

Міністерство освіти і науки України
Західноукраїнський національний університет
Юридичний факультет
Кафедра цивільного права і процесу

Міждисциплінарна курсова робота
на тему:
«Договір найму транспортного засобу»

Студента групи ПР-32

Гавдя Арсена Романовича

Галузь знань 08 Право

Спеціальність 081 Право

Науковий керівник:

професор, д. ю.н., завідувач кафедри

Лукаsevич-Крутник Ірина Степанівна

Національна шкала_____

Кількість балів:_____

Оцінка: ECTS _____

Члени комісії:

(підпис) (прізвище та ініціали)

(підпис) (прізвище та ініціали)

(підпис) (прізвище та ініціали)

Тернопіль - 2026

ЗМІСТ:

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ДОГОВІР НАЙМУ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ: ОСНОВИ ТА ПРАКТИКА	
1.1. Поняття та сутність договору в системі цивільно-правових договорів	6
1.2. Предмет договору: правовий режим транспортного засобу	8
1.3. Суб'єкти нормативно-правового акту: їх статус та зобов'язання	11
1.4. Комплексне нормативне регулювання в українській системі законодавства	13
РОЗДІЛ 2. ЗМІСТ, УКЛАДЕННЯ ТА ОСОБЛИВОСТІ ДОГОВОРУ	
2.1. Істотні умови договору та порядок його укладення	18
2.2. Порівняльний аналіз з іншими документами системи українського права	20
2.3. Міжнародна практика регулювання та функціонування договору	22
РОЗДІЛ 3. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ, СУДОВА ПРАКТИКА, СИЛЬНІ ТА СЛАБКІ СТОРОНИ ЧИННОГО РЕГУЛЮВАННЯ	
3.1. Відповідальність сторін, юридичні нюанси та ризики	26
3.2. Особливості відшкодування збитків, спричинене транспортним засобом	28
3.3. Актуальні проблеми та напрями вдосконалення правового регулювання	30
ВИСНОВКИ	33
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	35

ВСТУП

Актуальність теми. Станом на сьогодні транспортне право являє частину суспільних правовідносин, яка передбачає форму процесу, де надаються послуги з перевезення вантажів, багажу або пасажирів, тому договір найму транспортного засобу набуває значущості з теоретичної та практичної точки зору. Транспортні засоби виступають не лише об'єктами особистого користування, але й є важливими елементами господарської діяльності, логістики, міжнародного сполучення та підприємництва. Спостерігається значне збільшення популярності та попиту на короткострокову оренду автомобілів, сервіси каршерингу, комерційне використання транспортних засобів. Відповідно з цим ускладнилось регулювання правовідносин у сфері відповідальності за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки, що обумовило необхідність комплексного наукового аналізу цього виду договору.

Особливість договору найму транспортного засобу полягає в тому, що він перебуває на перетині кількох галузей права, його правове регулювання не обмежується загальними нормами, а враховує спеціальні правила щодо експлуатації транспортних засобів, страхування, реєстрації, ліцензування та відшкодування шкоди. Така комплексність спричиняє наявність певних колізій та прогалин на практиці.

Крім того, актуальність теми посилюється необхідністю гармонізації українського законодавства з європейськими підходами та міжнародними стандартами у сфері регулювання транспортних правовідносин, а також потребою вдосконалення механізмів захисту прав сторін договору та третіх осіб. Саме тому дане дослідження змісту та особливостей реального застосування договору найму транспортного засобу має важливе значення як для розвитку цивільного права, так і для подальшого удосконалення законодавства України.

Мета дослідження. Метою дослідження є всебічний аналіз договору найму транспортного засобу, з урахуванням практики застосування, визначення його теоретичної бази та особливостей нормативного регулювання. Також є

необхідність формулювання пропозицій щодо вдосконалення національного законодавства України, з урахуванням міжнародного досвіду.

Для досягнення поставленої мети у роботі, передбачаються до виконання такі завдання:

1. Дослідити нормативне визначення, правові особливості та місце договору найму транспортного засобу в системі цивільно-правових договорів.

2. Проаналізувати зміст договору, особливості його укладення, виконання та співвідношення з іншими нормативними актами чи правовими конструкціями українського та міжнародного права.

3. Визначити особливості відповідальності сторін, дослідити судову практику та сформулювати пропозиції задля вдосконалення правового регулювання.

Методологія дослідження. Методологічну основу роботи становлять загальнонаукові та спеціально-юридичні методи дослідження. У процесі підготовки курсової роботи застосовано аналіз нормативно-правових актів, враховуючи системно-структурний метод для визначення місця договору найму транспортного засобу у системі галузей і підгалузей державного права. Використано порівняльно-правовий метод щоб співставити українську модель регулювання та застосування з міжнародною практикою. Також було проаналізовано судову практику щоб визначити ефективність на всіх рівнях здійснення влади в країні.

Об'єкт і предмет дослідження. Об'єктом дослідження визначено суспільні правовідносини, що виникають у процесі укладення, виконання та припинення договору найму транспортного засобу.

Предметом дослідження є норми загального права та спеціального транспортного законодавства України, судова практика, а також доктринальні підходи до визначення правової природи та змісту договору найму транспортного засобу.

Джерельною базою стали положення цивільного та транспортного законодавства України, зокрема Цивільний кодекс України, Кодекс

торговельного мореплавства України, Повітряний кодекс України, Кодекс України про адміністративні правопорушення, а також закони України «Про транспорт», «Про автомобільний транспорт», «Про дорожній рух», «Про внутрішній водний транспорт», «Про фінансовий лізинг», «Про міжнародне приватне право» та Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» і міжнародно-правові акти у сфері регулювання транспортних відносин, зокрема Віденська конвенція про дорожній рух та акти Європейського Союзу у сфері автоперевезень.

У процесі дослідження також були використані наукові та аналітичні праці у сфері цивільного та транспортного права, зокрема дослідження С. Погрібного щодо відповідальності у відносинах, пов'язаних із джерелом підвищеної небезпеки, а також правові коментарі та матеріали юридичних платформ щодо правової природи договору найму транспортного засобу, договорів перевезення, фрахтування та лізингу.

Крім того, використано інформаційно-аналітичні матеріали щодо практичних аспектів застосування договорів оренди транспортних засобів, страхування транспортних ризиків та особливостей експлуатації орендованого транспорту, що дозволило комплексно дослідити правову природу, зміст та практику застосування даного договору в Україні.

Структура курсової роботи. Курсова робота складається зі вступу, 3 розділів та 10 підрозділів, висновків та списку використаних джерел, який містить 26 найменувань. Загальний обсяг роботи складає 38 сторінок.

РОЗДІЛ 1. ДОГОВІР НАЙМУ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ: ОСНОВИ ТА ПРАКТИКА

1.1. Поняття та сутність договору в системі цивільно-правових договорів

Договір найму є спеціальним різновидом оренди за цивільно-правовим законодавством України. Його правова характеристика поєднує загальні ознаки орендних зобов'язань та спеціальні пункти, зумовлені особливостями предмета договору, а у даному випадку ним виступає транспортний засіб. Цей фактор також слугує відмінністю від класичної оренди майна, оскільки предмет є річчю, що не лише має майнову цінність, але й є технічно складним об'єктом підвищеної небезпеки.

За приписами зобов'язального права договір найму транспортного засобу належить до групи договорів про передачу майна у тимчасове користування. Проте він не відповідає загальному договору найму за рахунок його самостійності і у специфічних відмінностях в правовому режимі транспортного засобу, особливості розподілу відповідальності сторін, можливості укладення договору як з екіпажем, так і без нього, а також у зобов'язанні дотримуватись визначеної процедури експлуатації та страхування.

