

ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИЙ ВИМІР ДЕЛІКТНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ШКОДУ, ЗАВДАНУ НЕРУХОМИМ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ

THE EUROPEAN INTEGRATION DIMENSION OF TORT LIABILITY FOR DAMAGE CAUSED BY AN IMMOVABLE VEHICLE

Примак В.Д., д.ю.н.,
провідний науковий співробітник відділу міжнародного приватного права
та правових проблем євроінтеграції

*Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва імені академіка Ф.Г. Бурчака
Національної академії правових наук України*

У представлений статті обґрунтовано, що при розгляді питання про правовий режим деліктної відповідальності за шкоду, завдану нерухомим транспортним засобом, слід брати до уваги такі чинники, як множинність і комплексність виявів небезпечної діяльності з використання певного об'єкта, генетичний зв'язок розглянутого спеціального делікту й страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, норми права Європейського Союзу, практику судових органів ЄС та досвід розвитку національних правових систем його держав-членів.

На думку автора статті, володілець нерухомого транспортного засобу підлягає деліктній відповідальності на засадах, визначених ст. 1187 ЦК України, у тих випадках, коли потерпілому було завдано шкоди дією чи бездіяльністю, яка не виключала об'єктивно (з огляду на природні закономірності розвитку фізичних (механіка та електрика) та хімічних процесів) самої можливості (ризик) випадкового заподіяння такої шкоди – у тому числі при неконтрольованому вияві шкідливих властивостей будь-якої складової елемента матеріального об'єкта, діяльність з використання якого становить джерело підвищеної небезпеки.

Тому в «уречевленому» розумінні джерела підвищеної небезпеки на діяльність з використання автомобіля (іншого матеріального або нематеріального блага, яке у своїй цілісності відповідає ознакам зазначеного джерела) відповідний правовий режим не поширюватиметься лише з моменту повного усунення об'єктивно притаманних конкретному джерелу ризиків випадкового заподіяння шкоди. При цьому не має значення, якими властивостями (з погляду природознавчої класифікації) наділені чинники, що зумовлюють виникнення згаданих ризиків – фізичними (механічні, електричні), хімічними тощо. Головне – абсолютне усунення їх звичайної здатності створювати надзвичайні пожежні, кінетичні або інші подібні небезпеки. У зв'язку з цим діяльність з використання автомобіля буде не спроможна створювати підвищену небезпеку випадкового заподіяння шкоди лише у разі повного і одночасного вилучення з наземного транспортного засобу, який не перебуває на призначеній для дорожнього руху території земної поверхні, паливно-мастильної та електричної систем, а також коліс, оскільки (і якщо) саме це повністю виключатиме можливість заподіяння шкоди будь-якими шкідливими чинниками, що утворюють матеріальний об'єкт цього джерела підвищеної небезпеки.

Ключові слова: деліктна відповідальність, спеціальний делікт, нерухомий транспортний засіб, страхування відповідальності, гаражі та автомобільні стоянки, право ЄС.

When considering the issue of the legal regime of tort liability for damage caused by an immovable vehicle, one should take into account such factors as the multiplicity and complexity of evidence of dangerous activity from the use of a certain object, the genetic connection of the considered special tort and civil liability insurance owners of land vehicles, the rules of European Union law, the practice of EU judicial bodies and the experience of the development of national legal systems of its member states.

According to the author of the article, the owner of an immovable vehicle is subject to tort liability on the basis of article 1187 of the Civil Code of Ukraine, in those cases when the victim was harmed by an action or inaction that did not objectively exclude (given the natural laws of physical development (mechanics) and electricity) and chemical processes) of the very possibility (risk) of accidental infliction of such damage – including the accidental discovery of harmful properties of any constituent element of a material object, the use of which constitutes a source of increased danger.

Therefore, in the «refined» understanding of the source of increased danger to the activity of using a car (another tangible or intangible asset, which in its integrity corresponds to the characteristics of the specified source), the corresponding legal regime will not apply only from the moment of complete elimination of the risks of accidental damage objectively inherent in the such source. At the same time, it does not matter what properties (from the point of view of natural science classification) are endowed with the factors that lead to the emergence of the mentioned risks – physical (mechanical, electrical), chemical. The main thing is the absolute elimination of their usual ability to create extreme fire, kinetic or other similar hazards. In this regard, the activity of using a car will not be able to create an increased risk of accidental damage only in the case of complete and simultaneous removal from the ground vehicle, which is not in the area designated for road traffic, the earth's surface, fuel, lubrication and electrical systems, as well as wheels, since (and if) this will completely exclude the possibility of damage by any harmful factors that characterize the material object of the source of increased danger.

