеної небезпеки, суд задовольнив

позовні вимоги про відшкодування майнової шкоди частково на підставі ч. 1 ст. 1187 ЦК України.

Як уже було зазначено, найчастіше суди розглядають справи про відшкодування шкоди, завданої внаслідок зіткнення транспортних засобів.

Частиною 1 ст. 1188 ЦК України встановлено, що така шкода відшкодовується на загальних підставах.

Під час розгляду таких справ наявність або відсутність вини кожного з володільців джерела підвищеної небезпеки встановлюється на підставі доказів сторін, якими відповідно до ч. 2 ст. 57 ЦПК України є пояснення сторін, третіх осіб, їхніх представників, допитаних як свідків, показань свідків, письмових доказів, речових доказів, зокрема звуко- і відео-записів, висновків експертів.

Відсутність своєї вини відповідно до вимог ч. 2 ст. 1166 ЦК України має доводити заподіювач шкоди, а не позивач має доводити наявність вини відповідача, хоча він не позбавлений цього права.

Аналіз розглянутих судами справ свідчить про те, що суди дотримуються зазначених положень закону. При цьому у більшості випадків доказами вини відповідача у завданні шкоди позивачу є постанова суду про притягнення відповідача до адміністративної відповідальності за порушення ПДР України, що потягло пошкодження транспортних засобів.

Таку практику слід визнати правильною, оскільки відповідно до вимог ч. 4 ст. 61 ЦПК України вирок у кримінальній справі, що набрав законної сили, або постанова суду у справі про адміністративне правопорушення обов'язкові для суду, що розглядає справу про цивільно-правові наслідки дій особи, стосовно якої ухвалено вирок або постанову суду, з питань, чи мали місце ці дії та чи вчинені вони цією особою.

Водночас слід пам'ятати, що в адміністративній справі з'ясовуються обставини скоєння ДТП та вина сторін, внаслідок чого встановлюється наявність чи відсутність вини

особи, яка притягується до адміністративної відповідальності, а тому, розглядаючи справу у цивільному порядку, суд не має права перевіряти обставини ДТП і робити висновки про відповідальність осіб, причетних до цієї ДТП.

Г. звернулась до суду з позовом до Б., Л. про відшкодування матеріальної та моральної шкоди, завданої внаслідок ДТП, яка сталась із вини відповідачів і внаслідок якої було пошкоджено належний їй автомобіль.

Як співвідповідачі до участі у справі були залучені ВАТ «Європейський страховий альянс» і ПАТ «Українська страхова компанія «Княжа Вієнна Іншуранс Груп», в яких була застрахована цивільно-правова відповідальність Б., Л.

Рішенням Комунарського районного суду Запорізької області від 17 жовтня 2010 року позовні вимоги було задоволено частково. На користь Г. із ВАТ «Європейський страховий альянс» стягнуто 20 262 грн 95 коп. на відшкодування матеріальної шкоди, а з Б. — 510 грн на відшкодування матеріальної шкоди і 1500 грн — на відшкодування моральної шкоди. У позові до відповідачів Л. та ПАТ «Княжа Вієнна Іншуранс Груп» було відмовлено.

Ухвалюючи таке рішення, суд виходив із того, що у ДТП, яка сталася за участі трьох транспортних засобів, є винним лише водій Б. У такому разі відповідальність між учасниками ДТП настає за загальними правилами цивільно-правової відповідальності. При цьому суд зазначив, що вина Б. підтверджується матеріалами справи про адміністративне правопорушення, а відсутність вини водія Л. — постановою суду про закриття справи про адміністративне правопорушення у зв'язку з відсутністю в діях складу адміністративного правопорушення.

В апеляційному порядку рішення суду не оскаржувалось.

Проте деякі справи зазначеної категорії викликають у суддів певні труднощі. Як правило, це справи, в яких винні особи з тих або інших причин не притягнуті до адміністративної відповідальності за порушення ПДР України.

КП «Миколаївводоканал» звернулось до суду з позовом до А. та Д. про відшкодування матеріальної шкоди, завданої пошкодженням належного йому автомобіля «Шкода». Рішенням Вознесенського міськрайонного суду Миколаївської області від 16 вересня 2010 року у задоволенні позовних вимог відмовлено з тих підстав, що постановою інспектора дізнання за фактом ДТП відносно водія А. у порушенні кримінальної справи відмовлено за відсутністю в його діях складу злочину, а протокол про адміністративне правопорушення, передбачений ст. 124 КУпАП, відносно А. не складався.

В апеляційному порядку рішення суду першої інстанції не оскаржувалось.

Разом із цим висновок суду про відсутність вини А. у заподіянні позивачеві шкоди з посиланням лише на відсутність постанови про притягнення його до адміністративної відповідальності є сумнівним і передчасним.

Дійсно, положення ч. 3 ст. 61 ЦПК України фактично позбавляють особу, виную якої встановлено вироком у кримінальній справі або постановою у справі про адміністративне правопорушення, можливості спростувати наявність такої вини.

Проте вказана процесуальна норма не дає підстав за будь-яких обставин вважати не винною у ДПТ особу, відносно якої не порушувалось кримінальної справи і не складався протокол про адміністративне правопорушення.

У цьому випадку виную такої особи може бути підтверджено чи спростовано іншими належними і допустимими доказами, передбаченими ЦПК України (ст. 57), зокрема висновком судової автотехнічної експертизи, письмовими доказами тощо.

Рішенням Залізничного районного суду м. Сімферополя від 21 грудня 2009 року на користь Х. стягнуто з П. матеріальну та моральну шкоду, завдану внаслідок пошкодження у ДТП належного позивачеві автомобіля.

Ухвалою Апеляційного суду Автономної Республіки Крим від 31 березня 2010 року апеляційну скаргу представника П.,

в якій йшлося про відсутність вини відповідача, відхилено, з тих підстав, що вина П. у ДТП підтверджується постановою суду про закриття провадження в адміністративній справі відносно Х. у зв'язку з відсутністю в його діях складу адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП, у сукупності із висновком автотехнічної експертизи про те, що дії водія П. не відповідають вимогам п. 8.10 ПДР України, із технічної точки зору між такими діями та фактом ДТП, внаслідок якої завдано шкоди, є причинний зв'язок.

Також не є перешкодою для покладення цивільно-правової відповідальності на особу у справах, де внаслідок винних дій обох водіїв завдано шкоди їх транспортним засобам, те, що лише один із водіїв притягувався до адміністративної відповідальності за порушення ПДР України.

Слід мати на увазі, що у випадку встановлення вини особи у ДТП постановою про притягнення до адміністративної відповідальності ця особа не позбавлена права доводити неправність дій інших учасників ДТП і причинний зв'язок цієї протиправності із завданою шкодою.

Так, рішенням Городенківського районного суду Івано-Франківської області від 05 жовтня 2010 року частково задоволено позовні вимоги К. до В. про відшкодування матеріальної та моральної шкоди, завданої у зв'язку з пошкодженням належного позивачеві автомобіля в ДТП, що сталася з вини відповідача.

Не погоджуючись із рішенням суду, В. подав апеляційну скаргу, в якій посилався на те, що суд не врахував, що ДТП сталася з вини обох її учасників, тобто й самого позивача.

Ухвалою Апеляційного суду Івано-Франківської області від 16 березня 2010 року апеляційну скаргу В. відхилено, рішення суду залишено без змін. Суд апеляційної інстанції виходив із того, що з висновку судової автотехнічної експертизи вбачається, що в діях водія К. невідповідності

вимогам ПДР України, що знаходяться з технічної точки зору в причинному зв'язку з ДТП, не встановлено.

Іноді суди, фактично застосовуючи до спірних правовідносин норми щодо загальних підстав відповідальності за завдану шкоду, помилково посилаються в рішеннях на ст. 1187 ЦК України.

Рішенням Долинського районного суду Кіровоградської області від 22 листопада 2010 року частково задоволено позов А. до М. про відшкодування матеріальної шкоди, завдані внаслідок пошкодження належного йому автомобіля в ДТП, що сталася з вини відповідача. Суд задовольнив вимоги з тих підстав, що відповідач не довів відсутність своєї вини у завданні шкоди, але при цьому замість ст. ст. 1188, 1166 ЦК України послався на ст. 1187 ЦК України, яка встановлює відповідальність володільця джерела підвищеної небезпеки незалежно від його вини.

В апеляційному порядку рішення не оскаржувалось.

У деяких випадках труднощі виникають під час визначення ступеня вини кожного з учасників ДТП.

Вважається правильним, коли суд визначає ступінь вини заподіювачів шкоди у процентному відношенні та враховує всі обставини, пов'язані із завданням шкоди, зокрема, форму вини щодо порушення ПДР України, оскільки щодо наслідків ця вина завжди є необережною.

Крім того, під час проведення узагальнення встановлено, що у деяких суддів виникають труднощі з приводу застосування положень ч. 2 ст. 1188 ЦК України стосовно визначення іншої особи, якій завдано шкоди внаслідок взаємодії двох джерел підвищеної небезпеки. Зокрема, чи належать до категорії інших осіб пасажирки, які на момент взаємодії двох джерел підвищеної небезпеки перебувають у цих автомобілях.

Частиною 2 ст. 1188 ЦК України встановлено, що у тих випадках, коли внаслідок взаємодії джерел підвищеної небезпеки було завдано шкоди іншим особам, особи, які спіль-

но завдали шкоди, зобов'язані відшкодувати її незалежно від їхньої вини.

Правильною слід визнати практику судів, які відносять такого пасажир до категорії «інших осіб», яким завдано шкоди внаслідок взаємодії двох джерел підвищеної небезпеки.

Отже, якщо при зіткненні кількох автомобілів постраждав пасажир або пішохід, обов'язок відшкодувати потерпілому шкоду покладається на всіх володільців небезпечних об'єктів солідарно, незалежно від їхньої вини.

Так, ухвалою Верховного Суду України від 25 листопада 2009 року (справа № 6-21918св09) рішення Київського районного суду м. Полтави від 15 квітня 2009 року та рішення Апеляційного суду Полтавської області від 24 червня 2009 року скасовано, справу за позовом Д. до А., В. і М. про відшкодування матеріальної та моральної шкоди, завданої внаслідок ДТП, передано на новий судовий розгляд до суду першої інстанції.

Як вбачається з матеріалів справи, Д. звернулася до суду із зазначеним позовом, мотивуючи вимоги тим, що 26 грудня 2007 року о 23:30 у м. Полтаві з вини відповідача А., який керував автомобілем ВАЗ 2108, сталася ДТП — зіткнення його автомобіля та автомобіля ВАЗ 21101, яким керував водій М., а Д. була пасажиром. Унаслідок зіткнення цих автомобілів вона отримала тілесні ушкодження та перебувала на лікуванні.

Підставами для скасування судових рішень стало порушення норм матеріального та процесуального права. Так, задовольняючи частково позовні вимоги та покладаючи обов'язок відшкодування шкоди на В., суди виходили з доведеності факту його вини в порушенні ПДР України та завданні шкоди Д. і відсутність вини в цьому водія М.

Проте відповідно до ч. 2 ст. 1188 ЦК України якщо внаслідок взаємодії джерел підвищеної небезпеки було завдано шкоди іншим особам, особи, які спільно завдали шкоди, зобов'язані її відшкодувати незалежно від їхньої вини.

Згідно з роз'ясненнями, викладеними в п. 3 постанови Пленуму Верховного Суду України «Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди» від 27 березня 1992 року № 6 шкода, заподіяна кількома особами, відшкодовується кожною з них у частині, заподіяній нею (в порядку часткової відповідальності). Особи, які спільно заподіяли шкоду, тобто заподіяли неподільну шкоду взаємопов'язаними, сукупними діями або діями з єдністю наміру, несуть солідарну відповідальність перед потерпілими. У такому ж порядку відповідають володільці джерел підвищеної небезпеки за шкоду, заподіяну внаслідок взаємодії кількох джерел підвищеної небезпеки іншим особам.

Встановивши факт завдання Д. майнової та моральної шкоди в результаті взаємодії двох джерел підвищеної небезпеки — автомобілів, якими керували водії А. і М., суди помилково застосували до спірних правовідносин ч. 2 ст. 1187 та п. 1 ч. 1 ст. 1188 ЦК України, на той час як питання відшкодування шкоди, завданої іншим особам унаслідок взаємодії джерел підвищеної небезпеки, регулюється нормою ч. 2 ст. 1188 ЦК України.

Помилково застосовуючи в спірних правовідносинах передбачений п. 1 ч. 1 ст. 1187 ЦК України принцип вини, суди не врахували, що він застосовується у відносинах між володільцями джерел підвищеної небезпеки. Натомість у відносинах між володільцями кількох джерел підвищеної небезпеки, якими завдано шкоди, та третіми особами, яким володільці джерел підвищеної небезпеки спільно завдали шкоди, діє принцип відповідальності володільців цих джерел незалежно від їх вини (ч. 2 ст. 1188 ЦК України).

Іншим прикладом є цивільна справа № 2-52/10. Так, 03 липня 2007 року мала місце дорожньо-транспортна пригода між легковим автомобілем марки «Деу», яким керував власник Ч., та автомобілем «КАМАЗ», власником якого є ЗАТ «Барліг» і яким керував водій С. Пасажир автомобіля «Деу» — П. отримала легкі тілесні ушкодження. Автомобіль «Деу» за-

страхований у ЗАТ «СК «Еталон», автомобіль «КАМАЗ» застрахований у СК «Провіта» та згідно з договором оренди переданий ТОВ «Ізотерм», працівник якого керував автомобілем на час події. Постановою Нетішинського міського суду Хмельницької області від 25 липня 2007 року С. визнано винним у вчиненні правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП.

Рішенням Нетішинського міського суду Хмельницької області від 20 січня 2010 року позовні вимоги задоволено частково. Стягнуто відповідно до ч. 2 ст. 1187, ч. 2 ст. 1188, ст. 1190 ЦК України з ТОВ «Ізотерм» і Ч. солідарно вартість витрат на придбання медикаментів, моральну шкоду. У позові до ЗАТ «Барліг», СК «Провіта» відмовлено, оскільки позивач до них вимог не заявив і претензій не має.

Рішенням Апеляційного суду Хмельницької області від 26 липня 2010 року рішення суду першої інстанції скасовано, а позов задоволено частково. Стягнуто завдану матеріальну та моральну шкоду з ТОВ «Ізотерм», водій якого порушив правила дорожнього руху. При цьому суд апеляційної інстанції зазначив, що вини Ч. у вчиненні ДТП не встановлено, тому помилковим є висновок суду першої інстанції про відшкодування шкоди у солідарному порядку на підставі ч. 2 ст. 1188 ЦК України.

Однак у відносинах між володільцями кількох джерел підвищеної небезпеки, якими завдано шкоди, та третіми особами, яким володільцями джерел підвищеної небезпеки спільно було завдано шкоди, діє принцип відповідальності володільців цих джерел незалежно від їх вини (ч. 2 ст. 1188 ЦК України). Крім того, сумнівною є відмова у задоволенні позову до страхової компанії «Провіта», яка б мала нести відповідальність згідно зі встановленим законом лімітом і про відповідальність якої заявила застрахована у ній особа.

Відповідно до ч. 1 ст. 1190 ЦК України особи, спільними діями або бездіяльністю яких було завдано шкоди, несуть солідарну відповідальність перед потерпілим.

Як вбачається із наданих для узагальнення матеріалів справ, потерпілі дуже часто пред'являють позови про солідарне відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, з власника цього джерела, а також з особи, яка безпосередньо здійснювала діяльність із таким джерелом у момент завдання шкоди, або страхової компанії, в якій була застрахована цивільно-правова відповідальність володільця джерела підвищеної небезпеки.

Так, рішенням Єнакіївського міського суду Донецької області від 12 травня 2010 року позовні вимоги К. до С. і К. про солідарне відшкодування майнової та моральної шкоди задоволено в повному обсязі.

Задовольняючи позовні вимоги та стягуючи солідарно з відповідачів відшкодування, суд виходив із того, що один із них є винною особою, а інший — власником транспортного засобу, на якому було скоєно ДТП.

Задовольняючи вимоги, суд не врахував роз'яснення, що міститься в п. 3 постанови Пленуму Верховного Суду України «Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди» від 27 березня 1992 року № 6, згідно з яким шкода, заподіяна кількома особами, відшкодовується кожною з них у частині, заподіяній нею (в порядку часткової відповідальності).

У переважній більшості суди вирішують такі справи правильно, задовольняють вимоги до одного з відповідачів, відмовляють у позові до інших.

Проте є випадки, коли суди задовольняють вимоги про солідарне відшкодування шкоди, заподіяної джерелом підвищеної небезпеки, незважаючи на відсутність для цього законних підстав.

В. звернулася до суду з позовом до ТОВ «Будівельна компанія», ЗАТ «Страхова компанія «Галактика» про відшкодування матеріальної і моральної шкоди, завданої внаслідок пошкодження належного їй автомобіля в ДТП, що сталася

з вини водія Н., який керував автомобілем ЗАЗ, належним ТОВ «Будівельна компанія», треті особи – Н., Моторне транспортне страхове бюро України.

