



Юрій Валерійович ЛЕСЬКО,
аспірант Хмельницького університету управління та права,
civil@univer.km.ua

УДК 347.51

ОСОБЛИВОСТІ ВИНИ У ЗОБОВ'ЯЗАННЯХ ІЗ ВІДШКОДУВАННЯ ШКОДИ, ЗАВДАНОЇ ВНАСЛІДОК ВЗАЄМОДІЇ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Визначено особливості вини у зобов'язаннях із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів. Встановлено, що на засадах вини виникають зобов'язання із відшкодування шкоди, завданої самим транспортним засобом, зокрема у разі завдання шкоди одній особі з вини іншої особи або за наявності вини всіх осіб, діяльністю яких було завдано шкоди. Проаналізовано законодавчий підхід до категорії «вина власника (володільця) транспортного засобу» як недбалості, що призвела до неправомірного заволодіння транспортним засобом іншою особою. Доводиться спірність такої позиції законодавця. Зроблено висновок про те, що вина набуває характер суб'єктивно-об'єктивної категорії, оскільки для встановлення факту вини (суб'єктивної категорії) необхідно встановити факт порушення адміністративного обов'язку щодо безпеки дорожнього руху. Охарактеризовано умови зменшення судом розміру відшкодування шкоди.

Ключові слова: вина, транспортний засіб, зобов'язання із відшкодування шкоди, володільця транспортного засобу, безпека дорожнього руху.

Інститут зобов'язань із відшкодування шкоди дозволяє захистити права та інтереси фізичних і юридичних осіб, порушені внаслідок завдання шкоди. Найбільш частими випадками завдання шкоди та пред'явлення вимог про її відшкодування є дорожньо-транспортні пригоди. Слід зазначити, що у зв'язку з науково-технічним прогресом

© Лесько Ю. В., 2016



з'явилися нові різновиди транспортних засобів та значно збільшилася їх кількість, що й спричинило збільшення випадків дорожньо-транспортних пригод. Така загрозлива для людства ситуація пояснюється тим, що транспортний засіб володіє шкідливими властивостями, людина не може здійснювати повний контроль над ним і відповідно створюється підвищена ймовірність завдання шкоди. У зв'язку з цим, законодавцем транспортні засоби віднесено до різновидів джерел підвищеної небезпеки (ч. 1 ст. 1187 ЦК України) [1], а обов'язковою умовою управління транспортним засобом встановлено наявність поліса (сертифіката) страхування цивільно-правової відповідальності їх власників (п. 2.1 Правил дорожнього руху) [2]. Водночас зобов'язання із відшкодування шкоди, завданої транспортними засобами, зокрема внаслідок їх взаємодії, володіють низкою специфічних ознак, що дозволяють їх виокремити в самостійний різновид деліктних зобов'язань.

У юридичній літературі вчені та практики завжди порушували питання про правову природу джерел підвищеної небезпеки, що зумовлено наявністю спеціальних умов виникнення зобов'язань із відшкодування шкоди (Б. С. Антімонов, А. М. Белякова, А. І. Загорулько, О. С. Іоффе, О. О. Красавчиков, Т. Б. Мальцман, Г. Л. Пендяга, С. М. Приступа, С. Д. Русу (Гринько), В. Т. Смірнов, А. О. Собчак, В. О. Тархов, Н. В. Терещенко, К. А. Флейшиць та ін.) [3–15].

Однак, незважаючи на такий значний інтерес до цієї правової категорії, вчені не порушували питання про особливості вини у зобов'язаннях із відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки. Така позиція зумовлена тим, що зобов'язання із відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки виникають незалежно від вини його володільця. Тобто питання про відповідальність володільця джерела підвищеної небезпеки вирішується незалежно від того, чи було завдано шкоди його винними діями чи без вини. Водночас, на відміну від такого загального правила, в зобов'язаннях із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів, надається особливе значення вині. Так, якщо шкоди завдано внаслідок взаємодії транспортних засобів іншим особам, то зобов'язання виникають незалежно від вини осіб, які спільно завдали шкоди (ч. 2 ст. 1188 ЦК України) [1]. А тоді, коли шкоди завдано самим транспортним засобам, то відповідальність настає на загальних підставах, тобто на засадах вини володільців транспортних засобів (ч. 1 ст. 1188 ЦК України) [1]. В останньому випадку судова практика надає значення не лише факту наявності вини, а й ступеням вини кожного володільця транспортного засобу, що впливають на розмір відшкодування. Тому визначення особливостей вини в зобов'язаннях із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів, потребує самостійного дослідження, що є *метою цієї статті*.

У зобов'язаннях із завдання шкоди внаслідок взаємодії транспортних засобів особливе значення має вина, що розглядається у трьох аспектах, як:

- 1) умова виникнення обов'язку відшкодування шкоди;



- 2) підстава зменшення розміру відшкодування шкоди;
- 3) підстава звільнення від обов'язку відшкодування шкоди.

