

## 4. АКТУАЛЬНІ ДИСКУСІЇ

DOI:10.35774/app2025.01.178

УДК: 347.5

**Ярослав Ващук,**

аспірант кафедри цивільного

права та процесу

Західноукраїнського національного

університету

ORCID:<https://orcid.org/0009-0001-7855-7314>

### ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНА ПРИГОДА ЯК РІЗНОВИД ЮРИДИЧНИХ ФАКТІВ У ЦИВІЛЬНОМУ ПРАВІ УКРАЇНИ

У статті досліджується цивільно-правовий вимір дорожньо-транспортної пригоди (ДТП), вона розглядається як делікт, що породжує позадоговірні зобов'язання з відшкодування шкоди. Незважаючи на численні нормативно-правові акти, що визначають ДТП, її аналіз з точки зору приватного права виявляє особливості порівняно з адміністративними правопорушеннями.

ДТП можна розглядати як складний юридичний факт – делікт, що складається із ряду взаємопов'язаних елементів.

ДТП може спричинити цивільно-правову відповідальність без вини заподіювача шкоди, якщо шкода була завдана внаслідок діяльності джерела підвищеної небезпеки, наприклад, експлуатації транспортного засобу. Застосовується концепція відповідальності за ризик, оскільки власник транспортного засобу добровільно бере на себе цей ризик.

Аналіз підкреслює відмінності між ДТП як адміністративним правопорушенням та деліктом: наявність шкоди третім особам є обов'язковою для настання цивільної відповідальності, але не завжди необхідною для притягнення до адміністративної відповідальності згідно з деякими нормативними актами. Крім того, правозастосовна практика може призвести до неповної статистики причин ДТП.

Хоча більшість класифікацій ДТП зосереджені на механізмах порушень, деякі вчені пропонують класифікувати їх за причинами, включаючи порушення водіями/пішоходами, форс-мажорні обставини та проблеми з технічним обслуговуванням транспортних засобів – підхід, що заслуговує на увагу з огляду на його потенціал для визначення відповідальності.

Перспектива спричинення ДТП автономними транспортними засобами є новою проблемою, що вимагає нових підходів до розподілу відповідальності між водієм, виробником та іншими особами на основі об'єктивної здатності запобігти аварії.

Розуміння цивільно-правової природи ДТП як делікту має вирішальне значення для належного регулювання відшкодування шкоди, заподіяної внаслідок ДТП, з урахуванням особливостей цивільно-правової відповідальності за джерела підвищеної небезпеки.

**Ключові слова:** дорожньо-транспортна пригода, делікт, відшкодування шкоди, цивільно-правова відповідальність, джерело підвищеної небезпеки, автономний транспортний засіб.

**Vashchuk Y.**

**Road traffic accident as a type of legal facts in the civil law of Ukraine**

*The article examines the civil-legal dimension of traffic accidents (RTAs) and their consideration as torts giving rise to non-contractual obligations to compensate for damage. Despite the numerous normative legal acts defining RTAs, their analysis from the point of view of private law reveals peculiarities compared to administrative offenses.*

*RTAs can be considered as complex legal facts - torts consisting of interrelated elements. In contrast to the administrative legislation, the presence of fault is not mandatory for the prosecution of the owner of the source of increased danger, which caused the RTA.*

*An RTA can cause civil liability without the fault of the tortfeasor, if the damage was caused by the activity of the source of increased danger, such as the operation of a vehicle. The concept of responsibility for the risk is applied because the owner of the vehicle voluntarily assumes the risk.*

*The analysis highlights the differences between RTAs as administrative offenses and torts: the presence of damage by third parties is important for civil liability, but is not always necessary for administrative prosecution under certain regulations. In addition, law enforcement practices may lead to incomplete statistics of the causes of RTA.*

*While most RTA classifications focus on violation mechanisms, some scholars suggest classification by cause, including driver/pedestrian violations, force majeure, and vehicle maintenance issues — an approach worthy of attention as it can inform liability determinations.*

*The perspective of autonomous vehicles causing RTAs is a new challenge that calls for new approaches to allocating responsibility between the driver, manufacturer and others based on the objective ability to prevent accidents.*

*In summary, understanding the civil law nature of RTA as a tort is crucial for the proper regulation of compensation for damages in RTA, taking into account the specifics of liability for sources of increased danger under civil law.*

**Keywords:** road traffic accident, tort, damage compensation, civil liability, increased hazard source, autonomous vehicle.

**Постановка проблеми.** Дорожньо-транспортні пригоди (ДТП) залишаються серйозною проблемою для України та світу, незважаючи на численні заходи щодо мінімізації їх негативного впливу. Попри зусилля урядів, правоохоронних органів та громадських організацій, спрямовані на підвищення безпеки дорожнього руху, рівень ДТП та їх наслідків залишається високим. Ця багатогранна проблема потребує комплексного підходу, враховуючи правові аспекти регулювання відносин щодо відшкодування шкоди, завданої внаслідок ДТП.

