

**НАЦІОНАЛЬНИЙ ЮРИДИЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ІМЕНІ ЯРОСЛАВА МУДРОГО  
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**

Кваліфікаційна наукова праця  
на правах рукопису

**ТИНДИК МАКСИМ ПАВЛОВИЧ**

УДК 347.453.6

**ДИСЕРТАЦІЯ**

**ДОГОВІР ПРОКАТУ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ ЗА ЦИВІЛЬНИМ  
ЗАКОНОДАВСТВОМ УКРАЇНИ**

**081 «Право»**

**08 «Право»**

Подається на здобуття наукового ступеня доктора філософії.

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

М. П. Тиндик

Науковий керівник:

**Мороз Микола Володимирович,**  
кандидат юридичних наук, доцент

ХАРКІВ  
2023

## АНОТАЦІЯ

**Тиндик М.П. Договір прокату транспортного засобу за цивільним законодавством України.** – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право» – Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого, Міністерство освіти і науки України, Харків, 2023.

Дисертаційна робота присвячена комплексному дослідженню теоретичних та практичних аспектів договору прокату транспортного засобу за цивільним законодавством України, здійснено його розмежування із суміжними договірними конструкціями, проведено правовий аналіз порядку укладення, суб'єктного складу, істотних умов, змісту, підстав припинення та правових наслідків порушення сторонами умов зобов'язання, що виникає із цього правочину.

Встановлено, що предметом договору прокату транспортного засобу є зареєстрований у встановленому законом порядку складний самохідний технічний пристрій, призначений для перевезення людей, багажу та вантажу водними, повітряними чи наземними шляхами, допущений до участі у русі, який внаслідок особливостей користування ним, визнається джерелом підвищеної небезпеки, та, як правило, використовується фізичними і юридичними особами для задоволення побутових, невиробничих потреб. З урахуванням особливостей предмету договору прокату транспортних засобів, специфіки суб'єктного складу та змісту, автором дається його визначення, як договору, за яким наймодавець – суб'єкт підприємницької діяльності, який здійснює діяльність з передання транспортних засобів у найм, передає або зобов'язується передати транспортний засіб наймачеві у строкове користування, а наймач зобов'язується вносити плату за користування цим транспортним засобом та повернути його у стані, визначеному законом або договором.

Вдосконалено цивільно-правові підходи щодо розуміння правової природи договору прокату транспортного засобу та визначено його місце в системі договорів за законодавством України. Обґрунтовано, що даний правочин становить собою

підвид договору прокату, що впливає з особливостей транспортного засобу як предмета договору, правил користування та технічного обслуговування транспортних засобів, а також їх особливих властивостей, які перетворюють діяльність з їхнього використання на таку, що є джерелом підвищеної небезпеки. На специфіку досліджуваного договору також вказують особливі вимоги законодавства, що встановлені до наймачів, оскільки вони обумовлені відповідними властивостями транспортного засобу (повинні мати відповідний документ, який дозволяє керування відповідним транспортним засобом).

Дослідження правової природи договору прокату транспортних засобів дозволило обґрунтувати твердження, що зміст поняття «побутові потреби» та «споживацькі потреби» збігається, таким чином встановлено, що фізична особа може використовувати предмет договору прокату транспортного засобу для задоволення саме побутових потреб. Суб'єкти підприємницької діяльності – юридичні особи, які можуть виступати наймачами у відносинах прокату транспортних засобів, в силу їх сутності, не мають побутових (споживацьких) потреб, а тому можуть використовувати предмет прокату для задоволення саме невиробничих потреб. Крім того, у роботі доведено, що положення частини 2 ст. 788 ЦК України, відповідно до якої наймач може користуватися предметом прокату для реалізації своїх виробничих потреб, не змінює вимог законодавства стосовно можливості використання транспортного засобу з невиробничою метою, а лише допускає наявність такої можливості у випадку домовленості про це сторін.

Автором доведено, що у разі, якщо наймач використовує транспортний засіб у межах майнової сфери наймодавця, до нього не переходить правомочність володіння таким засобом. Якщо наймач користується ним в межах майнової сфери наймодавця він лише «начебто» володіє ним. Таке «квазіволодіння» не є володінням у звичному для сучасного праворозуміння цієї правової категорії сенсі.

У роботі встановлено, що при визначенні поняття «систематичність» підприємницької діяльності, в аспекті приватно-правових відносин, слід виходити не тільки з кількості укладених суб'єктом підприємницької діяльності правочинів, які вчиняються ним з метою отримання прибутку, але й брати до уваги такі аспекти,

як намір особи постійно здійснювати відповідну діяльність, а також наявність у неї статусу – суб'єкта підприємницької діяльності. Зокрема, доводиться, що наймодавець, у досліджуваних відносинах, може ще і не вчиняти правочинів із передачі транспортних засобів у прокат, але його підготовчі дії з формування публічної оферти та створення умов реалізації відповідної підприємницької діяльності (обладнання пунктів прокату, створення бази транспортних засобів для передання їх у прокат, укладення трудових договорів із фізичними особами, які будуть здійснювати таку діяльність від імені наймодавця, тощо), у своїй сукупності будуть свідчити про те, що надання транспортних засобів у прокат є систематичним і здійснюється постійно.

Дослідження особливостей суб'єктного складу договору прокату транспортних засобів дало змогу автору зробити висновок, що непідприємницькі товариства не можуть безпосередньо брати участь у відповідних правовідносинах на стороні наймодавця. Це пояснюється тим, що вказаний договір є публічним, а отже у якості наймодавця у ньому обов'язково виступає виключно особа, яка має статус підприємця.

У дисертації встановлено порядок укладання договору прокату транспортного засобу. Доведено, що публічна пропозиція укласти договір прокату транспортного засобу, яка звернена до невизначеного кола осіб (потенційних наймачів), діє протягом усього періоду здійснення потенційним наймодавцем – підприємцем діяльності із передання транспортних засобів у прокат. Вона може носити характер навіть разового звернення до необмеженого кола осіб, але при цьому є постійно діючою. Публічна оферта наймодавця-підприємця є постійним його станом. Вона не зводиться до якихось разових дій, а існує в силу здійснення такої діяльності та оприлюднення її умов широкому загалу. У дисертації доводиться, що після оприлюднення підприємцем умов передання транспортних засобів у прокат, реклама або інші пропозиції укласти договір прокату транспортного засобу, які містять його істотні умови, та адресовані невизначеному колу осіб, не є публічною офертою цього договору, а становлять собою спосіб доведення до потенційних контрагентів інформації про існування відповідної пропозиції укласти такий

правочин. Автором встановлюється, що якщо вважати кожне таке сповіщення публічною офертою, то не зрозуміло, яке з них сприйняте акцептантом як таке, і яке із них зобов'язує оферента.

Дослідження механізму виникнення правовідносин договору прокату транспортного засобу, дозволило автору зробити висновок про те, що виходячи із правової конструкції такого договору, як договору приєднання, його умови визначаються умовами публічної оферти, яка може виходити виключно від наймодавця. Таким чином доведено, що формулювання «наймодавець може встановлювати типові умови...» є недоречним. Задля усунення аналізованих недоліків чинного законодавства в роботі пропонується змінити зміст частини 2 ст. 630 ЦК України та доповнити її положеннями про те, що оскільки договір прокату за своєю цивілістичною конструкцією є договором приєднання, то наймодавець встановлює умови такого договору у публічній пропозиції. При цьому має враховуватись, що умови встановлені у такій публічній пропозиції укласти договір прокату не мають порушувати встановлених законодавством прав наймачів. У випадку, якщо умови договору прокату, погіршують правове становище наймача у порівнянні з тим, що визначається публічною пропозицією укласти договір, вони мають бути визнані нікчемними.

Сформульовано положення про те, що зміст договору прокату транспортних засобів, як правило, виражається в стандартних формах, які повинні бути викладені наймодавцем у письмовій формі (у формі документу), доступній як для об'єктивного сприйняття широким загальом потенційних наймачів, так і для узгодження з нею конкретних договорів прокату транспортних засобів, оскільки іншим чином пересвідчитися у однаковості умов для усіх договорів прокату, які укладаються наймодавцем у межах своєї діяльності є неможливим. Усна форма умов формулярів, не здатна забезпечити у повній мірі їх збереження та забезпечити однаковість для всіх споживачів.