Для визначення особливостей вини в зобов'язаннях із завдання шкоди внаслідок взаємодії транспортних засобів слід більш детально розглянути вини у цих трьох її значеннях:

1) законодавець надає вині значення обов'язкової умови виникнення зобов'язання із відшкодування шкоди при завданні шкоди внаслідок взаємодії кількох транспортних засобів у таких випадках:

а) за наявності вини лише однієї особи, якщо шкоди завдано самим транспортним засобом. Так, відповідно до ч. 1 ст. 1188 ЦК України у разі завдання шкоди одній особі з вини іншої особи така шкода відшкодовується лише винною особою [1];

б) за умови наявності вини всіх осіб, діяльністю яких було завдано шкоди, якщо шкоди завдано самим транспортним засобом (п. 3 ч. 1 ст. 1188 ЦК України) [1]. Для цього випадку у ст. 1188 ЦК України закріплено правило про те, що розмір відшкодування визначається у відповідній частці, що залежить від обставин, що мають істотне значення (п. 3 ч. 1) [1];

в) за наявності вини власника (володільця) транспортного засобу, що полягає у недбалості, яка призвела до неправомірного заволодіння транспортним засобом іншою особою (ч. 4 ст. 1187 ЦК України) [1]. У такому випадку обов'язок відшкодувати шкоду виникає спільно для незаконного володільця транспортного засобу та його власника. При цьому шкода буде відшкодовуватися ними частково, а розмір часток визначається за рішенням суду, який повинен врахувати обставини, що мають істотне значення (ч. 4 ст. 1187 ЦК України) [1].

Специфіка зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії кількох транспортних засобів полягає у порядку встановлення факту наявності вини, а для цього слід, насамперед, з'ясувати сутність вини в цивільному праві.

Традиційним для цивілістичної науки є визначення вини через психічне ставлення особи до своєї поведінки та її наслідків, що встановлюється через умисел і необережність [16, с. 178; 17, с. 323–335; 18, с. 510]. Не є винятком і деліктне право, що відносить вини до суб'єктивного моменту при встановленні складу правопорушення [19, с. 13; 20, с. 28; 21, с. 519–520; 5, с. 33–34; 22, с. 135].

Незважаючи на пануючу прихильність серед вчених до «психологічної концепції вини», водночас вона не була позбавлена критичних зауважень. Узагальнивши міркування вчених [23, с. 55; 24, с. 722–723], які досліджували правову природу та сутність вини у цивільному праві, на думку О. О. Отраднової, «цій концепції дорікали в певному відриві від реалії правозастосування, яке при встановленні фактичної наявності вини чи спростуванні її презумпції послуговується переважно об'єктивними критеріями належної поведінки, але аж ніяк не психологічними критеріями. Також неможливим вбачалося застосування поняття «психічне ставлення» до юридичної особи. Поняття «психічне ставлення» в цивільних правовідносинах суперечить функціям цивільно-правової відповідальності, котра не передбачає ані



оцінки особистості правопорушника, ані його покарання, а натомість спрямована винятково на відшкодування шкоди» [25, с. 132].

На сьогодні спостерігається новий підхід до визначення сутності вини в цивільному праві, зокрема у зобов'язаннях із відшкодування шкоди. Замість психологічної концепції вини була запропонована «поведінкова концепція вини» [26, с. 379; 27; 28, с. 498]. Як зазначає В. Д. Примака, «у характеристиці суб'єктивної сторони протиправних дій боржника покликані відігравати категорії турботливості й обачливості, волі, усвідомлення й передбачення, які є однаково придатними для відображення звичайних особливостей функціонування інтелектуально-вольової сфери порушника суб'єктивного цивільного права незалежно від належності його до певної категорії учасників цивільних відносин, а також від конкретної форми чи ступеня вини, що була втілена в протиправних діях чи бездіяльності, якими було порушено зобов'язання чи завдано шкоди» [23, с. 300].

На нашу думку, головною причиною такої зміни поглядів на сутність вини у цивільному праві слугувала позиція законодавця, викладена у ст. 614 ЦК України, де дається визначення поняття невинуватості: «Особа є невинуватою, якщо вона доведе, що вжила всіх залежних від неї заходів щодо належного виконання зобов'язання» [1]. Зазначену норму права не можна визнати загальною для всіх видів зобов'язань, хоча такий висновок зробили окремі науковці на підставі дослідження розміщення її у структурі ЦК України [25, с. 134]. Зміст ст. 614 ЦК України поширюється лише на правовідносини, що виникають із договорів, оскільки не виконати можна лише існуюче зобов'язання, тобто договірне. Водночас деліктні зобов'язання виникають з моменту завдання шкоди, а до цього моменту вони не існують загалом. Тому порушити неіснуюче зобов'язання не можна. Можна порушити лише нормативну заборону щодо завдання шкоди життю, здоров'ю, майну особи, що не є зобов'язанням, а лише нормативним обов'язком.

Вважаємо, що для деліктного права має значення «психологічна концепція вини». Як слушно зазначає С. Д. Гринько: «Відкидаючи необхідність встановлення психологічного аспекту, прихильники «поведінкової» концепції не враховують вольовий аспект у поведінці особи. Проте поведінка особи завжди залежить від волі людини. Тому відсутність такої волі автоматично виключає можливість появи поведінки. Саме від волі буде залежати волевиявлення людини: правомірна чи протиправна поведінка, тобто воля людини, визначає характер такої поведінки, а також її форми (дію або бездіяльність). Тому психологічний аспект у визначенні поняття вини (як договірної, так і деліктної) є його стрижнем, як і принципу вини» [29, с. 600]. Щодо можливості застосування «психологічної» концепції вини до юридичних осіб правопорушників, то вчена пояснює так: «Вина юридичної особи проявляється через призму вини фізичних осіб — її працівників, які, виконуючи посадові (службові) обов'язки, діють від імені юридичної особи та в її інтересах» [29, с. 602].