Рішенням Корольовського районного суду м. Житомира від 12 квітня 2010 року позовні вимоги задоволено частково. На користь В. у відшкодування матеріальної та моральної шкоди стягнуто солідарно грошові кошти із ЗАТ «СК «Галактика» і ТОВ «Будівельна компанія».

Рішенням Апеляційного суду Житомирської області від 07 квітня 2010 року зазначене рішення скасовано, ухвалено нове про стягнення на користь В. із ЗАТ «СК «Галактика» у відшкодування матеріальної шкоди 23 408 грн 21 коп., з ТОВ «Будівельна компанія» на відшкодування матеріальної шкоди 860 грн 54 коп. і у відшкодування моральної шкоди – 2000 грн.

Інколи визначити спосіб відповідальності кількох заподіювачів шкоди буває досить складно.

Прикладом є справа, розглянута Красноперекопським міськрайонним судом Автономної Республіки Крим 26 травня 2010 року. Так, З. звернувся до суду з позовом до А., К., І. та ЗАТ «Українська страхова компанія «Княжа» про відшкодування матеріальної і моральної шкоди, заподіяної внаслідок ДТП. Під час розгляду справи суд встановив, що А., керуючи на підставі довіреності належним К. мотоциклом «Ява», допустив зіткнення з велосипедисткою І., внаслідок цього було пошкоджено належний позивачеві скутер, що стояв поблизу місця ДТП. Зіткнення сталося з вини велосипедистки І., яка порушила ПДР України. Проте суд поклав на І. лише 60 % відповідальності за заподіяну шкоду, а решту 40 % заподіяної позивачеві шкоди стягнув із відповідача А. як володільця джерела підвищеної небезпеки. Підстав для стягнення шкоди за рахунок страхової компанії суд не встановив, оскільки З. не повідомив страхову компанію, із заявою про відшкодування шкоди не звертався.

В апеляційному порядку рішення суду не оскаржувалось. Проте, дослідивши матеріали справи, можна дійти висновку, що А. та І. у цьому випадку мають відповідати перед потерпілим у повному обсязі солідарно. При цьому на З. Д. А. відповідальність покладається на підставі ст. 1187 ЦК України як на володільця джерела підвищеної небезпеки, незважаючи на відсутність вини, а на І. — на підставі ст. 1166 ЦК України, як на особу, з вини якої заподіяно шкоду.

Як свідчить практика, не завжди недоліки, допущені судами першої інстанції усуваються судами апеляційної інстанції.

Так, рішенням Вугледарського міського суду Донецької області від 17 квітня 2009 року з власника автомобіля О. і з його володільця М. на користь С. було стягнуто солідарно певні суми на відшкодування матеріальної та моральної шкоди.

Ухвалою Апеляційного суду Донецької області від 13 квітня 2010 року це рішення залишено без змін.

Ухвалою Верховного Суду України від 09 лютого 2011 року судові рішення скасовано з направленням справи на новий судовий розгляд до суду першої інстанції. Скасовуючи судові рішення, Верховний Суд України виходив із того, що суд першої інстанції не мотивував своє рішення, покладаючи на відповідачів солідарну відповідальність, і не зазначив правові підстави такої відповідальності, а апеляційний суд не звернув уваги на ці порушення.

ПОРЯДОК ВИЗНАЧЕННЯ ШКОДИ, У ТОМУ ЧИСЛІ ПРИ ПОВНІЙ ЧИ ЧАСТКОВІЙ ЗАГИБЕЛІ АВТОМОБІЛЯ

За загальним правилом розмір відшкодування шкоди встановлюється законом або домовленістю сторін, а у разі наявності спору між сторонами — судом.

Порядок визначення шкоди, заподіяної джерелом підвищеної небезпеки, врегульовано главою 82 ЦК України, крім того, відповідні роз'яснення надано у постанові Пленуму Верховного Суду України «Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди» від 27 березня 1992 року № 6, відповідно до яких при визначенні розміру шкоди враховується розмір майнової шкоди, спричиненої майну або особистим немайновим правам потерпілого.

Під шкодою, що має бути відшкодована, розуміють знешкодження або зменшення блага потерпілого внаслідок порушення його матеріальних прав або приниження нематеріальних благ (життя, здоров'я тощо).

Чинним законодавством України (ч. 1 ст. 1166, ч. 1 ст. 1167 ЦК України) передбачено право юридичної та фізичної особи на відшкодування майнової шкоди, завданої неправомірними рішеннями, діями чи бездіяльністю особистим немайновим правам фізичної або юридичної особи; шкоди, завданої майну фізичної або юридичної особи; моральної шкоди, завданої фізичній або юридичній особі неправомірними рішеннями, діями чи бездіяльністю.

Внаслідок дії джерела підвищеної небезпеки завдається шкода таким особистим немайновим правам фізичної особи як право на життя та здоров'я, у зв'язку з чим відшкодуванню підлягає майнова шкода, завдана каліцтвом, іншими ушкодженнями здоров'я або смертю фізичної особи.

Відповідно до ч. 1 ст. 1195 ЦК України у зв'язку з каліцтвом або іншим ушкодженням здоров'я фізична особа має право на відшкодування їй заробітку (доходу), втраченого нею внаслідок втрати чи зменшення професійної або загальної працездатності, а також відшкодування додаткових витрат, викликаних необхідністю посиленого харчування, санаторно-курортного лікування, придбання ліків, протезування, стороннього догляду тощо.

Рішенням Первомайського районного суду Автономної Республіки Крим від 13 квітня 2010 року частково задоволено позов П. і Н. до Г. про відшкодування матеріальної і моральної шкоди, завданої ушкодженням здоров'я внаслідок ДТП, що сталася з вини відповідача.

Задовольняючи позовні вимоги потерпілих про відшкодування витрат на лікування, суд виходив із того, що факт отримання П. і Н. внаслідок ДТП тілесних ушкоджень підтверджується медичними документами, а розмір шкоди – чеками на придбання медикаментів.

Ухвалою Апеляційного суду Автономної Республіки Крим від 30 червня 2010 року рішення суду першої інстанції залишено без змін.

Відповідно до ч. 1 ст. 1200 ЦК України у разі смерті потерпілого право на відшкодування шкоди мають непрацездатні особи, які були на його утриманні або мали на день його смерті право на одержання від нього утримання, а також дитина потерпілого, народжена після його смерті.

Ухвалою ВССУ від 08 червня 2011 року (справа № 6-9512св11) скасовано рішення Апеляційного суду Херсонської області від 08 лютого 2011 року, яким рішення Каховського міськрайонного суду Херсонської області частково змінено, зменшено розмір стягнутих із М. на користь П. та неповнолітнього Б. коштів, а справу передано на новий розгляд.

Зменшуючи розмір стягнутих судом першої інстанції коштів на відшкодування шкоди, апеляційний суд цих вимог закону не врахував та безпідставно погодився з висновками суду першої інстанції, який помилково керувався ч. 1 ст. 1197 ЦК України, що не може бути застосовано до спірних відносин, оскільки визначає розмір втраченого фізичною особою внаслідок каліцтва або іншого ушкодження здоров'я заробітку, що підлягає відшкодуванню і не стосується правовідносин, що виникли.

Розмір шкоди, завданої смертю потерпілого, відшкодовується за правилами ст. 1200 ЦК України, яка залишилась поза увагою апеляційного суду.

Статтею 1201 ЦК України передбачено право особи, яка зробила необхідні витрати на поховання та на спорудження надгробного пам'ятника, на їх відшкодування.

Згідно з роз'ясненнями, наведеними у п. 24 постанови Пленуму Верховного Суду України «Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди» від 27 березня 1992 року № 6, у випадку смерті потерпілого організація або громадянин, відповідальні за заподіяння шкоди, зобов'язані відшкодувати витрати на поховання (у тому числі на ритуальні послуги та обряди) тій особі, яка понесла ці витрати, тому вимога про стягнення витрат на поховання може пред'являтися як особами, які мають право на відшкодування шкоди у зв'язку зі смертю годувальника, так і сторонніми потерпілому громадянами і організаціями, що фактично понесли ці витрати.

Витрати на виготовлення пам'ятників і огорож визначаються, виходячи з їх фактичної вартості, але сума таких витрат не повинна перевищувати граничну вартість стандартних пам'ятників і огорож у цій місцевості.

Рішенням Кіцманського районного суду Чернівецької області від 25 лютого 2010 року позовні вимоги К., Л., М. до ТОВ «Роднічок», третя особа — А., про відшкодування матеріальних та моральних збитків задоволено частково.

Судом встановлено, що внаслідок скоєної 01 серпня 2008 року ДТП матеріальні витрати, що були понесені К. у зв'язку з бальзамуванням тіла загиблого сина, витрати на поховання, поминальні обряди, встановлення надгробного пам'ятника та поминальний обід в один рік, є обґрунтованими та документально підтвердженими розрахунковими квитанціями, накладними та актом на загальну суму

11 7828 грн, а відтак до спірних правовідносин застосовуються положення ст. 1195 ЦК України.

Право на відшкодування шкоди, завданої майну фізичної та юридичної особи, згідно з вимогами ч. 3 ст. 386 ЦК України має власник.

Разом із цим у п. 9 постанови Пленуму Верховного Суду України «Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди» від 27 березня 1992 року № 6 роз'яснено, що оскільки згідно зі ст. 48 Закону України «Про власність» положення щодо захисту права власності поширюється також на особу, яка хоч і не є власником, але володіє майном на праві повного господарського відання, оперативного управління або на іншій підставі, передбаченій законом чи договором, така особа також вправі вимагати відшкодування шкоди, заподіяної цьому майну. Незважаючи на те, що Закон України «Про власність» втратив чинність, суди повинні враховувати наведені роз'яснення, оскільки вони узгоджуються з положеннями діючого ЦК України.

Відповідно до ст. 396 ЦК України особа, яка має речове право на чуже майно, має право на захист цього права, у тому числі і від власника майна, відповідно до положень глави 29 ЦК України.

Так, ТОВ «Кримський автомобільний дім» звернулось до суду з позовом до Г. про відшкодування матеріальної шкоди, завданої внаслідок пошкодження належного йому автомобіля ВАЗ-21101 в ДТП, що сталася з вини відповідача.

Відповідач заперечував проти позову з тих підстав, що позивач не є власником автомобіля, пошкодженого внаслідок ДТП.

Рішенням Центрального районного суду м. Сімферополя Автономної Республіки Крим від 18 червня 2010 року позов задоволено. Доводи відповідача щодо відсутності у позивача права вимоги відхилено з тих підстав, що ТОВ «Кримський автомобільний дім» володіло автомобілем ВАЗ-21101 на під-

ставі дилерської угоди. В апеляційному порядку рішення суду не оскаржувалось.

Вирішуючи питання про відшкодування шкоди, завданої майну особи в результаті ДТП, та визначаючи розмір такої шкоди, судам слід звернути увагу на положення ст. 1192 ЦК України, згідно з яким з урахуванням обставин справи суд за вибором потерпілого може зобов'язати особу, яка завдала шкоди майну, відшкодувати їй в натурі (передати річ того ж роду і тієї ж якості, полатодити пошкоджену річ, тощо) або відшкодувати завдані збитки у повному обсязі. Розмір таких збитків підлягає відшкодуванню потерпілому, визначається відповідно до реальної вартості втраченого майна на момент розгляду справи або виконання робіт, необхідних для відновлення втраченої речі.

Відповідно до ч. 2 ст. 22 ЦК України збитками є витрати, яких особа зазнала у зв'язку зі знищенням або пошкодженням речі, а також витрати, які особа зробила або мусить зробити для відновлення свого порушеного права (реальні збитки); доходи, які особа могла б реально одержати за звичайних обставин, якби її право не було порушено (упущена вигода).

Згідно з роз'ясненнями п. 9 постанови Пленуму Верховного Суду України «Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди» від 27 березня 1992 року № 6 при визначенні розміру відшкодування шкоди, заподіяної майну, незалежно від форм власності, судам слід враховувати, що відшкодування шкоди шляхом покладення на відповідальну за неї особу обов'язку надати річ того ж роду та якості, полатодити пошкоджену річ, іншим шляхом відновити попереднє становище в натурі застосовується, якщо за обставинами справи цей спосіб відшкодування шкоди можливий. У разі коли відшкодування шкоди в натурі неможливе, потерпілому відшкодовуються в повному обсязі збитки відповідно до реальної вартості на час розгляду справи втраченого майна, робіт, які необхідно провести, щоб полатодити пошко-

джену річ, усунути інші негативні наслідки неправомірних дій заподіювача шкоди як при відшкодуванні в натурі, так і при відшкодуванні заподіяних збитків грошми, потерпілому на його вимогу відшкодовуються неoderжані доходи у зв'язку із заподіянням шкоди майну.

Незважаючи на ці роз'яснення, визначення відшкодування шкоди, заподіяної майну потерпілого, викликає у суддів певні труднощі.

Так, судді не враховують ряд винятків із загального правила про повне відшкодування шкоди: урахування вини потерпілого (ч. 2 ст. 1193 ЦК України) та матеріального становища фізичної особи, яка завдала шкоди (ч. 4 ст. 1193 ЦК України); крім того, ст. 1204 ЦК України передбачає можливість зменшення розміру відшкодування, якщо працездатність потерпілого зросла порівняно з тією, що була на момент вирішення справи про відшкодування шкоди.

Відповідно до п. 9 постанови Пленуму Верховного Суду України «Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди» від 27 березня 1992 року № 6 постановляючи рішення про стягнення на користь потерпілого відшкодування вартості майна, що не може використовуватись за призначенням, проте має певну цінність, суд одночасно повинен обговорити питання про передачу цього майна після відшкодування збитків особі, відповідальній за шкоду.

Рішенням Апеляційного суду Чернігівської області від 29 грудня 2010 року рішення Чернігівського районного суду від 30 листопада 2010 року змінено, доповнено резолютивну частину рішення наступним абзацом такого змісту: «О. після відшкодування їй шкоди передати в розпорядження ДП «Підприємство регіональних перевезень» ВАТ «Автотранспортна акціонерна співдружність «Славутич» пошкоджений автомобіль «Хонда», в іншій частині рішення залишено без змін.

Змінюючи рішення суду першої інстанції, Апеляційний суд Чернігівської області виходив із того, що розмір збитків, які підлягають відшкодуванню потерпілому, визначаються відповідно до реальної вартості втраченого майна на момент розгляду справи або виконання робіт, необхідних для відновлення пошкодженої речі.

Тобто у цьому випадку в разі виплати особі повної вартості речі, яку було знищено, залишки такої речі (спірний автомобіль) слід повернути особі, яка відшкодувала шкоду.

Вирішуючи спір про відшкодування позивачці завданих їй реальних збитків, розмір яких дорівнює вартості автомобіля з урахуванням його технічного стану на час ДТП, суд першої інстанції зазначених положень законодавства не врахував та безпідставно відмовив у передачі транспортного засобу відповідачеві.

Із матеріалів справ, наданих для узагальнення, вбачається, що у переважній більшості випадків судді не обговорюють таке питання у резолютивній частині судового рішення, не зазначають про необхідність передачі, зокрема, запасних частин автомобіля, що не можуть використовуватись, особі, відповідальній за шкоду після повного відшкодування збитків.

Невиконання таких вимог призводить до звернення до суду із позовом про витребування запчастин, що може вважатися необґрунтованим, оскільки таке питання мало бути вирішено судом одночасно зі стягненням заподіяних збитків. У разі неповернення добровільно після відшкодування збитків таких запчастин їх може бути повернуто в примусовому порядку державним виконавцем, але якщо таке зазначено в рішенні суду.

Крім цього, потребує більш детального визначення у резолютивній частині судового рішення процедура передачі пошкодженого автомобіля, який не може використовуватись за призначенням, особі, відповідальній за шкоду після повного відшкодування збитків.

Прикладом може бути цивільна справа № 2-337/10 за позовом А. до В., ВАТ НАСК «Оранта» про відшкодування шкоди. Рішенням Хмельницького міськрайонного суду від 20 травня 2010 року позовні вимоги задоволено частково, стягнуто зі страхової компанії страхове відшкодування, з В. — заподіяні матеріальні збитки, спричинені ДТП, у задоволенні позовних вимог щодо відшкодування моральних збитків з А. відмовлено, зобов'язано А. передати у власність В. пошкоджений автомобіль.

Рішенням Апеляційного суду Хмельницької області від 03 листопада 2010 року скасовано рішення суду першої інстанції в частині стягнення матеріальних збитків із В., стягнуто матеріальні збитки у більшому розмірі. Зобов'язано М.А.В. після відшкодування визначеної шкоди передати В. пошкоджений автомобіль, поклавши на В. всі витрати, пов'язані з переоформленням права власності.