Визначено, що виходячи із економічної сутності грошей, як загального еквіваленту вартості товарів, робіт та послуг, встановлення плати за прокат транспортного засобу у грошовій формі дає можливість забезпечити ідентичні

умови відповідного публічного договору для всіх споживачів, що виступають на боці наймача у даних договірних відносинах. Таким чином, зроблено висновок, що встановлення в договорі плати за прокат транспортного засобу у так званій натуральній формі, тобто шляхом надання наймачами будь-яких товарів, робіт або послуг не може гарантувати забезпечення для них рівних умов укладання договору.

Обґрунтовано висновок, що надання наймодавцем за договором прокату транспортного засобу гарантії якості товару свідчить про те, що у випадку відсутності винної поведінки наймача, він буде нести відповідальність за всі негативні наслідки неналежної якості транспортного засобу, що виникатимуть протягом строку дії відповідної гарантії. Доведено, що під час укладання договору прокату транспортного засобу «гарантійні» умови є, так би мовити, перманентним обов'язком наймодавця. Це пояснюється тим, що виходячи із норм діючого вітчизняного законодавства, саме він зобов'язується здійснювати за свій рахунок не тільки капітальний, а й поточний ремонт речі, переданої у найм. Виняток становить лише випадок, коли буде доведено, що пошкодження транспортного засобу стало результатом винної поведінки наймача.

Зауважено, що встановлення у договорі прокату транспортного засобу цивільно-правової відповідальності наймача перед наймодавцем за керування транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного сп'яніння, тощо, є виправданим з огляду на те, що наймач таким чином не лише порушує заборону, встановлену законом і створює підвищену небезпеку для третіх осіб (їх здоров'я, життя та майна), але і створює додаткову загрозу для цілісності транспортного засобу, яким він користується на підставі договору прокату (небезпеку його пошкодження або знищення).

Зроблено висновок про те, що здійснення поліпшень наймачем транспортного засобу може негативно вплинути як на подальшу його експлуатацію у частині зношення (наприклад збільшення потужності двигуна, як правило, призводить до скорочення строку його експлуатації) так і на естетичну привабливість його для інших потенційних наймачів. Діяльність щодо транспортного засобу є джерелом підвищеної небезпеки і внесення поліпшень може негативно вплинути на

відповідність цього засобу вимогам щодо безпечності його використання. З огляду на викладене, до чинного законодавства, що регулює відносини з прокату транспортного засобу, автором запропоновано зміни, якими встановити заборону наймачеві здійснювати поліпшення предмету цього договору.

Практичне значення отриманих в результаті проведеного дослідження висновків, пропозицій та рекомендацій полягає у можливості їх використання в різних сферах, зокрема: правотворчій – при удосконаленні положень діючого цивільного законодавства України, які регламентують відносини, що виникають у зв'язку з укладанням договору транспортного засобу; правозастосовчій – при розгляді судами певних категорій справ та/або застосуванні адвокатами, нотаріусами чи іншими особами відповідних правових норм під час здійснення ними професійної діяльності; науково-дослідній – для проведення подальших наукових досліджень проблем, пов'язаних з динамікою договорів прокату транспортних засобів; навчальному процесі – під час викладання таких дисциплін, як «Цивільне право» та «Договірне право» України, при підготовці відповідних навчальних посібників, підручників та методичних матеріалів для студентів юридичних закладів вищої освіти.

**Ключові слова:** договір прокату транспортного засобу, прокат, транспортний засіб, наймодавець, наймач.

## SUMMARY

**Tyndyk M.P. Vehicle rental contract under the civil law of Ukraine.**– Qualifying scientific work on the rights of the manuscript.

Thesis for obtaining the degree of Doctor of Philosophy (PhD) in specialty 081 “Law”. – Yaroslav Mudryi National Law University, Ministry of Education and Science of Ukraine, Kharkiv, 2023.

The thesis is devoted to a comprehensive study of theoretical and practical aspects of the vehicle rental contract under the civil law of Ukraine, its demarcation with related contractual constructions is carried out, a legal analysis of the order of conclusion, subject

composition, conditions, content, grounds for termination and legal consequences of the parties' violation of the terms of the obligation arising from this deed was carried out.

It is established that the subject of the vehicle rental contract is a complex self-propelled technical device registered by the procedure established by law, intended for the transportation of people, luggage, and cargo by water, air, or land, allowed to participate in traffic, which, due to the peculiarities of its use, is recognized as a source of increased danger, and, as a rule, is used by individuals and legal entities to meet household, non-production needs. Taking into account the peculiarities of the subject of the vehicle rental contract, the specifics of the subject composition and content, the author gives its definition as a contract under which the lessor - a business entity that carries out the activity of transferring vehicles for hire, transfers or undertakes to transfer the vehicle to the lessee for temporary use, and the lessee undertakes to pay a fee for the use of this vehicle and to return it in the condition specified by law or contract.

Civil law approaches to understanding the legal nature of the vehicle rental contract have been improved and its place in the system of contracts under the legislation of Ukraine has been determined. It is substantiated that this deed is a subtype of the rental contract, which results from the characteristics of the vehicle as the subject of the contract, the rules for the use and maintenance of vehicles, as well as their special characteristics, which turn the activity related to its use into one that is a source of increased danger. The specificity of the contract under study is also indicated by the special requirements of the law imposed on a lessee, as they are determined by the relevant properties of the vehicle (must have a corresponding document that allows driving the corresponding vehicle).

The study of the legal nature of the vehicle rental contract made it possible to substantiate the statement that the meaning of the concepts of "household needs" and "consumer needs" coincide, thus it was established that an individual can use the subject of the vehicle rental contract to meet household needs. Entities of entrepreneurial activity are legal entities that can act as lessees in the relationship of vehicle rental, by their essence, they do not have household (consumer) needs and therefore can use the rental item to satisfy non-production needs. In addition, the work proves that the provisions of part 2 of Art. 788 of the Civil Code of Ukraine, according to which the lessee can use the



rental item for the realization of his production needs, does not change the requirements of the law regarding the possibility of using the vehicle for non-production purposes but only allows the existence of such a possibility in the event of an agreement between the parties.

The author has proven that if the lessee uses a vehicle within the lessor's property, the right to own such a vehicle does not pass to him. If the lessee uses it within the property sphere of the lessor, he only “seemingly” owns it. Such “quasi-ownership” is not ownership in the usual sense of the modern legal understanding of this legal category.

The work established that when defining the concept of “consistency” of entrepreneurial activity, in the aspect of private legal relations, one should proceed not only from the number of transactions concluded by the subject of entrepreneurial activity, which is committed by him to obtain profit but also take into account the following aspects, as the person’s intention to constantly carry out the relevant activity, as well as the presence of the status of a business entity. In particular, it is proved that the lessor, in the relations under investigation, may not yet commit transactions for the transfer of vehicles for hire, but his preparatory actions for the formation of a public offer and the creation of conditions for the implementation of the corresponding business activity (equipment of rental points, creation of a database of vehicles for transfer their rental, conclusion of employment contracts with individuals who will carry out such activities on behalf of the lessor, etc.), in their totality will testify that the provision of vehicles for the rental is systematic and carried out constantly.

The study of the peculiarities of the subject composition of the vehicle rental contract allowed the author to conclude that non-entrepreneurial companies cannot directly participate in the relevant legal relations on the side of the lessor. This is explained by the fact that the specified contract is public, and therefore, only a person who has the status of an entrepreneur must act in it as a lessor.

The procedure for concluding a vehicle rental contract is established in the thesis. It has been proven that a public offer to enter into a vehicle rental contract, addressed to an unspecified circle of persons (potential hirers), is valid during the entire period of the activity of the potential lessor - the entrepreneur of the transfer of rental vehicles. It can have the character of even a one-time appeal to an unlimited number of people, but at the

same time, it is always active. The public offer of the lessor-entrepreneur is his permanent state. It is not reduced to some one-time actions but exists due to the implementation of such activities and the disclosure of its conditions to the general public. The thesis proves that after the entrepreneur publishes the conditions for the transfer of vehicles for rent, advertising or other offers to conclude a vehicle rental contract, which contain its essential conditions and are addressed to an undefined circle of persons, are not a public offer of this contract, but are a way of bringing to potential counterparties of information about the existence of a corresponding offer to conclude such a transaction. The author establishes that if each such notification is considered a public offer, then it is not clear which of them will be accepted by the acceptor as such, and which of them will bind the offeror.