На відміну від загального положення про вину в деліктному праві, при завданні шкоди внаслідок взаємодії кількох транспортних засобів



вина набуває характер суб'єктивно-об'єктивної категорії. Це зумовлено тим, що для встановлення факту вини (суб'єктивної категорії) необхідно встановити факт порушення адміністративного обов'язку щодо безпеки дорожнього руху (глава 10 Кодексу України про адміністративні правопорушення) [30]. Відповідно у разі встановлення факту порушення правил дорожнього руху (в адміністративному або кримінальному провадженні) завдавач шкоди визнається винним у її завданні. Як слушно зазначає В. М. Болдінов: «Порушення правил безпечної експлуатації джерела підвищеної небезпеки («зовнішня» протиправність діяння) виступає в такому випадку «індикатором» вини для правозастосовувача — порушив значить винний» [31, с. 109].

На нашу думку, вищезазначена позиція вченого є правильною, оскільки немає потреби в кожному випадку завдання шкоди внаслідок взаємодії кількох транспортних засобів встановлювати факт бажання чи передбачення завдання шкоди внаслідок дорожньо-транспортної пригоди. Суб'єкт, який фактично володіє транспортним засобом, уже усвідомлює те, що він володіє джерелом підвищеної небезпеки, який у процесі експлуатації створює підвищену небезпеку для оточення щодо завдання шкоди. Саме ця обставина зумовила встановлення законодавцем обов'язкових вимог для керування транспортним засобом, зокрема, одержати посвідчення водія (для цього слід здати екзамен на знання правил дорожнього руху та продемонструвати свої водійські здібності) та мати поліс (сертифікат) обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності (п. 2.1 Правил дорожнього руху) [2]. Вищезазначене дозволяє зробити висновок, що законодавець такими підвищеними вимогами до діяльності, пов'язаної із експлуатацією транспортного засобу, встановлює презумпцію передбачення можливості завдання шкоди (презумпцію вини). Тому порушення водієм правил безпеки дорожнього руху буде свідчити про наявність його вини у завданні шкоди.

Слід зазначити, що порушення правил безпеки дорожнього руху не є цивільною протиправністю (порушенням норм цивільного права) у поведінці водія транспортного засобу, який завдав шкоди. Порушення правил безпеки дорожнього руху є адміністративною протиправністю, оскільки порушує норми адміністративного законодавства. Водночас протиправність поведінки володільця транспортного засобу як умова цивільно-правової відповідальності є цивільною протиправністю, оскільки порушує норму цивільного права щодо загальної заборони завдання шкоди життю, здоров'ю фізичної особи, а також майну фізичної або юридичної особи (ст.ст. 281, 321 ЦК України) [1]. Такі міркування (щодо обов'язкового встановлення цивільної протиправності) зумовлені й тим, що на практиці трапляються випадки порушення правил безпеки дорожнього руху умисно або з необережності (наявна адміністративна протиправність) без завдання шкоди. Тому дискусія серед науковців, що тривала за радянських часів і ведеться й досі, щодо наділення вини суб'єктивним або об'єктивним критерієм для зобов'язань із відшкодування внаслідок взаємодії кількох транспортних засобів немає значення.



Таким чином, для встановлення факту наявності вини володільця транспортного засобу, що завдав шкоди внаслідок взаємодії кількох транспортних засобів, необхідним є встановлення факту порушення правил безпеки дорожнього руху.

У Постанові Пленуму Верховного Суду СРСР № 13 від 5 вересня 1986 р. «Про судову практику у справах про відшкодування шкоди, завданої ушкодженням здоров'я» [32] було вперше закріплено у п. 11 правило про притягнення до відповідальності особи, яка неправомірно використала джерело підвищеної небезпеки, разом із володільцем цього джерела. При цьому їх відповідальність встановлювалася на загальних підставах, тобто на засадах вини. Вина особи, яка неправомірно використала джерело підвищеної небезпеки, полягала у неправомірному заволодінні таким джерелом та у порушенні правил безпеки дорожнього руху. Про вину законного володільця джерела мова йшла тоді, коли ним не було забезпечено належну охорону джерела підвищеної небезпеки. На кожного із цих осіб покладалася відповідальність за завдану шкоду в частковому порядку залежно від ступеня вини кожного з них.

Вищезазначене правило було перенесено до Постанови Пленуму Верховного Суду України № 6 від 27 березня 1992 р. «Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди» (п. 3) [33], Постанови Пленуму Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ № 4 від 1 березня 2013 р. «Про деякі питання застосування судами законодавства при вирішенні спорів про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки» [34]. На законодавчому рівні його було закріплено у ЦК України в ч. 4 ст. 1187 ЦК України [1]. Розглянемо цей випадок виявлення вини більш детально.