Key words: tort liability, special tort, immovable vehicle, liability insurance, garages and parking areas, EU law.

Постановка проблеми. В умовах бурхливого розвитку науки і техніки серед актуальних проблем розвитку інституту деліктної відповідальності дедалі помітніше місце займають ті, що пов'язані із законодавчим закріпленням і застосуванням правових норм щодо спеціального делікту із заподіяння шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки. Однак понині без належної відповіді з боку доктрини цивільного права та судової практики залишається питання про поширення правового режиму згаданого делікту на випадки вияву небезпечних властивостей матеріального об'єкта джерела підвищеної небезпеки у ситуаціях, похідних від його основного призначення. Це, серед іншого, стосується й тимчасово нерухомих наземних транспортних засобів (під час їх зупинки, стоянки) – у тому числі у разі займання автомобіля та поширення пожежі на сусідні транспортні засоби чи інші речі, або завдання шкоди життю та здоров'ю фізичної особи.

Додатково порушену проблематику актуалізує необхідність реалізації державної політики з адаптації вітчизняного законодавства та практики його застосування до права Європейського Союзу (далі – ЄС) також і в окресленій сфері правового регулювання.

Аналіз останніх досліджень. У вітчизняній науковій літературі тривалий час вирізняється декілька змістовних наголосів при висвітленні правової суті розглянутого нами спеціального делікту. Зазвичай увага науковців концентрується на: специфіці поведінки суб'єкта відповідальності (способи заподіяння шкоди [1, с. 142] чи характері ризику, притаманного тій чи іншій діяльності [2]) або особливостях матеріального об'єкта, що використовується при її провадженні; потенційній невичерпності та появі нових видів джерел підвищеної небезпеки [3, с. 185]; зумовлюючих таку небезпеку чинниках і формах вияву

небезпечних властивостей окремих різновидів діяльності [4, с. 391–392]; правовому режимі спеціального делікту, що розглядається, в розрізі його суб'єктного складу та умов цивільно-правової відповідальності або підстав звільнення від неї [5, с. 6–14].

При цьому доцільність виокремлення зазначеного спеціального делікту насамперед пояснюється покладенням на суб'єкта відповідальності обов'язку відшкодувати завдану шкоду незалежно від наявності такої загальної умови цивільно-правової відповідальності, як вина заподіювача шкоди [6, с. 41]. Крім того, можна зустріти заперечення проти ідеї поширення дії норм ст. 1187 ЦК України щодо об'єктивної відповідальності за шкоду, завдану джерелом підвищеної безпеки, на відносини, що виникли під час зупинки, стоянки, знаходження в гаражі тощо (відсутності руху) [7, с. 520] транспортного засобу, через який було порушено абсолютні цивільні права потерпілого.

Водночас при розгляді зазначеного питання зазвичай не беруться до уваги такі чинники, як множинність і комплексність виявів небезпечної діяльності з використання певного об'єкта, а так само генетичний зв'язок розглянутого спеціального делікту й страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. До того ж нині надто важливо розкрити цей взаємозв'язок кризь призму євроінтеграційної адаптації вітчизняного законодавства, у тому числі з урахуванням практики судових органів ЄС та інтерактивної взаємодії права ЄС та національних правових систем його держав-членів.

Мета. Зважаючи на вищезазначене метою цієї статті є формування узгодженого з нормами і практикою застосування європейського права наукового підходу щодо визначення можливості застосування приписів цивільного законодавства України про деліктну відповідальність володільця джерела підвищеної безпеки у разі заподіяння шкоди при використанні належного суб'єкту відповідальності нерухомого транспортного засобу.