The study of the mechanism of the emergence of the vehicle rental contract allowed the author to conclude that, based on the legal construction of such a contract as an accession contract, its terms are determined by the terms of a public offer, which can only come from the lessor. Thus, it has been proven that the wording “the lessor may set standard conditions...” is inappropriate. To eliminate the analyzed shortcomings of the current legislation, it is proposed to change the content of part 2 of Art. 630 of the Civil Code of Ukraine and to supplement it with the provisions that since the rental agreement is a contract of accession according to its civil construction, the lessor establishes the terms of such an agreement in a public offer. At the same time, it should be taken into account that the conditions established in such a public offer to conclude a rental agreement should not violate the rights of lessees established by law. If the terms of the rental contract worsen the legal position of the lessee compared to what is determined by the public offer to conclude the contract, they must be recognized as null and void.

A provision has been formulated that the content of the vehicle rental agreement is usually expressed in standard forms, which must be set out by the lessor in writing (in the form of a document) available both for objective perception by the general public of potential renters and for agreement with it of specific vehicle rental contracts since otherwise it is impossible to make sure that the conditions are the same for all rental contracts concluded by the lessor within the scope of its activities. The oral conditions of the forms are not able to fully ensure their preservation and ensure uniformity for all

consumers. It was determined that, based on the economic essence of money, as the general equivalent of the cost of goods, works and services, the establishment of a vehicle rental fee in monetary form makes it possible to ensure identical conditions of the corresponding public contract for all consumers acting on the side of the lessee in these contractual relations. Thus, it was concluded that the establishment of the vehicle rental fee in the contract in the so-called in-kind form, i.e. through the provision of any goods, works or services by the lessee, cannot guarantee equal conditions for concluding the contract.

The conclusion is substantiated that the lessor's provision of a product quality guarantee under the vehicle rental contract indicates that in the absence of the lessee's culpable behavior, he will bear responsibility for all negative consequences of the improper quality of the vehicle that will arise during the period of validity of the corresponding guarantee. It has been proven that while concluding the vehicle rental contract, the "guarantee" conditions are, so to say, a permanent obligation of the lessor. This is explained by the fact that, based on the norms of the current domestic legislation, it is he who undertakes to carry out at his own expense not only capital but also current repairs of the thing transferred for hire. The only exception is when it is proven that the damage to the vehicle was the result of the lessee's culpable behavior.

It is noted that establishing in the vehicle rental contract the lessee's civil liability to the lessor for driving the vehicle while under the influence of alcohol, drugs, etc., is justified given the fact that the lessee in this way not only violates the prohibition established by law and creates an increased danger for third parties (their health, life, and property), but also creates an additional threat to the integrity of the vehicle that he uses based on the rental agreement (danger of its damage or destruction).

It was concluded that the improvement of the vehicle by the renter can negatively affect both its further use in terms of wear and tear (for example, an increase in engine power, as a rule, leads to a shortening of its service life) and its aesthetic appeal to other potential renters. Activities related to the vehicle are a source of increased danger and the introduction of improvements may adversely affect the compliance of this vehicle with the requirements for the safety of its use. Given the above, the author proposed changes to the

current legislation governing vehicle rental relations to prohibit the lessee from improving the subject of this contract.

The practical significance of the conclusions, proposals, and recommendations obtained as a result of the conducted research lies in the possibility of their use in various areas, in particular: law-making - while improving the provisions of the current civil legislation of Ukraine, which regulate relations arising in connection with the conclusion of a vehicle contract; law-enforcement – while hearing certain categories of cases by courts and/or applying relevant legal rules by lawyers, notaries or other persons during their professional activities; research - for conducting further scientific studies of problems related to the dynamics of vehicle rental contracts; in the educational process - while teaching such disciplines as Civil Law and Contract Law of Ukraine, while preparing relevant study guides, textbooks and methodological materials for students of legal higher educational establishments.

***Key words:*** vehicle rental contract, rental, vehicle, lessor, lessee.

## СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

### *Наукові праці, в яких опубліковані основні результати дисертації:*

1. Тиндик М. П. Сплата неустойки як правовий наслідок порушення сторонами обов'язків із договору прокату транспортного засобу. *Право та інноваційне суспільство : електрон. наук. вид.* 2021. № 1 (16). С. 79–84. URL: <http://apir.org.ua/wp-content/uploads/2021/06/Tyndyk16.pdf>.
2. Тиндик М. П. Зміст обов'язку наймодавця з передання транспортного засобу за договором прокату транспортного засобу. *Прикарпатський юридичний вісник.* 2021. № 2 (37). С. 53–58.
3. Тиндик М. П. Плата за прокат як істотна умова договору прокату транспортного засобу. *Право та інноваційне суспільство : електрон. наук. вид.* 2021. № 2 (17). С. 240–247. URL: <https://apir.org.ua/index.php/lais/article/view/tyndyk17/154>.
4. Tyndyk M. Distinction between a Vehicle Rental Contract and a Vehicle Lease Contract. *Knowledge, Education, Law, Management.* 2021 № 5 (41), vol. 2 P. 156–160.

### *Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:*

5. Тиндик М. П. Застава як спосіб забезпечення виконання обов'язків наймача за договором прокату транспортного засобу. *Учасники цивільних відносин : новації рекодифікації Цивільного (приватного) права України : матеріали ХІХ наук.-практ. конф., присвяч. 99-й річниці з дня народж. д-ра юрид. наук., проф., чл.-кор. АН УРСР В.П. Маслова (м. Харків 12 берез. 2021 р.).* Харків : Право, 2021. С. 363–366.
6. Тиндик М. П. Прийняття транспортного засобу як кредиторський обов'язок наймача за договором прокату транспортного засобу. *Проблеми цивільного права та процесу : тези доп. учасників наук.-практ. конф., присвяч. 96-й річниці від дня народження О.А. Пушкіна (м. Харків 21 трав. 2021 р.).* Харків : ХНУВС, 2021. С. 297–300.

7. Тиндик М. П. Предмет договору прокату транспортного засобу. *Проблеми вдосконалення приватноправових механізмів набуття, передачі, здійснення та захисту суб'єктивних цивільних та сімейних прав* : матеріали наук.-практ. конф., присвяч. пам'яті проф. Ч. Н. Азімова (м. Харків, 15 грудня 2021 р.). Харків, 2021. С. 194–197.

## ЗМІСТ

ВСТУП .....	3
РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ДОГОВОРУ ПРОКАТУ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ ТА ЙОГО УКЛАДЕННЯ.....	12
1.1. Поняття та правова характеристика договору прокату транспортного засобу .....	12
1.2. Розмежування договору прокату транспортного засобу та суміжних договорів.....	35
1.3. Суб'єкти та укладення договору прокату транспортного засобу.....	51
1.4. Істотні умови договору прокату транспортного засобу.....	80
Висновки до розділу 1 .....	107
РОЗДІЛ 2. ЗМІСТ ДОГОВОРУ ПРОКАТУ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ.....	114
2.1. Права та обов'язки наймодавця за договором прокату транспортного засобу.....	114
2.2. Права та обов'язки наймача за договором прокату транспортного засобу.....	130
Висновки до розділу 2 .....	153
РОЗДІЛ 3. ПІДСТАВИ ПРИПИНЕННЯ ДОГОВОРУ ПРОКАТУ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ ТА ПРАВОВІ НАСЛІДКИ ПОРУШЕННЯ СТОРОНАМИ ЙОГО УМОВ.....	157
3.1. Підстави припинення договору прокату транспортного засобу .....	157
3.2. Правові наслідки порушення сторонами умов договору прокату транспортного засобу .....	177
Висновки до розділу 3 .....	201
ВИСНОВКИ .....	205
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ .....	212
ДОДАТКИ.....	233