У разі якщо для відновлення попереднього стану речі, що мала певну зношеність (наприклад, автомобіля), було використано нові вузли, деталі, комплектуючі частини іншої модифікації, що випускаються взамін знятих із виробництва однорідних виробів, особа, відповідальна за шкоду, не вправі вимагати врахування зношеності майна або меншої вартості пошкоджених частин попередньої модифікації. Зношеність пошкодженого майна враховується у випадках стягнення на користь потерпілого його вартості (при відшкодуванні збитків).

У разі коли на час виконання рішення про відшкодування шкоди, виправлення пошкодження за одержані за рішенням суду кошти, зросли ціни на майно або роботи, на придбання чи проведення яких воно було присуджено, потерпілий із цих підстав може заявити додаткові вимоги до особи, відповідальної за шкоду, якщо не було його вини в тому, що ремонтні роботи проводились вже після збільшення цін і тарифів.

Згідно з роз'ясненнями постанови Пленуму Верховного Суду України «Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди» від 27 березня 1992 року № 6 певна зношеність пошкодженої речі за позовами про відшкодування шкоди враховується лише у тому випадку, коли для відновлення попереднього стану речі були використані нові вузли, деталі, комплектуючі частини іншої модифікації, що випускаються взамін знятих із виробництва однорідних виробів.

У разі коли пошкоджений транспортний засіб не може бути відновлений або вартість його відновлювального ремонту з урахуванням зношеності та втрати товарної вартості перевищує його ринкову вартість на момент пошкодження, розмір шкоди визначається за ринковою вартістю транспортного засобу на момент пошкодження.

Порядок відшкодування шкоди, пов'язаної з фізичним знищенням транспортного засобу, детально регламентовано ст. 30 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів» від 01 липня 2004 року № 1961-IV (із відповідними змінами).

Згідно з вимогами цієї статті транспортний засіб вважається фізично знищеним, якщо його ремонт є технічно неможливим чи економічно необґрунтованим та власник транспортного засобу згоден з визнанням транспортного засобу фізично знищеним. Ремонт вважається економічно необґрунтованим, якщо передбачені згідно з експертизою, проведеною відповідно до вимог законодавства, витрати на ремонт транспортного засобу перевищують вартість транспортного засобу до ДТП.

У разі якщо власник транспортного засобу не згоден із визнанням транспортного засобу фізично знищеним, йому відшкодовується різниця між вартістю транспортного засобу до та після ДТП, а також витрати з евакуації транспортного засобу з місця ДТП.

Якщо ж транспортний засіб визнано фізично знищеним, відшкодування шкоди виплачується у розмірі, який відповідає вартості транспортного засобу до ДТП та витратам по евакуації транспортного засобу з місця ДТП. Право на залишки транспортного засобу отримує страховик чи Моторне транспортне страхове бюро України.

Вважається, що положення цієї норми на підставі ст. 8 ЦК України можуть застосовуватися при відшкодуванні шкоди не лише страховиком, а й іншими особами, які несуть відповідальність за її заподіяння.

Іноді позивачі для підтвердження розміру шкоди надають висновки спеціалістів, звіти про оцінку та інші документи, складені суб'єктами оціночної діяльності, та суди задовольняють позовні вимоги на підставі саме цих доказів.

Вважається, що така практика не суперечить вимогам цивільного процесуального законодавства, зокрема ст. ст. 57, 212 ЦПК України.

Відповідально до ч. ч. 3 і 4 ст. 10 ЦПК України кожна сторона повинна довести ті обставини, на які вона посилається як на підставу своїх вимог або заперечень, крім випадків, встановлених законом. Суд сприяє всебічному і повному з'ясуванню обставин справи: роз'яснює особам, які беруть участь у справі, їх права та обов'язки, попереджає про наслідки вчинення або невчинення процесуальних дій і сприяє здійсненню їхніх прав у випадках, встановлених цим Кодексом.

Згідно з ч. 1 ст. 11 ЦПК України суд розглядає цивільні справи не інакше як за зверненням фізичних чи юридичних осіб, поданим відповідно до цього Кодексу, в межах заявлених ними вимог і на підставі доказів сторін та інших осіб, які беруть участь у справі.

Відповідно до ч. 1 ст. 64 ЦПК України письмовими доказами є будь-які документи, акти, довідки, листування службового або особистого характеру або витяг із них, що містять відомості про обставини, які мають значення для справи.

Отже, якщо позивач для підтвердження розміру шкоди надає висновок спеціаліста, а відповідач, заперечуючи проти цього розміру, після виконання судом вимог ч. 4 ст. 10 ЦПК України не надає ніяких доказів на підтвердження своїх заперечень, суд відповідно до вимог ст. ст. 212, 213 ЦПК України ухвалює рішення на підставі наявних у справі доказів, оскільки відповідач у порушення вимог ст. ст. 10, 60 ЦПК України ухилився від доведення обставин, на які посилався.

Так, рішенням Ленінського районного суду м. Кіровограда від 09 листопада 2009 року частково задоволено позовні вимоги З. до Б. і А. про відшкодування матеріальної та моральної шкоди, завданої внаслідок пошкодження належного йому автомобіля в ДТП, яка сталася з вини Б. та А.

Ухвалою Апеляційного суду Кіровоградської області від 22 лютого 2010 року апеляційну скаргу Б. залишено без задоволення, а рішення суду першої інстанції — без змін. Апеляційний суд виходив із того, що розмір шкоди, завданої позивачеві, підтверджується висновком автотоварознавчого дослідження і відповідачем не спростований. Під час розгляду справи судом першої інстанції відповідач заявив про призначення експертизи не подавав, а, крім того, чинним цивільним процесуальним законодавством не передбачено, що розмір матеріальної шкоди має підтверджуватись лише висновком експертизи. Отже, позивач надав суду докази щодо розміру шкоди, які не спростовано відповідачем, і сумнівів у доказах у суду не виникло.

У будь-якому випадку судам слід мати на увазі, що обов'язок доведення розміру шкоди лежить на позивачеві, а експертиза може бути призначена судом лише за заявою осіб, які беруть участь у справі. За наявності підстав, зазначених у ч. 2 ст. 303 ЦПК України, не виключено призначення судової експертизи і апеляційним судом.

Рішенням (заочним) Яготинського районного суду Київської області від 09 вересня 2010 року задоволено позов С.

до К. про відшкодування матеріальної і моральної шкоди, завданої внаслідок пошкодження належного позивачеві автомобіля під час ДТП, що сталася з вини відповідача.

Відповідач подав апеляційну скаргу, в якій просив рішення суду скасувати з направленням справи на новий судовий розгляд до суду першої інстанції, посиляючись на неналежне повідомлення йому про дату, час та місце розгляду справи і незгоду з розміром матеріальної шкоди.

Рішенням Апеляційного суду Київської області від 03 березня 2011 року апеляційну скаргу К. задоволено частково, рішення районного суду змінено шляхом зменшення суми відшкодування майнової шкоди з 8917 грн 62 коп. до 8779 грн 78 коп., а суми відшкодування моральної шкоди — з 5 000 грн до 500 грн.

Обґрунтовуючи своє рішення в частині зміни розміру відшкодування матеріальної шкоди, колегія суддів послалась на висновок товарознавчої експертизи, призначеної апеляційним судом за клопотанням відповідача, у зв'язку з наявністю для цього правових підстав, передбачених ст. 303 ЦПК України, який відрізнявся від висновку спеціаліста, згідно з яким визначив розмір шкоди суд першої інстанції.

У разі ненадання позивачем належних доказів на підтвердження розміру шкоди, у задоволенні позову може бути взагалі відмовлено.

Так, ТОВ «Блакитна ріка» звернулось до суду з позовом до З. про відшкодування матеріальної шкоди в сумі 82 386 грн, завданої внаслідок пошкодження належного йому автомобіля в ДТП, що сталася з вини відповідача. На підтвердження розміру шкоди позивач надав документи про вартість робіт і деталей, використаних під час ремонту автомобіля.

Рішенням Ялтинського міського суду від 31 серпня 2009 року у задоволенні позовних вимог відмовлено у зв'язку з їх необґрунтованістю.

Ухвалою Апеляційного суду Автономної Республіки Крим від 19 січня 2010 року апеляційну скаргу ТОВ «Блакитна ріка» відхилено, рішення міського суду залишено без змін із тих підстав, що доводи позивача про витрачання ним зазначеної у позовній заяві суми на ремонт пошкодженого автомобіля відповідними платіжними документами не підтверджуються, а експертна оцінка розміру шкоди у справі не проводилась, позивач такого клопотання не заявляв.

Деякі потерпілі пред'являють позови про відшкодування шкоди з урахуванням індексу інфляції і 3 % річних, тобто посилаються на положення ст. 625 ЦК України.

У більшості випадків суди відмовляють у задоволенні таких вимог із тих або інших підстав.

Рішенням Острозького районного суду Рівненської області від 06 квітня 2010 року було відмовлено в задоволенні регресного позову П. до Ш. у частині відшкодування шкоди, завданої внаслідок ДТП, з урахуванням індексу інфляції з тих підстав, що відповідно до вимог ч. 2 ст. 625 ЦПК України боржник зобов'язаний сплатити суму боргу з урахуванням встановленого індексу інфляції у разі прострочення виконання грошового зобов'язання, проте строк відшкодування завданої відповідачем шкоди сторонами не встановлювався і, відповідно, не порушувався.

Ухвалою Апеляційного суду Рівненської області від 07 липня 2010 року рішення суду першої інстанції залишено без змін.

Разом із тим під час проведення узагальнення встановлено випадки, коли вимоги про збільшення суми відшкодування шкоди з урахуванням інфляції було задоволено.

Так, Л. звернувся до суду з позовом до Т. і ЗАТ «Страхова компанія «ВУСО» про відшкодування моральної та матеріальної шкоди, завданої внаслідок ДТП. При цьому матеріальну шкоду, завдану у зв'язку з пошкодженням автомобіля, просив стягнути з урахуванням індексу інфляції.

Рішенням Сокирянського районного суду Чернівецької області від 04 листопада 2009 року позов було задоволено частково, на користь позивача зі страхової компанії стягнуто на відшкодування матеріальної шкоди з урахуванням індексу інфляції 13 020 грн 46 коп., а з Т. — на відшкодування моральної шкоди 3000 грн.

Рішенням Апеляційного суду Чернівецької області від 27 січня 2010 року рішення районного суду скасовано і ухвалено нове, яким стягнуто зі страхової компанії на користь позивача у відшкодування матеріальної шкоди грошові кошти, а з Т. — 510 грн моральної шкоди. У задоволенні решти позовних вимог відмовлено.

Відмовляючи у задоволенні вимог про відшкодування матеріальної шкоди з урахуванням індексу інфляції, апеляційний суд виходив із того, що законодавством України не передбачено можливості відшкодування шкоди з урахуванням індексу інфляції.

Така позиція є правильною, оскільки дія ч. 2 ст. 625 ЦК України, що передбачає обов'язок боржника, який прострочив виконання грошового зобов'язання, на вимогу кредитора сплатити суму боргу з урахуванням встановленого індексу інфляції за весь час прострочення, а також 3 % річних від простроченої суми, не розповсюджується на правовідносини, що виникають у зв'язку із заподіянням шкоди, і може застосовуватись лише при порушенні зобов'язання за договором.

Відповідно до п. 3 постанови Пленуму Верховного Суду України «Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди» від 27 березня 1992 року № 6 у тому разі, коли на час виконання рішення про відшкодування шкоди, виправлення пошкодження за одержані за рішенням суду кошти, збільшились ціни на майно або роботи, на придбання чи проведення яких воно було присуджене, потерпілий із цих підстав може заявити додаткові вимоги до особи, відповідальної за шкоду, якщо

не було його вини в тому, що виконання проводилось вже після збільшення цін і тарифів.

Враховуючи ці роз'яснення, судам слід відмовляти у задоволенні позовних вимог потерпілих про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, з урахуванням індексу інфляції 3 % річних.

Під час розгляду справ про відшкодування збитків, пов'язаних із неможливістю деякий час користуватись пошкодженим автомобілем, судам слід пам'ятати, що ці вимоги мають бути належним чином доведеними.

Так, Корольовським районним судом м. Житомира від 12 серпня 2010 року позовні вимоги фізичної особи-підприємця К. до фізичної особи-підприємця В. про відшкодування збитків (упущеної вигоди), завданих внаслідок ДТП, залишено без задоволення з тих підстав, що позовні вимоги про стягнення матеріальної шкоди у формі упущеної вигоди, стягнення доходів, які б К. реально міг одержати за той час, коли автомобіль перебував на ремонті, надаючи послуги з перевезення пасажирів і вантажів (упущена вигода), яку він оцінив у 55 000 грн, задоволенню не підлягають, оскільки розмір шкоди розраховано лише на підставі припущень, документально не підтверджених. Зокрема немає навіть даних щодо витрат на пальне, амортизацію автомобіля, сплату податків, витрат на поточний ремонт, а також часу, який щоденно мав би витрачатись позивачем на відновлення порушеного права, не вказано, з чого позивач виходив, обираючи розрахунковий період, що лише свідчить про упередженість при проведенні розрахунку.

Відповідно до вимоги чинного законодавства України особа, якій завдано збитків, має також право на відшкодування моральної шкоди, завданої внаслідок порушення її прав. Розмір грошового відшкодування моральної шкоди визначається судом залежно від характеру правопорушення, глибини фізичних та душевних страждань, погіршення здібностей

потерпілого або позбавлення його можливості їх реалізації, ступеня вини особи, яка завдала моральної шкоди, якщо вина є підставою для відшкодування, а також з урахуванням інших обставин, які мають істотне значення. При визначенні розміру відшкодування враховуються вимоги розумності та справедливості. Моральна шкода відшкодовується незалежно від майнової шкоди, яка підлягає відшкодуванню, та не пов'язана з розміром цього відшкодування. Моральна шкода відшкодовується одноразово, якщо інше не встановлено договором або законом.

Розглядаючи позови про відшкодування моральної шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, судам слід враховувати, що згідно з ч. 2 ст. 23 ЦК України моральна шкода полягає у фізичному болю та стражданнях, яких фізична особа зазнала у зв'язку з каліцтвом або іншими ушкодженнями здоров'я; у душевних стражданнях, яких фізична особа зазнала у зв'язку з протиправною поведінкою щодо неї самої, членів її сім'ї чи близьких родичів; у душевних стражданнях, яких фізична особа зазнала у зв'язку зі знищенням чи пошкодженням її майна; у приниженні честі та гідності фізичної особи, а також ділової репутації фізичної або юридичної особи.

Оскільки ділова репутація юридичної особи може постраждати лише внаслідок поширення недостовірної інформації, можна із упевненістю стверджувати, що право на відшкодування моральної шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, мають лише фізичні особи.

Частиною 3 ст. 23 ЦК України встановлено, що моральна шкода відшкодовується грішми, іншим майном або в інший спосіб. Розмір грошового відшкодування моральної шкоди визначається судом залежно від характеру правопорушення, глибини фізичних та душевних страждань, погіршення здібностей потерпілого або позбавлення його можливості їх реалізації, ступеня вини особи, яка завдала моральної

шкоди, якщо вина є підставою для відшкодування, а також з урахуванням інших обставин, які мають істотне значення. При визначенні розміру відшкодування враховуються вимоги розумності та справедливості.

Визначаючи розмір моральної шкоди, що підлягає відшкодуванню, суди у переважній більшості дотримуються вимог цієї норми.

Рішенням Рожищенського районного суду Волинської області від 29 січня 2010 року позовні вимоги В. до М. про відшкодування моральної шкоди в сумі 15 000 грн, пов'язаної з ушкодженням здоров'я внаслідок ДТП, що сталася з вини відповідача, задоволено частково і стягнуто 12 000 грн. Визначаючи суму відшкодування моральної шкоди, суд врахував конкретні обставини справи, ступінь порушення життєвих стосунків позивача, потребу у додаткових зусиллях для організації життя. В апеляційному порядку рішення суду не оскаржувалось.

Проте у деяких випадках розмір відшкодування моральної шкоди, визначеної судом першої інстанції, при апеляційному перегляді справи змінюється.

Так, Ю. і С. звернулись до суду з позовом до П. про відшкодування матеріальної і моральної шкоди, завданої внаслідок ДТП. Заочним рішенням Бахчисарайського районного суду Автономної Республіки Крим від 16 жовтня 2009 року позов задоволено частково. Із П. на користь обох позивачів стягнуто у рівних частинах певну суму на відшкодування матеріальної шкоди, а також на користь Ю. 500 грн на відшкодування моральної шкоди. У задоволенні позовних вимог Д.С. О. про відшкодування моральної шкоди відмовлено.

Рішенням Апеляційного суду Автономної Республіки Крим від 12 серпня 2010 року заочне рішення районного суду змінено шляхом збільшення суми відшкодування моральної шкоди, що підлягає стягненню з відповідача на користь позивача Ю. з 500 грн до 1000 грн.

Іноді у порушення вимог ст. 213 ЦПК України суди не мотивують рішення про задоволення позовних вимог про відшкодування моральної шкоди, не зазначають, у чому саме ця шкода полягає. Це стосується й апеляційних судів при зміні розміру моральної шкоди, визначеного місцевим судом.