За своєю юридичною характеристикою у договорі найму транспортного засобу інтереси спрямовані на мету наймача використовувати засіб, нести витрати на його обслуговування в період користування, повернути його в першопочатковому стані без пошкоджень та несправностей, а наймодавцю основна вигода полягає в тому, що він отримує пасивний дохід з його майна як джерела. Договір є двостороннім, бо кожна із сторін наділена взаємними правами та обов'язками, наявність третіх осіб також передбачена, але це не змінює його правової природи. Він також є оплатним, адже користування транспортним засобом здійснюється за плату і строковим, бо передбачає встановлення обмеженого періоду користування. Договір вважається укладеним з моменту досягнення згоди щодо істотних умов. Відповідальність перед третіми особами настає тоді, коли шкода буде заподіяна транспортним засобом ще комусь окрім наймодавця і наймача, а правові наслідки мають бути компенсовані та понесені

саме останнім, тобто тим, хто фактично володіє і використовує, якщо інше не передбачено умовам договору чи законодавством. [26]

Важливою зазначити те, що предметом договору найму транспортного засобу є індивідуально визначене майно і відмінністю від договору перевезення буде та ознака, що транспортний засіб використовується для надання послуги. В договорі найму передається саме право володіти та користуватись транспортним засобом. Таким чином, реальне призначення договору полягає не у здійсненні перевезення як результату, а у наданні можливості самостійного використання транспортного засобу наймачем.

Вагомою особливістю правової природи цього договору є його зв'язок із категорією джерела підвищеної небезпеки, оскільки експлуатація транспортного засобу потенційно пов'язана з ризиком заподіяння шкоди третім особам, законодавець встановлює спеціальні правила відповідальності, які відрізняються від загальних положень відшкодування заподіяних збитків або за інші негативні наслідки. Це істотно впливає на баланс інтересів між сторонами і в свою чергу обумовлює необхідність страхування та інших механізмів забезпечення.

У правовій системі договір найму транспортного засобу також відмежовується від договору лізингу, позички та фрахтування. Лізинг це довгострокове орендування з правом викупу у подальшому, має інвестиційний характер і передбачає поєднання елементів кредиту і оренди [22], а найм транспортного засобу спрямований виключно на тимчасове користування без переходу права власності. Договір позички транспортного засобу теж надає майно на обмежений термін і користувач може нести витрати на обслуговування, пального чи ремонт, допоки ним користується але він в свою чергу є безоплатним, що є основною його умовою і суперечить сутності найму. Відмінним від договору фрахтування, де передбачається надання транспортного засобу для перевезення із збереженням контролю з боку власника, буде те, що при договорі найму т/з без екіпажу наймач здійснюватиме експлуатацію самостійно.

Таким чином, договір найму транспортного засобу є самостійною правовою конструкцією, що поєднує елементи речового та зобов'язального

права, має спеціальний предмет і підвищений рівень регулювання через ризиковий характер використання. Його дослідження в системі національного права дозволяє більш чітко визначити межі відповідальності сторін, особливості правового режиму транспортного засобу та місце цього договору серед суміжних галузей права.

1.2. Предмет договору: правовий режим транспортного засобу

Ключовим елементом договору найму транспортного засобу є його предмет, адже саме його специфіка як об'єкта визначає особливості правового регулювання, зміст зобов'язань сторін і характер відповідальності. Предметом у даному випадку виступає транспортний засіб як індивідуально визначена річ, що передається у обмежений строк володіння та користування за плату.

Відповідно до цивільного законодавства транспортний засіб є рухомою річчю, яка може бути об'єктом цивільних прав, але на відміну від інших об'єктів рухомого майна, він наділений спеціальним правовим режимом. Це виражається необхідністю його державної реєстрації, технічного контролю, дотримання правил експлуатації та обов'язкового страхування [17] і також враховано те, що транспортні засоби можуть бути джерелом підвищеної небезпеки через їх масу, вибухонебезпечні складові, можливість набирати швидкість та неможливість відповідати за нього або ж повністю контролювати. [15]. Нерухомі транспортні засоби, які стоять, не здійснюють руху все-одно вважаються такими, що можуть становити небезпеку, власник понесе відповідальність при негативних наслідках, навіть якщо у той момент не експлуатував авто, але може бути виправданим, якщо шкода виникла внаслідок непереборної сили або умислу сторонніх осіб чи потерпілого. Безпосередньо Верховний Суд, від імені доктора юридичних наук, професора та судді Великої Палати - Сергія Погрібного, опублікував підтвердження цьому у вигляді збірника постанов Касаційного цивільного суду Верховного Суду, щодо різновидів джерел підвищеної небезпеки, урегулювання таких спорів та інших аспектів правового застосування у судовій практиці. [10, с. 3-4]

Українська законодавча влада та міжнародне право не обмежують коло транспортних засобів лише автомобілями. Це було передбачено для того, щоб більший перелік надав змогу уникнути правової невизначеності. До транспортних засобів за цивільним законодавством можуть належати наземні, водні та повітряні транспортні засоби, якщо інше не встановлено спеціальним законом [26]. Також туди входять такі транспортні засоби, що оснащені мотором, який приводить його в рух за рахунок джерела енергії. Враховуються тягачі, які виконують призначення щоб тягти, штовхати, приводити у рух причепа, напівпричепа, інші інструменти та авто.

У межах договору найму предмет передається не лише як майно, а як технічно справний та юридично допущений до експлуатації об'єкт, що відповідає встановленим державним вимогам. Але, відповідно і до них можуть застосовуватися додаткові правові механізми. Наприклад, морські та річкові судна теж підлягають реєстрації, але це здійснюється за спеціальною процедурою, а їх правовий статус визначається Кодексом торговельного мореплавства України. Він встановлює умови набуття права плавання під Державним прапором України, вимоги до технічного стану та безпеки мореплавства. Річкові судна регулюються Законом України «Про внутрішній водний транспорт», який визначає правові засади діяльності у сфері судноплавства на внутрішніх водних шляхах, порядок державної реєстрації суден та вимоги до їх технічного стану. Предмет договору найму у даному випадку має відповідати національним нормам безпеки судноплавства та у сфері державного контролю [14].

Так як національне законодавство також передбачає імплементацію міжнародного права, важливо згадати ратифіковані Україною морські конвенції, зокрема Конвенцію ООН з морського права і Міжнародну конвенцію з охорони людського життя на морі, вони визначають міжнародні стандарти безпеки судноплавства. Отже, у випадку найму морського судна предмет договору підпадає під дію як національних, так і міжнародних норм, що визначають його

технічний, реєстраційний та експлуатаційний статус і захищають права на всіх рівнях.

Для повітряних суден особливий правовий режим також характерний, їх регулює Повітряний кодекс України, який окрім встановлення порядку державної реєстрації повітряних суден, визначає вимоги до їх льотної придатності, сертифікації щоб допустити до експлуатації [9]. Крім того, Україна є учасницею Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька конвенція), яка визначає міжнародні стандарти у сфері авіаційної безпеки. Отже, предмет договору найму повітряного судна перебуває під суворим техніко-правовим контролем і не може розглядатися виключно як об'єкт цивільного обороту без урахування міжнародного авіаційного законодавства.

Крім того, транспортний засіб обов'язково повинен мати індивідуально-визначений характер. У договорі зазначаються його ідентифікаційні характеристики: марка, модель, державний номер, VIN-код, рік випуску, технічний стан тощо. Це розроблено для чіткого визначення об'єкта зобов'язання та уникнення спорів щодо належності майна. Технічний стан транспортного засобу має істотне значення для правовідносин сторін. Наймодавець зобов'язаний передати транспортний засіб у стані без суттєвих пошкоджень, що дозволяє подальше використання за призначенням. Якщо недоліки транспортного засобу перешкоджають його нормальному функціонуванню, наймач має право вимагати зменшення плати, усунення недоліків або розірвання договору. Тому предмет договору безпосередньо впливає на обсяг прав та обов'язків сторін.

У висновку, транспортний засіб як предмет договору найму має складний і багаторівневий правовий режим. Він поєднує в собі ознаки об'єкта цивільних прав, вбачається джерелом підвищеної небезпеки, є обов'язковим об'єктом державної реєстрації та страхування. За рахунок поєднання норм державного законодавства України та гармонізації з міжнародним правом України передбачено той механізм, який комплексно зумовлює особливий характер

правового регулювання договору найму транспортного засобу та відрізняє його від інших різновидів орендних правовідносин.