## ВСТУП

**Обґрунтування вибору теми дослідження.** Розвиток економіки України обумовив стрімкий розвиток сфери прокату транспортних засобів. Прокат транспортного засобу є правовою формою задоволення тимчасової (переважно короткострокової) побутової невиробничої потреби фізичних та юридичних осіб у цьому майні. Відносини прокату транспортного засобу опосередковуються договором, що укладається між суб'єктом, який здійснює підприємницьку діяльність із передання транспортних засобів у прокат та фізичними або юридичними особами. Не зважаючи на значне розповсюдження цих відносин в Україні, їх правове регулювання є застарілим та не відповідає потребам сьогодення. Чинним законодавством на рівні окремих нормативних актів у загальних рисах врегульовано безпосередньо лише прокат автомобілів (Статутом автомобільного транспорту УРСР) та фрагментарно прокат водних транспортних засобів (Порядком надання у тимчасове користування громадянам предметів культурно-побутового та господарського вжитку, затвердженого наказом Українського союзу об'єднань підприємств та організацій побутового обслуговування населення від 16.12.1999 р. № 46). Цивільний кодекс України у параграфі 2 глави 58 «Прокат» врегульовує лише загальним чином відносини прокату, без урахування специфіки такого їх предмету, як транспортний засіб. До того ж не визначає його окремо у якості предмета договору прокату, не виділяє договір прокату транспортного засобу у окремий вид договору прокату. Зазначене спричиняє ускладнення у судовій практиці. У багатьох судових рішеннях навіть суди вищих інстанцій заперечують можливість існування договірних відносин прокату транспортних засобів, зазначаючи, що єдиною правовою формою передання такого засобу у користування є найм (оренда) транспортного засобу, що врегульована § 5 глави 58 ЦК України. Наведене суперечить, як чинному законодавству України так і світовій практиці.

Між тим, є очевидним, що транспортний засіб може бути предметом прокату і особливості цього предмету (особливі правила користування та технічного обслуговування такого засобу, його особливі властивості, які перетворюють



діяльність щодо нього на джерело підвищеної небезпеки, обумовлені такими властивостями особливі вимоги щодо наймачів (вони повинні мати відповідний документ, що дозволяє керування відповідним транспортним засобом) здійснюють такий вплив на ці відносини (на їх зміст і суб'єктний склад) та на їх нормативно правове регулювання, що є усі передумови для виокремлення договору прокату транспортного засобу у окремий підвид договору прокату.

Значну кількість наукових праць присвячено дослідженню договорів, що опосередковують передання майна у користування (у тому числі і прокату). У той же час, комплексного, системного наукового дослідження, на рівні монографічної або дисертаційної роботи, договору прокату транспортного засобу, вітчизняними цивілістами, на жаль не здійснювалося. Виключенням є поодинокі публікації.

Враховуючи зазначене вище, можна стверджувати, що комплексне, системне дослідження договору прокату транспортного засобу є актуальним і перспективним напрямом наукового пошуку.

Науково-теоретичну базу дослідження договору прокату транспортного засобу становлять праці вітчизняних і зарубіжних правників, зокрема: М. М. Агаркова, Л. М. Баранової, А. Г. Бірюкової, В. І. Борисової, Е. В. Вакулович, І. В. Венедіктової, Д. М. Генкіна, О. В. Дзери, М. В. Домашенка, І. В. Жилінкової, О. С. Іоффе, І. Р. Калаура, О. О. Кота, Н. С. Кузнєцової, Д. С. Левенсона, В. В. Луця, Р. А. Майданика, М. В. Мороза, Н. Д. Міловської, О. І. Міхно, І. Б. Новицького, І. С. Лукасевич-Крутник, А. П. Первушиної, Е. Л. Плоом, І. Й. Пучковської, А. П. Семенової, М. М. Сібільова, С. О. Сліпченко, І. В. Спасибо-Фатєєвої, Д. С. Спесівцева, Р. О. Стефанчука, Л. Л. Тарасенко, Є. О. Тупицької, А. В. Федорончука, Р. О. Халфіної, Н. В. Хашівської, І. А. Чуркіна, С. І. Шимон, О. С. Яворської, В. Л. Яроцького та ін.

Нормативною основою написання роботи є положення Конституції України, Цивільного кодексу України, Водного кодекс України, Законів України «Про захист прав споживачів», «Про транспорт», «Про автомобільний транспорт», «Про внутрішній водний транспорт», «Про дорожній рух», Статуту автомобільного транспорту УРСР, затвердженого постановою Ради міністрів УРСР від 27.06.1969 р.

№ 401, Порядку надання у тимчасове користування громадянам предметів культурно-побутового та господарського вжитку, затвердженого наказом Українського союзу об'єднань підприємств та організацій побутового обслуговування населення від 16.12.1999 р. № 46 (далі – Порядок) та ін.

**Зв'язок роботи із науковими програмами, планами, темами.** Тема дисертаційного дослідження затверджена на засіданні вченої ради Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого 22 листопада 2019 року, протокол № 4 й узгоджується із планом науково-дослідних робіт кафедри цивільного права № 2 університету в межах державної цільової комплексної програми «Проблеми вдосконалення правового регулювання особистих немайнових та майнових відносин в Україні» (№ державної реєстрації 0111U000963).

**Мета і завдання дослідження.** Мета дисертаційного дослідження полягає у визначенні особливостей договору прокату транспортного засобу, як підвиду договору прокату, встановлення на підставі цього дослідження недоліків у його нормативно-правовому регулюванні та розробка рекомендацій щодо їх усунення шляхом внесення до чинного законодавства відповідних змін. Досягнення поставленої мети зумовило необхідність послідовного вирішення наступних завдань:

- розкрити поняття договору прокату транспортного засобу та здійснити його правову характеристику;
- провести розмежування договору прокату транспортного засобу та суміжних договорів;
- встановити суб'єктний склад договору прокату транспортного засобу та особливості його укладення;
- визначити істотні умови договору прокату транспортного засобу;
- визначити зміст цивільних правовідносин, які виникають із договору прокату транспортного засобу;
- встановити підстави припинення договору прокату транспортного засобу;
- з'ясувати правові наслідки порушення сторонами умов договору прокату транспортного засобу;

*Об'єктом дослідження є суспільні відносини, що виникають, розвиваються та припиняються у зв'язку з укладенням, виконанням та припиненням договору прокату транспортного засобу.*

*Предметом дослідження є договір прокату транспортного засобу за цивільним законодавством України.*

**Методи дослідження.** *Методологічною основою дисертаційного дослідження є діалектичний метод та інші методи й прийоми наукового пізнання. Зокрема, методи аналізу та синтезу використано для визначення поняття договору прокату транспортного засобу, його правової характеристики (підрозділ 1.1) та дослідження його істотних умов (підрозділ 1.4), встановлення суб'єктного складу договору прокату транспортного засобу та особливостей його укладення (підрозділ 1.3), визначення змісту договору (підрозділи 2.1 та 2.2), підстав його припинення (підрозділ 3.1) та з'ясування правових наслідків порушення сторонами умов договору (підрозділ 3.2), тощо. За допомогою методів класифікації та групування розмежовано договір прокату транспортного засобу та суміжні договори (підрозділ 1.2), окреслено коло транспортних засобів, які можуть бути предметом досліджуваного договору та встановлено їх спільні ознаки (підрозділ 1.4.), здійснено систематизацію суб'єктивних цивільних прав та обов'язків сторін у залежності від стадій розвитку правовідношення з договору прокату транспортного засобу (підрозділи 2.1 та 2.2) та ін. Порівняльно-правовий і критичний методи використано у ході порівняння договору прокату із суміжними договорами (підрозділ 1.2), аналізу положень чинних нормативно-правових актів, що регулюють правовідносини прокату транспортного засобу у контексті внутрішньої узгодженості між собою та наявності або ж відсутності прогалин і наявності або відсутності недоліків у нормативному врегулюванні досліджуваних суспільних відносин (підрозділи 1.1, 1.3, 1.4, 2.1, 2.2, 3.1, 3.2).*

У процесі дослідження також використано *наукові юридичні, лінгвістичні та герменевтичні інструменти тлумачення*, які дозволили визначити зміст категорій «побутові потреби», «невиробничі потреби» «виробничі потреби» (підрозділ 1.1), поняття «транспортний засіб» для відносин прокату транспортного засобу

(підрозділ 1.4), проаналізувати положення законодавства, судову практику та практику правозастосування у сфері прокату транспортних засобів, визначити їх особливості та характерні риси (підрозділи 1.1, 1.2, 1.4, 2.1, 2.2).