Рішенням Кіцманського районного суду Чернівецької області від 18 жовтня 2010 року позовні вимоги А. до Л. про відшкодування матеріальної та моральної шкоди, завданої внаслідок ДТП, задоволено в повному обсязі. З відповідача на користь позивача стягнуто 20 553 грн на відшкодування матеріальної шкоди і 10 000 грн — на відшкодування моральної шкоди. При цьому у рішенні взагалі не зазначено, у чому полягає завдана позивачеві моральна шкода, якими доказами підтверджується її наявність, з урахуванням яких обставин визначено розмір її відшкодування.

Слід звернути увагу суддів на те, що у разі якщо відповідач просить відшкодувати йому моральну шкоду, завдану ушкодженням здоров'я під час ДТП, проте не надає на підтвердження позову належних і допустимих доказів, судам слід відмовляти у задоволенні таких вимог. Проте пояснення позивача, допитаного як свідка, є належним доказом, якщо вони можуть підтвердити наявність та розмір шкоди.

Разом із цим у разі завдання потерпілому моральної шкоди у зв'язку з пошкодженням майна, позовні вимоги, при підтвердженні їх доказами, підлягають задоволенню.

В іншому випадку, коли у позовній заяві не зазначено характер моральної шкоди, яку позивач просить відшкодувати, судам слід відповідно до вимог ч. 1 ст. 121 ЦПК України залишати такі заяви без руху і надавати позивачеві строк для усунення недоліків, зокрема, викладення обставин, якими позивач обґрунтовує свої вимоги.

При вирішенні спорів про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, також слід враховувати,

що цивільним законодавством України передбачена можливість новації боргу в позикове зобов'язання.

Так, відповідно до ст. 1053 ЦК України за домовленістю сторін борг, що виник із договорів купівлі-продажу, найму майна або з іншої підстави, може бути замінений позиковим зобов'язанням. Зміна боргу позиковим зобов'язанням провадиться з додержавним вимог про новацію і здійснюється у формі, встановленій для договору позики (ст. 1047 ЦК України).

Отже, якщо позивач просить стягнути з відповідача певну суму на відшкодування матеріальної шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, посилаючись на боргову розписку, суду слід вирішувати справу на підставі норм матеріального права, що регулюють договірні правовідносини. При цьому слід пам'ятати, що неможливо змінювати на договір позики зобов'язання про відшкодування шкоди, завданої каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю.

Так, Ш. звернувся до суду з позовом до П. про відшкодування матеріальної і моральної шкоди. Позовні вимоги обґрунтовано тим, що 17 жовтня 2009 року з вини відповідача сталася ДТП, внаслідок якої було пошкоджено належний Ш. автомобіль. Органи ДАІ про ДТП не повідомлялися, оскільки відповідач визнав свою вину і зобов'язався добровільно відшкодувати заподіяну шкоду в сумі 40 000 грн у строк до 01 листопада 2009 року, надавши Ш. про це письмову розписку, проте взяті на себе зобов'язання у встановлений строк не виконав.

Рішенням Біловодського районного суду Луганської області від 06 грудня 2010 року позовні вимоги було задоволено частково. З відповідача на користь позивача стягнуто 40 000 грн у зв'язку з невиконанням договірних зобов'язань. У задоволенні вимог про відшкодування моральної відмовлено з посиланням на те, що положення ст. 1167 ЦК України не застосовуються до договірних правовідносин.

СПІРНІ ПИТАННЯ, ПОВ'ЯЗАНІ ЗІ СТРАХУВАННЯМ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ, НАСТАННЯМ СТРАХОВИХ ВИПАДКІВ ТА СТРАХОВИХ ВИПЛАТ

Статтею 1194 ЦК України визначено, що особа, яка застрахувала свою цивільну відповідальність, у разі недостатності страхової виплати (страхового відшкодування) для повного відшкодування завданої нею шкоди зобов'язана сплатити потерпілому різницю між фактичним розміром шкоди і страховою виплатою (страховим відшкодуванням).

Проте суди не завжди беруть до уваги цю правову норму.

Так, рішенням Куліковського районного суду Чернігівської області від 9 липня 2010 року (справа № 2-243/10) позовні вимоги П. до Д., СК «Княжа» про відшкодування майнової та моральної шкоди, завданої внаслідок ДТП, задоволено частково. Стягнуто з СК «Княжа» на користь позивача 2548 грн 88 коп. на відшкодування матеріальної шкоди, у задоволенні позовних вимог до Д. відмовлено.

Рішенням Апеляційного суду Чернігівської області від 02 листопада 2010 року рішення суду першої інстанції змінено в частині відмови у задоволенні позовних вимог до Д., з якого стягнуто на користь П. 2458 грн 37 коп. на відшкодування матеріальної шкоди, завданої внаслідок ДТП; у задоволенні позовних вимог П. до СК «Княжа» про стягнення матеріальної і моральної шкоди відмовлено.

Змінюючи рішення районного суду, апеляційний суд зазначив, що згідно зі звітом товарознавчого дослідження вартість відновлювального ремонту автомобіля «Деу», пошкодженого у результаті ДТП, становить 7 713 грн 49 коп., а матеріального збитку — 5 675 грн 12 коп. Страховик відповідно до положень договору страхування та вимог закону здійснив виплату позивачеві страхового відшкодування в сумі 5 165 грн 12 коп. Таким чином, апеляційний суд, враховуючи

вимоги ст. 29 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», ст. 1194 ЦК України, дійшов висновку, що страхова компанія виплатила позивачеві страхове відшкодування в повному обсязі, а тому різницю між фактичним розміром та страховим відшкодуванням у сумі 2 458 грн. 47 коп. необхідно стягнути на користь позивача з відповідача Д., визнаного винним у скоєнні ДТП.

Також відповідно до вимог ст. 22 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» при настанні страхового випадку страховик відповідно до лімітів відповідальності страховика відшкодовує у встановленому цим Законом порядку оцінену шкоду, заподіяну в результаті ДТП життю, здоров'ю, майну третьої особи.

Відповідно до цього Закону потерпілим, які є юридичними особами, страховиком відшкодовується виключно шкода, заподіяна майну.

Потерпілому відшкодовується також моральна шкода. Така шкода відшкодовується у встановленому судом розмірі відповідно до вимог ст. 23 ЦК України. При цьому страховик відшкодовує не більше ніж 5 % ліміту, визначеного вищезазначеним Законом. Різницю між сумою відшкодування, визначеною судом, та сумою, яку має бути відшкодовано страховиком, сплачує особа, яку визнано винною у скоєнні ДТП.

Якщо судом встановлено відшкодувати потерпілому моральну шкоду, пов'язану з душевними стражданнями, яких фізична особа зазнала у зв'язку зі знищенням чи пошкодженням її майна або з приниженням честі й гідності, а також ділової репутації фізичної особи, таке відшкодування у розмірі, визначеному судом, здійснює особа, яку визнано винною у скоєнні ДТП.

Так, С. звернувся з позовом до ПАТ «Райз-Максимко», в якому просив стягнути 25 988 грн 42 коп. майнової (рин-

кова вартість пошкодженого в ДТП автомобіля в справному стані) та 20 000 грн моральної шкоди, завданої внаслідок ДТП, що сталася 07 серпня 2009 року.

Рішенням Чуднівського районного суду Житомирської області від 17 вересня 2010 року позовні вимоги задоволено частково, стягнуто на користь позивача 4526 грн 31 коп. матеріальної та 2500 грн моральної шкоди. Визначаючи розмір матеріальної шкоди, суд виходив із того, що цей розмір дорівнює різниці між ринковою вартістю автомобіля до ДТП та залишковою вартістю.

Проте суд не врахував, що відповідно до експертного висновку пошкоджений автомобіль відновлювати економічно недоцільно (вартість ремонту становить 42 022 грн. 88 коп.), у зв'язку з чим, рішенням Апеляційного суду Житомирської області від 27 жовтня 2010 року рішення суду першої інстанції було змінено, збільшено розмір майнової шкоди, яка підлягає стягненню, до суми, про яку просив позивач, збільшено суму відшкодування моральної шкоди та зобов'язано позивача після отримання відшкодування майнової шкоди передати у власність відповідача пошкоджений автомобіль.

Варто звернути увагу суддів на те, що відповідно до ст. 21 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» на території України забороняється експлуатація транспортного засобу без чинного поліса обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності.

У зв'язку з наведеним у всіх випадках пред'явлення позову про відшкодування шкоди до володільця наземного транспортного засобу судам слід обов'язково з'ясовувати те, чи була застрахована в установленому законом порядку його відповідальність полісом обов'язкового страхування на момент завдання шкоди. Якщо так, необхідно вирішити питання про залучення страховика до участі у справі.

За положеннями Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» у деяких випадках відповідальність за шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки, несе Моторне (транспортне) страхове бюро України (МТСБУ).

Зокрема, згідно з вимогами п. 41.1. ст. 41 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» МТСБУ за рахунок коштів фонду захисту потерпілих відшкодовує шкоду на умовах, визначених зазначеним вище Законом, у разі її заподіяння: а) транспортним засобом, власник якого не застрахував свою цивільно-правову відповідальність, крім шкоди, заподіяної транспортному засобу, який не відповідає вимогам п. 1.7. ст. 1 цього Закону, та майну, яке знаходилося в такому транспортному засобі; б) невстановленим транспортним засобом, крім шкоди, яка заподіяна майну та навколишньому природному середовищу; в) транспортним засобом, який вийшов з володіння власника не з його вини, а у результаті протиправних дій іншої особи; г) особами, на яких поширюється дія п. 13.1. ст. 13 цього Закону; ґ) у разі недостатності коштів та майна страховика — учасника МТСБУ, що визнаний банкрутом та/або ліквідований, для виконання його зобов'язань за договором обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності; д) у разі надання страхувальником або особою, відповідальність якої застрахована, свого транспортного засобу працівникам міліції та медичним працівникам закладів охорони здоров'я згідно з чинним законодавством; е) за інших обставин, визначених законодавством про цивільно-правову відповідальність власників наземних транспортних засобів.

Відповідно до ст. 9 зазначеного вище Закону страховик або МТСБУ відповідає в межах обов'язкового ліміту відповідальності, який становить 25 500 грн на одного потерпілого за шкоду, завдану майну потерпілих, і 51 000 грн на одного

потерпілого — за шкоду, заподіяну життю і здоров'ю потерпілих.

Статтю 29 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» передбачено, що у зв'язку з пошкодженням транспортного засобу відшкодовуються витрати, пов'язані з відновлювальним ремонтом транспортного засобу з урахуванням зносу, розрахованого у порядку, встановленому законодавством, включаючи витрати на усунення пошкоджень, зроблених навмисно з метою порятунку потерпілих внаслідок ДТП до місця проживання того власника чи законного користувача транспортного засобу, який керував транспортним засобом у момент ДТП, чи до місця здійснення ремонту на території України. Якщо транспортний засіб необхідно з поважних причин помістити на стоянку, до розміру шкоди додаються також витрати на евакуацію транспортного засобу до стоянки та плата за послуги стоянки.

Слід пам'ятати, що страхова сума при відшкодуванні шкоди, завданої майну потерпілих, завжди зменшується на суму франшизи, яка не може перевищувати 2 % від ліміту відповідальності страховика.

Проте трапляються випадки порушення судами цього правила.

Рішенням Центрального районного суду м. Сімферополя від 28 липня 2010 року частково задоволено позов Р. до Л. і АТ «Українська пожежно-страхова компанія» про відшкодування матеріальної шкоди. На користь позивача стягнуто з Л. 50 951 грн, а з АТ «Українська пожежно-страхова компанія» — 25 500 грн.

Рішенням Апеляційного суду Автономної Республіки Крим від 24 листопада 2010 року розмір відшкодування матеріальної шкоди, що підлягає стягненню на користь позивача зі страхової компанії, було зменшено на суму франшизи (510 грн), на цю ж суму було збільшено розмір відшкодуван-

ня матеріальної шкоди, що підлягає стягненню на користь позивача з Л.

Крім того, за правилами п. 32.7. ст. 32 згаданого вище Закону страховик не відшкодовує втрату товарної вартості пошкодженого майна.

Отже, володілець джерела підвищеної небезпеки має відшкодувати потерпілому вартість відновлювального ремонту, що перевищує ліміт відповідальності страховика, франшизу і втрату вартості автомобіля у разі її наявності.

Проте це не завжди враховується судами.

Так, С. звернувся до суду за позовом до К. і ЗАТ «АСК «ІнтерТрансПоліс» про відшкодування матеріальної шкоди, завданої у зв'язку з пошкодженням автомобіля в ДТП, в сумі 37 692 грн 38 коп.

Рішенням Тербовлянського районного суду Тернопільської області від 29 червня 2009 року позовні вимоги задоволено частково. Стягнуто з відповідача на користь позивача з ЗАТ «АСК «ІнтерТрансПоліс» 24 990 грн, а з К. — 7970 грн. У задоволенні вимог про стягнення витрат товарної вартості автомобіля в сумі 4731 грн 30 коп. суд відмовив, взагалі не мотивуючи свого рішення.

В апеляційному та касаційному порядках рішення суду не переглядалось.

У деяких випадках суди взагалі не звертають уваги на доводи відповідача про наявність у нього страхового полісу про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності, у зв'язку із чим він за певних умов не несе відповідальності.

Так, Кримська республіканська санітарно-епідеміологічна станція звернулася до суду з позовом до А. про відшкодування матеріальної шкоди в сумі 14 882 грн 95 коп., завданої внаслідок ДТП.

Під час розгляду справи відповідач заперечував проти позову з тих підстав, що його цивільно-правова відповідальність застрахована у ВАТ «СК «Універсальна».

Незважаючи на це, рішенням Київського районного суду м. Сімферополя від 24 січня 2010 року позов задоволено в повному обсязі.

Апеляційним судом Автономної Республіки Крим від 23 березня 2011 року вказане рішення скасовано, ухвалено нове про часткове задоволення позову. З відповідача на користь позивача на відшкодування матеріальної шкоди стягнуто лише 510 грн. У задоволенні решти позовних вимог відмовлено, оскільки відповідальність несе страхована компанія, до якої позов не було пред'явлено.

В іншій справі Верховний Суд України роз'яснив умови застосування Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» та можливість позивача вимагати відшкодування шкоди з винної у ДТП особи.

Так, скасовуючи своєю ухвалою від 03 червня 2009 року (справа № 6-7876св09) рішення Деснянського районного суду м. Києва від 21 липня 2008 року та ухвалу Апеляційного суду м. Києва від 21 січня 2009 року, якими позов задоволено частково і з ТОВ «Рігель» на користь К. стягнуто моральну шкоду в розмірі 20 000 грн, Верховний Суд України зазначив таке.

Суди не врахували, що до спірних правовідносин слід було застосувати положення Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», оскільки цивільна відповідальність ТОВ «Рігель» на момент ДТП була застрахована відповідно до полісу обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Згідно з полісом страховик, яким є ЗАТ «Українська акціонерна страхова компанія «АСКА», забезпечує відшкодування шкоди, завданої життю, здоров'ю та майну третіх осіб під час ДТП, що сталася за участі забезпеченого транспортного засобу та внаслідок цієї пригоди настає

цивільно-правова відповідальність особи, відповідальність якої застрахована.

За заявою ТОВ «Рігель» (страхувальник) ухвалою суду до участі у справі залучений страховик. Відповідач звернувся із заявою до страховика про виплату страхового відшкодування представнику К. Страховик погодився з такою виплатою в межах ліміту відповідальності, проте позивачка до страховика не зверталась і позовних вимог до нього не пред'явила.

Однак відповідно до ст. 3 зазначеного Закону обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності здійснюється з метою забезпечення відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та/або майну потерпілих унаслідок ДТП та захисту майнових інтересів страхувальників.

Тобто, виходячи із суті такого страхування Закон має на меті захист не лише прав потерпілих на відшкодування шкоди, але й захист інтересів страхувальника — заподіювача шкоди.

Відповідно до ст. 1194 ЦК України особа, яка застрахувала свою цивільну відповідальність, у разі недостатності страхової виплати (страхового відшкодування) для повного відшкодування завданої нею шкоди зобов'язана сплатити потерпілому різницю між фактичним розміром шкоди і страховою виплатою (страховим відшкодуванням).

Згідно зі ст. 22 вказаного Закону потерпілому відшкодується моральна шкода в розмірі не більше 5 % ліміту, зазначеного в п. 9.3 ст. 9 Закону — 51 000 грн. Різницю між сумою відшкодування, визначеною судом, та сумою, яка має бути відшкодована страховиком, сплачує особа, яку визнано винною в скоєнні ДТП. Тобто ліміт відповідальності ЗАТ «Українська акціонерна страхова компанія «АСКА» щодо відшкодування моральної шкоди становить 2 550 грн.