Як і в інших випадках завдання шкоди транспортним засобом, у цьому випадку критерієм визначення вини власника (володільця) транспортного засобу є порушення ним спеціальних правил поведінки, зокрема не була забезпечена належна охорона транспортного засобу тощо (ч. 2 п. 9 постанови Пленуму Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ № 4 від 1 березня 2013 р.) [34]. Так, у Правилах дорожнього руху закріплено правило про те, що «водій не повинен залишати транспортний засіб, не вживши всіх заходів, щоб не допустити його самовільного руху, проникнення до нього і (або) незаконного заволодіння ним» (п. 15.12) [2]. Як зазначав В. М. Болдінов, суб'єктивний елемент вини власника (володільця) транспортного засобу ґрунтується не на передбаченні вини, а на усвідомленні неправильності своєї поведінки, недобросовісності [31, с. 106].

Таким чином, якщо шкоди було завдано внаслідок взаємодії кількох транспортних засобів незаконним володільцем одного з транспортних засобів та якщо був причетний до цієї справи його власник, то вважається, що має місце спільне завдання шкоди. При цьому такі особи перед потерпілим несуть часткову відповідальність у частках, що визначаються судом із врахуванням обставин, що мають істотне значення (ч. 4 ст. 1187 ЦК України) [1].



На нашу думку, позиція законодавця щодо притягнення до часткової цивільно-правової відповідальності володільця (власника) транспортного засобу за неналежне забезпечення його схоронності є спірною. По-перше, відповідальною особою є той, хто завдав шкоду, в нашому випадку особа, яка неправомірно заволоділа транспортним засобом. Лише у випадку його неделіктоздатності (малолітні, неповнолітні та недієздатні фізичні особи) до відповідальності можна притягнути осіб, які відповідають за його поведінку. По-друге, володільць (власник) транспортного засобу виступає потерпілою особою, оскільки було порушено його право власності на транспортний засіб. Якщо такому незаконному заволодінню іншою особою транспортного засобу сприяла недбалість самого власника в забезпеченні його належної охорони, то це може спричинити появи в нього лише моральних докорів сумління щодо своєї недбалості, але не більше. Слід зазначити, що в адміністративному законодавстві відсутні санкції за таку його поведінку (незважаючи на існування відповідного обов'язку в п. 15.12 Правил дорожнього руху [2]). Крім того, працівники поліції не можуть з цієї причини відмовити потерпілому в пошуку викраденого транспортного засобу. Тому виникає питання про те, чому в цивільному законодавстві встановлено таку жорстку норму, яка передбачає подвійне майнове покарання для самого потерпілого, який втратив річ (транспортний засіб), та яку можливо було пошкодити чи знищити, зобов'язуючи його відшкодувати шкоду, завдану іншою особою-правопорушником. Крім того, в такому випадку відсутній причинно-наслідковий зв'язок між поведінкою володільця (власника) транспортного засобу та завданою шкодою. А для виникнення зобов'язання із відшкодування шкоди такий зв'язок повинен бути прямим і необхідним. За свою поведінку володільць (власник) транспортного засобу може бути притягнений лише до адміністративної відповідальності, якщо така санкція буде передбачена законодавцем у майбутньому.

На нашу думку, пункт четвертий слід виключити зі змісту ст. 1187 ЦК України як такий, що суперечить основним засадам цивільного законодавства: справедливості, добросовісності та розумності (п. 6 ч. 1 ст. 3 ЦК України).

2) розмір відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії кількох транспортних засобів, може бути зменшений у випадку, якщо шкода була завдана іншій особі за наявності її (потерпілого) грубої необережності (ч. 2 ст. 1193 ЦК України) [1].

Поведінка потерпілого, що сприяла виникненню в нього шкоди, може становити один із причинних факторів завдання шкоди. Питання про вину потерпілого має велике як практичне значення, так і теоретичний інтерес. При цьому законодавець пов'язує відповідні правові наслідки лише із винною поведінкою потерпілого, і не просто з виною, а лише виною у формі умислу і грубої необережності. Саме в контексті вини потерпілого в цивільному законодавстві згадуються дві форми вини — умисел і груба необережність (ст. 1193 ЦК України) [1]. Якщо умисел потерпілого законодавець відносить до підстави звільнення від відповідальності за завдання шкоди особи, яка здійснює діяльність, що є джерелом підвищеної небезпеки (ч. 5 ст. 1187 ЦК України) [1], то



груба необережність потерпілого відноситься до підстави для зменшення розміру відшкодування (ч. 2 ст. 1193 ЦК України) [1].

Груба необережність потерпілого має значення як у випадках, коли вона сприяла виникненню шкоди, так і її збільшенню. Питання про наявність грубої необережності потерпілого вирішується судом у кожному конкретному випадку із врахуванням фактичних обставин справи, зокрема характеру дій потерпілого, обставин, за яких було завдано шкоди, індивідуальних особливостей потерпілого та його психічного стану тощо (ч. 3 п. 7 постанови Пленуму Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ № 4 від 1 березня 2013 р.) [34]. При цьому для визнання грубої необережності потерпілого як підстави для зменшення розміру відшкодування шкоди суд має виходити з двох умов.

