

ОКРЕМІ АСПЕКТИ ДОКАЗУВАННЯ У СПРАВАХ ПРО ВІДШКОДУВАННЯ ШКОДИ, ЗАВДАНОЇ ВНАСЛІДОК ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ

CERTAIN ASPECTS OF PROOF IN CASES OF COMPENSATION FOR DAMAGE CAUSED AS A RESULT OF A TRAFFIC ACCIDENT

Назаренко В.В., студент II курсу магістратури
юридичного факультету
Сумський національний аграрний університет

Стаття присвячена проблематиці інституту доказування у справах про відшкодування шкоди, завданої внаслідок дорожньо-транспортної пригоди.

Автор звертає увагу на той факт, що відшкодування шкоди, завданої внаслідок дорожньо-транспортної пригоди завжди мало актуальний характер і з цих підстав знаходилося в об'єктивній пильній увазі суспільства. Але особливого значення дане питання набуло в останні десять років, коли кількість автомобільного транспорту на дорогах України кратно збільшилась. Дана обставина, в свою чергу, потягла за собою збільшення аварійності, внаслідок чого водії, пасажери та пішоходи все частіше зазнають матеріальних збитків, пов'язаних з необхідністю ремонту автомобіля, лікуванням потерпілих, відшкодування втраченої працездатності. Підтвердженням вказаного зауваження є наведені автором актуальні статистичні дані щодо аварійності на дорогах нашої держави.

У статті розкривається кілька основних аспектів проблеми доказів і доказування в даній категорії цивільних справ. Зокрема, зважаючи на змагальний характер цивільного процесу, на потерпілу особу покладається обов'язок доказування належності залученого нею суб'єкта у якості відповідача за цивільним позовом. При цьому, одна лише наявність посвідчення водія та документів, що підтверджують право власності особи на транспортний засіб, яким вона керувала під час ДТП, не завжди є вичерпними та достатніми доказами наявності обов'язку у водія по відшкодуванню спричиненої як матеріальної, так і моральної шкоди.

У статті автором наведено ґрунтовний і всебічний аналіз судової практики Верховного Суду з розгляду досліджуваної категорії справи, на підставі якого зроблено висновок, що для правильного визначення суб'єкта, відповідального за шкоду, спричинену джерелом підвищеної небезпеки, необхідно довести належними і допустимими засобами доказування наявності або відсутності у водія трудових, службових обов'язків, а також наявності (відсутності) у нього певного соціального статусу.

Ключові слова: дорожньо-транспортна пригода, відповідальність, водій, майнова шкода, моральна шкода, доказування, джерело підвищеної небезпеки, потерпілий.

The article is devoted to the problems of the institution of proof in cases of compensation for property damage caused as a result of a traffic accident.

The author draws attention to the fact that compensation for damage caused as a result of a traffic accident has always been of a topical nature and for these reasons was in the focus of society's close attention. But this issue has gained special importance in the last ten years, when the number of motor vehicles on the roads of Ukraine has multiplied. This circumstance, in turn, entailed an increase in the number of accidents, as a result of which drivers, passengers and pedestrians increasingly suffer material losses related to the need for car repairs, treatment of victims, and compensation for lost work capacity. The confirmation of this remark is provided by the author with current statistical data on accidents on the roads of our country.

The article reveals several main aspects of the problem of evidence and proof in this category of civil cases. In particular, taking into account the adversarial nature of the civil process, the aggrieved person has the responsibility of proving the appropriateness of the entity involved as a defendant in a civil lawsuit. At the same time, the mere presence of a driver's license and documents confirming a person's ownership of the vehicle he was driving at the time of the accident are not always exhaustive and sufficient evidence of the driver's obligation to compensate for both material and moral damage caused.

In the article, the author provides a thorough and comprehensive analysis of the judicial practice of the Supreme Court in considering the studied category of cases, on the basis of which it was concluded that in order to correctly determine the entity responsible for the damage caused by the source of increased danger, it is necessary to prove by proper and admissible means of proof the presence or the driver's lack of labor and official duties, as well as the presence (absence) of a certain social status.

Key words: traffic accident, liability, driver, property damage, moral damage, proof, source of increased danger, victim.