Згідно з даними ВООЗ, близько 1,3 млн людей гине щороку внаслідок ДТП. Травми, спричинені ДТП, є основною причиною смерті дітей та молоді віком 5–29 років. При цьому 92% смертельних випадків на дорогах у світі припадає на країни з низьким і середнім рівнем доходу, хоча в цих країнах знаходиться близько 60% транспортних засобів у світі [1, с. 23]. Це підсилює актуальність зазначеної проблеми для України.

За десять років в Україні сталося 248 838 аварій із тяжкими наслідками: 34 722 особи загинули, 310 121 – постраждали [2]. Після тимчасового спаду в 2022 році, обумовленого бойовими діями та втратою статистики окупованих територій, у 2023 році спостерігалось стрімке зростання загальної аварійності, кількості ДТП із загиблими та травмованими. Показники загиблих і травмованих майже досягли довоєнного рівня. В умовах зниження густоти населення та інтенсивності руху в більшості регіонів такі негативні тенденції є тривожним сигналом. Приріст аварійності переважно відбувається у західних регіонах [3].

Ситуація зумовлює актуальність подальшого дослідження механізмів забезпечення не лише безпеки дорожнього руху, але й вироблення правових механізмів належного реагування на ДТП у всіх дотичних галузях права, зокрема в цивільному. Завданням останнього є якомога повніше відновлення порушених прав постраждалих у ДТП, що дозволить забезпечити їм якнайкращі можливості для реабілітації та відновлення пошкодженого або відшкодування вартості знищеного майна (у разі заподіяння майнової шкоди).

Проблема ДТП та спричиненого ними травматизму є настільки гострою та масштабною, що ООН проголосила 2021–2030 рр. Десятиліттям дій щодо безпеки дорожнього руху, визнаючи критичність ситуації та необхідність консолідованих зусиль для її подолання.

У вересні 2020 року Генасамблея ООН ухвалила резолюцію A/RES/74/299 «Підвищення глобальної безпеки дорожнього руху», проголосивши Десятиліття дій щодо безпеки дорожнього руху 2021–2030 рр. з амбітною метою попередити щонайменше 50% смертей на дорогах і травматизму до 2030 року. ВООЗ та регіональні комісії ООН у співпраці з іншими партнерами розробили Глобальний план для Десятиліття, оприлюднений у жовтні 2021 року [4].

Згадана декларація та «Глобальний план на Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху 2021–2030», розроблений ВООЗ, визначають основні заходи для подолання викликів, спричинених ДТП [5]. План переважно зосереджується на запобіганні ДТП шляхом організаційних і технічних заходів, однак значна увага присвячена також мінімізації шкоди від ДТП та діям у разі їх настання, у т.ч. забезпеченню своєчасного та справедливого відшкодування шкоди.

Одним із питань, що потребують уваги науковців, є розуміння ДТП як різновиду юридичних фактів у цивільному праві та головної підстави для застосування відшкодування шкоди як виду цивільно-правової відповідальності.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** ДТП досліджувалась вітчизняними та зарубіжними науковцями, слід відзначити фундаментальне дисертаційне дослідження А.М. Анохіна, присвячене ДТП [6]. Питання відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів, досліджував Ю.В. Лесько [7]. А.І. Бубіна вивчала ДТП як підставу виникнення цивільних прав та обов'язків [8]. Цю проблематику розглядають і зарубіжні дослідники, які зосереджуються, зокрема, на моральних та правових аспектах використання безпілотних автоматично керованих транспортних засобів, а також прогнозують та аналізують правові наслідки ДТП за їх участю (напр., Дж.К. Герні [9], Д. Алмаскаті, Ш. Керманшачі, А. Памідімукула [10] та ін.).

**Мета статті.** Дослідити правову природу дорожньо-транспортної пригоди, як юридичного факту, що наділене правовим значенням у сфері цивільних правовідносин, безпосередньо в контексті виникнення, зміни та припинення цивільних прав та обов'язків. Дане дослідження спрямоване на встановлення факту ДТП поміж інших юридичних понять у класифікації подій, а також на удосконалення теоретичних підходів та правозастосовної практики, щодо цивільно-правової відповідальності, відшкодування шкоди, завданої внаслідок ДТП, а також забезпечення захисту прав постраждалих осіб. Поглибити розуміння значення ДТП, як юридичного факту в системі цивільного права України та посприяти підвищенню ефективності механізмів правового регулювання та захисту цивільних прав у сфері дорожнього руху.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Розуміння цивільно-правового виміру правової природи ДТП є важливим для дослідження його майнових наслідків (цивільно-правової відповідальності). Аналіз цього поняття варто розпочати з визначень, закріплених у чинних нормативних актах.