1.3. Суб'єкти нормативно-правового акту: їх статус та зобов'язання

Суб'єктний склад договору найму транспортного засобу має важливе значення для правильного визначення обсягу прав та обов'язків сторін, розподілу ризиків та відповідальності. Сторонами договору виступають наймодавець і наймач, які можуть бути як фізичними, так і юридичними особами, а також фізичні особи підприємці, якщо вони мають необхідний обсяг цивільної правоздатності та дієздатності.

Наймодавцем є особа, яка передає транспортний засіб у тимчасове володіння та користування за плату. Як правило, це власник транспортного засобу або інша уповноважена особа, що має довіреність від власника на право здійснення такого правочину. Якщо транспортний засіб перебуває у спільній власності, його передача у найм можлива лише за згодою співвласників.

Наймачем є особа, яка приймає транспортний засіб у користування та зобов'язується сплачувати визначену перед укладанням договору плату і використовувати його відповідно до умов договору і призначення. Для фізичної особи додаткового застосовується обов'язкова наявність посвідчення на її право керування відповідною категорією транспортного засобу, про що зазначено у статті 126 Кодексу законів про адміністративні правопорушення. Відсутність належного права керування може спричинити як адміністративну відповідальність, так і порушення умов договору, що може призвести до його анулювання. [6]

Особливістю договору найму транспортного засобу є те, що він може укладатись з екіпажем та без екіпажу. У випадку найму з екіпажем додатково регулюється питання управління ним, його технічна експлуатація транспортного засобу і те, що вона здійснюється працівниками наймодавця. При цьому наймодавець зберігає організаційний і технічний контроль, що впливає на розмір і розподіл відповідальності. Договір укладається виключно в письмовій формі, часто надання екіпажа як умови застосовується у сфері пасажирських

перевезень, зокрема в таксі. Якщо однією зі сторін договору виступає фізична особа, документ вимагає обов'язкового нотаріального посвідчення.[2]

Якщо договір найму передбачається без екіпажу транспортний засіб передається наймачеві для самостійного використання, і саме він стає фактичним володільцем джерела підвищеної небезпеки. Це розмежування має принципове значення для визначення особи, відповідальної за шкоду, заподіяну третім особам. Згідно із загальними положеннями про відповідальність за шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки, відповідальність несе особа, яка на правовій підставі володіє таким джерелом. У договорі без екіпажу такою особою, як правило, визнається наймач, тоді як у договорі з екіпажем відповідальність може покладатися на наймодавця.

Окремої уваги потребує питання страхування відповідальності. Власник транспортного засобу зобов'язаний укласти договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності [17]. Проте у разі передачі транспортного засобу у найм важливо визначити, чи поширюється страховий захист на наймача та чи включений він до переліку осіб, допущених до керування.

У контексті сильних і слабких сторін правового статусу суб'єктів варто зазначити, що наймодавець перебуває у більш захищеному становищі з огляду на збереження права власності на транспортний засіб. Водночас він несе ризик пошкодження або знищення майна, а також може відповідати перед третіми особами залежно від умов договору. Наймач, який тимчасово користується транспортом, у свою чергу, отримує фактичну можливість здійснювати таку можливість без необхідності його придбання у власність, однак він також бере на себе значний обсяг обов'язків щодо належної експлуатації, збереження майна та відшкодування можливих збитків.

Ще одна складність правового статусу сторін може проявлятися також якщо передбачена можливість передачі транспортного засобу у піднайм, що за загальним правилом допускається лише за згодою наймодавця. Дана процедура не може відбуватись на строк більше передбаченого в договорі найму. У сфері транспортних засобів це питання має додаткове значення з огляду на безпеку

експлуатації та страхові ризики, це фактично та сама суборенда, в якій майно так і залишається у власності наймодавця, надається іншій стороні в найм, але фактично використовується третьою особою.

Таким чином, суб'єктний склад займає важливу роль у подальшому розподілі прав, обов'язків і відповідальності. Він характеризується багаторівневою правовою регламентацією і укладається між двома сторонами за умови наявності необхідного рівня цивільної правоздатності та дієздатності. Аналізуючи взаємозв'язок прав і обов'язків сторін, варто зазначити, що наймодавець є у більш стабільному становищі завдяки збереженню права власності на транспортний засіб, проте водночас несе ризики, пов'язані з його пошкодженням або знищенням. Не менш важливо зазначити, що є потенційна відповідальність перед третіми особами, якщо це передбачено умовами договору або законами. Специфіка предмета договору обумовлює підвищені вимоги до правового статусу сторін, їх дієздатності, професійної компетентності та дотримання спеціальних правил експлуатації транспортного засобу.

1.4. Комплексне нормативне регулювання в українській системі законодавства

В Україні правове регулювання договору найму транспортного засобу не обмежується лише нормами цивільного законодавства. Навпаки, воно має комплексний, міжгалузевий характер, що зумовлено через специфіку предмета договору, підвищеним рівнем суспільної небезпеки, пов'язаної з експлуатацією транспортних засобів і особливостями самого договору. Для повного розуміння правової природи і правильної кваліфікації необхідно враховувати норми кількох галузей законодавства.

Фундаментальним нормативно-правовим актом, що регулює договірні права та обов'язки є Цивільний кодекс України, який визначає загальні положення про договір найму, передбачає спеціальні особливості щодо можливо-передбачених складових договору найму транспортного засобу. Саме це і встановлює правову конструкцію документа, визначає його види, у даному випадку це з екіпажем чи без екіпажу, регламентує зобов'язання сторін,

страхування та відповідальність. Однак визначення всіх правових особливостей не обмежується тільки цивільним правом, воно також функціонує й за приписами інших законів та підзаконних нормативних актах.

Важливу роль відіграє саме транспортне законодавство оскільки воно визначає насамперед правила допуску до кермування, необхідність наявності водійського посвідчення, правові підстави для визнання договору найму дійсним. В загальному понятті воно встановлює організаційні основи участі транспортних засобів у дорожньому русі, вимоги до водіїв, порядок державної реєстрації та технічного контролю транспортних засобів. Це потрібно для контролю за можливістю особи здійснювати водіння належним чином та не нести загрози іншим учасникам дорожнього руху. Без дотримання цих норм реалізація договору найму є фактично неможливою.

В Україні обов'язковий технічний контроль транспортних засобів, що регулюється Законом України «Про дорожній рух» та постановами кабміну. При перевірці авто, якщо виявлять відсутність належної реєстрації чи технічної справності транспортного засобу, то це може бути підставою для визнання його використання незаконним, а договір анулюється. Не менш значущими є норми страхового законодавства, на території України діє обов'язок страхування відповідальності власника транспортного засобу. У контексті договору найму це означає, що навіть у разі передачі транспортного засобу у користування іншій особі, обов'язок забезпечити чинність страхового покриття зберігається, тому страхове право безпосередньо впливає на зміст договірних умов. [17]

Окремий блок регулювання становлять норми адміністративного права. При передачі транспортного засобу в найм виникає питання, на кого саме покладається відповідальність, чи це буде власник чи фактичний користувач. Як правило, відповідальність несе особа, яка безпосередньо вчинила правопорушення, однак у практиці можливі складні ситуації, пов'язані з автоматичною фіксацією порушень або з діями чи бездіяльністю власника до передачі транспорту в користування. У разі відсутності вини наймача збитки покриваються страховою компанією, але при цьому повинна дотримуватись

процедура фіксації дорожньо-транспортних пригод чи інших ситуацій пошкодження предмета договору. Правове регулювання таких питань міститься у Кодексі України про адміністративні правопорушення. [6]