Постановка проблеми. Аварійність на дорогах України сьогодні стає одним із найпроблемніших питань не лише для суспільства, але і для кожної окремо взятої людини та територіальної громади. З одного боку, це зумовлюється доволі швидким збільшенням кількості транспортних засобів, а з іншого – низьким рівнем підготовки водіїв навичкам управління транспортними засобами, та низьким рівнем культури керування.

Статистика свідчить, що на дорогах України кожного дня стається близько 500 аварій, в яких травмується в середньому 47 людей. Рівень же смертності втрачає: кожного дня в середньому фіксується 7 летальних випадків. При цьому, не дивлячись на посилення адміністративної відповідальності водіїв за порушення Правил дорожнього руху, аварійність має позитивну тенденцію у збільшенні кількості ДТП. Так, якщо в 2020 році в Україні було зафіксовано 24698 аварій з людськими жертвами, то в 2021 році кількість таких випадків становила вже 29545 [1].

Законодавець недаремно відносить автомобілі усіх типів до категорії джерел підвищеної небезпеки (ст. 1187 ЦК України), а відтак водії, які керують таким

транспортном, власники чи орендарі, в разі спричинення шкоди здоров'ю особи, завдання їй майнової чи моральної шкоди під час управління, зберігання чи утримання транспортного засобу, який є джерелом підвищеної небезпеки, зобов'язані відшкодувати потерпілій особі таку шкоду.

Разом з тим, практика показує, що добровільне відшкодування шкоди має місце не завжди, що спонукає потерпілу особу (осіб) звертатись до суду загальної юрисдикції з метою захисту свого права, спрямованого на відшкодування як матеріальної, так і моральної шкоди, спричиненої внаслідок ДТП. Таке звернення до суду вказує на наявність у сторін (водія і потерпілого) цивільно-правового спору, який завжди обумовлюється певною системою доказів, а сам доказовий процес, як правило, має цілий ряд своїх особливостей, на яких і буде звернуто увагу в даній роботі.

Не менш проблемним питанням для потерпілих є і проблема доступ до правосуддя, оскільки постійне збільшення ставок судового збору, здорожчання вартості послуг адвокатів та експертів ускладнюють можливість реального захисту свого порушеного права в суді.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання відшкодування як майнової, так і моральної шкоди, спричиненої внаслідок дорожньо-транспортної пригоди було предметом наукових досліджень таких вчених, як О. І. Антонюк, Н. Л. Бондаренко-Зелінської, С. В. Васильєва, Л. Е. Гузь, П. С. Захарова, Н. В. Кузнєцової, Д. Д. Луспеника, С. О. Чорного, Є. О. Харитонова, О. І. Харитонової та інших. Дана категорія справ являє собою складність як з точки зору доказового аспекту, так і доступу до правосуддя. Особливо, це має місце тоді, коли право на відшкодування не витікає з кримінального провадження (у випадку, якщо ДТП обійшлося без потерпілих осіб і завдано лише шкоди майну). Не дивлячись на те, що такі цивільно-правові спори є досить поширеними в цивільному судочинстві нашої держави а відтак вказані правовідносини повинні стати об'ємним джерелом фактичних даних для сфери правової науки, однак поки що цього не відбулось.

Безумовно, заслуговують на увагу монографічне дослідження Л. Є. Гузя (2007 р.) «Дорожньо-транспортні пригоди (на допомогу суддям та адвокатам, які розглядають справи про ДТП)», а також дисертаційне дослідження П. С. Захарова (2019 р.) на тему: «Доказування у справах про відшкодування шкоди, завданої внаслідок дорожньо-транспортної пригоди у цивільному процесі України». В останній роботі автор зокрема висвітлює цілий ряд проблем у сфері доказування в частині змісту письмових доказів, висновків експертів, показів свідків тощо, з чого можна зробити висновок, що правосуддя сьогодення потребує нових наукових пошуків як в царині проблем інституту доказів та доказування, так і дотично до даного питання інституту відшкодування шкоди, завданої внаслідок ДТП. Сьогодні, в цьому напрямку працюють вчені: Ю. О. Котвяковський, І. В. Андронов, С. С. Бичкова, О. В. Гетманцев, В. А. Кройтор, М. П. Курило, Ю. Д. Притика, С. А. Чванкін, М. М. Ясинок та інші.