**Наукова новизна отриманих результатів** полягає у тому, що це перша в Україні наукова робота, в якій комплексно досліджено теоретичні й практичні аспекти договору прокату транспортного засобу за цивільним законодавством України, здійснено розмежування його та суміжних договорів, правовий аналіз порядку його укладення, суб'єктного складу, істотних умов, змісту, підстав припинення та правових наслідків порушення сторонами умов договору. У ході наукового дослідження отримано такі основні наукові результати:

*уперше:*

1) запропоновано авторське визначення предмета договору прокату транспортного засобу; доведено, що ним є зареєстрований у встановленому законом порядку транспортний засіб, що становить собою складний самохідний технічний пристрій, призначений для перевезення людей, багажу чи вантажу водними, повітряними чи наземними шляхами, допущений до участі в русі, який внаслідок особливостей користування ним, визнається джерелом підвищеної небезпеки, та, як правило, використовується фізичними і юридичними особами для задоволення побутових, невиробничих потреб;

2) обґрунтовано тотожність понять «побутових» та «споживацьких» потреб, у зв'язку з чим доведено, що фізичні особи – наймачі транспортного засобу можуть використовувати предмет договору прокату для задоволення своїх особистих матеріальних (побутових) та культурних потреб; доведено, що якщо наймачами в розглядуваних правовідносинах є підприємницькі юридичні особи, вони вправі користуватися транспортним засобом тільки для реалізації власних невиробничих потреб; встановлено, що користування транспортним засобом з метою задоволення виробничих потреб наймача, не суперечить вимогам закону щодо цільової спрямованості використання об'єкта договору прокату, а лише свідчить про наявність такої можливості у випадку взаємної згоди сторін;

3) доведено, що у разі використання наймачем транспортного засобу, який не вибуває з майнової сфери наймодавця, до нього не переходить правомочність володіння; встановлено, що якщо наймач користується цим засобом у межах майнової сфери наймодавця він лише начебто володіє ним і таке «квазіволодіння» не є володінням у звичному для сучасного праворозуміння цієї правової категорії сенсі; враховуючи короткостроковий характер правовідносин прокату, тимчасова втрата наймодавцем такої правомочності не тягне за собою можливість застосування речових способів захисту, зокрема – віндикаційного позову;

4) встановлено, що систематичність діяльності з передачі транспортних засобів у прокат визначається не тільки залежно від кількості укладених наймодавцем договорів прокату, а й залежить від наявності у особи наміру постійно здійснювати таку діяльність в статусі суб'єкта підприємницької діяльності; доведено, що направлення публічної пропозиції потенційним контрагентам, а також формування конкретних умов для укладання та виконання відповідного договору (обладнання пунктів прокату, створення бази транспортних засобів, найм працівників, тощо) також свідчать про систематичний характер такої діяльності;

5) обґрунтовано, що публічна пропозиція про укладення договору прокату транспортного засобу, яка звернена до невизначеного кола осіб (потенційних наймачів) діє протягом усього періоду здійснення потенційним наймодавцем-підприємцем діяльності із передання транспортних засобів у прокат; встановлено, що вона може носити характер навіть разового звернення до необмеженого кола осіб, але при цьому є постійно діючою; доведено, що публічна оферта наймодавця-підприємця є постійним його станом, вона не зводиться до якихось разових дій, а існує в силу здійснення такої діяльності та оприлюднення умов передання транспортного засобу в прокат широкому загалу;

б) встановлено, що після оприлюднення суб'єктом підприємницької діяльності умов передання транспортних засобів у прокат, реклама або інші пропозиції, що містять істотні умови договору та адресовані невизначеному колу осіб, не є публічною офертою договору прокату, а становлять собою спосіб доведення до потенційних контрагентів інформації про існування відповідної пропозиції;

доведено, що визнання будь-якого такого сповіщення як публічної оферти ускладнює розуміння того, яке з них сприйняте акцептантом та і яке із них зобов'язує оферента;

*удосконалено:*

7) наукові підходи щодо визначення правової природи договору прокату транспортного засобу; обґрунтовано, що даний правочин є окремим підвидом договору прокату; встановлено, що особливості транспортного засобу як предмета договору, спеціальні правила користування (керування), особливості технічного обслуговування, підвищена небезпечність діяльності з використання, а також наявність спеціальних вимог законодавства, що ставляться до наймачів транспортного засобів, свідчать про своєрідність договору та про специфіку даних договірних відносин, які виникають у сфері передачі транспортних засобів в користування;

8) розуміння сутності публічної оферти наймодавця щодо укладання договору прокату транспортного засобу; доведено, що умови договору прокату транспортного засобу визначаються умовами публічної оферти, яка може виходити виключно від наймодавця, в силу того, що цей договір є договором приєднання, а отже формулювання «наймодавець може встановлювати типові умови...» є недоречним; з метою усунення аналізованих недоліків запропоновано викласти ч. 2 ст. 630 ЦК України у такій редакції «2. Договір прокату є договором приєднання. Наймодавець встановлює умови договору прокату у публічній пропозиції укласти договір прокату. Умови встановлені у публічній пропозиції укласти договір прокату не можуть порушувати прав наймачів, встановлених законом. Умови договору прокату, які погіршують становище наймача порівняно з тим, що встановлено публічною пропозицією укласти договір, є нікчемними»;

9) висновок про те, що стандартні форми договору прокату транспортного засобу повинні бути викладені наймодавцем у письмовій (електронній) формі (у формі документу), доступній як для об'єктивного сприйняття широким загалом потенційних наймачів, так і для узгодження з нею конкретних договорів прокату транспортних засобів, оскільки іншим чином пересвідчитися у однаковості умов для

усіх договорів прокату, які укладаються наймодавцем у межах своєї діяльності, є неможливим;

10) наукові позиції про те, що публічний договір прокату транспортного засобу має містити однакові для всіх споживачів умови оплати, що буде досягнуто тільки у випадку встановлення плати за прокат у грошовій формі, що становить собою загальний еквівалент усіх товарів, робіт та послуг; доведено, що встановлення плати за прокат у натуральній формі не здатне забезпечити рівні умови для всіх наймачів;

*набули подальшого розвитку:*

11) теоретичне обґрунтування доцільності включення у зміст договору прокату транспортного засобу умови про цивільно-правову відповідальність наймача за керування транспортним засобом у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння; доведено, що в такому випадку наймач порушує встановлені законом правила, сприяє виникненню підвищеної небезпеки для третіх осіб (їх здоров'ю, життю, майну), а також створює додаткову загрозу для цілісності транспортного засобу, яким він користується на підставі договору прокату (небезпеку його пошкодження чи навіть знищення);

12) наукові позиції стосовно доцільності встановлення заборони наймачу створювати поліпшення предмета договору прокату транспортного засобу; аргументовано, що здійснення відповідних поліпшень може негативно вплинути на подальшу експлуатацію транспортного засобу, його естетичну привабливість для інших потенційних наймачів, а також зробити об'єкт договору прокату не придатним для можливості його безпечного використання;

13) висновки, щодо того, що гарантування якості транспортного засобу означає, покладання на наймодавця всіх негативних наслідків зниження його якості протягом дії строку такої гарантії за умови, що погіршення сталися не з вини наймача. Обґрунтовано, що гарантія якості транспортного засобу є постійним обов'язком наймодавця, оскільки він зобов'язаний за свій рахунок здійснювати як капітальний, так і поточний ремонт цього засобу, якщо не доведе, що пошкодження сталося із вини наймача;

**Практичне значення одержаних результатів** полягає у можливості використання висновків, пропозицій та рекомендацій, сформульованих в дисертаційному дослідженні в різних сферах, зокрема: правотворчій – при удосконаленні положень діючого цивільного законодавства України, які регламентують відносини, що виникають у зв'язку з укладанням договору прокату транспортного засобу; правозастосовчій – при розгляді судами певних категорій справ та/або застосуванні адвокатами, нотаріусами чи іншими особами відповідних правових норм під час здійснення ними професійної діяльності; науково-дослідній – для проведення подальших наукових досліджень проблем, пов'язаних з динамікою договорів прокату транспортних засобів; навчальному процесі – під час викладання таких дисциплін, як «Цивільне право» та «Договірне право» України, при підготовці відповідних навчальних посібників, підручників та методичних матеріалів для студентів юридичних закладів вищої освіти.