Крім того, слід враховувати норми податкового законодавства, оскільки отримання орендної плати є об'єктом оподаткування. Для фізичних осіб це може бути дохід, що підлягає декларуванню, а для юридичних осіб елементом, який впливає на фінансову звітність і податкові зобов'язання. Предмет договору найму транспортного засобу підлягає оподаткуванню, не обов'язково щоб особа, яка надає його в тимчасове користування займалась підприємницькою діяльністю або мала трудові відносини з підприємством, що бере транспорт. Обов'язково потрібно мати визначену реальну вартість транспортного засобу, всі характеристики, включаючи марку, державний номер та інші ознаки, і технічну документацію, що буде продемонстровано перед укладанням договору. З ціллю коректного відображення в податковому обліку операцій, пов'язаних з орендою майна, включаючи оренду транспортних засобів, необхідно керуватися положеннями податкового законодавства, що регулюють такі операції. [8]

Якщо присутній міжнародний елемент, до прикладу, транспортний засіб використовується за межами державного кордону України або стороною договору є іноземна особа, застосовуються норми міжнародного приватного права. Визначальним стає вибір законодавство якої країни застосовуватиметься, а також юрисдикції суду у разі виникнення спору. У такому разі діє принцип автономії сторін, закладений у Законі України «Про міжнародне приватне право», що дозволяє учасникам договору самостійно визначити, право якої країни буде застосоване до їх відносин. Якби вибір права не було здійснено, зазвичай застосовується право держави, до якої належить наймодавець, оскільки саме ця сторона виконує обов'язки, що мають ключове значення для суті договору. [16].

Для окремих видів транспорту можуть застосовуватись спеціальні кодекси, такі як Кодекс торгового мореплавства, який регулює ті правовідносини, які виникають при експлуатації суден щоб перевозити вантажі,

пасажирів, багаж або іншої діяльності стосовно системи правил відносно судна, екіпажу, перевезень і морського страхування. Даний нормативний документ співвідноситься з ЦКУ як спеціальний та загальний закони, але якщо об'єктом є не звичайне авто, а морське судно, то пріоритет матиме саме Кодекс торговельного мореплавства. Очевидний приклад застосування, це якби найм яхти в Україні передбачений щоб заплисти в територіальні води іншої країни, таким чином регулюється питання суднових документів, прапора судна і хто відповідатиме у разі забруднення моря, якщо станеться витік мастила. Звичайний договір найму транспортного засобу не передбачає ці особливості.[5]

Повітряний кодекс України діє за схожим принципом, має верховенство над іншими національними законами, якщо це стосується авіації. Передбачено його застосування, якщо найманий транспорт має крила або гвинти, ним визначають реєстрацію, компетенцію пілотів у праві здійснення перельотів, експлуатацію та технічні вимоги. При посадці, якщо пошкодити чужу будівлю, за цивільним законодавством України складно довести провину наймача, якщо не було аварій, а Повітряний Кодекс, у такому разі, притримується принципу суворої відповідальності, де в залежності від попередніх умов договору відповідає конкретно або наймодавець, або той, хто керував літальним апаратом. Це також залежить від вини, чи була вона прямою у повітрі, при зльоті чи посадці, або ж через поломку техніки, без прямого умислу, внаслідок непередбачуваних пошкоджень, відмови, тощо. [9]

Крім національних актів, на регулювання договору найму транспортного засобу впливають міжнародні договори та конвенції, ратифіковані Україною. Серед таких, ключова роль є у Віденській конвенції про дорожній рух, яка діє на усіх країнах-підписантів у сфері дорожнього руху та у тому числі регламентує вимоги до транспортних засобів у міжнародному контексті. Вона встановлює зразок посвідчення водія щоб їх визнавали в державах-учасниках, мінімальний вік керування, а також те, що безпосередньо впливає на договір найму транспортного засобу, тобто будь-яке авто повинне в русі мати робочу гальмівну систему, таке освітлення, як фари спереду і ззаду, помаранчеві поворотники,

дзеркала, шини і розпізнавальні знаки країни та номерний знак. [1]. Більшість українських правил поведінки на дорозі взяті саме з даної конвенції, а коли підписується договір найму, вона спрацьовує як стандарт якості. До порівняння найм авто, у якого не працюють стоп-сигнали, є не просто грубим порушенням правил дорожнього руху, а й технічних вимог міжнародного акту, це надає правову підставу до розірвання договору і повернення коштів, посилаючись на невідповідність стандартам безпеки.

Значущим також є Регламент Європейського Парламенту і Ради ЄС № 561/2006, який гармонізує соціальні норми для водіїв. Цей закон передбачає безпечний час перебування за кермом, паузи на відпочинок і навіть якщо їздити по території України, контролюючі органи вимагають дотримання схожих рекомендацій. [11]

Отже, договір найму транспортного засобу перебуває на перетині цивільного, транспортного, страхового, адміністративного, податкового та міжнародного права. Його регулювання має комплексний характер, що відрізняє його від звичайних договорів найму майна. Гармонізація даних міжнародних актів з внутрішніми, означає, що національне законодавство повинно відповідати їх положенням, а судова та адміністративна практика враховувати міжнародні стандарти при вирішенні спорів. Таке поєднання норм забезпечує захист інтересів власника транспортного засобу, наймача та третіх осіб, створює правові підстави для страхування відповідальності, а також регламентує права та обов'язки при міжнародних перевезеннях, включно з безпекою експлуатації транспортних засобів і дотриманням соціальних стандартів для водіїв. Саме міжгалузевість обумовлює складність правозастосування, але водночас забезпечує багаторівневий механізм захисту прав сторін та третіх осіб.

РОЗДІЛ 2. ЗМІСТ, УКЛАДЕННЯ ТА ОСОБЛИВОСТІ ДОГОВОРУ

2.1. Істотні умови договору та порядок його укладення

Договір найму транспортного засобу укладається відповідно до загальних положень цивільного законодавства про правочини та договори, з обов'язковим урахуванням спеціальних норм. Відповідно до національного права істотні умови договору це обов'язкові елементи нормативно-правового акту, без якого не відбудеться його укладання. У даному випадку, однією з них виступає предмет, тобто, конкретний транспортний засіб із зазначенням індивідуальних характеристик, передбачених марки, моделі, державного номерного знаку, VIN-коду, року випуску, технічного стану.

Другою обов'язковою умовою є попередньо встановлений та погоджений розмір плати і порядок її внесення. Договір найму по своїй правовій природі рахується оплатним, а тому сплачування певної суми за користування майном є його необхідним елементом. Умови щодо строків користування та оплати, способу її внесення, відповідальності за прострочення мають бути погоджені двосторонньо. Встановлюється фіксована сума, яка може за попередженням наймодавця змінюватися, в залежності від тривалості користування транспортним засобом. Період користування транспортним засобом впливає на обсяг прав і обов'язків сторін. У разі якщо строк не встановлювався, договір вважається укладеним на невизначений строк, і це надає сторонам право відмовитися від нього з попереднім повідомленням іншої сторони. [26]

Спеціальною умовою договору найму транспортного засобу є визначення його виду, тобто здійснення діяльності наймачем з екіпажем чи без нього. У разі передачі транспортного засобу з екіпажем, його управління та технічна експлуатація здійснюються працівниками наймодавця. Якщо ж транспортний засіб передається без екіпажу, наймач самостійно може забезпечувати його використання, за необхідності та несе за це відповідні ризики.

Форма договору має бути письмовою і якщо однією із сторін буде фізична особа, то цей акт посвідчується нотаріально, не виконання цієї вимоги робить договір нікчемним. Він вважатиметься дійсним, якщо зміст зафіксовано в

одному чи кількох документах, якими обмінялись наймач і наймодавець і за умови його підписання сторонами. Договір може вважається укладеним у письмовій формі, якщо воля сторін передана через електронні чи інші технічні засоби зв'язку. А у разі, коли договір укладається юридичною особою, підпис здійснюється уповноваженими на це особами, за наявності установчих документів, довіреності, законів або інших нормативних актів цивільного права, що б підтверджували це, а також підлягає підтвердженню печаткою. [25]

Транспортний засіб повинен бути переданий у стані, придатному для використання за призначенням. Конкретними вимогами передбачають справність двигуна, гальма, рульового управління, наявність ключів, технічного паспорта, страхування, вогнегасника. Обов'язково авто має відповідати нормам безпеки для всіх учасників дорожнього руху, а вантажівкам окремо передбачається вимога наявності тахографа, у морських суднах перевіряється стан морехідності і здатність передбачати небезпекам у водах, у повітряних суднах контролюється чинність сертифіката льотної придатності. Це фіксується в акті приймання-передачі. У разі виявлення недоліків, які перешкоджають нормальній експлуатації, наймач має право вимагати їх усунення, зменшення плати або розірвання договору. Таким чином, технічний стан транспортного засобу безпосередньо впливає на належність виконання договору [13].