Метою статті є дослідження процесу збору доказів та надання їх суду, а також процесу доказування у справах про відшкодування майнової та моральної шкоди, завданої внаслідок дорожньо-транспортної пригоди. З огляду на це, дана стаття потребує детального аналізу джерельної бази доказування у справах про відшкодування майнової шкоди, завданої внаслідок дорожньо-транспортної пригоди.

Виклад основних результатів дослідження. Як уже зазначалось вище, проблематика дослідження даної категорії справ має кілька важливих векторів, кожен із яких потребує окремого аналізу.

Суб'єктивна складова будь-яких правовідносин, у більшості випадків не має свого однозначного тлумачення і правовідносини, які досліджуються у даній статті, не є виключенням. Це, зокрема, і не дивно, адже затверджені і діючі в нашій державі Правила дорожнього руху України жодним пунктом не обумовлюють того суб'єкта, який несе відповідальність за завдану шкоду, закріплюючи, натомість, лише право власника транспортного засобу на відшкодування збитків, завданих унаслідок невідповідності стану автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів вимогам безпеки дорожнього руху (підпункт «в» пункту 2.12. Правил) та право пасажирів на відшкодування завданих збитків під час користування транспортним засобом (підпункт «б» пункту 5.5. Правил) [2]. Цікаво і те, що Правила навіть не містять відсилочних положень до норм Цивільного кодексу України [3], якими в даному випадку і належить керуватись при визначенні належного суб'єкта, який повинен відповідати за завдану шкоду.

Так, ч. 2 ст. 1187 ЦК України зазначає, що шкода, завдана джерелом підвищеної небезпеки, відшкодовується особою, яка на відповідній правовій підставі (право власності, інше речове право, договір підряду, оренди тощо) володіє транспортним засобом, механізмом, іншим об'єктом, використання, зберігання або утримання якого створює підвищену небезпеку.

Слід звернути увагу на позицію Є. О. Харитонова та О. І. Харитонової, які справедливо зауважують, що норми ЦК України містять не перелік об'єктів, які становлять підвищену небезпеку, а перелік видів діяльності (ч. 1 ст. 1187 ЦК України), пов'язаних із використанням, зберіганням або утриманням певних об'єктів [4, с. 7].

Разом з тим, диспозиція норми ч. 2 ст. 1187 ЦК України для її практичного її правозастосування одразу ж породжує необхідність у визначенні терміну «володіє» та його тотожності із аналогічним терміном, який є складовою тріади інституту права власності (ч. 1 ст. 317 ЦК України).

З аналізу наявної судової практики вбачається, що «володіння транспортним засобом», як джерелом підвищеної небезпеки, не передбачає лише виключно безпосереднього керування ним під час руху по автомобільній дорозі. Зокрема, як роз'яснено у абз. 3 п. 5 постанови Пленуму Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ від 01.03.2013 р. № 4, «цивільно-правова відповідальність за шкоду, завдану діяльністю, що є джерелом підвищеної небезпеки, настає у разі її цілеспрямованості (наприклад, використання транспортних засобів за їх цільовим призначенням), а також при мимовільному проявленні шкідливих властивостей об'єктів, що використовуються в цій діяльності (наприклад, у випадку завдання шкоди внаслідок мимовільного руху автомобіля). В інших випадках шкода відшкодовується на загальних підставах, передбачених статтею 1166 ЦК, особою, яка її завдала (наприклад, коли пасажир, відчиняючи двері автомобіля, що не рухався, спричинив тілесні ушкодження особі, яка проходила поруч)» [5].

Як бачимо, для застосування норми ч. 2 ст. 1187 ЦК України до кваліфікації факту володіння транспортним засобом, не достатньо лише самого факту права власності, оренди чи користування ним. Обов'язковим в даному випадку є доказування факту цілеспрямованого або ж мимовільного руху такого джерела підвищеної небезпеки, яке потрапило в ДТП. У випадку ж, якщо шкоди було завдано нерухомим автомобілем, категорія «джерело підвищеної небезпеки» відносно нього застосовано бути не може, а отже і відсутні спеціальні підстави до її відшкодування, визначені нормою ч. 2 ст. 1187 ЦК України.