Відповідно до п.п. 1.12 ст. 1 ЗУ «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» «дорожньо-транспортна пригода – подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки» [11].

Абсолютно ідентичне визначення містять «Правила дорожнього руху» [12] звідки, вочевидь, його і було запозичено при розробці Закону.

Подібні за сутністю і закріпленими ознаками, але за формулюванням дещо відмінне визначення містить ст. 2 Кодексу цивільного захисту України («подія, що сталася під час руху дорожнього транспортного засобу, внаслідок якої загинули або зазнали травм люди чи заподіяна шкода майну») [13].

Визначення ДТП можна зустріти також у регуляторному акті – «Правилах добровільного страхування транспортних засобів (КАСКО)», затверджених Наказом Комітету у справах нагляду за страховою діяльністю (Укрстрахнагляду) № 19-1 від 25.03.1997 р. [14]. Відповідно до цих правил ДТП визначається як подія, яка сталася за участю хоча б одного транспортного засобу, що рухався, і призвела до загибелі або поранення людей чи пошкодження одного або кількох транспортних засобів, вантажу, доріг, дорожніх чи інших споруд або майна. Тобто, конкретизується, що шкода може бути спричинена у т.ч. дорожній інфраструктурі.

Із проаналізованих визначень ми можемо зробити проміжний висновок про відсутність між ними принципових відмінностей, тому можна зосередитися на першому, який закріплений у більшості нормативних актів (прямо, або шляхом бланкетних норм). У ньому відображено такі ключові ознаки такого явища, як ДТП, як його закріплює законодавець:

- 1) це подія;
- 2) має місце під час того, коли у русі перебуває як мінімум один транспортний засіб;
- 3) обов'язково має один із таких варіантів можливих наслідків: загинули люди, поранені люди, завдані матеріальні збитки.

З позиції приватного права слід відзначити наступне: будь-які явища, що впливають на учасників правовідносин, їхні права та обов'язки, прийнято визначати як юридичні факти.

Юридичні факти в теорії права зазвичай описуються як «конкретні обставини реального життя, з наявністю або відсутністю яких правові норми пов'язують виникнення, зміну чи припинення правовідно-

син». І.В. Жилінкова підкреслює, що юридичними фактами визнаються виключно ті обставини, які норми права безпосередньо пов'язують із виникненням, зміною чи припиненням цивільних правовідносин.

Юридичні факти зазвичай класифікуються на юридичні дії та події. Водночас юридичні події, на відміну від дій, є такими обставинами, що мають правове значення, але їхнє настання не залежить від волевиявлення людини. У зв'язку з цим виникає питання: як кваліфікувати випадок, коли водій транспортного засобу навмисно спричиняє ДТП? Формально це не відповідає критеріям події. У правовій теорії нерідко проводять розмежування подій на абсолютні, які повністю незалежні від людської волі, та відносні, що виникають під впливом діяльності людини. Отже, якщо кваліфікувати ДТП усе ж як подію – то лише як відносну, оскільки транспортний засіб (принаймні, нині) завжди перебуває під управлінням людини, а тому ДТП так чи інакше буде зумовлено діяльністю людини. Можна змодельовати випадок, коли причиною ДТП стане невжиття володільцем транспортного засобу необхідних заходів для його знерухомлення під час стоянки на схилі.

З іншого боку, юридичні дії поділяються на правомірні та неправомірні. До правомірних дій належать юридичні акти та вчинки. Діяння, що суперечать приписам юридичних норм, визначаються як правопорушення [15, с. 263-264].

У легальному визначенні прямо не вказано, що ДТП є правопорушенням, але однією з його обов'язкових ознак є наявність щонайменше одного з таких наслідків: загибель людей, поранення людей, заподіяння матеріальних збитків. Такі наслідки зазвичай асоціюються з протиправністю. Однак Цивільний кодекс України передбачає випадки звільнення особи від відшкодування шкоди, якщо вона доведе, що шкоду завдано не з її вини (ч. 2 ст. 1166 ЦК України), або у разі самозахисту (ст. 1169 ЦК України), а також випадки відповідальності незалежно від наявності вини (крім випадків дії непереборної сили чи умислу потерпілого) (ч. 5 ст. 1187, ч. 2 ст. 1188 ЦК України) [16]. Таким чином, сам факт заподіяння особою шкоди не завжди безумовно свідчить про вчинення нею правопорушення.