То ж, істотні умови договору необхідні для того, щоб визнати його укладеним і юридично захистити сторони від можливих розбіжностей, це також дозволить мати вирішальне значення у разі судового процесу також. Для договору найму транспортного засобу вони визначають юридичну природу, забезпечують визначеність правового становища сторін та мінімізують ризики виникнення спорів. Належне погодження предмета, строку, розміру плати та виду договору є необхідною передумовою встановлення факту визнання взаємозобов'язань та ефективної реалізації у подальшій співпраці.

2.2. Порівняльний аналіз з іншими документами системи українського права

Договір найму транспортного засобу займає особливе місце в системі українського законодавства, оскільки він не є відокремленою правовою конструкцією, а й існує у тісному взаємозв'язку з іншими зобов'язальними правовідносинами, які встановлюють порядок передачі майна, надання послуг і регулюють їх у можливому контексті здійснення господарської діяльності. Для повного розуміння даного документу і відмежування від інших, доцільно здійснити порівняльний аналіз із суміжними правовими конструкціями.

Цей договір передбачає специфічні риси, які вирізняють його з-поміж інших орендних договорів і першою варто виділити особливий предмет, тобто транспортний засіб як технічно складний об'єкт з підвищеним рівнем ризику його експлуатації. Нормативний акт передбачає варіації його укладення з екіпажем або без нього. Ці характеристики вказують на унікальний механізм розподілу прав і обов'язків сторін, а також встановлюють специфіку їх відповідальності.

Необхідність проведення порівняльного аналізу виникає з того, що на практиці договір найму транспортного засобу нерідко помилково прирівнюють до інших документів. Часто плутають із договорами перевезення, прокату, фінансового лізингу або з договором надання транспортних послуг. Причиною таких непорозумінь є те, що в усіх зазначених випадках ключовим елементом для виконання зобов'язання вважається транспортний засіб. Однак принципова відмінність полягає в тому, що в договорі найму він є безпосереднім предметом передачі в користування, тоді як в інших виконує лише допоміжну роль для досягнення певного результату.

Коли особа укладає договір перевезення, сторони домовляються про зобов'язання перевізника доставити до пункту призначення пасажирів або вантажа, за встановлену плату. Основна відмінність полягає у предметі зобов'язання, так як тут це послуга, де перевізник самостійно здійснює управління транспортом і відповідає за результат перевезення, тоді як у договорі

найму транспортного засобу відбувається його передача у користування для реалізації своїх інтересів. А ще перевізник відповідає за збереження вантажу та безпеку пасажирів, тобто договір перевезення має зобов'язально-послуговий характер, а договір найму майново-речовий. [26]

Порівнюючи з договором прокату, необхідно зазначити, що прокат є різновидом найму, який застосовується переважно у сфері побутових послуг і має споживчий характер. Передбачається надання речі у короткостроковий термін фізичним особам для власного користування. Натомість найм транспортного засобу може мати як споживчий, так і підприємницький характер, а також передбачати складніші умови щодо страхування, відповідальності та технічного обслуговування. Таким чином, прокат є більш вузькою та спрощеною формою даних правовідносин.

Важливо також відмежувати договір найму від договору фінансового лізингу, де останній передбачає тристоронню модель відносин і передачу майна у користування з можливістю подальшого викупу, що має інвестиційний характер. [19] Виділяють такі сторони як постачальник, лізингодавець та лізингоодержувач. Крім цього, даний нормативний акт, зазвичай, укладається на тривалий строк і спрямований на оновлення основних засобів суб'єкта господарювання, тоді як найм є двостороннім та тимчасовим і не передбачає автоматичного переходу права власності.

Окремої уваги потребує співвідношення договору найму транспортного засобу з договором фрахтування або, іншими словами, чартеру, який застосовується у сфері морського та повітряного транспорту. За його приписами одна сторона зобов'язується надати іншій транспортний засіб чи його частину для перевезення вантажу або пасажирів за нормами транспортних кодексів і статутів. На відміну від найму без екіпажу, у фрахтуванні управління транспортним засобом залишається за фрахтівником, тому це поєднує у собі риси перевезення з тимчасовим користуванням транспортом, але не передбачає повного переходу фактичного володіння до замовника. [3]

Узагальнюючи, договір найму транспортного засобу не є універсальним терміном і становить самостійну правову конструкцію з чітко визначеними ознаками. Його відмінність від полягає у різному предметі зобов'язання сфери застосування, складності правового регулювання, відсутності інвестиційної складової та чи існує можливість переходу права власності, враховується характер контролю над транспортним засобом.

Правильна кваліфікація договору визначає застосовувані норми права, порядок розподілу ризиків, відповідальність сторін та можливість захисту їхніх інтересів у судовому порядку. Проведений аналіз дозволяє також уникнути помилок при кваліфікації правовідносин.

2.3. Міжнародна практика регулювання та функціонування договору

Дослідження міжнародної доктрини та досвіду у сфері договірних відносин важливе значення для розуміння тенденцій розвитку національного законодавства та визначення напрямів його вдосконалення. У багатьох правових системах договір найму транспортного засобу не виокремлюється як повністю автономний інститут, а розглядається як різновид договору оренди, який діє на загальних положеннях, охоплюючи цивільну або торгову галузі права, з урахуванням спеціальних норм транспортного законодавства. Такий підхід свідчить про уніфікованість таких основних принципів регулювання як тимчасовість користування, оплатність, збереження права власності за наймодавцем та покладення ризиків експлуатації на користувача.

У державах континентальної правової системи, зокрема в їх числі країни-члени Європейського Союзу, договір найму транспортного засобу підпорядковується загальним нормам цивільних кодексів про оренду майна, однак доповнюється імперативними вимогами щодо безпеки дорожнього руху, технічного стану транспортних засобів, страхування та захисту прав споживачів. Особливістю у таких державах виступає високий рівень стандартизації договірних умов, до прикладу в практиці прокатних компаній широко застосовуються типові договори, що детально регламентують порядок передачі транспортного засобу, межі пробігу, умови покриття страхування,

відповідальність за можливі пошкодження та процедуру повернення. Це може позитивно сприяти правовій визначеності та зменшенню кількості спорів.

Страхове регулювання займає надважливе значення у міжнародному праві, оскільки у більшості європейських держав це обов'язкова процедура, в зв'язку з тим, що вона здатна мінімізувати фінансові ризики наймача та водночас гарантує належний захист усіх потерпілих осіб. Даний вид правовідносин стосується цивільної відповідальності власників транспортних засобів і доповнюється розширеними програмами для орендованого транспорту, включаючи страхування від пошкодження та від викрадення. [21] Українська модель обов'язкового страхування загалом відповідає європейським підходам, проте їх практика демонструє більшу деталізацію умов та різнобічність в розподіленні ризиків між сторонами договору.[23]

Важливою рисою європейської практики є посилений споживчий захист. Якщо орендарем виступає фізична особа, яка укладає договір для особистих потреб, на такі правовідносини поширюються норми законодавства про захист прав споживачів. Це впливає на допустимість штрафних санкцій, порядок зміни умов договору та можливість одностороннього розірвання.

У сфері морського транспорту міжнародна практика виробила окремі форми договорів фрахтування або чартеру і залежно від умов, розрізняють рейсовий чартер, тайм-чартер та бербоут-чартер, останній із яких найбільше відповідає моделі найму транспортного засобу без екіпажу, коли судно передається у користування без команди, а фрахтувальник самостійно забезпечує його експлуатацію. Міжнародні морські конвенції, учасницею яких є і Україна, встановлюють загальнообов'язкові стандарти безпеки мореплавства, відповідальності перевізника та технічного стану суден, що безпосередньо впливає на зміст договорів найму у морській сфері.