Виклад основного матеріалу. В плані визначення нормативної підстави для застосування деліктної відповідальності у позначених нами життєвих ситуаціях виникає потреба у розмежуванні загальних засад відшкодування майнової та моральної шкоди (статті 1166 і 1167 ЦК України) – з одного боку, й підстав та умов відповідальності володільця джерела підвищеної безпеки (статті 1187 і 1188 ЦК України) – з іншого. В першому випадку йдеться про закріплення принципу генерального делікту з притаманними йому загальними умовами деліктної відповідальності: протиправності поведінки деліквента, існування шкоди та причинно-наслідкового зв'язку між двома попередніми умовами (три об'єктивні умови відповідальності, наявність яких у суді доводиться позивачем); вина, презумпція якої може бути спростована заінтересованою стороною (відповідачем у цивільній або господарській справі) – як суб'єктивна умова відповідальності. Натомість у ст. 1187 ЦК України закріплено спеціальний делікт, правовий режим якого увиразнюється передусім саме виключенням вини зі складу спеціальних умов деліктної відповідальності володільця джерела підвищеної безпеки.

Подібне зіставлення загальних та спеціальних умов деліктної відповідальності, але вже в контексті їх взаємодії, подекуди демонструє іноземний досвід правового регулювання відносин обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів. Наприклад, урахування ризику провадження конкретного різновиду діяльності як об'єктивного підґрунтя для запровадження суворої відповідальності зобов'язаних осіб вельми наочно представлено у ч. 1 ст. 1 іспанського Закону про цивільну відповідальність і страхування автотранспортних засобів [8]. Йдеться про пряму законодавчу вказівку щодо зумовленості такої відповідальності ризиком, безпосередньо пов'язаним з керуванням транспортним

засобом, а також встановлення об'єктивного (з виключенням вини заподіювача шкоди) режиму її застосування.

Примітно й цілком логічно, що у разі заподіяння шкоди особі підставами звільнення від відповідальності вищезазначений Закон називає виключну вину потерпілої особи або форс-мажорні обставини, не пов'язані з керуванням або функціонуванням транспортного засобу (такими обставинами не вважаються дефекти транспортного засобу або поломка чи вихід з ладу будь-якої його частини чи механізму). Однак за пошкодження майна потерпілої особи тим-таки Законом передбачено цивільну відповідальність згідно з загальними положеннями ст. 1902 ЦК Іспанії – тобто, як правило, на засадах вини [9].

На нашу думку, наведений досвід демонструє вартію запозичення системний підхід до законодавчого закріплення юридично значущих «точок сполучення» між механізмами деліктної відповідальності та її страхування. Крім того, не можна не зважати й чіткої пріоритетності гарантій захисту особистих немайнових прав фізичних осіб. Разом з тим, у світлі надання вихідного значення ризику керування транспортним засобом розмежування особистих немайнових і майнових благ як об'єктів правового захисту мало б втрачати самостійне значення критерію виокремлення двох різних, хоча й суміжних, механізмів цивільно-правової відповідальності.

У ст. 1187 ЦК України джерелом підвищеної безпеки визначено діяльність (у тому числі з використанням, зберіганням або утриманням транспортних засобів), що створює підвищену небезпеку для особи, яка цю діяльність здійснює, та інших осіб. У такий спосіб законодавець через оціночний критерій підвищеної безпеки орієнтує на невичерпність та змінюваність видів джерел підвищеної безпеки, а також нерозривність зв'язку діяльності, як втілення поведінки суб'єкта відповідальності, з різного роду матеріальними об'єктами, фізичні, хімічні, фізіологічні тощо характеристики (властивості) яких зумовлюють виникнення підвищеної безпеки порушення абсолютних цивільних прав потерпілих і заподіяння їм майнової або моральної шкоди.

Більше того, виходячи із законодавчого визначення джерела підвищеної безпеки, таким джерелом може бути і власна діяльність володільця зі зберігання належного йому транспортного засобу, якщо тільки під час такого зберігання продовжує існувати підвищена небезпека випадкового вияву небезпечних властивостей зазначеного об'єкта цивільних прав. Принагідно варто відмітити, що, приміром, сам факт знаходження належних сторонам нововиниклого деліктного зобов'язання транспортних засобів на території автомобільної стоянки – тобто саме як спеціально виділеного й нерідко певним чином обладнаного майданчика для тимчасового знаходження автомобілів – має спонукати до припущення, що такий порядок розміщення автомобілів зумовлений їх належністю до окремого роду об'єктів, діяльність з використання яких створює підвищену небезпеку заподіяння шкоди.