По-перше, за умови встановлення порушення норми права внаслідок грубої необережності потерпілого. Прикладами грубої необережності потерпілого можуть бути нехтування правилами безпеки руху, зокрема перебування у нетверезому стані. Слід зазначити, що Пленум Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ наголошує, що встановлення самого факту перебування потерпілого в нетверезому стані не можна оцінювати як його груба необережність. Лише за умови порушення правил безпеки дорожнього руху внаслідок перебування потерпілого в нетверезому стані груба необережність потерпілого може розглядатися як підстава для зменшення розміру відшкодування шкоди (ч. 4 п. 7 постанови Пленуму Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ № 4 від 1 березня 2013 р.) [34].

По-друге, шкода повинна становити спільний наслідок поведінки відповідача (її завдавача) та потерпілого, на що прямо вказано у ч. 2 ст. 1193 ЦК України [1]. Тобто у тих випадках, коли неможливо встановити, яка частина шкоди завдана одним, а яка іншим. Водночас якщо можливо встановити, яка частина шкоди завдана відповідачем та яка самим потерпілим, то правило про вину потерпілого не застосовуються. У цьому випадку відповідач (завдавач шкоди) на загальних підставах зобов'язаний відшкодувати шкоду як шкоду, завдану лише ним [35, с. 249].

Щодо розміру відшкодування шкоди, то він буде зменшений за рішенням суду залежно від ступеня вини потерпілого та володільця транспортного засобу — завдавача шкоди. При цьому на підставі грубої необережності потерпілого у відшкодуванні шкоди не може бути повністю відмовлено (ч. 2 п. 7 постанови Пленуму Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ № 4 від 1 березня 2013 р.) [34]. Слід звернути увагу на те, що у Постанові Пленуму Верховного суду України № 6 від 27 березня 1992 р. «Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди» грубій необережності потерпілого надається ширше значення: розглядається як підстава для зменшення розміру відшкодування, так і відмови у відшкодуванні шкоди (п. 2) [33]. Однак вищезазначене правило про можливість відмови у відшкодуванні шкоди на підставі наявності грубої необережності потерпілого сьогодні судами



не застосовується на тій підставі, що воно суперечить ЦК України (ст. 1193), що є законодавчим актом, що має вищу юридичну силу.

На вищезазначеному порядку визначення розміру відшкодування наголошував О. С. Іоффе. На думку науковця, все залежить від ступеня вини обох сторін, враховуючи, який суд має право покласти на завдавача обов'язок відшкодувати шкоду необов'язково 50 %, а будь-яку, більшу або меншу частину шкідливих наслідків. Цього вимагають виховні задачі, що ставляться перед судом, і принцип справедливості у вирішенні кожної конкретної справи. У зв'язку з цією обставиною не встановлюється конкретне «дозування» відповідальності при змішаній вині, а пропонується судам, орієнтуючись, головним чином, на ступінь вини, самостійно вирішувати питання про відповідність індивідуальним особливостям такого випадку [36, с. 79–80].

Слід зазначити, що це правило застосовується не в усіх випадках завдання шкоди іншій особі внаслідок взаємодії кількох транспортних засобів. Законодавець встановлює винятки із цього правила, коли груба необережність потерпілого не буде враховуватися. Так, на завдавача шкоди за таких обставин буде покладено обов'язок відшкодувати:

— додаткові витрати, викликані необхідністю посиленого харчування, санаторно-курортного лікування, придбання ліків, протезування, стороннього догляду тощо (ч. 3 ст. 1193 ЦК України, ч. 1 ст. 1195 ЦК України);

— шкоду, завдану смертю годувальника (ч. 3 ст. 1193 ЦК України);

— витрат на поховання потерпілого (ч. 3 ст. 1193 ЦК України) [1].

У юридичній літературі ведуться дискусії щодо правової природи вини потерпілого: чи є вина потерпілого умовою виникнення відповідальності чи це інша правова категорія?

Вважаємо слушним висновок М. М. Агаркова про те, що вина потерпілого не є правопорушенням, оскільки цивільне право не встановлює обов'язків стосовно самого себе [35, с. 252]. «Відповідальність перед самим собою», — зазначає вчений, — «це позбавлене змісту, штучне, а тому й не потрібне поняття» [35, с. 253]. Крім того, потерпілий не відповідає перед завдавачем, оскільки внаслідок умислу або грубої необережності потерпілого на його стороні не виникає жодного обов'язку перед завдавачем. Однак у нашому випадку мова йде про санкції, тобто про невігідні наслідки для потерпілого. Умисел або груба необережність потерпілого позбавляє його повністю або частково права на відшкодування від завдавача шкоди [35, с. 253]. Таким чином, на думку М. М. Агаркова, вина потерпілого, як і вина завдавача шкоди, становить протиправну поведінку. Правомірна поведінка не може бути визнана винною ні тоді, коли мова йде про завдавача, ні тоді, коли дається оцінка поведінки потерпілого [35, с. 254].