За змістом положень зазначеного Закону та ст. 1194 ЦК України питання про відшкодування шкоди самою особою,

відповідальність якої застрахована, вирішується залежно від висловленої нею згоди на таке відшкодування; у разі відсутності такої згоди за її заявою до субсидіарної відповідальності залучається страховик.

За заявою страхувальника ТОВ «Рігель» до участі у справі залучений страховик, тому незалежно від того, чи наполягає потерпілий на відшкодуванні шкоди її заподіявачем, відповідальність якого застрахована за договором обов'язкового страхування, суд повинен урахувати відповідальність і страховика, що судами зроблено не було.

Слід звернути увагу суддів, що у разі настання страхового випадку страхувальник може сам відшкодувати потерпілому завдані збитки, а потім звернутися за компенсацією до страхової компанії, в якій він застрахував свою цивільно-правову відповідальність.

Разом із цим у страхувальника за договором обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів не виникає права регресу до страховика, який видав поліс. У разі настання страхового випадку винною особою є не страхова компанія, а водій транспортного засобу, який заподіяв шкоду. Отже, очевидно, що в порядку регресу звертатись до страхової компанії ця особа не може.

Крім того, згідно з п. 37.4. ст. 37 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» страхувальник має право отримати компенсацію його витрат у випадку, коли такі витрати здійснювалися за згодою страховика. В іншому випадку страховик може відмовити у компенсації.

Це слід враховувати під час розгляду справ і не допускати стягнення з осіб, які застрахували свою відповідальність, на відшкодування шкоди сум, які за законом мають бути виплачені страховою компанією без права регресної вимоги до винного.

У п. 8 постанови Пленуму Верховного Суду України «Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди» від 27 березня 1992 року № 6 зазначено, що оскільки особа, яка відповідає за шкоду, заподіяну з вини іншого, має право зворотної вимоги (регресу) до винної особи, не буде суперечити закону пред'явлення за вибором потерпілого вимог про відшкодування шкоди безпосередньо до винної особи, якщо за законом межі відповідальності останньої та особи, яка за неї відповідає, однакові.

Отже, у разі якщо потерпілий пред'явив позов безпосередньо до винної особи, він може бути задоволений у тому випадку, якщо особа, яка має нести цивільну відповідальність замість винного (володілець джерела підвищеної небезпеки, страхувальник, роботодавець тощо) має право регресу до винної особи.

Так, рішенням Котовського міськрайонного суду Одеської області від 28 вересня 2010 року було задоволено позов Л. до В. про відшкодування матеріальної шкоди, завданої внаслідок ДТП. Під час розгляду справи суд встановив, що цивільно-правова відповідальність В. не була застрахована, а тому за завдану з його вини шкоду відповідальність може нести МТСБУ. Оскільки позивач наполягав на відшкодуванні шкоди саме відповідачем, суд задовольнив позовні вимоги.

У випадку, якщо потерпілий у встановленому законодавством порядку звернувся за виплатою страхового відшкодування до страхової компанії, в якій було застраховано цивільно-правову відповідальність винної особи, але не отримав відшкодування з будь-яких причин, він має звернутись з відповідною вимогою до суду.

У разі недосягнення згоди між потерпілим і страховиком щодо розміру завданої шкоди, така шкода, як і в інших випадках, визначається на підставі наданих сторонами доказів, у тому числі висновку експертизи.

У деяких випадках страхові компанії відшкодовують потерпілим вартість відновлювального ремонту, встановлену висновком експертизи, зменшивши її на суму ПДВ, проте таке зменшення не передбачено законодавством, оскільки ПДВ включається до ціни товарів та послуг і, хоча сплачується платником податку, але за рахунок коштів покупця.

Рішенням Богодухівського районного суду Харківської області від 16 грудня 2010 року частково задоволено позовні вимоги Ж. до МТСБУ про відшкодування матеріальної та моральної шкоди, завданої внаслідок ДТП, що сталася з вини водія Ф., який є учасником бойових дій. Із МТСБУ на користь позивача стягнуто на відшкодування матеріальної шкоди 2514 грн 38 коп., у задоволенні решти позовних вимог відмовлено.

Представником МТСБУ було подано апеляційну скаргу із посиланням на те, що суд, задовольняючи частково позов, не врахував вимоги чинного на час ухвалення рішення Закону України «Про податок на додану вартість» і не звернув уваги на той факт, що експертом до розміру встановленої матеріальної шкоди було включено суму цього податку, проте позивач доказів його сплати не надав.

Ухвалою Апеляційного суду Харківської області від 09 березня 2011 року апеляційна скарга представника МТСБУ відхилена, рішення суду першої інстанції залишено без змін. Колегія суддів не взяла до уваги доводи представника відповідача щодо безпідставного включення до розміру шкоди суми ПДВ, який позивач не сплачував, оскільки з висновку експерта вбачається, що при визначенні вартості ремонту пошкодженого автомобіля до її складу включено ПДВ у розмірі 20 % лише на матеріали і запчастини, а відповідачем не надано доказів на підтвердження того, що Ж. має можливість придбати їх для ремонту свого автомобіля за вартістю, яка не є базою оподаткування ПДВ.

МОЖЛИВОСТІ ЗАСТОСУВАННЯ ПОЛОЖЕНЬ ПРО РЕГРЕС ТА СУБРОГАЦІЮ

Відповідно до цивільного законодавства шкода, завдана майну та особистим немайновим правам фізичної або юридичної особи, відшкодовується в повному обсязі особою, яка її завдала. Завдання шкоди потерпілому можливе за двома підставами: у результаті невиконання контрагентом потерпілого своїх договірних зобов'язань; у результаті дій особи, яка не пов'язана з потерпілим будь-якими договірними відносинами (деліктна відповідальність).

У разі якщо дії третьої особи, якими страхувальнику спричинено збитки, є страховим випадком, то у такого потерпілого (страхувальника за договором страхування) є дві можливості відшкодування шкоди: за рахунок безпосереднього заподіювача шкоди або за рахунок страховика шляхом отримання страхового відшкодування.

Перехід права вимоги від страхувальника (вигодонабувача) до страховика називається суброгацією.

Суброгація дає можливість суб'єктам вибрати момент, коли здійснювати це право, наприклад, після сплати страхового відшкодування чи під час сплати, а також можливі випадки застосування суброгації до виплати страхового відшкодування. На практиці це право використовується ще й до настання реальної виплати відшкодування. Наприклад, якщо через ДТП третя особа серйозно пошкодила автомобіль страхувальника і проти неї порушено кримінальну справу, страховик ще до виплати страхового відшкодування може подати позов до суду про стягнення з винного завданої шкоди в тій частині, яку страховик має сплатити страхувальникові. Це робиться для того, щоб суд мав змогу врахувати претензії страховика при винесенні рішення у справі. Обсяг права вимоги не може перевищувати меж реально здійсненої виплати страхового відшкодування (воно може бути менше страхової

суми, проте не перевищувати її). Таким чином, суброгація не передбачає переходу права вимоги до страховика в порядку регресу (в цьому випадку новий кредитор має право вимагати від боржника виконання зобов'язання в повному обсязі). Право вимоги, що переходить до страховика, здійснюється відповідно до правил, які регулюють відносини між страхувальником (вигодонабувачем) та особою, яка є відповідальною за збитки. Страхувальник (вигодонабувач) повинен передати страховику всі документи і докази, повідомити йому всі відомості, які є необхідними для здійснення страховиком такого права. Наприклад, документами можуть бути текст договору, платіжні доручення, квитанції, в тому числі й листування сторін, речові докази тощо. Документи та докази передаються, оскільки без них страховик не зможе реалізувати своє право вимоги.

За результатами вивчення справ, наданих для узагальнення, можна зробити висновок, що суди допускають змішування понять регресу та суброгації.

Так, рішенням Комсомольського районного суду м. Херсона, за яким у порядку регресу стягнуто шкоду з особи, винної у пошкодженні транспортного засобу, яка не застрахувала свою цивільно-правову відповідальність, на користь компанії, яка сплатила страхове відшкодування потерпілому.

Із встановлених судом обставин вбачається, що винним у вчиненні ДТП визнано А., який не застрахував свою цивільно-правову відповідальність. Страхова компанія «Моторне (транспортне) страхове бюро» виплатила своєму страхувальнику С., який постраждав внаслідок ДТП, страхове відшкодування і звернулась до суду з позовом про стягнення з А. понесених витрат у порядку регресу. Суд, ухвалюючи рішення, також визначив, що правовідносини між сторонами регулюються ст. 1191 ЦК України (регрес). При цьому суд не звернув уваги, що зобов'язання з відшкодування

шкоди, яке виникло у А. перед С. збереглося, однак у ньому змінилася сторона (кредитор) і ці правовідносини мають регулюватися ст. 993 ЦК України (суброгація).

Так, у випадку суброгації відбувається лише зміна осіб у вже наявному зобов'язанні (зміна активного суб'єкта) зі збереженням самого зобов'язання. Це означає, що одна зі сторін набуває прав і обов'язків іншої особи у конкретних правовідносинах. У процесуальному відношенні страхувальник передає свої права страховику на підставі договору і сприяє реалізації останнім прийнятих суброгаційних прав. При регресі одне зобов'язання змінює собою інше, але переходу прав від одного кредитора до іншого не відбувається.

Ці інститути мають різний режим правового регулювання. Так, регрес регулюється загальними нормами цивільного права, а для суброгації відповідно до ст. 993 ЦК України встановлено особливий правовий режим.

Щодо розгляду справ про стягнення збитків у порядку регресу, за результатами узагальнення можна дійти висновку, що загалом будь-яких труднощів у суддів не виникає, проте існують спірні питання, які стосуються розгляду справ із застосуванням положення про регрес.

Так, рішенням Царичанського районного суду Дніпропетровської області від 05 квітня 2011 року у справі за позовом ВАТ «Інвестиційно-фінансовий консалдінг» до Т., фізичної особи-підприємця В. про відшкодування майнової шкоди, завданої в результаті ДТП, із Т. на користь ВАТ «Інвестиційно-фінансовий консалдінг» у порядку регресу стягнуто 35 854 грн 15 коп. та судові витрати у справі. У задоволенні частини позовних вимог до фізичної особи-підприємця В. було відмовлено. Ухвалою Апеляційного суду Дніпропетровської області рішення суду першої інстанції скасовано.

Ухвалюючи рішення про часткове задоволення позовних вимог до Т. та відмову в задоволенні позовних вимог до фі-

зичної особи — підприємця В., суд першої інстанції виходив із того, що не було надано безспірних доказів стосовно того, що Т., який працював водієм у фізичної особи — підприємця В., саме під час виконання своїх трудових обов'язків скоїв ДТП на автомобілі марки «Мерседес», власником якого є фізична особа — підприємець В.

Апеляційний суд Дніпропетровської області, скасовуючи рішення суду першої інстанції та ухвалюючи нове про відмову в позові до Т. та часткове задоволення позову до фізичної особи — підприємця В. та стягнення із нього на користь позивача 35 854 грн 15 коп. матеріальної шкоди в порядку регресу, виходив із того, що особа, винна в скоєнні ДТП, працювала водієм на час його скоєння.

Регрес у страхуванні виникає щодо вузького кола осіб, а суброгація застосовується стосовно будь-якої особи, відповідальної за настання страхового випадку. При суброгації перебіг строку позовної давності починає свій відлік із того моменту, коли настав страховий випадок, а при регресі — з часу виплати страхового відшкодування.

Розглядаючи такі справи, суди мають встановлювати не лише факти здійснення виплати страхового відшкодування, але й те, чи була застрахована цивільно-правова відповідальність осіб, винних у заподіянні збитків, до кого заявлено позов та в якому розмірі.

У порядку суброгації страховик може стягнути із заподіювача шкоди лише ту суму, яку він сам виплатить страхувальнику. Тому якщо страхове відшкодування лише частково відшкодовує завдані потерпілому збитки, то до заподіювача шкоди буде пред'явлено дві вимоги: перша — вимога страховика в розмірі виплаченого потерпілому страхового відшкодування, друга — потерпілого в розмірі тієї частини завданої шкоди, яка не була покрита страховим відшкодуванням. Заподіювач шкоди може висувати проти страховика лише ті вимоги (заперечення), які він має до потерпілої особи.

При суброгації до страховика переходить лише частина вимоги страхувальника до заподіювача шкоди, яка дорівнює розміру страхового відшкодування. Розмір страхового відшкодування, в свою чергу, має визначатися за правилами, встановленими у договорі страхування. Страховик не вправі вимагати від заподіювача шкоди суму, яку він виплатив страхувальнику з порушенням умов договору страхування. Якщо розрахунок здійснювався за іншими правилами, ніж зазначено в договорі страхування, то при визначенні розміру вимоги страховика, який підлягає задоволенню заподіювачем шкоди, до суми, виплаченої страховиком страхувальнику, виключається виплата, не передбачена договором.

Слід зазначити, що у порядку суброгації страховик не має права вимагати відшкодування вартості експертизи, у зв'язку з тим, що вказані витрати страховика не є страховим відшкодуванням, а спрямовані на визначення розміру збитків. Ці витрати належать до звичайної господарської діяльності страховика і не підлягають стягненню з особи, відповідальної за спричинену шкоду.

Крім того, особа, відповідальна за збитки, відшкодовані у результаті страхування, не відповідає за прострочення, яке допустив страховик. Таким чином, страхувальник не має права вимагати від особи, відповідальної за шкоду, сплати процентів за прострочення страховика, який несвоєчасно виплатив відшкодування, тому таке право не може перейти в порядку суброгації. Проценти виплачуються страховиком через несвоєчасне виконання ним власного зобов'язання перед страхувальником і не можуть бути стягнені у порядку суброгації.

Слід також зазначити, що оскільки при суброгації відбувається заміна особи в зобов'язанні та враховуючи, що відповідно до ст. 515 ЦК України заміна кредитора не допускається у зобов'язаннях, нерозривно пов'язаних з особою кредитора, відповідно, при укладанні договору особистого страхування

у страховика немає правових підстав для стягнення виплаченої страхувальнику (вигодонабувачу) страхової виплати у порядку суброгації, а відтак, суброгація може застосовуватися лише до майнового страхування.

Також є випадки, коли суди, ухвалюючи рішення за правилами ст. 993 ЦК України, одночасно посилаються і на ст. 38 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», яка передбачає, що страховик, який виплатив страхове відшкодування, має право подати регресний позов.

Згідно із чинним законодавством і регрес, і суброгація виникають на підставі закону. Наприклад, право регресної вимоги встановлено для страховика за договором обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів до особи, яка заподіяла шкоду у разі, коли цю шкоду заподіяно життю та здоров'ю умисно, а також внаслідок вчинення ДТП у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння тощо. Суброгація також виникає на підставі закону — ст. 993 ЦК України та ст. 27 Закону України «Про страхування».

Оскільки шкода, заподіяна джерелом підвищеної небезпеки, відшкодовується його володільцем за відсутності вини, судам дуже часто доводиться розглядати так звані регресні позови особи, яка відшкодувала шкоду, до винної особи.

Найчастіше, як свідчить практика, це позови роботодавців до працівників, які заподіяли шкоду під час виконання трудових обов'язків, а також позови страхових компаній, які здійснили виплату страхового відшкодування.

Під час розгляду таких справ слід враховувати, що межі відповідальності винної особи, і особи, яка за неї відповідає, можуть не збігатися.

Статтю 132 Кодексу законів про працю України (далі — КЗпПУ) передбачено, що за шкоду, заподіяну підприємству, установі, організації при виконанні трудових обов'язків,

працівники, з вини яких заподіяно шкоду, несуть матеріальну відповідальність у розмірі прямої дійсної шкоди, але не більше свого середньомісячного заробітку. Матеріальна відповідальність понад середньомісячний заробіток допускається лише у випадках, зазначених у законодавстві, зокрема, ст. 134 КЗпПУ передбачено, що працівники несуть матеріальну відповідальність у повному розмірі шкоди, заподіяної з їх вини підприємству, установі, організації, у випадках, коли шкоди завдано діями працівника, який був у нетверезому стані; шкоди завдано не при виконанні трудових обов'язків.

Спорів щодо відшкодування працівниками шкоди у розмірі, що не перевищує середньомісячного заробітку, у провадженні судів фактично немає. Скоріш за все, це пов'язано з тим, що відповідно до ч. 5 ст. 130 КЗпПУ працівник, який заподіяв шкоду, може добровільно покрити її повністю або частково, проте судам доводиться розглядати позови роботодавців до осіб, які під час виконання трудових обов'язків вчинили дії, які мають ознаки діянь, переслідуваних у кримінальному порядку.

Як свідчить практика, в основному під час розгляду таких справ труднощів не виникає, і винні особи погоджуються із судовими рішеннями, проте в деяких випадках відповідачі заперечують проти позову з тих підстав, що пред'явлені до стягнення суми не збігаються з тими, які виплачені потерпілим.

Вважається, що під час вирішення таких справ необхідно враховувати, що за правилами ч. 1 ст. 1191 ЦК України особа, яка відшкодувала шкоду, завдану іншою особою, має право зворотної вимоги (регресу) до винної особи лише у розмірі виплаченого відшкодування.