Таким чином, перед особою, якій завдано майнової чи моральної шкоди під час ДТП, стоїть першочергове завдання: зібрати докази щодо особи – володільця транспортного засобу, а також докази, що підтверджують факт володіння автомобілем чи іншим джерелом підвищеної небезпеки. В цій частині, згаданий вже Пленум Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ в допомогу потерпілому дає наступне загальне роз'яснення: якщо особа під час керування транспортним засобом має посвідчення водія на право керування транспортним засобом відповідної категорії і реєстраційний документ на транспортний засіб, переданий їй власником або іншою особою, яка на законній підставі використовує такий транспортний засіб, то саме ця особа буде нести відповідальність за завдання шкоди (пункт 2.2 Правил дорожнього руху України) [5]. По суті, вищевказане тлумачення містить не лише умови визначення відповідальної особи, але і встановлює перелік засобів доказування, які необхідно надати суду.

В той же час, з даного роз'яснення існує ряд винятків.

Зокрема, у своїй постанові від 19 червня 2019 року у справі № 630/1 63/16-к (провадження № 51-9067км18) Верховний Суд зазначив, що аналіз норм статей 1167, 1172, 1187, 1188 ЦК України дає підстави для висновку про те, що шкода, (в тому числі і моральна), завдана внаслідок ДТП з вини водія, який на відповідній правовій підставі керував автомобілем, що належить роботодавцю, відшкодовується власником (володільцем) цього джерела підвищеної небезпеки, а не безпосередньо винним водієм [6].

В іншій постанові від 02 липня 2020 року у справі № 570/1531/17 (провадження № 51-6229км19) Верховний Суд конкретизував вищевказаний висновок, прямо зазначивши, що не вважається володільцем об'єкта, використання, зберігання або утримання якого створює підвищену небезпеку, і не несе відповідальності за шкоду перед потерпілим особою, яка управляє джерелом підвищеної небезпеки в силу трудових відносин з таким володільцем (водій, машиніст, оператор тощо). Тобто володільцем об'єкта, використання, зберігання або утримання якого створює підвищену небезпеку, є не лише його власник, але й інша фізична чи юридична особа, яка на відповідній правовій підставі володіє цим об'єктом [7].

Отже, наявність посвідчення водія на право керування транспортним засобом відповідної категорії та свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу ще не є безумовною підставою для покладення майнової відповідальності на водія, навіть якщо вина останнього і підтверджується зібраними у справі доказами.

Разом з тим, звільнення водія автомобіля від обов'язку відшкодувати шкоду, завдану внаслідок дорожньо-транспортної пригоди, можливе не лише тоді, коли він перебував у трудових відносинах з володільцем транспортного засобу, але і тоді коли такі відносини мають характер службових. При цьому, під категорію володіння джерелом підвищеної небезпеки підпадає не лише право власності, оренди чи користування, але і право оперативного управління та взагалі – будь-яке речове право. Вищевказані висновки підтверджуються існуючою судовою практикою Верховного Суду, викладеною в його постанові від 02 липня 2020 року у справі № 570/1531/17. Зокрема, суд касаційної інстанції зазначив, що військове майно закріплюється за військовими частинами з метою забезпечення їх діяльності та якісного виконання покладених на них завдань в установленому порядку на праві оперативного управління, а тому саме військові частини несуть матеріально-правову та морально-правову відповідальність згідно з ч. 2 ст. 1187 ЦК України. За обставинами справи, військовослужбовець під час несення служби скоїв дорожньо-транспортну пригоду на автомобілі ГАЗ-3309, який належить військовій частині, а тому правильними є висновки судових інстанцій про те, що завдану військовослужбовцем шкоду потерпілій має відшкодувати військова частина, на обліку та в оперативному управлінні якої перебуває джерело підвищеної небезпеки, тобто вищевказаний транспортний засіб [7].