Подібні міркування висловлювали О. С. Іоффе, Б. С. Антімонов, К. А. Флейшиць та ін. Так, О. С. Іоффе зазначав, що вина потерпілого поєднує в собі умисел або необережність та протиправність поведінки [17, с. 391]. Вину потерпілої шкоди особи розглядає Б. С. Антімонов як виявлення в протиправній поведінці справжньої



вини (умислу, необережності) [3, с. 200]. К. А. Флейшиць вважала, що вина потерпілого може виявлятися як у протиправній дії, тобто проти закону, так і в дії, що проти правил соціалістичного співжиття [15, с. 165–166].

Проаналізувавши позицію Верховного суду СРСР, Б. С. Антімонов зробив такі висновки:

1) поняття вини потерпілого пов'язано із визнанням вини потерпілого поняттям, однорідним з поняттям вини правопорушника (інакше неможливо було б співставити «вину кожної зі сторін»);

2) поняття вини потерпілого ніколи не може бути вичерпано моментом фактичної причетності потерпілої особи до завдання шкідливого наслідку: обов'язково вимагається ще момент суб'єктивного докору потерпілого; саме за ступенем вини, а не за ступенем казуальності повинно вирішуватися питання про розмір обмеження відповідальності правопорушника [3, с. 201].

Часто потерпілими від нещасних випадках внаслідок завдання шкоди зіткненням кількох транспортних засобів є діти, які можуть бути як пасажирами транспортних засобів, так і пішоходами. Звичайно, володільці транспортних засобів в останньому випадку вказують на грубу необережність, а інколи пустощі самих потерпілих дітей, що спричинили завдання їм шкоди. Відповідно виникає питання про можливість врахування вини потерпілих дітей при визначенні розміру відшкодування шкоди.

У юридичній літературі та судовій практиці пануючою є позиція про те, що поведінка фізичної особи, віком до 14 років, як і поведінка недієздатної фізичної особи, не може мати значення при визначенні розміру відшкодування [35, с. 258]. Така позиція є повністю слушною, оскільки малолітні діти належать до категорії тих осіб, які не несуть відповідальності за завдану ними шкоду (ч. 2 ст. 31 ЦК України) [1]. Недієздатні фізичні особи страждають хронічним, стійким психічним розладом, внаслідок чого вони не здатні усвідомлювати значення своїх дій та (або) керувати ними (ч. 1 ст. 39 ЦК України) [1]. У зв'язку з цією обставиною недієздатні фізичні особи не відповідають за завдану шкоду, а за них таку відповідальність несе опікун (ч. 4 ст. 41 ЦК України) [1];

3) особливість зобов'язань із завдання шкоди внаслідок взаємодії транспортних засобів полягає також у тому, що вина як підстава звільнення від обов'язку відшкодування шкоди має значення у двох випадках:

а) якщо шкода завдана лише одному транспортному засобу за наявності вини його володільця (п 2 ч. 1 ст. 1188 ЦК України) [1]. У такому випадку немає значення форма і ступінь вини особи, якій завдано шкоди;

б) якщо шкода завдана іншим особам за наявності їх вини (наявна вина потерпілого) (ч. 5 ст. 1187 ЦК України) [1]. При цьому для застосування цього правила законодавець вимагає наявності вини потерпілого у формі умислу. У постанові Пленуму Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ № 4 від 1 березня 2013 р. дається роз'яснення поняття умислу



потерпілого як протиправної поведінки, коли потерпілий не лише передбачає, але й бажає або свідомо допускає настання шкідливого результату (наприклад, суїцид) (ч. 1 п. 7) [34].

Вищезазначене дозволяє виділити такі особливості вини у зобов'язаннях із завдання шкоди внаслідок взаємодії кількох транспортних засобів:

— на засадах вини виникають зобов'язання із відшкодування шкоди, завданої самим транспортним засобом, зокрема у разі завдання шкоди одній особі з вини іншої особи або за наявності вини всіх осіб, діяльністю яких було завдано шкоди;

— на засадах вини виникають зобов'язання із відшкодування шкоди для власника (володільця) транспортного засобу, якщо його недбалість призвела до неправомірного заволодіння транспортним засобом іншою особою. При цьому доводиться спірність такої позиції законодавця з таких міркувань:

1) за загальними правилами деліктного права відповідальною особою є той, хто завдав шкоду, — особа, яка неправомірно заволоділа транспортним засобом;

2) володільць (власник) транспортного засобу виступає потерпілою особою, тому що було порушено його право власності на транспортний засіб;

3) в адміністративному законодавстві відсутні санкції за таку поведінку потерпілого, тому звинуватити його у порушенні правил безпеки дорожнього руху неможливо;

4) відсутній причинно-наслідковий зв'язок між поведінкою володільця (власника) транспортного засобу і завданою шкодою;

— вина набуває характеру суб'єктивно-об'єктивної категорії, оскільки для встановлення факту вини (суб'єктивної категорії) необхідно встановити факт порушення адміністративного обов'язку щодо безпеки дорожнього руху;

— розмір відшкодування шкоди може бути зменшений судом у випадку, якщо шкода була завдана іншій особі за наявності її (потерпілого) грубої необережності за двох умов:

1) встановлення порушення правил безпеки дорожнього руху внаслідок грубої необережності потерпілого;

2) шкода повинна становити спільний наслідок поведінки відповідача (її завдавача) та потерпілого, коли неможливо встановити, яка частина шкоди завдана одним, а яка іншим;

— груба необережність потерпілого не враховується при відшкодуванні: додаткових витрат, шкоди, завданої смертю годувальника, витрат на поховання потерпілого;

— вина є підставою звільнення від обов'язку відшкодування шкоди у випадках:

1) завдання шкоди лише одному транспортному засобу за наявності вини його володільця;

2) завдання шкоди внаслідок умислу потерпілого.