З наведених міркувань не можна погодитись з припущенням про те, що нерухомий транспортний засіб не є джерелом підвищеної безпеки. На наш погляд, очевидно, що здійснення зупинки автомобіля без додержання вимог законодавства про дорожній рух створює подекуди не тільки підвищену небезпеку для інших учасників дорожнього руху, а й здатне спричинити неминучість заподіяння шкоди аж до виникнення катастрофічних наслідків у вигляді смерті фізичної особи. Так само, скажімо, зупинка реакторів атомної електричної станції не перетворює діяльність оператора ядерної установки на таку, що вже не створює підвищеної безпеки заподіяння шкоди.

Тож транспортний засіб, який тимчасово не використовується саме за його основним призначенням (нерухомий транспортний засіб), але при цьому не був позбавлений об'єктивно притаманних йому як матеріальному об'єкту

небезпечних властивостей (фізичного – механічного й електричного, хімічного тощо гатунку – як окремо, так і в будь-якому поєднанні) або можливостей їх зовнішнього вияву продовжує створювати підвищену ймовірність заподіяння шкоди через неможливість повного контролю зазначених властивостей з боку володільця зазначеного транспортного засобу та інших осіб.

З пропонованою у цій статті логікою правового регулювання узгоджується правова позиція Суду справедливості Європейського Союзу, викладена в його рішенні від 20.06.2019 у справі 100/18 *Línea Directa Aseguradora SA* проти *Segurcaixa Sociedad Anónimade Seguros y Reaseguros* [10]. Тут йшлося про тлумачення положень Директиви 2009/103/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 16.09.2009 про страхування цивільної відповідальності у зв'язку з використанням моторних транспортних засобів та забезпечення виконання обов'язку щодо страхування такої відповідальності [11]. При цьому Суд дійшов таких, зокрема, висновків: стоянка та період знерухомилення транспортного засобу є природними та необхідними етапами, які є невід'ємною частиною його використання як засобу пересування; транспортний засіб використовується відповідно до його функції під час руху, але, в принципі, також під час стоянки між двома поїздками; паркування транспортного засобу в приватному гаражі означає використання, яке відповідає функції транспортного засобу.

У підсумку Суд визнав, що під поняття «використання транспортних засобів» (абзац 1 ст. 3 Директиви 2009/103) підпадає й ситуація загоряння транспортного засобу в приватному гаражі будівлі, що призвело до пожежі й заподіяння шкоди цій будівлі, внаслідок несправності в електричному ланцюзі транспортного засобу – навіть якщо він не переміщувався більше ніж за 24 години до виникнення пожежі. При цьому немає необхідності розрізняти частини транспортного засобу, які спричинили шкідливу подію, або визначати функції, які ця частина виконує [10].

Зважаючи на висвітлений підхід, на наше переконання, необхідно брати до уваги, що мимовільний вияв шкідливих властивостей діяльності з використання транспортно-го засобу охоплює не тільки фізичні процеси, пов'язані з законами механіки (мимовільний рух), а й фізики загалом – включно з електрикою. Випадкова несправність внутрішніх електричних мереж, а так само взаємодія різного роду хімічних чинників (паливно-мастильних речовин у певних концентраціях, поєднаннях, за певних температур) здатні призвести до цілком випадкового займання внутрішніх елементів транспортного засобу. Принаймні немає жодних підстав вважати, що підвищена небезпечність транспортного засобу пов'язана винятково з можливістю його мимовільного руху (шкідливого вияву законів механіки). Навпаки, поняття відповідного джерела підвищеної безпеки має охоплювати всі елементи діяльності, яка є нерозривно пов'язаною з основним призначенням транспортного засобу як об'єкта, що забезпечує транспортування (переміщення у просторі) людей, багажу, вантажу, пошти. До таких елементів структурно складної діяльності з використання транспортного засобу, безперечно, слід віднести і його розміщення у певний спосіб під час припинення руху, зберігання та обслуговування.

З цього погляду переконливим виглядає положення ч. 2 ст. 2 іспанського Положення про обов'язкове страхування цивільної відповідальності для автотранспортних засобів (затверджене Королівським декретом від 12.09.2008), згідно з яким «для цілей цивільної відповідальності щодо автотранспортних засобів та обов'язкового страхового покриття ... інциденти, що виникають внаслідок використання транспортного засобу, стосуються будь-якої події, пов'язаної з ризиком, створеним використанням автотранспортних засобів – як у гаражах і на стоянках, так і на громадських і приватних дорогах або місцевостях, придатній для руху, міських і міжміських, а також на дорогах

або місцевості, які, хоча й непридатні, але перебувають у загальному користуванні» [12].