Вищевказана судова практика є свідченням того, що перед поданням позовної заяви про відшкодування завданої шкоди, потерпілій повинен встановити не лише особу – водія (що не є проблематичним у випадку оформлення матеріалів ДТП працівниками поліції), але і його місце офіційного працевлаштування, або ж несення служби, що значно складніше та проблематичніше в сучасних реаліях життя. Отримати письмові докази про працевлаштування особи можливо лише на запит до її роботодавця, або ж шляхом отримання звітної документації від органів державної фіскальної служби (повідомлення про прийняття на роботу працівника/укладення з ним контракту, звіту за формою № 1-ДФ, довідки про доходи) чи органів Пенсійного фонду України (довідки про застраховану особу (ОК-5)). В той же час, вищевказані документи містять персональні дані, які не підлягають відкритому розголошенню, а тому вони можуть бути видані лише особі, якої вони стосуються за її зверненням, правоохоронному органу, що здійснює адміністративне чи кримінальне провадження, або ж суду за його ухвалою. Однак, для витребування даних доказів судом, позивач, у відповідності до п. 4 ч. 2 ст. 84 ЦПК України, в своєму клопотанні обов'язково повинен зазначити про вжиті ним заходи для отримання цих доказів самостійно, надавши докази вжиття таких заходів та (або) повідомити причини неможливості самостійного отримання цього доказу.

В будь-якому разі, відсутність на момент подання позову доказової бази, яка підтверджувала б перебування винуватця ДТП у трудових (службових) відносинах з певною юридичною особою, матиме наслідком затягування розгляду такого позову, оскільки суд буде вимушений витратити свій процесуальний час на формування відповідної ухвали, а після отримання необхідних відомостей неодмінно постане питання заміни неналежного відповідача належним. Останнє ж, в силу ч. 5 ст. 51 ЦПК України, може мати певні негативні наслідки майнового характеру вже для потерпілого, оскільки в силу вищевказаної норми, відповідач, замінений іншим відповідачем, має право заявити вимогу про компенсацію судових витрат, здійснених ним внаслідок необґрунтованих дій позивача і питання про розподіл судових витрат вирішується в ухвалі про заміну неналежного відповідача [8].

Проблематика досліджуваної категорії цивільних справ в аспекті встановлення належного відповідача за шкоду, завдану внаслідок ДТП, полягає також і в необхідності чіткого визначення того правого зв'язку, в якому водій транспортного засобу перебував із своїм роботодавцем на момент скоєння транспортної пригоди. Дана обставина впливає зокрема із тих процесуальних неузгодженостей, які виникають в окремих цивільних справах.

Так, наприклад, у справі № 672/1537/17, Городоцький районний суд Хмельницької області, через неправильне встановлення дійсної природи правовідносин між водієм та власником транспортного засобу, який потрапив у ДТП, дійшов помилкового висновку про стягнення з ТОВ «Маїсадур Семанс Україна», спрочиненої майнової та моральної шкоди. Скасовуючи вирок суду першої інстанції в частині задоволення цивільного позову, суд апеляційної інстанції звернув увагу на зміст укладеного 26 червня 2017 року між ТОВ «Аутсорсінг Бізнес Груп» та водієм цивільно-правової угоди про виконання робіт № 26-06/9 за якою водій приймав на себе зобов'язання якісно виконувати сільськогосподарські роботи з прополки соняшника, прополки та пасинкування кукурудзи на свій ризик, самостійно організувавши роботу для Клієнта ТОВ «Маїсадур Семанс Україна». Відповідно до пп. 1. 4 зазначеної угоди ТОВ «Маїсадур Семанс Україна» забезпечувала водія матеріальними благами, а саме транспортним засобом «Renault Logan 90L» та паливною картою для виконання робіт для зазначеного товариства. При цьому в наведеному підпункті було передбачено, що підрядник несе повну індивідуальну матеріальну відповідальність за ввірені йому матеріальні блага. Враховуючи вищевказане, апеляційний суд дійшов обґрунтованого висновку, що в момент скоєння ДТП водій не перебував у трудових відносинах ні з ТОВ «Маїсадур Семанс Україна», ні з ТОВ «Аутсорсінг Бізнес Груп» та володів джерелом підвищеної небезпеки, а саме транспортним засобом «Renault Logan 90L» на підставі цивільно-правової угоди від 26 червня 2017 року № 26-06/9. Вищевказаний висновок було повністю підтримано Верховним Судом, який переглядав дану справу у касаційному порядку [9].