Список використаних джерел

1. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 р. № 435-IV [Текст] // Офіційний вісник України. — 2003. — № 11. — Ст. 461.
2. Правила дорожнього руху : затв. постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306 [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. Законодавство України. — URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-p>.
3. Антимонов, Б. С. Гражданская ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности [Текст] / Б. С. Антимонов. — М. : Госюриздат, 1952. — 295 с.
4. Белякова, А. М. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности (Ответственность владельцев источника повышенной опасности) [Текст] / А. М. Белякова. — М. : Изд-во Московского ун-та, 1967. — 56 с.
5. Загорулько, А. И. Обязательства по возмещению вреда, причиненного субъектами гражданского права [Текст] / А. И. Загорулько. — Х. : Консум, 1996. — 112 с.
6. Иоффе, О. С. Избранные труды [Текст] : [в 4 т.] / О. С. Иоффе. — СПб. : Юридический центр Пресс, 2004. — Т. III : Обязательственное право. — 837 с.
7. Красавчиков, О. А. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности [Текст] / О. А. Красавчиков. — М. : Юрид. лит., 1966. — 198 с.
8. Мальцман, Т. Б. Ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности [Текст] : дисс. ... канд. юрид. наук / Мальцман Татьяна Борисовна. — М., 1948. — 178 л.
9. Пендяга, Г. Л. Відповідальність за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки [Текст] : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Пендяга Ганна Леонідівна. — К., 2008. — 211 арк.
10. Приступа, С. Н. Возмещение вреда, причиненного в результате столкновения автотранспортных средств [Текст] : автореф. дисс. на соискание учен. степени канд. юрид. наук : 12.00.03 «Гражданское право; семейное право; гражданский процесс; международное частное право» / С. Н. Приступа. — Х., 1985. — 19 с.
11. Русу, С. Д. Захист прав військовослужбовців у зобов'язаннях внаслідок заподіяння шкоди джерелом підвищеної небезпеки [Текст] : дис. ... канд. юрид. наук : 20.02.03 / Русу Світлана Дмитрівна. — Х., 1998. — 164 арк.
12. Смирнов, В. Т. Понятие источника повышенной опасности [Текст] / В. Т. Смирнов, А. А. Собчак // Советская юстиция. — 1988. — № 18. — С. 22-23.
13. Тархов, В. А. Источник повышенной опасности [Текст] / В. А. Тархов // Вестник Саратовской государственной академии права. — 1997. — № 2. — С. 115-120.
14. Терещенко, Н. В. Особливості відповідальності за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки [Текст] : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Терещенко Наталія Володимирівна. — Х., 2003. — 165 арк.
15. Флейшиц, Е. А. Обязательства из причинения вреда и из неосновательного обогащения [Текст] / Е. А. Флейшиц. — М. : Гос. изд-во юрид. лит., 1951. — 239 с.
16. Матвеев, Г. К. Вина в советском гражданском праве [Текст] / Г. К. Матвеев. — К. : Вища школа, 1955. — 308 с.
17. Иоффе, О. С. Ответственность по советскому гражданскому праву [Текст] / О. С. Иоффе // Избранные труды: [в 4 т.]. — СПб. :