У галузі авіації, передбачаються різні форми лізингу повітряних суден, які за своєю конструкцією співвідносяться з договором найму з екіпажем та без екіпажу. Експлуатація повітряного транспорту здійснюється відповідно до стандартів і рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації, яка

встановлює вимоги до реєстрації, технічної придатності та відповідальності експлуатанта. Основними рекомендаціями, виступатимуть відповідності щодо сертифікації аеродромів, правил здійснення польотів та поведінки пасажирів, тобто чи дотримуються вони безпекових заходів і у тому числі. Можуть розглядатись заходи щодо зменшення впливу авіації на середовище та забруднення, обов'язкової дезінфекції суден і при необхідності вжиття спеціальних заходів якщо виникне спалах пандемії, як Covid-19. Демонструється чітке розмежування між правом власності на транспортний засіб і правом на його експлуатацію, що є характерним і для договору найму. [7]

Істотний вплив здійснюють міжнародні конвенції про перевезення вантажів та пасажирів, в тому числі ратифіковані Україною. Переважно їх положення мають вплив і на договір найму транспортного засобу у випадках, коли орендований транспорт використовується для міжнародної діяльності. Зокрема, визначення меж відповідальності перевізника, строків пред'явлення претензій та правил документального оформлення перевезення формує правове середовище, в якому функціонує наймач транспортного засобу.

Аналіз міжнародної практики дозволяє зробити висновок, що гармонізація національних норм із міжнародними стандартами безпеки є ключовими тенденціями розвитку правового регулювання в Україні. Національне законодавство хоч загалом і відповідає базовим підходам міжнародної практики, однак потребує подальшого вдосконалення у частині уніфікації договірних механізмів, уточнення відповідальності сторін та розширення страхових інструментів захисту.

У контексті міжнародного приватного права визначення права, що буде застосовуватися до договору, якщо це не було прописано договором попередньо, діє принцип, що якщо сторони є резидентами різних держав або транспортний засіб використовується за межами країни укладення договору, то у таких випадках все визначається за колізійними нормами. [16].

Отже, міжнародний досвід підтверджує, що договір найму транспортного засобу є гнучкою правовою конструкцією, яка адаптується до особливостей

конкретного виду транспорту та економічного середовища. А вивчення та імплементація кращих міжнародних практик тільки сприятиме підвищенню ефективності правового регулювання та забезпеченню балансу інтересів учасників відповідних правовідносин. Зберігається доцільність удосконалення українського законодавства у даному напрямі, Порівняння із зарубіжними моделями дозволило глибше оцінити сильні та слабкі сторони національного регулювання та визначити перспективи його розвитку.

РОЗДІЛ 3

3.1. Відповідальність сторін, юридичні нюанси та ризики

Одним із найбільш складних аспектів правового регулювання договору найму транспортного засобу виділяють відповідальність сторін. Це зумовлено особливим статусом предмета як джерела підвищеної небезпеки та на відміну від звичайних орендних відносин, у даному випадку виникає не лише договірна відповідальність між сторонами, але й деліктна перед третіми особами. У даних правочинах також багато чого залежить від характеру порушення, технічного стану майна чи наслідків його експлуатації в наймі.

Передусім типи відповідальності слід розмежувати, оскільки договірний тип виникає у разі порушення попередньо встановлених сторонами умов. Так, до прикладу, наймодавець несе відповідальність до і після передачі транспортного засобу, щоб він був у належному технічному стані, без приховування істотних недоліків або перешкоджання користуванню майном. Якщо є дефекти, які б впливали на його використання за призначенням, наймач має право вимагати безоплатного усунення недоліків, зменшення орендної плати або й взагалі розірвання договору. [20] Основними ризиками для наймодавця можуть стати різні фактори, до прикладу пошкодження або знищення транспортного засобу, використання у протиправній діяльності чи такій, що не була передбачена договором, несплата за послугу найму і складність доведення вини наймача.

Наймач, у свою чергу, також має обов'язки та права, яких повинен дотримуватись. У разі пошкодження або втрати транспортного засобу він зобов'язаний відшкодувати завдані збитки його власнику. Але ще особливої уваги потребує питання ризику випадкового знищення або пошкодження, оскільки за загальним правилом ризик несе наймодавець, якщо інше не встановлено договором або законом. Проте у випадку передачі транспортного засобу без екіпажу фактичне володіння переходить до наймача, що ускладнює розподіл ризиків. Саме тому у практиці написання договорів часто передбачаються умови про покладення ризику випадкового пошкодження на наймача.

Наймач може зіткнутись з рядом складнощів, якщо виникнуть непередбачувані обставини, що від нього не залежали, стосовно транспортного засобу. Ними можуть виявитись такі моменти, як покладення на нього повної матеріальної відповідальності, обмеження страхового покриття, нарахування штрафних санкцій і особливо складність доведення технічних недоліків, які існували до передачі майна.

Не менш складним є питання відповідальності перед третіми особами за шкоду, заподіяну транспортним засобом. Відповідно до цивільного законодавства шкода, завдана джерелом підвищеної небезпеки, відшкодовується особою, яка на правовій підставі володіє таким джерелом. У договорі з екіпажем відповідальність може залишатися за наймодавцем, якщо управління здійснюється його працівниками але у випадку, якщо діяльність здійснюється без екіпажу, то таким володільцем визнається наймач, оскільки саме він здійснює експлуатацію транспортного засобу. [26]

Практичні труднощі виникають у випадках автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху. Штрафи зафіксовані камерами часто надходять на ім'я власника транспортного засобу, навіть якщо фактичним користувачем був наймач. Це породжує необхідність доведення факту передачі транспортного засобу у користування іншій особі та можливість регресних вимог.

Окремим аспектом є страхова відповідальність. Власник транспортного засобу зобов'язаний укласти договір обов'язкового страхування [17], проте страхове покриття може не поширюватися на випадки грубого порушення правил дорожнього руху або керування у стані сп'яніння. У такій ситуації страховик має право регресної вимоги до винної особи.

Судова практика в Україні свідчить, що при вирішенні спорів суди насамперед встановлюють хто в момент заподіяння шкоди дійсно володів транспортним засобом, чи укладався письмовий договір і чи там було прописано спеціальні умови відповідальності сторін, а також чи дійсний страховий поліс. Поширеними є випадки стягнення заборгованості за платою, відшкодування

вартості ремонту, компенсації втрати товарної вартості транспортного засобу і враховується питання відшкодування шкоди, заподіяної третім особам.

Як висновок, відповідальність у договорі найму транспортного засобу має багаторівневий характер і поєднує норми договірної, деліктної та страхового права. Проте така ефективність моделі досі залишається дискусійною, оскільки на практиці часто складно розмежовувати характер технічних несправностей, наслідки неправильної експлуатації, особливо якщо не було детального акту приймання-передачі і договору безпосередньо. Комплексність зумовлює необхідність більш чіткого врегулювання умов договору та врахування потенційних ризиків ще до етапу його укладення.

3.2. Особливості відшкодування збитків, спричинене транспортним засобом

Питання компенсації шкоди у правовідносинах, що виникають у договорі найму транспортного засобу, характеризуються підвищеною складністю, оскільки там можуть виникнути декілька паралельних зобов'язань, іншими словами не тільки між сторонами-підписантами а й третіми особами. Відносини між наймодавцем і наймачем регулюються нормами про відповідальність за порушення зобов'язань і там застосовується саме договірна відповідальність. У такому разі підлягають відшкодуванню витрати на ремонт транспорту, може бути втрата товарної вартості, а також можливі додаткові платежі, пов'язані з простоем транспортного засобу. Водночас шкода, завдана третім особам, регулюється деліктними нормами.