Всі інші витрати особи, пов'язані зі здійсненням відшкодування шкоди потерпілому, можуть бути стягнуті з винного на підставі ст. ст. 22, 1166 ЦК України.

Під час розгляду справ за регресними позовами страхових компаній крім загальних норм, що регулюють правовідносини відшкодування шкоди, необхідно враховувати норми спеціального законодавства, а саме ст. 993 ЦК України і законів України «Про страхування», «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів».

Статтею 38 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» встановлено, що страховик після виплати страхового відшкодування має право подати регресний позов.

Так, регресний позов подається до страхувальника або водія забезпеченого транспортного засобу, який спричинив ДТП:

- якщо страхувальник (водій) керував транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння або під впливом наркотичних, психотоксичних чи інших одурманюючих речовин;
- якщо страхувальник (водій) керував транспортним засобом без права на керування транспортним засобом відповідної категорії;
- якщо страхувальник (водій) після дорожньо-транспортної пригоди самовільно залишив місце пригоди чи ухилився від проведення в установленому порядку перевірки, констатуючої дію алкогольних напоїв, наркотичних, чи інших одурманюючих речовин чи споживав ці речовини після ДТП до відповідної констатуючої перевірки;
- якщо ДТП визначена в установленому порядку безпосереднім наслідком невідповідності технічного стану та порядку транспортного засобу існуючим вимогам ПДР України;
- якщо страхувальник (водій) не повідомив страховика у строки і за умов, визначених у п.п. 33.1.2. п. 33.1. ст. 33 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів».

Також регресний позов може бути подано до підприємства, установи, організації, що відповідає за стан дороги, якщо заподіяна у результаті ДТП шкода виникла з їх вини.

Слід звернути увагу на те, що МТСБУ після сплати страхового відшкодування також не позбавлено права звернутись із регресним позовом до власника транспортного засобу, який не застрахував свою цивільно-правову відповідальність, крім осіб, зазначених у п. 13.1. ст. 13 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», до водія транспортного засобу, який заволодів транспортним засобом за допомогою протиправних дій, до страховика, якщо забезпечений транспортний засіб, що заподіяв шкоду, було встановлено та страховик був зобов'язаний, але не виплатив страхове відшкодування у порядку, встановленому вказаним вище Законом України, до підприємства, установи, організації, що відповідають за стан дороги, якщо заподіяна у результаті ДТП шкода виникла з їх вини.

Як свідчить аналіз судової практики, судді здебільшого враховують положення зазначеної вище норми права.

Статтею 993 ЦК України і ст. 27 Закону України «Про страхування» передбачено, що до страховика, який виплатив страхове відшкодування за договором майнового страхування, у межах фактичних витрат переходить право вимоги, яке страхувальник або інша особа, яка одержала страхове відшкодування, має до особи, відповідальної за заподіяні збитки.

Позови, пред'явлені на підставі зазначених правових норм, задовольняються судами у повному обсязі та, як правило, питань не викликають, проте під час розгляду таких позовних вимог слід враховувати, що доведення відповідачем відсутності своєї вини у заподіянні шкоди є підставою для відмови у задоволенні регресного позову страховика, який здійснив страхову виплату потерпілому на підставі договору добровільного страхування. Якщо у ДТП, крім відповідача, винна

також і особа, яка отримала страхове відшкодування на підставі договору добровільного страхування, регресна сума має бути зменшена пропорційно ступеню її вини.

Деякі страхові компанії пред'являють регресні вимоги не лише до винної особи, а й до страхової компанії, в якій було застраховано цивільно-правову відповідальність цієї особи.

Вважається, що це не суперечить вимогам ст. 993 ЦК України і ст. 27 Закону України «Про страхування», оскільки якщо цивільно-правова відповідальність винної особи була застрахована у іншого страховика, потерпілий має право вимоги до нього, а отже, це право переходить і до страховика, з яким потерпілий уклав договір добровільного страхування.

ІНШІ СПІРНІ ПИТАННЯ

За результатами проведеного узагальнення можна зробити висновок, що судова практика застосування норм, які регулюють відносини, пов'язані із відшкодуванням шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, зазвичай є правильною та однаковою.

Разом із тим при проведенні узагальнення виявлено проблемні питання, що виникають при вирішенні справ даної категорії. Зокрема, вони пов'язані із застосуванням Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів»; із визначенням особи, на яку має покладатися відповідальність за шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки, у тих або інших випадках; із встановленням розміру відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки; із визначенням ступеня вини кожного з учасників ДТП, а також підстав для покладення на осіб солідарної відповідальності тощо.

За результатами проведеного узагальнення судової практики у спорах про відшкодування шкоди, завданої джерелом

підвищеної небезпеки, найчастіше трапляються випадки пред'явлення позову до неналежного позивача чи відповідача.

ЗАТ «Донецьксталь» звернувся до суду з позовною заявою до Ф. про відшкодування шкоди. Рішенням Київського районного суду м. Донецька від 30 липня 2010 року ЗАТ «Донецьксталь» у задоволенні позову було відмовлено.

Відмовляючи у задоволенні позову, суд виходив із того, що ЗАТ «Донецьксталь» не є власником автомобіля, який було пошкоджено з вини відповідача. Крім того, власнику автомобіля ТОВ «САВІ» — страховою компанією, з якою Ф. перебував у договірних відносинах, було виплачено страхове відшкодування в сумі 24 990 грн. За вказаних обставин, на думку суду, позовні вимоги ЗАТ «Донецьксталь» є необґрунтованими.

В обґрунтування доводів апеляційної скарги позивач посилався на те, що, відмовляючи у задоволенні позову з підстав неналежності позивача (ЗАТ «Донецьксталь» не є власниками автомобіля), суд не звернув уваги, що на день ДТП ЗАТ «Донецьксталь» володіло автомобілем на законних підставах, оскільки між ним та власником автомобіля, яким є ТОВ «САВІ», було укладено договір оренди, згідно з яким всі види ремонтних робіт проводяться за рахунок орендаря.

Рішенням Апеляційного суду Донецької області від 11 листопада 2010 року рішення районного суду скасовано, ухвалено нове, яким позовні вимоги позивача задоволені частково.

Підставами для скасування рішення суду першої інстанції стало порушення судом норм матеріального права, зокрема, судом не враховано вимоги п. 1 ч. 1 ст. 1188 ЦК України та абз. 2 п. 4 постанови Пленуму Верховного Суду України «Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди» № 6 від 27 березня 1992 року (в редакції станом на день виникнення спірних правовідносин), згідно з якими під володільцем джерела

підвищеної небезпеки розуміється юридична особа або громадянин, які здійснюють експлуатацію джерела підвищеної небезпеки в силу права власності, повного господарського відання, оперативного управління або з інших підстав (договору оренди, довіреності тощо).

Оскільки на день ДТП між позивачем та власником автомобіля «Mercedes S-500» ТОВ «САВІ» існували договірні відносини (було укладено договір оренди), то ЗАТ «Донецьксталь» на законних підставах володіло джерелом підвищеної небезпеки. Згідно з умовами договору оренди на ЗАТ «Донецьксталь» було покладено обов'язок щодо всіх видів ремонту автомобіля.

Оскільки судом достовірно було встановлено, що позивач володіє транспортним засобом, пошкодженим у результаті ДТП, на законних підставах (договір оренди), фактично за власні кошти відремонтував автомобіль (що не суперечить умовам договору оренди), то у суду першої інстанції не було підстав для відмови у задоволенні позову у зв'язку з тим, що позивач не є власником автомобіля.

За правилами ч. 1 ст. 33 ЦПК України суд замінює первісного відповідача належним відповідачем, якщо позов пред'явлено не до тієї особи, яка має відповідати за позовом, або залучає до участі у справі іншу особу як співвідповідача лише за клопотанням позивача.

Отже, з'ясувавши, що позов пред'явлено до неналежного відповідача, суд має роз'яснити позивачеві право на подачу заяви про заміну відповідача або залучення до участі у справі співвідповідача. У випадку коли позивач після відповідних роз'яснень не подав вказану заяву, суд відповідно до ч. 5 ст. 36 ЦПК України має вирішити питання про залучення цих осіб до участі у справі як третіх осіб, які не заявляють самостійних вимог.

Якщо позов про відшкодування шкоди пред'явлено до володільця джерела підвищеної небезпеки, який застрахував

свою цивільно-правову відповідальність, і позивач заперечує проти залучення до участі у справі страхової компанії як співвідповідача, ця страхова компанія має бути залучена до участі у справі як третя особа, оскільки рішення у справі може вплинути на її права та обов'язки.

Відповідно до ст. 130 ЦПК України проведення попереднього судового засідання є необов'язковим, проте у справах про відшкодування шкоди воно вважається доцільним, оскільки саме в попередньому судовому засіданні вирішується питання про залучення до участі у справі співвідповідачів і третіх осіб, призначення експертизи, витребування доказів, у тому числі матеріалів адміністративних і кримінальних справ, якими підтверджується протиправність дій заподіювача шкоди тощо.

Також судам необхідно дотримуватись вимог процесуального законодавства щодо належного повідомлення учасників процесу про час та місце розгляду справи, а при відкладенні розгляду справи – вимог ст. ст. 169, 170 ЦПК України.

Ухвалою ВССУ від 20 квітня 2011 року (справа № 6-723св10) ухвалу Апеляційного суду Дніпропетровської області від 05 жовтня 2010 року скасовано, справу передано на новий апеляційний розгляд.

Скасовуючи судові рішення, колегія суддів виходила з того, що відповідно до ч. 1 ст. 305 ЦПК України апеляційний суд відкладає розгляд справи в разі неявки у судові засідання особи, яка бере участь у справі, щодо якої немає відомостей про вручення їй судової повістки, або за її клопотанням, коли повідомлені нею причини неявки буде визнано судом поважними.

Із матеріалів справи вбачається, що 05 жовтня 2010 року апеляційний суд розглянув справу за відсутності Г., ззагалі не маючи даних про те, що він повідомлений у встановленому законом порядку про час та місце судового розгляду, докази повідомлення Г. про судові засідання відсутні.

При вирішенні питання про розподіл судових витрат слід керуватися ст. ст. 88, 89 ЦПК України, правильно розраховувати суму судового збору і не допускати випадків сплати її в меншому розмірі, ніж передбачено законодавством. У разі якщо позивач просив відстрочити оплату судового збору до проведення експертизи, слід вимагати її оплати до розгляду справи, а також залишати без руху заяви позивачів про збільшення суми позову без доплати відповідної суми судового збору.

Крім того, аналіз вивчених справ свідчить про те, що судді не завжди з належним сумлінням ставились до розгляду справ цієї категорії та складання процесуальних документів при вирішенні питань про закриття провадження у справах, залишення позовних вимог без розгляду, не завжди дотримувались вимог цивільного процесуального законодавства. Такі порушення мали місце щодо закриття провадження у справі на підставі п. 6 ч. 1 ст. 205 ЦПК України. Суди, закриваючи провадження у справі у разі смерті однієї зі сторін, не з'ясовують питання правонаступництва.

Так, відповідно до ст. 37 ЦПК України у разі смерті особи, припинення юридичної особи, заміни кредитора чи боржника у зобов'язанні, а також в інших випадках заміни особи у відносинах, щодо яких виник спір, суд залучає до участі у справі правонаступника відповідної сторони або третьої особи на будь-якій стадії цивільного процесу.

Під час проведення узагальнення встановлено непоодинокі випадки постановлення судом ухвали про залишення позовної заяви без розгляду з підстав неявки в судове засідання належним чином повідомленого позивача.

Відповідно до п. 3 ч. 1 ст. 207 ЦПК України суд постановляє ухвалу про залишення позовної заяви без розгляду, якщо належним чином повідомлений позивач повторно не з'явився в судове засідання, якщо від нього не надійшла заява про розгляд справи за його відсутності.

Однак, як вбачається з наданих для узагальнення справ, деякі судді визнають повторністю загальну кількість неявок в судові засідання, на той час як відповідно до вимог законодавства такі неявки мають відбуватися поспіль.

Неоднаковим є підхід суддів і при стягненні витрат, пов'язаних з оплатою правової допомоги адвокатів або інших фахівців у галузі права.

У більшості справ суди стягують витрати на правову допомогу лише на підставі довідок про таку сплату, угод сторін та іншого, без надання розрахунків на підтвердження виконаних робіт адвокатом чи іншим фахівцем у галузі права, та враховуючи вимоги чинного законодавства, зокрема постанови Кабінету Міністрів України «Про граничні розміри компенсації витрат, пов'язаних з розглядом цивільних та адміністративних справ, і порядок їх компенсації за рахунок держави» від 27 квітня 2006 року № 590.

Відповідно до вимог ст. 84 ЦПК України витрати, пов'язані з оплатою правової допомоги адвоката або іншого фахівця в галузі права, несуть сторони, крім випадків надання безоплатної правової допомоги. Правове регулювання положення особи, яка надає допомогу, передбачене ст. 56 ЦПК України.

Вирішуючи спір у частині стягнення витрат на правову допомогу, судам слід перевіряти, чи є особа фахівцем у галузі права та чи має вона право за законом на надання правової допомоги; чи надавала ця особа правову допомогу стороні як фахівець у галузі права чи брала участь у справі як представник позивача.

Не можна залишити поза увагою і порушення судами вимог глави 2 ЦПК України щодо цивільної юрисдикції.

Так, ухвалою Апеляційного суду Хмельницької області від 26 травня 2010 року рішення Нетішинського міського суду Хмельницької області від 20 січня 2010 року скасовано, провадження у справі закрито.

Суд апеляційної інстанції, ухвалюючи таке судові рішення,

встановив, що В., який є приватним підприємцем, що підтверджується відповідним свідоцтвом про державну реєстрацію фізичної особи – підприємця, ліцензією Міністерства транспорту та зв'язку України, ліцензійною картою, свідоцтвом про сплату єдиного податку та звітом суб'єкта малого підприємництва – фізичної особи – платника єдиного податку, звернувся до суду з позовом до ЗАТ «Барліг», ТОВ «Ізотерм – С» про відшкодування матеріальної та моральної шкоди. Встановлено також, що власник автомобіля марки «ЗАЗ-ДЕО» використовував його для підприємницької діяльності.

Згідно з ч. 1 ст. 1 Господарського процесуального кодексу України підприємства, установи, організації, інші юридичні особи (у тому числі іноземці), громадяни, які здійснюють підприємницьку діяльність без створення юридичної особи і в установленому порядку набули статусу суб'єкта підприємницької діяльності, мають право звертатися до господарського суду згідно з встановленою підвідомчістю господарських справ за захистом своїх порушених або оспорюваних прав і охоронюваних законом інтересів, а також для вжиття передбачених цим Кодексом заходів, спрямованих на запобігання правопорушенням.

Відповідно до з ч. 1 ст. 310 ЦПК України рішення суду підлягає скасуванню в апеляційному порядку із закриттям провадження у справі з підстав, визначених ст. 205 цього Кодексу.

Згідно з п. 1 ч. 1 ст. 205 ЦПК України суд своєю ухвалою закриває провадження у справі, якщо вона не підлягає розгляду в порядку цивільного судочинства.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

Поряд із вказаними випадками неправильного застосування норм матеріального права судам у подальшій роботі слід враховувати наступне.

Для визначення питання, чи підлягає відшкодуванню відповідачем у справі завдана ДТП шкода і в якому розмірі, судам слід ретельно перевіряти докази, що підтверджують вину учасників події — матеріали перевірки органів ДАІ, вироки судів у кримінальних справах та постанови про притягнення до адміністративної відповідальності за порушення ПДР України, висновки автотоварознавчих експертиз, звертати увагу на умови договорів страхування транспортних засобів та автоцивільної відповідальності їх власників, акцентувати увагу на зазначені в договорах страхування інформації про вигодонабувача та ліміт відповідальності страховика, за наявності фактів, що підтверджують вину всіх осіб, діяльністю яких завдано шкоди, визначити частину вини кожного з них шляхом повного та всебічного з'ясування всіх обставин справи та відповідно до цих часток розраховувати розмір відшкодування.

Відповідно до 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.

Враховуючи наведене положення законодавства, судам слід пересвідчитись у тому факті, що особа, яка завдала шкоду, володіє джерелом підвищеної небезпеки саме на відповідній правовій підставі, ретельно досліджувати докази, що підтверджують цей факт, зокрема данні — чи перебуває заподіювач шкоди у трудових відносинах із власником транспортного засобу, чи не є нікчемним правочин, на підставі якого здійснюється використання транспортного засобу заподіювачем шкоди (наприклад, чи дотримано вимоги ст. 799 ЦК України щодо нотаріального посвідчення договору найму транспортного засобу за участю фізичної особи тощо).

Відповідно до ст. 9 Закону України «Про страхування» розмір страхової суми та (або) розмір страхових виплат визначаються за домовленістю між страховиком та страхувальником під час укладення договору страхування або у випадках, передбачених чинним законодавством.