У випадку з ДТП важливо враховувати, що діяльність, пов'язана з використанням, зберіганням або утриманням транспортних засобів відповідно до ч. 1 ст. 1187 вважається джерелом підвищеної небезпеки. Це накладає підвищений рівень зобов'язань на володільця транспортного засобу щодо безпеки його зберігання та експлуатації. Як зазначалося, для таких осіб ЦК України встановлює можливість застосування цивільно-правової відповідальності навіть без наявності вини.

З огляду на наведені положення цивільного законодавства та специфіку діяльності, пов'язаної з експлуатацією транспортних засобів як джерела підвищеної небезпеки, постає необхідність ретельного аналізу причин виникнення ДТП. Класифікація ДТП за основними чинниками, що зумовлюють їх виникнення, дозволить глибше зрозуміти природу цього явища та сприятиме коректному встановленню підстав цивільно-правової відповідальності учасників ДТП з урахуванням вимог законодавства щодо джерел підвищеної небезпеки.

Доволі ґрунтовну підбірку наявних у науковій літературі класифікацій ДТП наводить Г.С. Стаскевич [17]. Окремі класифікації представлені у роботі А.М. Анохіна [6]. Більшість аналізованих класифікацій пов'язані переважно з механізмом скоєння ДТП, а не його причинами. Заслугує на увагу наведена Г.С. Стаскевичем класифікація, розроблена Н.С. Алексєєвим та І.Х. Максотовим (1962 р.), у якій ДТП поділяються за причинами виникнення на такі:

- ДТП, зумовлені порушенням правил дорожнього руху особами, що керують транспортними засобами;
- ДТП, зумовлені неправомірними діями пішоходів та пасажирів;
- ДТП, що сталися внаслідок непереборної сили або стихійного лиха;
- ДТП, що виникли з вини робітників автопідприємств, що відповідають за технічний стан чи експлуатацію транспортних засобів [17, с. 136].

Наведена класифікація потребує певного коригування з огляду на сучасні реалії. За технічно справний стан транспортного засобу відповідає його володільць-водій (пп. а-б п. 2.3 Правил дорожнього руху). Можуть бути особливості у випадках водіїв автотранспортних підприємств, але вони ж несуть і цивільно-правову відповідальність за шкоду, спричинену найманими працівниками (ч. 1 ст. 1172 ЦК України). А.М. Анохін звертає увагу на вплив на показники аварійності в Україні стану дорожньої інфраструктури (незадовільний стан доріг) [6, с. 60]. Дійсно, у детальному Звіті про дорожньо-транспортні пригоди за 12 місяців 2023 року міститься статистика основних причин ДТП. Однією з 30 передбачених формою звітності причин є «порушення правил утримання автодоріг та вулиць». За 2023 рік працівниками поліції було оформлено 459 ДТП з цієї причини, у 5 з цих випадків загалом було травмовано 7 осіб [18].

Але є підстави вважати, що ця статистика зафіксованих ДТП може некоректно відображати реальний стан справ.

Це пов'язано із тим, що у випадках подібних ДТП поліцейські нерідко прагнуть притягнути до відповідальності самого водія, що відображається і у матеріалах фіксування ДТП та, відповідно, відображається у статистичних даних. Водії можуть оскаржити застосування до них адміністративного стягнення або ні. Для ілюстрації можна навести приклади справ № 740/1824/24, де водій не визнав вини та не був притягнутий до відповідальності [19], та № 196/399/24, де водія притягнуто до відповідальності за наїзд на перешкоду під час об'їзду вибоїни, при якому він пошкодив виключно власний автомобіль [20]. При цьому водіям інкримінувалися такі порушення як «перевищення безпечної швидкості» та «недотримання дистанції», які займають найвищі позиції у рейтингу причин ДТП. Подібних справ у Реєстрі судових рішень чимало. Відтак є підстави припускати, що офіційна статистика неповно відображає ДТП, реальною основою причиною яких є стан дорожньої інфраструктури.

Питання отримання відшкодування у таких випадках становить інтерес з наукової та практичної точок зору, але не є предметом цього дослідження. До нього слід повернутися згодом.

Таким чином, практика свідчить, що факт ДТП не завжди сам по собі є свідченням вчинення особою, яка її спричинила, правопорушення. Крім того, практика діяльності Національної поліції є такою, що при складанні адміністративних матеріалів за ст. 124 КУпАП у якості пошкодження транспортних засобів вказуються пошкодження транспортного засобу особи, на яку склалися матеріали (тобто шкода третім особам спричинена не була).

Ознайомившись із поняттям, ознаками, правовою природою та видами ДТП, варто звернути увагу на її можливу кваліфікацію відповідно до Цивільного кодексу України.

Ч. 1 ст. 11 ЦК України визначає, що «цивільні права та обов'язки виникають із дій осіб, що передбачені актами цивільного законодавства, а також із дій осіб, що не передбачені цими актами, але за аналогією породжують цивільні права та обов'язки» [16].