Свого часу в абзаці 3 постанови Пленуму Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ від 01.03.2013 № 4 «Про деякі питання застосування судами законодавства при вирішенні спорів про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки» було сформульовано таку правову позицію [13] (яка у відповідній частині змістовно збігається з другим реченням абзацу 1 п. 4 постанови Пленуму Верховного Суду України від 27.03.1992 № 6 «Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди» [14]): «Цивільно-правова відповідальність за шкоду, завдану діяльністю, що є джерелом підвищеної безпеки, 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 України, особою, яка її завдала (наприклад, коли пасажир, відчиняючи двері автомобіля, що не рухався, спричинив тілесні ушкодження особи, яка проходила поруч)».

Розгляд цієї правової позиції є надзвичайно важливим для розмежування правового режиму деліктної відповідальності володільця джерела підвищеної безпеки та загальних засад деліктної відповідальності варто. Серед іншого, не можна допускати змішування суб'єктів генеральною і спеціальною деліктів – адже вищенаведене положення актів узагальнення національної судової практики жодним чином не стосується володільця транспортного засобу. Натомість недобросовісний пасажир у змальованій ситуації аж ніяк не панує над автомобілем, не володіє ним як об'єктом цивільних прав, а тому й несе самостійну відповідальність за власні, зазвичай необережні, дії – тобто на загальних засадах (з урахуванням вини), а не як володільця джерела підвищеної безпеки (незалежно від наявності або відсутності його вини у заподіянні шкоди).

Нарешті, міркування справедливості й розумності здатні спричинити встановлення особливих правових режимів залежно від правового статусу суб'єкта порушеного права (кола потерпілих осіб). Суворий характер деліктної відповідальності джерела підвищеної безпеки орієнтований на посилення захисту потерпілих, які не вдаються до ризикової діяльності аналогічного плану. Натомість в умовно «колі рівних» потреба у посиленому захисті втрачається, що спонукає до поширення повного складу загальних умов деліктної відповідальності (включно з виною) на відносини з відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії кількох джерел підвищеної безпеки винятково одному або кільком з них, а не іншим особам (ст. 1188 ЦК України).

Водночас за таких обставин неприпустимо перекладати на позивача тягар доведення вини відповідача через нехтування об'єктивною неправомірністю заподіяння шкоди та безпідставно покладати на потерпілого майже нездійснений обов'язок визначити – якими саме діями чи бездіяльністю відповідача було спричинено загоряння його автомобіля (припустимо, використання бракованих чи неналежних дрітків, відсутність ізоляції, підтікання займистих рідин на вразливий місце електричного обладнання).

Володільця нерухомого транспортного засобу підлягає деліктній відповідальності на засадах, визначених ст. 1187 ЦК України, у тих випадках, коли потерпілому було завдано шкоди дією чи бездіяльністю, яка не виключала об'єктивно (з огляду на природні закономірності розвитку фізичних (механіка та електрика) та хімічних процесів) самої можливості (ризик) випадкового заподіяння такої шкоди – у тому числі при випадковому вияві шкідливих властивостей будь-якої складової елемента матеріального

об'єкта, діяльність з використання якого становить джерело підвищеної небезпеки.

Тому в «уречевленому» розумінні джерела підвищеної небезпеки на діяльність з використання автомобіля (іншого матеріального або нематеріального блага, яке у своїй цілісності відповідає ознакам зазначеного джерела) правовий режим розглянутого спеціального делікту не поширюватиметься лише з моменту повного усунення об'єктивно притаманних конкретному джерелу ризиків випадкового заподіяння шкоди. При цьому не має значення, якими саме властивостями (з погляду природознавчої класифікації) наділені чинники, що зумовлюють виникнення згаданих ризиків – фізичними (механічні, електричні), хімічними тощо. Головне – абсолютне усунення притаманної їм здатності створювати надзвичайні пожежні, кінетичні або інші подібні небезпеки. У зв'язку з цим діяльність з використання автомобіля буде не спроможна створювати підвищену небезпеку випадкового заподіяння шкоди, напевно, лише у разі повного і одночасного вилучення з наземного транспортного засобу, який не перебуває на призначеній для дорожнього руху території земної поверхні, паливно-мастильної та електричної систем, а також коліс, оскільки (і якщо) саме це повністю виключатиме можливість заподіяння шкоди будь-якими шкідливими чинниками, що увиразнюють матеріальний об'єкт відповідного джерела підвищеної небезпеки.