- Юридический центр Пресс, 2003. — Т. 1. Правоотношение по советскому гражданскому праву. Ответственность по советскому гражданскому праву. — С. 194–572.
18. Цивільне право України [Текст] : [в 3 кн.] / Є. О. Харитонов, Р. О. Стефанчук, А. І. Дрішлюк та ін. ; за ред. Є. О. Харитонova, А. І. Дрішлюка. — Одеса : Юридична література, 2005. — Книга перша. — 525 с.
19. *Шварц, Х. И.* Значение вины в обязательстве из причинения вреда [Текст] / Х. И. Шварц. — М. : Юрид. изд-во НКЮ СССР, 1939. — 64 с.
20. *Калмыков, Ю. Х.* Возмещение вреда, причиненного имуществу [Текст] / Ю. Х. Калмыков. — Саратов : Изд-во Саратовского ун-та, 1965. — 72 с.
21. *Боброва, Д. В.* Зобов'язання із заподіяння шкоди [Текст] / Д. В. Боброва // Цивільне право України : підруч. : [у 2 кн.] / Д. В. Боброва, О. В. Дзера, А. С. Довгерт та ін. ; [за ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнецової]. — К. : Юрінком Інтер, 2002. — Кн. 2. — С. 505–566.
22. Цивільне право України. Особлива частина [Текст] : підруч. / Т. В. Боднар, С. И. Бервено, С. М. Безклубий та ін. ; [за ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнецової, Р. А. Майданика]. — 3-тє вид., перероб. і доп. — К. : Юрінком Інтер, 2010. — 1176 с.
23. *Примак, В. Д.* Вади і переваги теоретичних концепцій цивільної вини [Текст] / В. Д. Примак // Юридична Україна. — 2006. — № 5. — С. 115–117.
24. *Брагинский, М. И.* Договорное право [Текст] / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский ; [изд. доп., стереотипное (5-й завод)]. — М. : Статут, 2002. — Книга первая : Общие положения. — 848 с.
25. *Отраднава, О. О.* Проблеми вдосконалення механізму цивільно-правового регулювання деліктних зобов'язань [Текст] : монограф. / О. О. Отраднава. — К. : Юрінком Інтер, 2014. — 328 с.
26. *Корнеев, С. М.* Основания и условия деликтной ответственности [Текст] / С. М. Корнеев // Гражданское право : [в 2 т.] / В. В. Витрянский, В. С. Ем, Н. В. Козлова и др. ; [под ред. Е. А. Суханов]. — М. : БЕК, 2002. — Т. II, Полутом 2. — 544 с.
27. *Ткачук, А. Л.* Значення вини у відносинах відповідальності за порушення договірних зобов'язань [Текст] : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 «Цивільне право та цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / А. Л. Ткачук. — К., 2002. — 20 с.
28. Цивільне право України [Текст] : підруч. : [у 2 т.] / В. І. Борисова, Л. М. Баранова, І. В. Жилінкова та ін. ; [за заг. ред. В. І. Борисової, І. В. Спасибо-Фатеевої, В. Л. Яроцького]. — К. : Юрінком Інтер, 2007. — Т. 2. — 552 с.
29. *Гринько, С. Д.* Деліктні зобов'язання римського приватного права: поняття, система, рецепція [Текст] : монограф. / С. Д. Гринько ; за наук. ред. Є. О. Харитонova. — Хмельницький : Хмельницький університет управління та права, 2012. — 724 с.
30. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 р. № 8073-Х [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. Законодавство України. — URL : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>.
31. *Болдинов, В. М.* Ответственность за причинение вреда источником повышенной опасности [Текст] / В. М. Болдинов. — СПб. : Юридический центр Пресс, 2002. — 372 с.
32. О судебной практике по делам о возмещении вреда, причиненного повреждением здоровья : постановление Пленума Верховного Суда СССР



от 05.09.1986 г. № 13 [Электронный ресурс] / Правовая Россия | Информационный портал. — <http://lawru.info/dok/1986/09/05/n1181602.htm>.

33. Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди : постанова Пленуму Верховного Суду України від 27.03.1992 р. № 6 [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. Законодавство України. — URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/v0006700-92>.
34. Про деякі питання застосування судами законодавства при вирішенні спорів про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки : постанова Пленуму Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ від 01.03.2013 р. № 4 [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. Законодавство України. — URL : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/v0004740-13>.
35. *Агарков, М. М.* Вина потерпевшего в обязательствах из причинения вреда [Текст] / М. М. Агарков // Избранные труды по гражданскому праву : [в 2 т.]. — М. : Центр ЮрИнфоР, 2002. — Т. II. — С. 247–360.
36. *Иоффе, О. С.* Обязательства по возмещению вреда [Текст] / О. С. Иоффе. — [изд. 2-е]. — Л. : Изд-во ЛГУ, 1952. — 107 с.

Надійшла до редакції 01.06.2016

Лесько Ю. В. Особенности вины в обязательствах по возмещению вреда, причиненного в результате взаимодействия транспортных средств

Определены особенности вины в обязательствах по возмещению вреда, причиненного в результате взаимодействия транспортных средств. Установлено, что на основании вины возникают обязательства по возмещению вреда, причиненного самим транспортным средством, в частности, в случае причинения вреда одному лицу по вине другого лица или при наличии вины всех лиц, деятельностью которых был нанесен вред. Проанализировано законодательный подход к категории «вина собственника (владельца) транспортного средства» как халатность, приведшая к неправомерному завладению транспортным средством другим лицом. Доводится спорность такой позиции законодателя. Сделан вывод о том, что вина приобретает характер субъективно-объективной категории, поскольку для установления факта вины (субъективной категории) необходимо установить факт нарушения административной обязанности о безопасности дорожного движения. Охарактеризованы условия уменьшения судом размера возмещения вреда.

Ключевые слова: вина, транспортное средство, обязательства по возмещению вреда, владелец транспортного средства, безопасность дорожного движения.



Lesco, Yu. V. Features of Fault in Liabilities on Indemnification, Caused as a Result of Interaction of Vehicles

Article is devoted to determination of features of fault in liabilities on indemnification, caused as a result of interaction of vehicles. It is established that based on fault arise the liability on indemnification caused to the vehicles, in particular in case of damnification to one person due to the fault of other person or with fault of all persons whose activities did harm. Legislative approach to the category of «the fault of possessor (owner) of the vehicle» is analysed as the negligence which led to illegal occupancy of the vehicle by other person. Argumentativeness of such item of the legislator is proved. The conclusion is drawn that the fault obtains the nature of subjective-objective category as for determination of fault (subjective category) it is necessary to determine the fact of violation of an administrative obligation on traffic safety. Conditions of reduction by court of the amount of indemnification are characterized.

Keywords: *fault, the vehicle, liabilities on indemnification, the vehicle owner, traffic safety.*