Ч. 2 ст. 11 ЦК України наводить невичерпний перелік підстав виникнення цивільних прав та обов'язків, до яких, зокрема, відносить «завдання майнової (матеріальної) та моральної шкоди іншій особі» [16], що загалом відповідає одній із ключових умов ДТП. Майнові відносини, що є предметом регулювання цивільного права можна поділити на речові та зобов'язальні. Відносини, що виникають у разі ДТП будуть належати саме до зобов'язальних, тож необхідно зауважити, що зобов'язання у відповідності до ч. 2 ст. 509 виникають із підстав, встановлених ст. 11 ЦК України.

Таким чином, з точки зору цивільного права ми можемо сприймати ДТП як факт завдання іншій особі майнової та моральної шкоди, тобто цивільне правопорушення, делікт, що є підставою для застосування способів захисту порушеного права та виникнення відповідних деліктних (позадовірних) зобов'язань, сутність яких зазвичай зводиться до відшкодування спричиненої шкоди. Це пов'язано з тим, що основна функція відповідальності – компенсаційно-відновлювальна (необхідно, наскільки це можливо, поновити порушені права і законні інтереси потерпілої особи).

У разі заподіяння шкоди пішоходу власником транспортного засобу відповідальність настає за усіченим складом правопорушення, тобто без необхідності доведення вини. Водночас дослідники пропонують застосовувати концепцію відповідальності за ризик, який бере на себе особа, що керує транспортним засобом, розуміючи неможливість його абсолютного контролю (як і будь-якого іншого джерела підвищеної небезпеки).

Відтак, якщо повернутися до аналізу ДТП як різновиду юридичних фактів – деліктів у цивільних правовідносинах, то слід враховувати як ознаки, що притаманні ДТП як адміністративному правопорушенню, так і ознаки факту заподіяння шкоди володільцем (експлуатантом) джерела підвищеної небезпеки. При цьому необхідно враховувати, що ДТП як підстава для адміністративної відповідальності та ДТП як делікт мають дещо відмінну правову природу та неоднаковий склад правопорушення. Основна відмінність полягає у наявності вини. Слід відзначити що для ДТП-делікту відсутність вини не є перешкодою притягнення до цивільно-правової відповідальності у формі відшкодування шкоди, якщо відсутні інші обставини, передбачені законодавством (наприклад, умисел потерпілого).

Другою відмінністю між ДТП в адміністративному та цивільному праві є ставлення до необхідності наявності шкоди. Для застосування цивільно-правової відповідальності наявність шкоди, спричиненої іншій особі, є обов'язковою умовою. Як показує практика застосування ст. 124 КУпАП національною поліцією нерідко у якості пошкодження транспортних засобів, яке є умовою застосування цієї статті, береться

до уваги пошкодження транспортного засобу особи, яка безпосередньо спричинила ДТП (зокрема, у випадку ДТП, зумовлених неналежним станом доріг).

Заслугує на увагу позиція А.І. Бубіної, яка аналізує ДТП як підставу виникнення цивільних прав та обов'язків визначає її як комплексний фактичний склад, що містить низку взаємопов'язаних елементів, жоден з яких окремо не спричиняє виникнення цивільних правовідносин щодо відшкодування шкоди. Лише специфічний взаємозв'язок таких елементів як здійснення діяльності з використанням транспортного засобу, порушення Правил дорожнього руху (не в усіх випадках), зіткнення, наїзд, пошкодження майна, загибель/травмування людей і завдання матеріальної та/або моральної шкоди призводить до виникнення зобов'язань відшкодувати шкоду [8, с. 76–77].

Авторка критикує визначення в законодавстві ДТП лише як «події», оскільки це не повністю відображає її правову природу, та наголошує на системності і комплексності ДТП як юридичного факту. У той же час, ДТП не є і дією, але спричиняється нею. Сама дія може бути як правомірною (у випадку ДТП, що сталася випадково), так і неправомірною (порушення ПДР, що призвело до ДТП) [8, с. 75].

Потребує уваги дослідників нова перспективна категорія дорожньо-транспортних пригод – за участю автономних транспортних засобів, експерименти з якими активно проводять різні виробники. У наявних нині на ринку звичайних автомобілях є певні функції, які можуть виконуватися автономно від водія (наприклад, паркування, утримання смуги руху та відстані до попереднього автомобіля тощо). Цілком вірогідно, що функціонуючи в автономному режимі, такий транспортний засіб може спричинити ДТП.