Згідно зі ст. 22 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» при настанні страхового випадку страховик згідно з лімітами відповідальності страховика відшкодує у встановленому цим Законом порядку оцінену шкоду, яка була заподіяна у результаті ДТП життю, здоров'ю та майну третьої особи.

Судам при оцінці розрахунків шкоди, спричиненої транспортному засобу внаслідок ДТП, викладених у висновках автотоварознавчих експертів та розрахунках страхових відшкодувань, здійснених страховиками, слід враховувати положення Методики товарознавчої експертизи та оцінки дорожніх транспортних засобів, затвердженої наказом Міністерства юстиції України від 24 листопада 2003 року № 142/5/2092.

Відповідно до ст. 1194 ЦК України особа, яка застрахувала свою цивільну відповідальність, у разі недостатності страхової виплати (страхового відшкодування) для повного відшкодування шкоди, завданої нею іншій особі, зобов'язана сплатити потерпілому різницю між фактичним розміром шкоди і страховою виплатою (страховим відшкодуванням).

При оцінці моральної (немайнової) шкоди, спричиненої потерпілим особам внаслідок ДТП, суди повинні належним чином оцінювати ступінь їх немайнових витрат, а також у випадках пред'явлення таких вимог до страховиків враховувати положення ст. 611 ЦК України про те, що таке відшкодування може бути застосовано лише у передбачених законом або договором випадках порушення страховою компанією зобов'язань і виходити з того, чи передбачено укладеним договором страхування можливість такого відшкодування страховиком.

Необхідно звернути увагу на те, що п. 22.3. ст. 22 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» і п. 3 ч. 2 ст. 23 ЦК України обов'язок відшкодування моральної шкоди, завданої пошкодженням майна, покладено на особу, яку визнано винною у скоєнні ДТП.

При визначенні розміру відшкодування шкоди, завданої здоров'ю потерпілої особи внаслідок ДТП (розміру відшкодування заробітку (доходу), втраченого нею внаслідок втрати чи зменшення професійної або загальної працездатності, додаткових витрат, стороннього догляду тощо), суди повинні звертати увагу на виплати, без урахування яких згідно з ч. 3 ст. 1195 ЦК України визначається шкода, завдана каліцтвом або іншим ушкодженням здоров'я. Також враховувати, що у випадках, коли середньомісячний заробіток потерпілого, виходячи з якого встановлюється розмір втраченого фізичною особою внаслідок каліцтва або іншого ушкодження здоров'я заробітку (доходу), є меншим від п'ятикратного розміру мінімальної заробітної плати, розмір втраченого заробітку згідно з вимогами ст. 1197 ЦК України обчислюється саме виходячи з п'ятикратного розміру мінімальної заробітної плати, а не фактичного за місцем роботи, а розмір втраченого доходу від підприємництва — на підставі даних державної податкової служби (ст. 1198 ЦК України).

В усіх випадках слід виконувати вимоги ст. 212 ЦПК України щодо оцінки доказів і ст. 213 ЦПК України щодо законності та обґрунтованості рішення суду.

11. ДОВІДКОВІ ДАНІ

Класифікація автомобільного рухомого складу

Категорія	Тип ТЗ	Сімейства автомобілів
M1	Призначені для перевезення пасажирів, з кількістю сидінь не більше 8 (крім водія) та створені на їх базі модифікації, призначені для перевезення дрібних вантажів (універсали, пікапи, тощо) при повній масі, що відповідає повній масі базової моделі легкового автомобіля	ГАЗ (легкові), ЗАЗ, ВАЗ (легкові), тощо
M2	Ті ж самі ТЗ, що мають понад 8 місць для сидіння (крім водія) повною масою до 5 т включно	РАФ, УАЗ (452Б)
M3	Ті ж самі ТЗ, повною масою понад 5т	ПАЗ, ЛАЗ, Ікарус
N1	Одиночні, призначені для перевезення вантажів повною масою до 3,5 т включно	УАЗ (451 М, 451 ДМ), «Москвич» (вантажний)
N2	Такі ж самі, повною масою понад 3,5 т до 12 т	ГАЗ (вантажний), ЗИЛ (вантажний)
N3	Такі ж самі, повною масою понад 12 т	МАЗ, КамАЗ, КрАЗ, тощо

Час спрацьовування гальмівного приводу транспортних засобів (t₂)

Тип транспортного засобу	Категорія транспортного засобу	t ₂ , с
Одиночні транспортні засоби та автопотяги	M1	0,2
	M2	0,4
	M3	
Одиночні транспортні засоби	N1	0,4
	N2	
	N3	
Автопотяги, тягачем яких є автомобіль категорії № 1-N3	N1	0,6
	N2	
	N3	

Коефіцієнт зчеплення для різного дорожнього покриття

Види та стан дорожнього покриття	Коефіцієнт зчеплення
Асфальтобетонне, цементобетонне: сухе мокре	0,7 — 0,8 0,3 — 0,4
Щебеневе сухе мокре	0,6 — 0,7 0,3 — 0,5
Ґрунтова дорога суха мокра	0,5 — 0,6 0,2 — 0,4
Вкрита вкоченим снігом дорога	0,2 — 0,3
Обмерзла дорога	0,1 — 0,2

Коефіцієнти зчеплення для шин, що мають малюнок протектора підвищеної прохідності (малюнок зношений)

Види та стан дорожнього покриття	Коефіцієнт зчеплення
1	2
Асфальтобетонне та бетонне сухе	0,7 — 0,8
Те ж саме, мокре чисте	0,5 — 0,6
Те ж саме, вкрите брудом	0,25 — 0,45
Брукове сухе	0,6 — 0,7
Щебеневе сухе	0,6 — 0,7
Те ж саме, мокре	0,4 — 0,55
Ґрунтова дорога суха	0,5 — 0,6
Те ж саме, зволожено дощем	0,35 — 0,5
Те ж саме, в період бездоріжжя	0,2 — 0,3
Пісок сухий	0,2 — 0,3
Пісок вологий	0,4 — 0,5
Суглинок сухий	0,4 — 0,5
Суглинок, зволожений до пластичного стану	0,3 — 0,45
Те ж саме, до текучого стану	0,15 — 0,25

1	2
Пухкий сніг	0,2 — 0,4
Вкочений сніг	0,3 — 0,5
Обмерзла дорога та гладкий лід	0,06 — 0,07
Ожеледь, що тане	0,05 -0,1

Швидкість руху пішоходів (км/год.)

Вікова категорія пішоходів	Стать	Повільний крок	Спокійний крок	Швидкий крок	Спокійний біг	Швидкий біг
1	2	3	4	5	6	7
Школярі від 7 до 8 років	Ч	3,1	4,4	5,9	8,5	12,2
	Ж	2,9	4,2	5,3	8,0	11,8
Школярі від 8 до 10 років	Ч	3,4	4,6	6,0	8,9	12,7
	Ж	3,0	4,3	5,5	8,4	12,5
Школярі від 10 до 12 років	Ч	3,7	4,9	6,2	9,3	13,8
	Ж	3,3	4,8	5,8	8,9	13,4
Школярі від 12 до 15 років	Ч	3,8	5,2	6,5	10,0	14,6
	Ж	3,6	5,0	6,1	9,5	14,1
Молоді від 15 до 20 років	Ч	3,9	5,4	6,8	10,3	16,3
	Ж	3,7	5,2	6,3	10,0	14,9
Молоді від 20 до 30 років	Ч	4,2	5,7	6,9	11,0	16,7
	Ж	4,1	5,3	6,6	10,6	15,3
Середнього віку від 30 до 40 років	Ч	3,9	5,7	6,8	10,6	15,5
	Ж	3,8	5,2	6,5	9,8	14,1
Середнього віку від 40 до 50 років	Ч	3,8	5,9	6,6	9,6	14,3
	Ж	3,6	4,9	6,1	8,9	12,7
Похилого віку від 50 до 60 років	Ч	3,4	4,8	6,0	8,6	12,5
	Ж	3,3	4,5	5,6	7,9	11,2
Похилого віку від 60 до 70 років	Ч	3,0	3,9	5,1	7,0	10,5
	Ж	2,9	3,8	4,9	6,8	9,5
Похилого віку понад 70 років	Ч	2,5	3,2	4,2	5,6	8,7
	Ж	2,4	3,2	4,1	5,6	7,3
Пішоходи з протезом ноги	Ч	2,3	3,4	4,5	6,0	-

1	2	3	4	5	6	7
У стані алкогольного сп'яніння	Ч	3,2	4,4	5,4	8,2	10,0
Ведуть за руку дитину	Ч	2,7	4,3	5,5	6,0	11,3
	Ж	3,0	4,1	5,2	6,9	10,0
З дитиною на руках	Ч	3,5	4,4	5,3	6,7	-
	Ж	3,3	4,2	5,1	9,0	-
З громіздкими речами в руках	Ч	3,9	4,6	5,8	-	11,7
	Ж	3,4	4,6	5,5	8,3	12,7
З дитячим возиком	Ж	2,6	4,0	5,2	6,9	-
Йдуть під руку	Ч/Ж	3,5	4,9	6,0	9,0	-

Максимальне уповільнення транспортних засобів, що встановилося під час гальмування

JH		0,8	0,7	0,6	0,5	0,4	0,3	0,2	0,1	0,8	0,7	0,6	0,5	0,8	0,7	0,6	0,5	
1.	M1	1.	6.3	6.3	5.9	4.9	3.9	2.9	2	1	6	6	5.7	4.9	5.5	5.5	5.5	4.9
2.		2.	7.3	6.9	5.9	4.9	3.9	2.9	2	1	6.9	6.4	5.9	4.9	6.7	5.9	5.9	4.9
3.		3.	7.5	6.9	5.9	4.9	3.9	2.9	2	1	7	6.8	5.9	4.9	6.7	6.7	5.9	4.9
4.		3'.	7	6.9	5.9	4.9	3.9	2.9	2	1	6.6	6.5	5.9	4.9	6.2	6.2	5.9	4.9
5.		4.	6.3	6.3	5.9	4.9	3.9	2.9	2	1	5.9	5.9	5.5	4.9	5.2	5.2	5.2	4.9
6.	M2, N 1	5.	7.5	6.9	5.9	4.9	3.9	2.9	2	1	6.2	5.9	5.7	4.9	5.4	5.4	5.4	4.9
7.	M3	6.	6.7	6.7	5.9	4.9	3.9	2.9	2	1	5.9	5.9	5.1	4.7	4.9	4.9	4.7	4.5
8.		6'.	7	6.9	5.9	4.9	3.9	2.9	2	1	6.7	6.7	5.9	4.9	6.5	6.5	5.8	4.9
9.		7.	5.4	5.4	5.4	4.9	3.9	2.9	2	1	5	5	5	4.9	4.8	4.8	4.8	4.8
10.		7'.	6	6	5.9	4.9	3.9	2.9	2	1	5.7	5.7	5.7	4.9	5.3	5.3	5.3	4.9
11.	8.	5	5	5	4.9	3.9	2.9	2	1	4.8	4.8	4.8	4.8	4.5	4.5	4.5	4.5	
12.	M2, N 1	9.	6	6	5.9	4.9	3.9	2.9	2	1	5.3	5.3	5.3	4.9	4.8	4.8	4.8	4.8
13.	N2	10.	6.3	6.3	5.9	4.9	3.9	2.9	2	1	5.3	5.3	5.3	4.9	4.9	4.9	4.9	4.9
14.	N1	11.	5.7	5.7	5.7	4.9	3.9	2.9	2	1	5.2	5.2	5.2	4.9	5	5	5	4.9
15.	N3	12.	6.3	6.3	5.9	4.9	3.9	2.9	2	1	5.3	5.3	5	4.9	4.6	4.6	4.6	4.6
16.		13.	7	6.9	5.9	4.9	3.9	2.9	2	1	6.4	6.1	5.8	4.9	5.8	5.8	5.8	4.9
17.		14.	5	5	5	4.9	3.9	2.9	2	1	4.5	4.5	4.5	4.5	4	4	4	4
18.	N1		6	6	5.9	4.9	3.9	2.9	2	1	5.9	5.9	5.9	4.9	4.8	5.8	5.8	4.9

Результати систематизації експериментально-розрахункових знань параметрів гальмування ТЗ

Диференційовані значення часу реакції водія

№ п/п	Характеристика дорожньо-транспортних ситуацій	Типові варіанти ДТС	Час реакції, с
1	2	3	4
1	<p>ДТС, що передувала ДТП, свідчила про велику вірогідність її виникнення. Водій мав об'єктивну можливість заздалегідь виявити ознаки виникнення небезпеки, з достатньою точністю визначити місце, де могла виникнути перешкода, момент виникнення та характер небезпеки, а також вжити необхідних заходів для уникнення ДТП. Від водія вимагалась максимальна увага до ДТС. Він мав постійно спостерігати за місцем вірогідного виникнення небезпеки та підготуватися до вжиття необхідних заходів для уникнення ДТП.</p>	<p>Вихід пішохода з-за об'єкту, що обмежує оглядовість, безпосередньо за іншим пішоходом. Початок руху в напрямку смуги руху транспортного засобу пішохода, що знаходився у проїзній частині в полі зору водія.</p> <p>Початок руху в напрямку смуги руху транспортного засобу дитини, що знаходилась у полі зору водія. Виїзд транспортного засобу, водій якого мав переважне право руху.</p>	0,6
2	<p>ДТС, що передувала ДТП, свідчила про велику вірогідність її виникнення. Водій мав об'єктивну можливість заздалегідь виявити ознаки виникнення небезпеки, з достатньою точністю визначити місце, де могла виникнути перешкода, момент виникнення та характер небезпеки, а також вжити необхідних заходів для уникнення ДТП. Від водія вимагалась максимальна увага</p>	<p>Вихід пішохода на нерегульований пішохідний перехід або проїзну частину на перехресті.</p> <p>Вихід пішохода на проїзну частину на ділянці, де перехід дозволено з-за побіжного транспортного засобу, що рухався крайньою смугою проїзної частини.</p> <p>Вихід пішохода на проїзну частину з-за нерухомого об'єкту, що обмежував оглядовість або групи осіб, що знаходились на проїзній частині, на ділянках, де перехід дозволено.</p> <p>Вихід на проїзну частину пішохода, який до цього рухався у тому ж</p>	0,8

1	2	3	4
	<p>до ДТС. Він мав постійно спостерігати за місцем вірогідного виникнення небезпеки та підготуватися до життя необхідних заходів для уникнення ДТП.</p>	<p>напрямку в полі зору водія (з тротуару, узбіччя, трамвайного полотна тощо). Рух пішохода до громадського транспорту або від нього на зупинках громадського транспорту. Виникнення небезпеки, про яку водій був попереджений дорожнім знаком про цю небезпеку. Виїзд транспортного засобу, водій якого був вимушений до цього дорожньою обстановкою. Виїзд транспортного засобу, водій якого як у момент виїзду, так і до нього рухався з порушенням Правил дорожнього руху. Екстрене гальмування транспортного засобу, що рухався попереду, перед початком його обгону. Зміна траєкторії руху транспортного засобу, що рухався попереду, в процесі його обгону.</p>	
3	<p>ДТС, що передувала ДТП, не містила явних ознак вірогідності її виникнення. Проте в полі зору водія знаходились (або могли виникнути з великою вірогідністю) об'єкти, що могли створити небезпечну ситуацію. Водій міг не мати об'єктивної можливості заздалегідь визначити місце, де могла з'явитися перешкода, момент виникнення та характер небезпеки, а також необхідні заходи для уникнення ДТП. Від водія вимагалася увага до ДТС. Він не мав відволікатися від спостереження за нею.</p>	<p>Раптовий вихід пішохода на проїзну частину населеного пункту на ділянці, де перехід недозволений (якщо пішохід до виходу на проїзну частину рухався в іншому напрямку, стояв чи вийшов з групи осіб). Вихід пішохода на проїзну частину на ділянці, де перехід недозволений, з-за побіжного транспортного засобу, що рухався крайньою смугою. Вихід пішохода на проїзну частину на ділянці, де перехід дозволений, з-за побіжного транспортного засобу, що рухався другою чи третьою смугою руху. Вихід пішохода на проїзну частину з-за нерухомого об'єкту, що обмежує оглядовість, або групи осіб, що знаходилась на проїзній частині, на ділянках, де перехід недозволений. Виїзд транспортного засобу, водій якого не мав переважного права руху. Поворот транспортного засобу на перехресті без подачі сигналу повороту.</p>	1,0