**Апробація результатів дисертації.** Одержані у ході дослідження висновки, пропозиції та рекомендації обговорювались на засіданні кафедри цивільного права № 2 Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого, оприлюднювались на міжнародних науково-практичних конференціях «Учасники цивільних відносин : новації рекодифікації цивільного (приватного) права України» (м. Харків, 12 березня 2021 р.), «Проблеми цивільного права та процесу (об'єкти цивільних прав)» (м. Харків, 21 травня 2021 р.), «Проблеми вдосконалення приватноправових механізмів набуття, передачі, здійснення та захисту суб'єктивних цивільних та сімейних прав» (м. Харків, 15 грудня 2021 р.).

**Структура та обсяг дисертації.** Структура дисертації відповідає поставленим меті та завданням дисертації. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, що містять вісім підрозділів і списку використаних джерел. Загальний обсяг рукопису дисертації становить 234 сторінки, із яких основний текст 211 сторінок, список використаних джерел 199 найменувань.



## РОЗДІЛ 1

### ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ДОГОВОРУ ПРОКАТУ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ ТА ЙОГО УКЛАДЕННЯ

#### 1.1. **Поняття та правова характеристика договору прокату транспортного засобу**

Прокат транспортного засобу є однією із форм задоволення тимчасових побутових невиробничих (а у випадках встановлених договором і виробничих) потреб фізичних та юридичних осіб у цьому майні. Зазначені особи задовольняють згадані потреби шляхом використання транспортного засобу на підставі договору прокату за плату. Чинне законодавство не містить поняття договору прокату транспортного засобу, надаючи лише визначення власне договору прокату. Так, відповідно до частини 1 ст. 787 ЦК України сутність вказаного правочину полягає в тому, що одна сторона – наймодавець – суб'єкт підприємницької діяльності, що здійснює передачу речей у найм, передає або зобов'язується передати рухому річ іншій стороні – наймачу у строкове та оплатне користування [161]. Загальне визначення договору прокату містить основні ознаки цього підвиду договору майнового найму, що є абсолютно логічним, оскільки при розробці поняття того чи іншого договору слід використовувати такі найбільш істотні моменти, які характеризують права та обов'язки його контрагентів, що відрізняють його від усіх інших договорів цивільного права [28, с. 207]. При поділі договорів на види врахуванню підлягають також і суб'єктний склад договору і його предмет, а в окремих випадках і порядок укладення, тобто все, що відображає особливості тих чи інших соціально-економічних відносин. Порівняно із прокатом взагалі, відносини прокату транспортних засобів характеризуються особливим предметом договору. Без будь якого сумніву, можна зазначити, що цей предмет, з огляду на технічну складність, особливі умови використання з позиції безпеки для третіх осіб та їх майна, відіграє особливе значення при формуванні прав та обов'язків його сторін та здійснює вплив на порядок та способи укладення досліджуваного договору.

Отже з урахуванням особливостей предмету договору прокату транспортного

засобу, суб'єктного складу та основних прав і обов'язків сторін, його можна визначити як договір, за яким наймодавець – суб'єкт підприємницької діяльності, який надає транспортні засоби в найм, передає або зобов'язується передати таку річ наймачеві у користування на певний строк, а наймач зобов'язується оплатити користування цим транспортним засобом та повернути його у стані, визначеному законом або договором.

З огляду на належність договору прокату транспортного засобу до групи договорів майнового найму, на правове регулювання цих відносини поширюється загальні положення про договори даного типу. Також, враховуючи те, досліджуваний правочин становить собою окремий підвид договору прокату, правове регулювання таких відносин здійснюється за правилами, що містяться не тільки у першому параграфі глави 58 ЦК України, а й параграфі 2, що має назву «Прокат» [161]. У тому разі, якщо на боці наймача за договором прокату транспортного засобу виступає фізична особа, правове регулювання цих відносин здійснюється із урахуванням положень законодавства України про захист прав споживачів [100].

Як слушно зазначив Д.С. Левенсон, об'єкт прокату визначає особливі умови регулювання [43, с. 8], що у нашому випадку означає наявність специфіки нормування прокату транспортних засобів порівняно із прокатом, а також залежність такого регулювання від виду транспортного засобу, щодо якого виникають дані відносини. Так, до регулювання прокату транспортних засобів застосовуються: Порядок надання у тимчасове користування громадянам предметів культурно-побутового та господарського вжитку (далі – Порядок) [75], Статут автомобільного транспорту УРСР (що є чинним на цей час) [131]. Як видно зі змісту ч. 5 ст. 67 Водного кодексу України, використання так званих маломірних суден (у тому числі і отриманих на підставі договору прокату) здійснюється тільки за правилами, що встановлюються законодавством [17].

Як і у будь-якому оплатному договорі, через посередництво договору прокату транспортного засобу, сторони реалізують обопільний, хоча і протилежний, але взаємопов'язаний інтерес. Наймодавець отримує плату за передання згаданого

засобу у користування, при цьому, реалізуючи свій інтерес щодо отримання прибутку від цієї підприємницької діяльності, наймач же отримує можливість користуватися транспортним засобом для задоволення своїх побутових, невиробничих (а у випадках, встановлених договором також і виробничих потреб) і таким чином задовольняє свою тимчасову потребу у ньому.

Договір прокату транспортного засобу належить до договірному типу найму майна, що опосередковує передання майна у тимчасове платне користування.

Наймодавець – суб'єкт підприємницької діяльності, як власник транспортного засобу, якому належать правомочності володіння, користування та розпорядження своїм майном (ч. 1 ст. 317 ЦК України) [161], реалізуючи правомочність розпорядження щодо нього, при цьому не втрачаючи право власності в цілому, передає наймачеві майно лише у володіння та користування. Правомочність володіння переходить до наймача лише постільки, постільки, у більшості випадків відсутності такого права фактичного панування над річчю він не зможе здобути з неї корисні властивості для задоволення власних потреб [86, с. 133]. Саме задля надання наймачеві можливості користування майном і виникають ці відносини. Отже, правомочність користування є центральною категорією у правовідносинах, що виникають з договору прокату транспортного засобу.

Право користування річчю (*ius ufendi*), як правомочність власника виділялося ще римськими юристами [59, с. 91]. Визначаючи поняття правомочності користування, Н. С. Кузнецова наголошує на тому, що вона становить собою врегульовану правовими нормами юридичну можливість власника або інших осіб вилучати з речі корисні властивості з метою задоволення власних потреб [86, с. 133]. Аналогічної за змістом позиції дотримується і О. В. Дзера, який визначає право користування як встановлену законом можливість власника речі або уповноваженої ним особи використовувати її за господарським призначенням та отримувати з неї корисні властивості [156, с. 307]. Поділяють наведені позиції щодо визначення правомочності користування і переважна більшість науковців, серед яких Д. М. Генкін [19, с. 100], І. В. Спасибо-Фатєєва [159, с. 425], Я. М. Шевченко [163, с. 433] та інші вчені.

Очевидно, що з огляду на те, що право власності є найбільш повним абсолютним правом, правомочність користування яка належить власнику є більш повною ніж та, що належить наймачеві. Правомочність користування наймача, яку він набуває в результаті передання йому транспортного засобу наймодавцем за договором прокату є похідною від аналогічної правомочності власника. Як слушно зауважує С. І. Шимон, право користування чужим майном становить собою встановлену законодавством можливість управомоченого суб'єкта отримувати з речі, що належить іншим особам, корисні властивості, шляхом цілеспрямованого впливу на неї [170, с. 325].