Звісно, сьогодні автономні функції є суттєво обмеженими та зазвичай мають здійснюватися виключно під контролем водія, що не знімає з нього відповідальності (на дату написання статті релевантної судової практики в Україні знайти не вдалося). Однак у майбутньому передбачається суттєве розширення автономності транспортних засобів, що неминуче призведе до загострення дискусії про значимість вини водія та виробника.

У зарубіжній літературі така полеміка вже відбувається. Дж. К. Герні вважає, що чинне законодавство не дозволить адекватно оцінити відповідальність сторони, яка спричинятиме ДТП в умовах використання автономних транспортних засобів, та пропонує власну схему визначення/розмежування відповідальності, що має поставити її у залежність від об'єктивних можливостей водія запобігти ДТП. Так, у випадку, якщо шкода буде спричинена автономним транспортним засобом під керівництвом «уважного водія» – уся відповідальність має покладатися на нього (принаймні, має бути встановлена така презумпція). Якщо ж шкода буде спричинена під керівництвом водія з обмеженими можливостями або схильного до відволікання від контролю за дорожньою обстановкою – відповідальність має частково чи повністю перекладатися на виробника, адже водії поклалися на можливості технології. Лише у випадку, коли буде доведено, що транспортний засіб інформував водія про необхідність вжиття певних дій для запобігання ДТП, однак водій, об'єктивно маючи таку можливість, виявив недбалість – відповідальність може бути покладена саме на нього [9].

**Висновки.** Таким чином, за результатами аналізу цивільно-правового виміру правової природи дорожньо-транспортної пригоди (ДТП) можна зробити такі висновки:

- ДТП можна розглядати як юридичний факт – делікт у цивільному праві, підставу для виникнення деліктних зобов'язань щодо відшкодування шкоди;
- ДТП можна розглядати як комплексний юридичний факт, до складу якого входять певні взаємопов'язані елементи: рух транспортного засобу, порушення правил (не завжди обов'язкове), зіткнення/наїзд та завдання шкоди;
- ДТП має певні елементи складу як правопорушення у адміністративному праві, однак у цивільному праві наявність вини не є обов'язковою умовою для покладення відповідальності на особу, що спричинила ДТП – володільця джерела підвищеної небезпеки;
- у перспективі правова оцінка ДТП за участі автономних транспортних засобів стане важливою проблемою, що потребуватиме нових підходів до встановлення відповідальності.

Для належного врегулювання питань відшкодування шкоди, завданої у ДТП, важливо враховувати особливості її цивільно-правової природи порівняно з адміністративним правопорушенням.

#### Список використаних джерел

1. Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021-2030 / World Health Organization. URL: <https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-road-safety.pdf> (дата звернення: 20.05.2024).