Відповідно до цивільного права, майнова шкода, завдана неправомірними діями фізичної або юридичної особи, підлягає відшкодуванню у повному обсязі особою, яка її завдала [26]. У випадку використання транспортного засобу застосовується спеціальна норма, яка передбачає те, що транспорт може вважатись джерелом підвищеної небезпеки, незалежно від того чи він здійснює рух, чи ні. Для визначення обсягу відповідальності і на кого вона покладається, достатньо встановити факт шкоди та причинно-наслідковий зв'язок між використанням предмету договору і настанням негативних наслідків.

Якщо транспортний засіб передано без екіпажу, наймач набуває статусу особи, яка здійснює експлуатацію та контроль за транспортним засобом. У разі передачі транспортного засобу з екіпажем ситуація є більш складною. В разі управління працівниками наймодавця, останній може визнаватися особою, що фактично контролює джерело підвищеної небезпеки. При цьому можливе застосування норм про відповідальність юридичної особи за шкоду, завдану її працівником під час виконання своїх трудових обов'язків. Судова практика свідчить, що вирішальне значення має фактичний характер володіння та експлуатації транспортного засобу, а не лише формальне право власності. У разі заподіяння шкоди життю або здоров'ю особи відшкодуванню підлягають витрати на лікування, реабілітацію, додаткове харчування, втрачений заробіток, а також моральна шкода. Розмір відшкодування визначається з урахуванням ступеня втрати працездатності та інших індивідуальних обставин і так як компенсація може здійснюватися у формі періодичних платежів, це могло б перерости у тривалий характер.

У випадку пошкодження або знищення майна третіх осіб відшкодовуються реальні збитки та упущена вигода. Перше передбачає витрати на відновлення майна або компенсацію його ринкової вартості у разі повного знищення. Втрачена вигода підлягає відшкодуванню за умови доведення, що вона є наслідком протиправної поведінки володільця транспортного засобу.[24]

З метою забезпечення гарантій, у разі страхування і настання шкоди, здійснюється виплата потерпілим у межах встановлених страхових сум. Однак закон передбачає можливість регресної вимоги страховика до винної особи у випадках грубого порушення правил дорожнього руху, керування у стані сп'яніння або відсутності права кермування. У таких ситуаціях фінансовий тягар фактично покладається на наймача, навіть якщо первинну компенсацію здійснив страховик. Серед практичних проблем можна виокремити складність доведення реальної вини тої чи іншої сторони, колізії між нормами різних галузей законодавства щодо фіксації порушень, неоднозначність розподілу ризику випадкового знищення транспортного засобу і недостатню деталізацію умов

страхового покриття у договорах найму. Таким чином, ефективність механізму компенсації шкоди залежить не тільки від чіткості договірної регулювання, теоретичної бази і судової практики, а й від фактичної реалізації такого права та вміння правильно кваліфікації вини. Для цього варто застосовувати експертизи, фіксувати кожну деталь щодо технічної справності і чи пошкодження виникли до або після здійснення договору найму.

3.3. Актуальні проблеми та напрями вдосконалення правового регулювання

Правове регулювання договору найму транспортного засобу в Україні загалом ґрунтується на цивільному законодавстві, нормативно-правових актах у сфері транспорту, страхування та безпеки дорожнього руху і міжнародному публічному праві, безпосередньо тих актів, які ратифіковані та імplementовані у національне законодавство. Водночас аналіз норм та правозастосовної практики свідчить про наявність низки системних проблем, що ускладнюють ефективну реалізацію відповідних правовідносин.

Ті норми, які регулюють договір найму транспортного засобу, мають рамковий характер і не містять достатньої деталізації щодо окремих істотних аспектів правовідносин. Зокрема, відсутнє чітке нормативне визначення порядку розподілу ризику випадкового знищення або пошкодження транспортного засобу внаслідок подій, що не залежали б від сторін договору, чи тих самих особливостей відповідальності у разі їх спільної вини. Немає механізму вирахування зносу або повної втрати товарної вартості транспортного засобу.

Не менш важливими питаннями постають особливості найму транспортних засобів для здійснення підприємницької діяльності, до прикладу таксі, логістичні чи кур'єрські перевезення тощо. У результаті недостатнього врахування таких аспектів, зазначені питання вирішуються виключно шляхом договірної регулювання або через судову практику, що призводить до неоднаковості підходів та невизначеності.

Однією з ключових проблем також передбачають створення колізій між договірною та деліктною відповідальністю за порушення зобов'язань чи

відповідальності за шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки. У випадку дорожньо-транспортної пригоди можуть одночасно виникати зобов'язання між сторонами договору найму і третіми особами, не виключено виникнення регресних правовідносин між страховиком та винною особою. Наявність декількох паралельних правових механізмів часто ускладнює визначення реального відповідача та обсягу відповідальності сторін. Особливо це актуально у випадках передачі транспортного засобу з екіпажем або використання його у господарській діяльності.

У підприємницькій діяльності все ще зберігається недостатня визначеність статусу суб'єктів, оскільки не визначено залишається питання відповідальності особи, яка бере у найм транспортний засіб, для його систематичного використання з метою отримання прибутку. В такому разі може виникати необхідність застосування норм про лізинг або оренду для надання послуг. Зберігається незрозумілість як і чи співвідноситься договір найму з договорами перевезення, укладеними наймачем із третіми особами. Відсутність спеціального регулювання таких моментів не тільки створює ризики для обох сторін договору, а й може призводити до перекваліфікації правовідносин судом.

Законодавство передбачає обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів, проте практика свідчить про низку реальних труднощів, наприклад невключення наймача до переліку осіб, допущених до керування або відсутність у нього страховки, що може обмежити страхове покриття у разі дорожньо-транспортної пригоди, або й зовсім відмовити у виплаті.[4]

У практиці держав Європейського Союзу правове регулювання найму транспортних засобів, як правило, є більш деталізованим. Договори чітко визначають розподіл ризиків, порядок покриття страховкою, межі відповідальності та стандартизовані умови користування. Деякі країни застосовують обов'язкове страхування в повному обсязі, тобто «повний пакет покриття» для орендованих транспортних засобів, це мінімізує кількість спорів між сторонами, окрім того, активно використовуються уніфіковані договірні

умови, які забезпечують визначеність та однаковість практики. Порівняльний аналіз свідчить, що українське законодавство потребує більшої систематизації та деталізації щоб ефективно це застосовувати на практиці, зокрема щодо комерційного використання найманих транспортних засобів.

Сильними сторонами чинного регулювання можна виділити закріплення спеціального правового режиму транспортного засобу як джерела підвищеної небезпеки, можливість гнучкого договірною врегулювання умов користування і наявність обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності. А от стосовно того, що варто було б вдосконалити, це стосується впровадження більш ширшої деталізації правового механізму розподілу ризиків, покращити правове регулювання для комерційного використання. З слабких сторін це очевидно колізії між договірними та деліктними нормами та неоднорідність судової практики, що часто супроводжується недостатній рівень правової визначеності. [26]

З метою підвищення ефективності правового регулювання доцільно розглянути такі напрями вдосконалення як доповнення положень Цивільного кодексу України нормами, що деталізують розподіл ризику випадкового знищення або пошкодження транспортного засобу. Варто закріпити спеціальні правила щодо використання найманих транспортних засобів у підприємницькій діяльності і удосконалити питання страхового законодавства, шляхом розширення стандартів для орендованих транспортних засобів.

То ж, сучасне правове регулювання договору найму транспортного засобу має достатню нормативну основу, однак потребує системного удосконалення з урахуванням розвитку транспортного ринку, цифровізації та зростання обсягу комерційного використання транспортних засобів. Якщо враховувати всі ризики та нюанси на всіх ланках правової системи України та вживати всіх необхідних заходів для ефективнішої реалізації даних правовідносин на практиці, то є великий потенціал, особливо через гармонізацію законодавства і зменшення розбіжностей при виникненні відповідальності.

ВИСНОВКИ.