Обсяг правомочності користування наймача визначено ч. 1 ст. 773 ЦК України, якою встановлюється обов'язок останнього використовувати отриману річ відповідно до її цільового призначення та змісту укладеного договору [161]. Водночас статтею 788 ЦК України, встановлено правило про можливість використання предмету договору прокату наймачем з метою реалізації своїх невиробничих (побутових) потреб (у випадку погодження відповідної умови договору, наймач також може використовувати предмет договору прокату для задоволення виробничих потреб) [161]. Тобто, на обсяг правомочності користування наймача транспортного засобу за договором прокату та межі її здійснення впливає декілька аспектів: по-перше, цільове призначення транспортного засобу, яке залежить від його виду та функцій, закладених у ньому виробником; по-друге, умовами договору можуть бути встановлені додаткові вимоги та обмеження наймача у користуванні транспортним засобом які стосуються часу користування (заборона використовувати транспортний засіб у нічний час), місця користування (заборона виїзжати на автомобілі за межі певного населеного пункту або країни, можливість використовувати квадроцикл лише на зарані підготовленому та визначеному наймодавцем маршруті для розваг), способу користування (обов'язок здійснювати управління транспортним засобом особисто), умов користування (заборона їздити по бездоріжжю для легкового автомобіля), тощо; по-третє, з огляду на особливий правовий режим транспортного засобу, як речі, що використовується для здійснення участі у русі, а діяльність щодо якого є джерелом підвищеної

небезпеки, на межі здійснення права користування цим засобом наймачем здійснюють значний вплив спеціальні нормативні акти, які регламентують правила його експлуатації та здійснення діяльності щодо нього, у контексті порядку участі у русі, наприклад Правила дорожнього руху [80], Правила охорони життя людей на водних об'єктах України, затверджені наказом Міністерства внутрішніх справ України від 10.04.2017 р. №301 [84], Закон України «Про внутрішній водний транспорт» [92] тощо; по-четверте, у договірних правовідносинах прокату транспортного засобу наймач має право користуватися таким засобом з метою задоволення своїх невиробничих (побутових) потреб (у випадках, встановлених договором, наймач вправі використовувати предмет прокату і для реалізації виробничих потреб), що є характерною та конституційною рисою цього договору.

Нажаль, нормативне визначення терміну «побутові потреби» на цей час відсутнє у чинному законодавстві. Тому доцільно буде скористатися філологічним та філософським значенням цього терміну. Побутовий є прикметником до слова побут означає перебування чогось у звичайному, повсякденному або буденному житті людини. Поняття «побут» можна визначити, як звичний уклад існування певного народу або соціальної групи, їх повсякденне життя та сукупність властивих їм звичаїв [143, с. 514]. З філософської точки зору, побутом називається сфера соціального життя, не пов'язана з виробництвом, яка охоплює собою реалізацію майнових потреб, що виникають у зв'язку з необхідністю забезпечення людини їжею, одягом, належними умовами проживання, лікування, отримання нею духовних благ, спілкування з оточенням, відпочинку та інше [150, с. 75]. З огляду на вищенаведене можна прийти до висновку, що терміни «побут», «побутові» означають задоволення повсякденних, звичайних матеріальних та духовних потреб саме людини і не пов'язані із здійсненням підприємницької та виробничої діяльності. Звідси можна зробити висновок, що майно, яке надано за договором прокату, повинно використовуватися для споживацької мети, тому орендарями за договором прокату зазвичай виступають громадяни, яким відповідне майно знадобилося для особистого, сімейного, домашнього і тому подібного використання.

Варто звернути увагу, що чинне вітчизняне законодавство не містить терміну

«споживча мета», у той же час пунктом 22 ст. 1 Закону України «Про захист прав споживачів» [100] встановлюється, що споживачем, у загальному значенні цього поняття, є фізична особа, що замовляє, купує або користується товарами, роботами чи послугами з метою задоволення своїх особистих потреб, які не стосуються здійснення підприємницької чи професійної діяльності. Таким чином, споживацькими потребами є певний стан фізичної особи, що виражається в необхідності набуття нею продукції (товарів, робіт або послуг), що будуть використовуватись нею без мети здійснення підприємницької чи будь-якої іншої професійної діяльності. Отже, можна зробити висновок, що зміст поняття «побутові потреби» та «споживацькі потреби» збігається і фізична особа може використовувати предмет договору прокату (у нашому випадку транспортний засіб) для задоволення саме побутових потреб.

У той же час, суб'єкти підприємницької діяльності – юридичні особи, які можуть виступати наймачами у відносинах прокату транспортних засобів, в силу їх сутності, не можуть розглядатися як споживачі в контексті Закону України «Про захист прав споживачів», а тому не мають побутових (споживацьких) потреб, а отже і цілей. Таким чином, вони можуть використовувати предмет прокату для задоволення саме невиробничих потреб. При цьому невиробничими потребами, у контексті використання предмету договору прокату, будуть вважатись такі дії наймачів, що, при використанні предмета договору прокату, не міститимуть ознак виготовлення (створення, надання) товарів, робіт, послуг або стадій реалізації певних технологічних процесів, функціонування яких вимагає наявності у відповідної особи спеціальних знань, умінь та навичок (організаційних, виконавчих, управлінських, технічних, тощо) [10, с. 13-18].

З огляду на вищенаведене, не можна погодитися із думкою про те, що юридична особа може вступати в правовідносини прокату тільки якщо предмет такого договору буде використовуватись для реалізації так званої споживацької мети, тобто, не пов'язаної із тими видами діяльності, що встановлені установчими документами юридичної особи, або не спрямованої на реалізацію інтересів її працівників [148, с. 117]. Так, юридична особа, використовує одержані на прокат

речі не для споживчої мети, оскільки вона не є споживачем, а для мети не пов'язаної з виробництвом товарів, робіт, послуг, з метою створення відповідних умов для своїх працівників.

Виходячи з наведеного, вважаємо, що редакція ч. 1 ст. 788 ЦК України [161], якою визначається предмет договору прокату, потребує уточнення з точки зору юридичної техніки. Слід внести зміни до чинного законодавства, якими уточнити, що фізична особа може використовувати предмет прокату для задоволення побутових потреб, а суб'єкти підприємницької діяльності (юридичні та фізичні особи) – для задоволення невиробничих потреб.

Транспортний засіб, отриманий наймачем у прокат, може використовуватися ним у тому числі з виробничою метою, якщо це встановлено договором. Виробничі потреби, це потреби у сировині, знаряддях праці, тощо, які виникають та існують у площині здійснення виробничої діяльності, під якою прийнято розуміти сукупність дій працівників із застосуванням засобів праці, необхідних для перетворення ресурсів в готову продукцію, яка включає в себе виробництво та переробку різних видів сировини, будівництво, виконання робіт та надання будь-яких видів послуг [135]. Виробнича діяльність є основним видом підприємницької діяльності. Отже, у тому разі, якщо це передбачено договором, наймач може використовувати транспортний засіб, отриманий у прокат, у процесі здійснення підприємницької діяльності.

Користування транспортним засобом наймачем за договором прокату, як правило, є неможливим без одночасного володіння ним. Таким чином, наймач, приймаючи цей засіб від наймодавця отримує не лише правомочність користування, але й володіння. З огляду на це, вважаємо за необхідне з'ясування сутності цієї правомочності. Так, на думку А. В. Венедиктова, правомочність володіння майном становить собою право фактичного панування над ним (як господарського так і фізичного) [14, с. 340]. Близьке за змістом праворозуміння права володіння має Н.С. Кузнецова, яка вважає, що право володіння можна визначити як певне фактичне перебування майна у власника та його спроможність впливати на нього. Право володіння у суб'єктивному розумінні є закріплена у відповідних нормах права

можливість фактичного володіння річчю: фізичного або господарського [86, с. 131]. О. В. Дзера зазначає, що «володіння» – це нормативно встановлене право власника тримати майно у власному фактичному віданні, тобто у сфері свого господарського впливу [156, с. 307].