2. Слово і Діло. 29 січня 2024 р. URL: <https://www.slovoidilo.ua/2024/01/29/infografika/suspilstvo/skilky-lyudej-zahynuly-ta-travmuvalysya-dtp-ukrayinskyx-dorohax-desyat-rokiv> (дата звернення: 20.05.2024).
3. Статистика ДТП в Україні за 2017-2023 роки / Офіційний веб-сайт Патрульної поліції України. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 20.05.2024).
4. Improving global road safety : resolution A/RES/74/299 / adopted by the General Assembly UN. (74th sess. : 2019-2020). 2020. URL: <https://digitallibrary.un.org/record/3879711?ln=ru&v=pdf> (дата звернення: 20.05.2024).
5. Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021-2030 / World Health Organization. URL: <https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-road-safety.pdf> (дата звернення: 20.05.2024).
6. Анохін А.М. Дорожньо-транспортна пригода як об'єкт адміністративно-правового регулювання : Доктор юридичних наук : спец. 12.00.07 – Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право : захищена 2023-12-22; Запорізький національний університет. Запоріжжя, 2023. 398 с.
7. Лесько Ю.В. Відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів : к.ю.н. : спец. 12.00.03 – Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право : захищена 2017-03-21; . Хмельницький університет управління та права. Хмельницький, 2017. 217 с.
8. Бубіна А.І. Дорожньо-транспортна пригода як підстава виникнення цивільних прав та обов'язків. *Правова держава*. 2012. № 15. С. 73-78. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Prav\\_2012\\_15\\_15](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Prav_2012_15_15) (дата звернення: 20.05.2024).
9. Gurney Jeffrey K. Sue My Car Not Me: Products Liability and Accidents Involving Autonomous Vehicles (November 15, 2013). 2013 *U. Ill. J.L. Tech. & Pol'y* 247. URL: <https://ssrn.com/abstract=2352108> (дата звернення: 20.05.2024).
10. Almaskati D., Kermanshachi S., Pamidimukkula A. Autonomous vehicles and traffic accidents. *Transportation Research Procedia*. 2023. Vol. 73. P. 321-328. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146523012231> (дата звернення: 20.05.2024).
11. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Закон України № 1961-IV від 01 липня 2004 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1961-15#Text> (дата звернення: 20.05.2024).
12. Про Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України № 1306 від 10 жовтня 2001 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п#Text> (дата звернення: 20.05.2024).
13. Кодекс цивільного захисту України : Кодекс України від 02.10.2012 р. № 5403-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5403-17#Text> (дата звернення: 20.04.2024).
14. Правила добровільного страхування транспортних засобів (КАСКО): затверджені Наказом Комітету у справах нагляду за страховою діяльністю (Укрстрахнагляду) № 19-1 від 25.03.1997 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v19-1287-97> (дата звернення: 20.05.2024).
15. Теорія держави та права України: підручник для курсантів та студентів вищих навч. закл. / О. М. Бандурка, М. Ю. Бурдін, О. М. Головка та ін.; МВС України, Харків. нац. ун-т внутр. справ. Харків: Майдан, 2018. 436 с.
16. Цивільний кодекс України № 435-IV від 16 січня 2003 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 20.05.2024).
17. Стаскевич Г.С. Класифікація дорожньо-транспортних пригод. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія : Юриспруденція*. 2016. Вип. 21. С. 135-137. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvmgu\\_jur\\_2016\\_21\\_37](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvmgu_jur_2016_21_37) (дата звернення: 20.05.2024).
18. Звіт про дорожньо-транспортні пригоди за 12 місяців 2023 року / Національна поліція України. Портал відкритих даних. URL: <https://data.gov.ua/dataset/14908d9a-3382-4b88-a94e-acac27445683/resource/18333527-a945-4bf4-a762-579d4f728f20> (дата звернення: 20.05.2024).
19. Постанова у справі № 740/1824/24 від 01.04.2024 р. Ніжинський міськрайонний суд Чернігівської області. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/118033567> (дата звернення: 20.05.2024).
20. Постанова у справі № 196/399/24 від 09.04.2024 р. Царичанський районний суд Дніпропетровської області. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/118199832> (дата звернення: 20.05.2024).
21. Немцева А.О. Теоретико-правовий аналіз відповідальності без вини у цивільному праві України : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Київ, 2016. 213 с.

## Reference

1. Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021-2030 / World Health Organization. URL: <https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-road-safety.pdf> (дата звернення: 20.05.2024).
2. Slovo i Dilo. 29 sichnya 2024 r. [Word and Deed. January 29, 2024 ]. URL: <https://www.slovoidilo.ua/2024/01/29/infografika/suspilstvo/skilky-lyudej-zahynuly-ta-travmuvalysya-dtp-ukrayinskykh-dorohakh-desyat-rokiv> (дата звернення: 20.05.2024).
3. Statistika DTP v Ukraini za 2017-2023 roki / Oficijnij veb-sajt Patrulnoyi policiyi Ukraini. [Statistics of traffic accidents in Ukraine for 2017-2023 / Official website of the Patrol Police of Ukraine.].URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 20.05.2024).
4. Improving global road safety : resolution A/RES/74/299 / adopted by the General Assembly UN. (74th sess. : 2019-2020). 2020. URL: <https://digitallibrary.un.org/record/3879711?ln=ru&v=pdf> (дата звернення: 20.05.2024).
5. Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021-2030 / World Health Organization. URL: <https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-road-safety.pdf> (дата звернення: 20.05.2024).
6. Anohin A.M. Dorozhno-transportna prigoda yak ob'ekt administrativno-pravovogo reguluvannya [Traffic accident as an object of administrative and legal regulation].: Doktor yuridichnih nauk : spec.. 12.00.07 – Administrativne pravo i proces; finansove pravo; informacijne pravo : zahishena 2023-12-22; Zaporizkij nacionalnij universitet. Zaporizhzhya, 2023. 398 s.
7. Lesko Yu.V. Vidshkoduvannya shkodi, zavdanoyi vnaslidok vzayemodiyi transportnih zasobiv : k.yu.n.: [Compensation for damage caused by the interaction of vehicles] spec. 12.00.03 – Civilne pravo i civilnij proces; simejne pravo; mizhnarodne privatne pravo : zahishena 2017-03-21; Hmelnickij universitet upravlinnya ta prava. Hmelnickij, 2017. 217 s.
8. Bubina A.I. Dorozhno-transportna prigoda yak pidstava viniknennya civilnih prav ta obov'yazkiv. Pravova derzhava. 2012. № 15. S. 73-78. URL: [Traffic accident as a basis for the emergence of civil rights and obligations. Constitutional state. 2012.] [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Prav\\_2012\\_15\\_15](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Prav_2012_15_15) (data zvernennya: 20.05.2024).
9. Gurney Jeffrey K. Sue My Car Not Me: Products Liability and Accidents Involving Autonomous Vehicles (November 15, 2013). 2013 *U. Ill. J.L. Tech. & Pol'y* 247. URL: <https://ssrn.com/abstract=2352108> (дата звернення: 20.05.2024).
10. Almaskati D., Kermanshachi S., Pamidimukkula A. Autonomous vehicles and traffic accidents. *Transportation Research Procedia*. 2023. Vol. 73. P. 321-328. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146523012231> (дата звернення: 20.05.2024).
11. Pro obov'yazkove strahuvannya civilno-pravovoyi vidpovidalnosti vlasnikiv nazemnih transportnih zasobiv: Zakon Ukraini № 1961-IV vid 01 lipnya 2004 r. [On mandatory civil liability insurance of owners of land vehicles: Law of Ukraine No. 1961-IV dated July 1, 2004] URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1961-15#Text> (дата звернення: 20.05.2024).
12. Pro Pravila dorozhnogo ruhu: Postanova Kabinetu Ministriv Ukraini № 1306 vid 10 zhovtnya 2001 r. [About Traffic Rules: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine No. 1306 dated October 10, 2001.] URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-p#Text> (дата звернення: 20.05.2024).
13. Kodeks civilnogo zahistu Ukraini : Kodeks Ukraini vid 02.10.2012 r. № 5403-VI. [Civil Protection Code of Ukraine: Code of Ukraine dated 02.10.2012 No. 5403-VI.] URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5403-17#Text> (дата звернення: 20.04.2024).
14. Pravila dobrovolnogo strahuvannya transportnih zasobiv (KASKO): zatverdzeni Nakazom Komitetu u spravah naglyadu za strahovoyu diyalnistyu (Ukrstrahnaglyadu) № 19-1 vid 25.03.1997 r. [Rules of voluntary motor vehicle insurance (CASCO): approved by the Order of the Committee for the Supervision of Insurance Activities] URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v19-1287-97> (дата звернення: 20.05.2024).
15. Teoriya derzhavi ta prava Ukraini: pidruchnik dlya kursantiv ta studentiv vishih navch. zakl. [Theory of the state and law of Ukraine: a textbook for cadets and students of higher education. closing ] / O. M. Bandurka, M. Yu. Burdin, O. M. Golovko ta in.; MVS Ukraini, Harkiv. nac. un-t vnutr. sprav. Harkiv: Majdan, 2018. 436 s.