Висновки. На підставі викладеного можна дійти таких висновків.

1. Діяльність, що втілюється в активній або пасивній формі вчиненого володільцем тимчасово нерухомого транспортного засобу діяння, у перебігу якої проявились небезпечні властивості, пов'язані з його використанням, є джерелом підвищеної небезпеки. Такі небезпечні властивості (фізичні – механічні та електричні, хімічні, пов'язані з процесом горіння тощо) можуть проявитись також і у випадковому загорянні транспортного засобу, який перебуває у нерухомому стані, та заподіянні через це майнової та моральної шкоди потерпілому суб'єкту.

2. Адаптація вітчизняного законодавства до права ЄС має розглядатися як інтегрований процес сприйняття системою права та іншими елементами правової системи України не тільки певних нормативних настанов європейського права, а й практики їх застосування судами ЄС, а так само способів взаємодії права ЄС і тих або інших складових національних правових систем окремих держав, що входять до нього.

Подальші перспективи дослідження порушеної проблематики пов'язані з встановленням об'єктивних закономірностей функціонування різних складових механізмів деліктної відповідальності та її страхування у відносинах із заподіяння шкоди, завданої використанням окремих різновидів джерел підвищеної небезпеки.

ЛІТЕРАТУРА

- Отрадна О. О. Проблеми вдосконалення механізму цивільно-правового регулювання деліктних зобов'язань : монографія. Київ : Юрінком Інтер, 2014. 328 с.
- Великанова М. М. Ризик та цивільно-правова відповідальність: огляд доктринальних підходів щодо проблеми їх співвідношення. *Часопис Київського університету права*. 2018. № 1. С. 132–135.
- Некіт К. Г. Право приватної власності в інформаційному суспільстві: цивілістична теорія і практика реалізації : дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.03. Київ : Національний університет «Одеська юридична академія», Одеса, 2021. 520 с. URL : <https://hdl.handle.net/11300/15907> (дата звернення: 03.09.2022).
- Скрипник В. Л. Об'єкти цивільних прав: теоретичні і методологічні проблеми : дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.03. Київ : НДІ приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України, 2021. 497 с. URL : <https://ndipp.gov.ua/wp-content/uploads/2021/09/2021-04-27-SkrypnykVL-dis.pdf> (дата звернення: 30.08.2022).
- Харитонов Є. О., Харитонova О. І. Проблеми відшкодування шкоди, завданої в результаті дорожньо-транспортних пригод. *Часопис цивілістики*. 2018. Вип. 31. С. 6–14.
- Заїка Ю. О. Система деліктів у цивільному праві України. *Приватне право і підприємництво*. 2011. № 10. С. 41–44.
- Тіхонова М. А. Проблемні питання відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки. Сучасні проблеми цивільного права та процесу : навч. посіб. / за ред. Ю. М. Жорнокуя та Л. В. Красицької. Харків : Право, 2017. С. 518–524.
- Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. URL : <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2004-18911> (дата звернення: 30.08.2022).
- Código Civil. URL : [https://www.boe.es/eli/es/rd/1889/07/24/\(1\)/con](https://www.boe.es/eli/es/rd/1889/07/24/(1)/con) (дата звернення: 30.08.2022).
- Рішення Суду справедливості Європейського Союзу від 20.06.2019 у справі 100/18 Línea Directa Aseguradora SA проти Segurcaixa Sociedad Anónimade Seguros y Reaseguros. URL : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:62018CJ0100> (дата звернення: 30.08.2022).
- Директива 2009/103/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 16.09.2009 про страхування цивільної відповідальності щодо використання автотранспортних засобів та виконання обов'язку страхувати таку відповідальність. URL : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32009L0103> (дата звернення: 30.08.2022).
- Real Decreto 1507/2008 por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor. URL : <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2008-14915> (дата звернення: 30.08.2022).
- 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 № 4. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0004740-13#Text> (дата звернення: 30.08.2022).
- Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди : постанова Пленуму Верховного Суду України від 27.03.1992 № 6. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0006700-92#Text> (дата звернення: 30.08.2022).