Проведене дослідження дозволяє зробити висновок, що договір найму транспортного засобу є самостійною правовою конструкцією. Його специфіка обумовлена тим, що предмет договору виступає не лише об'єктом цивільного обороту, а й технічно складним джерелом підвищеної небезпеки, експлуатація якого пов'язана з потенційними ризиками для життя і здоров'я людей і майна. Саме тому правове регулювання даного договору має комплексний характер і охоплює норми не лише цивільного, а й транспортного, адміністративного, страхового, податкового національного та міжнародного права.

Водночас цей договір має низку специфічних ознак, які відрізняють його від загального договору найму, до яких належать особливий правовий режим транспортного засобу, можливість укладення договору як з екіпажем, так і без, підвищений контроль технічного стану, його державної реєстрації та страхування. Так як експлуатація транспортного засобу може спричинити шкоду третім особам, передбачаються додаткові механізми відповідальності за такі правопорушення.

Особливу увагу у роботі було приділено аналізу предмета договору. Встановлено, що до транспортних засобів можуть належати не тільки наземні, а й водні та повітряні об'єкти, що використовуються для перевезення пасажирів або вантажів. Дослідження суб'єктного складу договору показало, що сторонами правовідносин виступають наймодавець і наймач, які можуть бути як фізичними, так і юридичними особами. Аналіз нормативно-правової бази дозволив встановити, що важливе значення мають міжнародні договірні відносини та конвенції, що встановлюють стандарти безпеки перевезень, правила експлуатації транспортних засобів та вимоги до їх технічного стану. Помітно тенденцію уніфікації правового регулювання та гармонізації національного законодавства з міжнародними стандартами.

Порівняння договору найму транспортного засобу з іншими суміжними правовими конструкціями дозволив чітко визначити його місце у системі договорів. Було встановлено, що він відрізняється від договору перевезення,

договору прокату, фінансового лізингу та договору фрахтування насамперед предметом зобов'язання та характером правовідносин між сторонами.

Таким чином, договір найму транспортного засобу відіграє важливу роль у сучасних цивільно-правових відносинах, забезпечуючи можливість ефективного використання транспортних засобів без необхідності їх придбання у власність. Його правове регулювання має комплексний і міжгалузевий характер, а подальший розвиток національного законодавства у цій сфері має бути спрямований на вдосконалення механізмів розподілу відповідальності, розширення страхових інструментів захисту та гармонізацію правових норм із міжнародними стандартами.

Список використаних джерел:

1. Віденська конвенція про дорожній рух – Вікіпедія. Вікіпедія. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Віденська_конвенція_про_дорожній_рух (дата звернення: 04.02.2026).
2. Договір найму (оренди) транспортних засобів. Wiki Legal Aid. URL: [https://legalaid.wiki/index.php/Договір_найму_\(оренди\)_транспортних_засобів](https://legalaid.wiki/index.php/Договір_найму_(оренди)_транспортних_засобів) (дата звернення: 10.02.2026).
3. Договір фрахтування (Договір чартеру) та його види. Fortior Law – Law Firm | We solve disputes in shipping & international trade. URL: <https://fortiorlaw.com/ua/news/dohovory-frakhtuvannia-chartery-ta-ikh-vydy/> (дата звернення: 05.02.2026).
4. ДТП без страховки у винуватця чи потерпілого. Платформа онлайн страхування. URL: <https://kirins.ua/blog/dtp-bez-strahovki-u-vinovnika-ili-postradavshego> (дата звернення: 07.02.2026).
5. Кодекс торговельного мореплавства України : Кодекс України від 23.05.1995 № 176/95-ВР : станом на 15 листоп. 2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-vr#Text> (дата звернення: 07.02.2026).
6. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Кодекс України від 07.12.1984 № 8073-X : станом на 11 груд. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text> (дата звернення: 12.02.2026).
7. Міжнародна організація цивільної авіації – Вікіпедія. Вікіпедія. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Міжнародна_організація_цивільної_авіації (дата звернення: 08.02.2026).
8. Особливості оподаткування орендованого автотранспорту : Коментар від 01.08.2006. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/n0058697-06#Text> (дата звернення: 11.02.2026).
9. Повітряний кодекс України : Кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI : станом на 31 жовт. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (дата звернення: 07.02.2026).

10. Погрібний С. Засади цивільно-правової відповідальності у відносинах з джерелом підвищеної небезпеки. Результати здійснення правосуддя Верховним Судом. Україна, 2024. С. 1–21. URL: https://supreme.court.gov.ua/userfiles/media/new_folder_for_uploads/supreme/2024_prezent/Prezent_zasadi_civ_prav_vidpovidalnosti_23_02_2024.pdf (дата звернення: 06.02.2026).

11. Положення (ЄС) N 561/2006 з гармонізації визначеного соціального законодавства, що стосується автоперевезень та вносить поправки до Положення Ради (ЄЕС) N 3821/85 та N 2135/98 і скасовує Положення (ЄЕС) N 3820/85 : Положення Європ. Союзу від 15.03.2006 № 561/2006 : станом на 20 серп. 2020 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_761#Text (дата звернення: 04.02.2026).

12. Поняття та юридична характеристика договору перевезення вантажу | Тести на державну службу. Тести на державну службу | Онлайн тестування - Відповіді. URL: <https://testderz.com/zno-pravo/civil-law-lecture/поняття-та-юридична-характеристика-д-19/> (дата звернення: 04.02.2026).

13. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05.04.2001 № 2344-III : станом на 19 квіт. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (дата звернення: 04.02.2026).

14. Про внутрішній водний транспорт : Закон України від 03.12.2020 № 1054-IX : станом на 15 листоп. 2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text> (дата звернення: 07.02.2026).

15. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 № 3353-XII : станом на 12 верес. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 07.02.2026).

16. Про міжнародне приватне право : Закон України від 23.06.2005 № 2709-IV : станом на 31 жовт. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2709-15#Text> (дата звернення: 12.02.2026).

17. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Закон України від 21.05.2024 № 3720-

IX : станом на 1 січ. 2026 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3720-20#Text> (дата звернення: 07.02.2026).

18. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР : станом на 28 трав. 2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр#Text> (дата звернення: 07.02.2026).

19. Про фінансовий лізинг : Закон України від 04.02.2021 № 1201-ІХ : станом на 1 січ. 2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1201-20#Text> (дата звернення: 04.02.2026).

20. Сторони договору найму (оренди), їхні права та обов'язки | Тести на державну службу. Тести на державну службу | Онлайн тестування - Відповіді. URL: <https://testderz.com/zno-pravo/civil-law-lecture/стoрони-дoгoвoру-найму-оренди-їхні-пр/#:~:text=Страхування%20речі,%20переданої%20у%20найм.> (дата звернення: 09.02.2026).

21. Страхування орендованої машини за кордоном: види страховки і поради мандрівникам. TravelYourWay. URL: <https://travelyourway.com.ua/ua/planirovanie-samostoyatelnyh-puteshestvij/avtomobilistam/arenda-avto-kak-sekonomit-na-strahovke/> (дата звернення: 06.02.2026).

22. Термін «Лізинг». Термінологія законодавства. Законодавство України. Офіційний вебпортал парламенту України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/term/14164:24451> (дата звернення: 05.02.2026).

23. Умови страхування прокатних автомобілів. Avis. URL: https://production.rent-at-avis.com/avisonline/ua/avis.nsf/c/rental_conditions,insurance (дата звернення: 06.02.2026).

24. Упущена вигода як форма шкоди при кваліфікації злочинів: кримінально-правовий аспект - Адвокатське об'єднання AZONES. URL: <https://azones.law/analytics/upushhena-vygoda-yak-forma-shkody-pry-kvalifikatsiyi-zlochyniv-kryminalno-pravovuj-aspekt/> (дата звернення: 06.02.2026).

25. Форма договору найму транспортного засобу | Коментар. Мего-Інфо - Юридичний портал України №1, Коментар ЦПК, КПК, КУПАП, ККУ, ЦК. URL: <https://mego.info/матеріал/стаття-799-форма-договору-найму-транспортного-засобу> (дата звернення: 05.02.2026).

26. Цивільний кодекс України : Кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV : станом на 1 лют. 2026 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 05.02.2026).