16. Civilnij kodeks Ukraini № 435-IV vid 16 sichnya 2003 roku. [Civil Code of Ukraine No. 435-IV dated January 16, 2003. ]URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 20.05.2024).
17. Staskevich G.S. Klasifikaciya dorozhno-transportnih prigod. Naukovij visnik Mizhnarodnogo gumanitarnogo universitetu. Seriya : Yurisprudenciya. 2016. [Classification of traffic accidents. Scientific Bulletin of the International Humanitarian University. ] Vip. 21. S. 135-137. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvmgu\\_jur\\_2016\\_21\\_37](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvmgu_jur_2016_21_37) (data zvernennya: 20.05.2024).
18. Zvit pro dorozhno-transportni prigodi za 12 misyaciv 2023 roku / Nacionalna policiya Ukraini. Portal vidkritih danih. URL: [Report on traffic accidents for 12 months of 2023 / National Police of Ukraine. Open data portal. ] <https://data.gov.ua/dataset/14908d9a-3382-4b88-a94e-acac27445683/resource/18333527-a945-4bf4-a762-579d4f728f20> (data zvernennya: 20.05.2024).
19. Postanova u spravi № 740/1824/24 vid 01.04.2024 r. Nizhinskij miskrajonnij sud Chernigivskoyi oblasti. Yedinij derzhavnij reyestr sudovih rishen. [Resolution in case No. 740/1824/24 of April 1, 2024, Nizhyn city and district court of Chernihiv region. Unified state register of court decisions. ]URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/118033567> (data zvernennya: 20.05.2024).
20. Postanova u spravi № 196/399/24 vid 09.04.2024 r. Carichanskij rajonnij sud Dnipropetrovskoyi oblasti. Yedinij derzhavnij reyestr sudovih rishen. [Resolution in case No. 196/399/24 dated 04/09/2024, Tsarichany District Court of Dnipropetrovsk Region. Unified state register of court decisions. ] URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/118199832> (data zvernennya: 20.05.2024).
21. Nyemceva A.O. Teoretiko-pravovij analiz vidpovidalnosti bez vini u civilnomu pravi Ukraini [Theoretical and legal analysis of liability without fault in the civil law of Ukraine ] : dis. ... kand. jurid. nauk : 12.00.03. Kiyiv, 2016. 213 s.