1	2	3	4
4	<p>ДТС, що передувала ДТП, не містила ознак виникнення небезпеки. Проте, в полі зору водія знаходились об'єкти, які створили небезпечну ситуацію.</p> <p>Водій не мав об'єктивної можливості заздалегідь визначити місце, де могла виникнути перешкода, а також необхідні заходи для уникнення ДТП.</p> <p>Від водія не вимагалась підвищена увага до ДТС та постійний нагляд за нею.</p>	<p>Рух проїзною частиною в напрямку смуги руху транспортного засобу пішохода, що почав перехід на сигнал світлофора (регулювальника), що забороняє рух.</p> <p>Раптовий вихід пішохода на проїзну частину з узбіччя поза населеним пунктом за відсутності пішохідного руху (якщо пішохід до виходу на проїзну частину рухався в іншому напрямку або стояв).</p> <p>Виїзд транспортного засобу на сигнал світлофора (регулювальника), що забороняє рух.</p> <p>Гальмування переднього транспортного засобу без ввімкнення стоп-сигналу з уповільненням 3-6 м/с².</p> <p>Зміна напрямку руху зустрічного або побіжного транспортного засобу поза перехрестям, коли ознаки можливості здійснення маневру були відсутні.</p> <p>Вихід пішохода на проїзну частину на ділянці, де перехід не дозволено, з-за побіжного транспортного засобу, що рухався другою чи третьою смугою руху.</p>	1,2
5	<p>ДТС, що передувала ДТП, свідчила про мінімальну вірогідність її виникнення.</p> <p>В полі зору водія були відсутніми об'єкти, які створили небезпечну ситуацію.</p> <p>Водій не мав об'єктивної можливості заздалегідь визначити місце, де могла з'явитися перешкода, момент та характер небезпеки, а також необхідні заходи для уникнення ДТП.</p> <p>Водій міг відволіктись для того, щоб подивитись на контрольні прилади, пасажирів чи оточуючу місцевість з метою орієнтування.</p>	<p>Вихід пішохода на проїзну частину з-за об'єкта, що обмежує оглядовість, на замській дорозі, поза населеними пунктами за відсутності пішохідного руху.</p> <p>Виїзд транспортного засобу з придорожньої смуги з-за об'єкта, що обмежує оглядовість на замській дорозі.</p> <p>Гальмування переднього транспортного засобу без ввімкнення стоп-сигналу з уповільненням 3 м/с²</p> <p>Нерівності та руйнування проїзної частини.</p>	1,4

Довжина гальмівного шляху та величина уповільнення залежно від швидкості руху автомобіля

Уповільнення м/с ²	Швидкість руху перед початком гальмування км/год											
	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120
	Величина гальмівного шляху, м											
2	1,9	7,7	17	31	48	69	94	124	156	193	233	277
3	1,3	5,1	12	21	32	46	63	82	104	128	155	185
4	1,0	3,8	8,7	15	24	35	47	61	78	96	116	138
5	0,8	3,1	6,9	12	19	28	38	49	62	77	93	111
6	0,6	2,6	5,8	10	16	23	31	41	52	64	78	92
7	0,5	2,2	4,9	8,8	14	20	27	35	45	55	67	79

12. ЛІТЕРАТУРА, РЕКОМЕНДОВАНА ДЛЯ ВИВЧЕННЯ

1. Кримінальний кодекс України, Харків, «Право», 2013 рік.
2. Кримінально-процесуальний кодекс України, Харків, «Одісей», 2012 рік.
3. Цивільний Кодекс України, Київ, «Атіка», 2013 рік.
4. Цивільно-процесуальний кодекс України, Харків, «Одісей», 2010 рік
5. Кодекс України про адміністративні правопорушення, Харків, «Право», 2013 рік.
6. Кодекс адміністративного судочинства України, Відомості Верховної Ради України, 2005, № 35-36.
7. Закон України «Про автомобільний транспорт», від 05 квітня 2001 року.
8. Закон України «Про міліцію», від 20 грудня 1990 року.
9. Закон України «Про судову експертизу», Відомості Верховної Ради, 1994, № 28.
10. Закон України «Про страхування». Відомості Верховної Ради України, 1996, № 18.
11. Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів». Відомості Верховної Ради України, 2005, № 1.
12. Закон України «Про загальнообов'язкове державне соціальне страхування на випадок безробіття» від 02 березня 2000 року.
13. Закон України «Про загальнообов'язкове державне соціальне страхування у зв'язку з тимчасовою втратою праце-

здатності та витратами, зумовленими похованням» від 18 січня 2001 року.

14. Закон України «Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні» від 12 липня 2001 року.

15. Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища» від 25 червня 1991 року.

16. Директива Ради ЄЕС від 24 квітня 1972 року «Щодо зближення законів держав-членів стосовно страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів та виконання зобов'язання про страхування такої відповідальності»,

17. Правила добровільного страхування транспортних засобів (КАСКО). Затвержені Укрсмтрахнаглядом за № 19-1 від 25.03.1997 р.

18. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження розмірів страхових платежів за договорами міжнародного обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» від 06 січня 2005 року № 5.

19. Тлумачний словник основних термінів судово-автотехнічної і транспортно-трасологічної експертиз, рекомендовано Науково-консультативною та методичною радою з проблем судової експертизи при МЮ України, 2010 рік.

20. Правила дорожнього руху України затвержені постановою КМ України № 1306 від 10 жовтня 2001 року, в редакції від 6 березня 2013 року.

21. Узагальнення «Судова практика з розгляду адміністративних справ про деякі правопорушення на транспорті», опрацьовано суддею Верховного Суду України В. В. Заголдним і головним консультантом управління узагальнення судової практики та аналітичної роботи з питань застосування законодавства Верховного Суду України Т. К. Кононенко.

22. Узагальнення судової практики застосування судами Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху», опрацьовані суддями апеляційного суду м. Києва О. Ф. Єфімовою та П. С. Маценюк, 2008 рік.

23. Узагальнення судової практики розгляду судами цивільних справ про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, виконавець суддя апеляційного суду Одеської області І. П. Сидоренко.

24. Узагальнення судової практики розгляду судами цивільних справ про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки у 2010-2011 роках, виконавці судді Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ Луспенік Д. Д. та Гулько Б. І., головний консультант управління вивчення та узагальнення практики ВССУ Гридасова А. М.

25. Судова практика розгляду цивільних справ, що виникають з договорів страхування. Витяг із аналізу Верховного Суду України підготували суддя Я. М. Романюк та головний консультант відділу вивчення судової практики управління вивчення та аналізу судової практики, канд. юр. наук З. П. Мельник.

26. Постанова Дніпровського районного суду м. Києва по адміністративній справі № 3-4744/2005 р. за ст. 130 КУпАП.

27. Рішення районного суду м. Києва по цивільній справі № 2-xxxx/1999 р. за позовом про відшкодування шкоди дорожньою організацією.

28. Рішення Печерського районного суду м. Києва по цивільній справі № 2-59/2004 р. за позовом про відшкодування шкоди комунальним підприємством.

29. Постанова Пленуму Верховного Суду України «Про застосування норм цивільного процесуального законодавства

при розгляді справ у суді першої інстанції» від 12 червня 2009 року № 2.

30. Постанова Пленуму Верховного Суду України «Про судові рішення у цивільній справі» від 18 грудня 2009 року № 14.

31. Постанова Пленуму Верховного Суду України № 6 від 27 березня 1992 року «Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди».

32. Постанова Пленуму Верховного Суду України № 8 від 30 травня 1997 року «Про судову експертизу в кримінальних і цивільних справах».

33. Постанова Пленуму Верховного Суду України № 6 від 24 червня 1988 року «Про практику розгляду судами скарг на постанови у справах про адміністративні правопорушення».

34. Постанова Пленуму Верховного Суду України № 4 від 31 травня 1995 року «Про судову практику в справах про відшкодування моральної (немайнової) шкоди».

35. Постанова Пленуму Верховного Суду України № 9 від 22 грудня 2006 року «Про практику застосування цивільного процесуального законодавства при розгляд заяв про забезпечення позову».

36. Постанова Пленуму Верховного Суду України № 5 від 29 червня 1990 року «Про виконання судами України законодавства і ППВС України з питань судового розгляду кримінальних справ і постановлення вироку».

37. Постанова Пленуму Верховного Суду України № 3 від 31 березня 1989 року «Про практику застосування судами України законодавства про відшкодування матеріальної шкоди, заподіяної злочином, і стягнення безпідставно нажитого майна».

38. Постанова Пленуму Верховного Суду України № 11 від 7 липня 1995 року «Про відшкодування витрат на стаціонарне лікування особи, яка потерпіла від злочину, та судових витрат».

39. Постанова Пленуму Верховного Суду України № 7 від 24 жовтня 2003 року «Про практику призначення судами кримінального покарання».

40. Постанова Пленуму Верховного Суду України № 8 від 24 жовтня 2003 року «Про застосування законодавства, яке забезпечує право на захист у кримінальному судочинстві».

41. Постанова Пленуму Верховного Суду України № 14 від 23 грудня 2005 року «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».

42. Постанова Пленуму Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ № 8 від 30 вересня 2011 року «Про узагальнення судової практики про застосування кримінально – процесуального законодавства при призначенні судових експертиз і використанні їх висновків у кримінальному судочинстві».

43. Постанова Пленуму Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ № 2 від 30 березня 2012 року «Про узагальнення судової практики розгляду судами цивільних справ про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, у 2010-2011 роках».

44. Постанова Пленуму Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ № 3 від 1 березня 2013 року «Про деякі питання юрисдикції загальних судів та визначення підсудності цивільних справ».

45. Постанова Пленуму Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ № 4 від 1 березня 2013 року «Про деякі питання застосування судами законодавства при вирішенні спорів про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки».

46. Боровских Б. Е. «Безопасность движения автомобильного транспорта», Лениздат, 1984 г.

47. Басалаев А. Н. Следы ног и транспорта, М., 1971 г.
48. Богатырев М. Г. Следы безрельсового колесного транспорта. — Вопросы криминалистики, вып. 12, М., 1961 г.
49. Грановский Г. Л. Основы трасологии, М., 1974 г.
50. Зотов Б. Л. Расследование и предупреждение автотранспортных происшествий, М., 1972 г.
51. Иванов Л. А. Дорожно-транспортная и трасологическая экспертизы при расследовании автодорожных происшествий. Саратов, 1968 г.
52. Коллинз Д., Моррис Д. Анализ дорожно-транспортных происшествий, М., 1972 г.
53. Корухов Ю. Г. Экспертиза следов при автодорожных происшествиях, М., 1960 г.
54. Мороз Л. Н., Мозговых Г. А. Исследование осколков фарных рассеивателей при расследовании дорожно-транспортных происшествий, Алма-Ата, 1979 г.
55. Сова Ф.П. Седы шин автотранспортных средств и их использование в розыскной и следственной практике, М., 1978 г.
56. Судебная транспортно-трасологическая экспертиза. М., ВНИИСЭ, 1977 г.
57. Лисиченко В. К., Шевченко Ф. М. Исследование транспортных средств с целью установления из технического состояния и оформление заключений автотехнической экспертизы. — Киев; КНИИСЭ, 1963 г.
58. Бровка Б. М., Лошманов В. П. Типові несправності гальмівних систем вітчизняних автомобілів з гідравлічним і пневматичним приводами. — Київ; КНДІСЕ, 1967 р.
59. Лошманов В. П. Исследование неисправностей рулевого управления, ходовой части и электрооборудования автомобилей в практике судебно-автотехнической экспертизы. — Киев, 1970 г.
60. Кристи Н. М. Методические рекомендации по производству автотехнической экспертизы. — М., 1971 г.

61. Судебная автотехническая экспертиза. — М.; ВНИИСЭ МЮ СССР. 1980 г., ч. ч. 1, 2. 3.

62. Руководство по диагностике технического состояния подвижного состава автомобильного транспорта. — М.; Транспорт, 1976 г.

63. Жилинский Г.В. и др. Экспресс-диагностика систем автомобилей и автобусов на местах дорожно-транспортных происшествий: методические рекомендации. — Киев; МВД УССР, 1986 г.

64. Определение Технической возможности предотвращения ДТП по критическим значениям параметров. Методические рекомендации. — МЮ СССР, ВНИИСЭ, М., 1991 г.

65. Определение технической возможности предотвращения ДТП путем торможения и оценка выбранной скорости в условиях ограниченной видимости. Методические рекомендации. — МЮ СССР, ВНИИСЭ, М., 1991 г.

66. Определение технической возможности предотвратить ДТП путем торможения при попутном движении препятствия в условиях неограниченной видимости. Методические рекомендации. — МЮ СССР, ВНИИСЭ, М., 1991 г.

67. Определение технической возможности предотвратить наезд путем торможения при встречном движении пешехода в условиях неограниченной видимости. Методические рекомендации. — МЮ СССР, ВНИИСЭ, М., 1991 г.

68. Определение технической возможности предотвращения путем торможения наезда на пешехода, пересекающего проезжую часть в условиях неограниченной видимости (обзорности). Методические рекомендации. — МЮ СССР, ВНИИСЭ, М., 1991 г.

69. Определение технической возможности предотвращения наезда путем торможения в условиях ограниченной обзорности. Методические рекомендации. — МЮ СССР, ВНИИСЭ, М., 1991 г.

70. Определение параметров торможения велосипедов и мотовелосипедов. Методические рекомендации. — МЮ СССР, ВНИИСЭ, М., 1991 г.

71. Применение нормативных значений параметров торможения мототранспортных средств в экспертной практике. Методические рекомендации. — МЮ СССР, ВНИИСЭ, М., 1991 г.

72. Определение технической возможности предотвращения ДТП при попутном движении транспортных средств в условиях ограниченной видимости. Методическое письмо для экспертов. — МЮ СССР, ВНИИСЭ, М., 1991 г.

73. Определение технической возможности предотвращения столкновения транспортных средств путем торможения при движении на перекрестках в условиях неограниченной видимости. Методические рекомендации. — МЮ СССР, ВНИИСЭ, М., 1991 г.

74. Определение технической возможности предотвращения столкновения транспортных средств путем торможения при движении на перекрестках в условиях ограниченной обзорности. Методические рекомендации. — МЮ СССР, ВНИИСЭ, М., 1991 г.

75. Экспертное исследование ДТП, связанных с потерей устойчивости транспортных средств и последующим опрокидыванием относительно поперечной оси. Методические рекомендации. — МЮ СССР, ВНИИСЭ, М., 1991 г.

76. Расчет параметров маневра транспортных средств. Методические рекомендации. — МЮ СССР, ВНИИСЭ, М., 1989 г.

77. Производство судебных экспертиз по делам о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации городского электротранспорта. Методические рекомендации. — МЮ СССР, ВНИИСЭ, М., 1982 г.

78. Бекасов В. А., Богорад Г. Я., Злотов Б. Л., Индиченко Г. Г. Автотехническая экспертиза. М., 1978 г.

79. Л. Е. Гузь «Дорожно-транспортные происшествия», Харьков, «Фактор» 2010 год.

80. Методические рекомендации «Расследование обстоятельств дорожно-транспортных происшествий», Харьков, «Факт», 2002 год.

81. Інструкція про призначення та проведення судових експертиз, затверджена наказом МЮ України № 53/5 від 8 жовтня 1998 року, в редакції 26 грудня 2012 року.

82. Інструкція про проведення судово-медичної експертизи, затверджена наказом МОЗ України № 6 від 17 січня 1995 року.

83. Правила проведення комісійних судово-медичних експертиз, затверджені наказом МОЗ України № 6 від 17 січня 1995 року.

84. Правила проведення судово-медичної експертизи (досліджень) трупів у бюро судово-медичної експертизи, затверджені наказом МОЗ України № 6 від 17 січня 1995 року.

85. Правила судово-медичного визначення ступеня тяжкості тілесних ушкоджень, затверджені наказом МОЗ України № 6 від 17 січня 1995 року.

86. Краткий автомобильный справочник, Москва, «Транспорт» 1982 год.

87. Методика товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів, затверджена наказом МЮ України та Фонду державного майна України № 142/5/2092 24.11.2003 року, в Редакції від 24.07.2009 р.

88. Інструкція про виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських засобів, що знижують увагу та швидкість реакції, затверджена наказом МВС України та МОЗ України № 931/16947 від 06.10.2009 р.

Олександр Сергійович Абросимов,
Олександра Олександрівна Абросимова

МЕТОДИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ
з надання юридичної допомоги по справах,
що витікають з дорожньо-транспортних пригод
та інших правопорушень на транспорті

Методичні рекомендації

Редактор *В. Козіна*
Дизайн обкладинки *В. Чумак*
Коректор *О. Мірошніченко*
Набір *К. В'юнник*
Комп'ютерна верстка *Н. Строкова*

Підписано до друку 28.11.2013. Формат 60x84^{1/16}. Умов. друк. арк. 17,28.
Друк офсетний. Тираж 5000 прим. Зам. № 8087

Видавничий будинок «Фактор»,
вул. Сумська, 106а, Харків, 61002.
Тел.: (057) 714-37-28, 714-37-29.

Свідоцтво про внесення суб'єкта видавничої
справи до Державного реєстру видавців, виготівників
і розповсюджувачів видавничої продукції
від 15.04.2011 р., серія ДК № 4047.

Віддруковано згідно з наданим оригінал-макетом
у друкарні «Фактор-Друк»,
вул. Саратовська, 51, Харків, 61030.
Тел.: (057) 717-51-85, 717-53-55.