Отже, як бачимо, скоєння ДТП під час виконання певних видів робіт чи надання окремих послуг за укладенням із замовником цивільно-правовим договором та з використанням його транспортного засобу, не звільняє водія автомобіля від відшкодування шкоди потерпілій стороні.

Разом з тим, у справах про відшкодування шкоди, завданої внаслідок ДТП, доказуванню підлягає не лише рід занять чи місце працевлаштування водія, але і його соціальний статус, що вбачається із норм спеціальних норм окремих законів.

В цій частині звернемось до п. 13.1 ст. 13 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», згідно з яким учасники бойових дій, постраждали учасники Революції Гідності та особи з інвалідністю

внаслідок війни, що визначені законом, особи з інвалідністю I групи, які особисто керують належними їм транспортними засобами, а також особи, що керують транспортним засобом, належним особі з інвалідністю I групи, у її присутності, звільняються від обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності на території України. Відшкодування збитків від дорожньо-транспортної пригоди, винуватцями якої є зазначені особи, проводить МТСБУ у порядку, визначеному цим Законом [10].

В даному випадку страхові правовідносини між МТСБУ (Моторне (транспортне) страхове бюро України) та переліченими вище категоріями осіб мають особливу правову природу, оскільки не потребують укладення договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, а виникають в силу наявності у суб'єкта певного соціального статусу. З огляду на це, позивач, при наданні доказів про те, що особа – винуватець ДТП підпадає під одну з категорій п. 13.1 ст. 13 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів»,

звільняється від обов'язку доводити наявність будь-яких страхових відносин між водієм та страховою компанією.

Висновки. Проаналізувавши у даній статті окремі аспекти доказування у справах про відшкодування майнової шкоди, завданої внаслідок дорожньо-транспортної пригоди, можливо прийти до висновку, що, не зважаючи на поширеність даної категорії цивільних справ, в судовій практиці досить часто виникають складнощі процесуально-правового характеру, пов'язані із правильним визначенням суб'єкта відшкодування, обсягу його обов'язків та із збором доказів для правильного встановлення фактичних даних, що в свою чергу, потребує як напрацювань у сфері єдиної судової практики, так і нових теоретичних досліджень вітчизняних вчених-правників. В той же час, не зайвим буде і уточнення положень Правил дорожнього руху України щодо того, що особи, винні у спричиненні майнової чи моральної шкоди, завданої внаслідок порушення вимог даних Правил, повинні відшкодувати завдану шкоду у передбаченому Цивільним кодексом України та іншими спеціальними законами порядку.

ЛІТЕРАТУРА

1. Дюдюк Ю. Смертельні ДТП в Україні: статистика за 2021 рік. URL: <https://www.autocentre.ua/ua/avtopravo/dtp/smertelnye-dtp-v-ukraine-statistika-za-2021-god-1338429.html> (дата звернення: 20.09.2022).
2. Про Правила дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 21.09.2022)
3. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 р. № 435-IV URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 22.09.2022).
4. Харитонов Є. О., Харитонova О. І. Проблеми відшкодування шкоди, завданої в результаті дорожньо-транспортних пригод. *Часопис цивілістики*. 2018. Вип. 31. С. 6–14.
5. Про деякі питання застосування судами законодавства при вирішенні спорів про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки : постанова Пленуму Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ від 01.03.2013 р. № 4. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0004740-13#Text> (дата звернення: 22.09.2022).
6. Постанова Верховного Суду від 19 червня 2019 року у справі № 630/163/16-к. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/82499795> (дата звернення: 22.09.2022).
7. Постанова Верховного Суду від 02 липня 2020 року у справі № 570/1531/17. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/90254186> (дата звернення: 22.09.2022).
8. Цивільний процесуальний кодекс України від 18.03.2004 р. № 1618-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1618-15#Text> (дата звернення: 23.09.2022)
9. Постанова Верховного Суду від 28 травня 2019 року у справі № 672/1537/17. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/82188445> (дата звернення: 23.09.2022)
10. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Закон України від 01.07.2004 р. № 1961-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1961-15#Text> (дата звернення: 23.09.2022).