Як бачимо, позиції науковців, щодо визначення правомочності володіння є близькими за своїм змістом. У той же час, наукова дискусія виникла у іншому напрямку. На думку Д. М. Генкіна, для того, щоб користуватися річчю, як правило, необхідно фактично володіти нею [19, с. 90]. Тобто, науковець припустив, що із загального правила про те, що наявність права володіння є необхідною передумовою для здійснення права користування можуть бути виключення. Іншої думки дотримується А. В. Федорончук, який, вступаючи в дискусію з Д. М. Генкіним зазначає, що вступаючи в прокатні правовідносини наймач отримує водночас як право користування, так і володіння, оскільки неможливо реалізувати правомочність користування за відсутності права володіння. При цьому на думку науковця, не має значення факт того, що річ, яка передається в найм може перебувати в самому пункті прокату [148, с. 86-87]. Підтвердження цієї тези можна знайти у працях А. П. Первушиної, яка також вважає, що під час укладання договору побутового прокату абонент отримує не лише правомочність користування майном, а й право володіння ним. Це пояснюється тим, що, як правило, в прокат передаються речі, що мають господарське, культурне та побутове призначення, і їх використання можливе тільки у випадку фактичного володіння ними [67, с. 27]. У той же час, заради справедливості, слід зазначити, що згадана вчена у цій же роботі говорить про те, що із цього правила є виключення, коли предмети прокату видаються у почасове користування, яке здійснюється безпосередньо у приміщенні ательє прокату. У подібних випадках предмет прокату надається абоненту у тимчасове користування з оплатою по часовому тарифу без передання цього предмета у володіння [67, с. 27]. І з цією думкою важко не погодитися. Конституційною особливістю відносин найму, до яких належить і прокат транспортних засобів, є обов'язкове передання наймодавцем наймачеві правомочності користування і саме у цьому полягає мета даного договірної типу.



Передання правомочності володіння є необхідним оскільки, як правило, користування без володіння річчю є неможливим. У тому ж разі, якщо користування річчю наймачем відбувається в межах майнової сфери наймодавця, коли річ не залишає господарства наймодавця, а користування відбувається на його території, передання правомочності володіння не є необхідним. Досить часто, наймач бере напрокат транспортні засоби задоволення побутових розважальних потреб і користується ними на території яка належить наймодавцеві. Як приклад можна навести прокат малого судна на ставку, що належить на праві оренди наймодавцеві, прокат квадроциклів на маршруті, що пролягає в межах земельної ділянки, що належить на відповідній правовій підставі наймодавцеві, тощо.

Досить цікаву позицію щодо правомочності володіння наймача висловлює І. Р. Калаур, на думку якого, наймач у будь-якому випадку набуває статус так званого «титульного» володільця, у тому числі і тоді, коли за договором прокату передається рухома річ, що продовжує перебувати в приміщенні власника-наймодавця. Особливістю правомочності володіння є те, що наймач фактично панує над річчю, яка, у свою чергу, не вибуває з майнової сфери наймодавця. Утім, в такому випадку некоректно вести мову про наявність якого-небудь «подвійного» володіння, оскільки якщо за законом чи умовами договору особа отримує право володіння та користування на чужу річ, це автоматично унеможливує виникнення таких прав у тому самому обсязі в інших осіб [164, с. 279; 32, с. 56-57]. Вразливість зазначеної позиції вбачаємо у тому, що володільцем майна є особа, яка фактично тримає майно у себе (ч. 1 ст. 397 ЦК України) [161]. Таким чином наймач і наймодавець не можуть одночасно фактично панувати над річчю та тримати її у себе, якщо майно не вибуває із майнової сфери власника. У цьому разі, володіння майном одним суб'єктом виключає можливість володіння цим майном іншим суб'єктом. Згаданий же науковець говорить про те, що річ не вибуває із майнової сфери наймодавця (фактично з його володіння), і знаходиться у той же час у фактичному володінні наймача, що є неможливим огляду на неприпустимість «подвійного» володіння. Перехід правомочності володіння у відносинах найму як раз і характеризується тим, що власник передає майно із своєї майнової сфери у

майнову сферу наймача, і під час такого передання, власник тимчасово позбувається правомочності володіння, а наймач її набуває. У разі, якщо наймач використовує майно в межах майнової сфери наймодавця, про таке передання правомочності володіння не йдеться. У цьому разі, передається лише правомочність користування майном, в межах, визначених цільовим призначенням речі та договором.

Володіння ж, взагалі, або переходить до особи або ні. Частковий перехід володіння лише у визначеному обсязі є неможливим, з огляду на те, що це можливість тримати річ. Частково тримати річ неможливо виходячи із правил формальної логіки. Вважаємо, що у тому разі, коли наймач користується транспортним засобом в межах майнової сфери наймодавця, він лише начебто володіє ним. Таке «квазіволодіння» не є володінням у звичному для сучасного праворозуміння цієї правової категорії сенсі.

Відсутність у наймача правомочності володіння річчю, якщо користування нею здійснюється в межах майнової сфери наймодавця, має, передусім, велике практичне значення, адже тісно пов'язана із захистом володіння. Виходячи із змісту ст. 15 ЦК України [161], особа вправі захистити своє суб'єктивне цивільне право якщо воно порушено та є наявним. Оскільки у цьому разі право володіння до наймача не переходить, і користування річчю здійснюється в межах майнової сфери наймодавця, то саме він має забезпечити наймачеві спокійне та безперешкодне користування річчю, захист від протиправних посягань на неї третіх осіб. З огляду на відсутність у наймача правомочності захищати його «квазіволодіння», її має наймодавець, у іншому разі, вважатиметься, що він не забезпечив наймачеві можливості користування річчю. Визнання за наймачем, який користується річчю в межах майнової сфери наймодавця, наявності правомочності володіння щодо цієї речі є не виправданим.

Ставити питання про наявність у наймача, який користується річчю в межах майнової сфери наймодавця, права володіння доцільно і з точки зору способів його захисту. Якщо припустити, що у наймача, за таких обставин є право володіння предметом найму, то логічним буде говорити про наявність у нього права на подання в'їдникаційного позову у разі його порушення третіми особами. Тобто,

складається ситуація, що наймач, який отримав у наймодавця транспортний засіб (наприклад, квадроцикл, тощо) у користування з метою розваг на дуже незначний період часу (наприклад, 20, 30 хвилин, одна година), у разі протиправного заволодіння цим засобом третіми особами, може подавати до них позов про витребування майна з чужого незаконного володіння. Навряд чи можна уявити таку ситуацію, з огляду на відсутність у наймача правового інтересу для застосування такого засобу захисту порушеного права. Сама сутність цих відносин, їх короткостроковість та обмеження користування наймачем транспортним засобом майновою сферою наймодавця виключає у нього, наявність права володіння, а отже і відповідних способів його захисту.

У разі спроб третіх осіб протиправно вилучити цей транспортний засіб із квазіволодіння наймача, він може застосовувати самозахист свого цивільного права, однак цей самозахист буде способом захисту його права користування та права володіння наймодавця, що повністю узгоджується із ч. 1 ст. 19 ЦК України [161], згідно із якою будь-який учасник цивільних відносин має право на самозахист своїх прав та законних інтересів від будь-яких протиправних дій та посягань.

Встановлення факту переходу правомочності володіння за договором прокату транспортного засобу на об'єкт прокату до наймача має принципове значення, оскільки, отримуючи транспортний засіб у володіння, він не лише набуває можливість тримати його, панувати над ним, але й несе відповідальність за шкоду, спричинену третім особам під час здійснення діяльності щодо цього засобу. Частиною 1 ст. 1187 ЦК України [161] встановлюється, що діяльність, пов'язана зі зберіганням, триманням транспортних засобів а також користування ними є джерелом підвищеної небезпеки. Отже, наймач за договором прокату транспортного засобу визнається володільцем джерела підвищеної небезпеки і, відповідно, повинен цю шкоду відшкодувати (ч. 2 ст. 1187 ЦК України) [161].

Право розпорядження означає юридично забезпечену можливість особи визначати юридичну долю речі шляхом її відчуження або зміни її призначення (наприклад, передача такої речі іншій особі на підставі договору або спадкування, її переробка або знищення) [3].

Зазвичай, наймач у відносинах найму, після передання йому майна набуває досить обмежену правомочність розпорядження предметом найму, тобто обмежену (порівняно із власником) можливість визначати юридичну долю майна, а саме – створювати різноманітні правовідносини з іншими особами стосовно переданого майна [159, с. 425]. Така можливість знаходить свій прояв у праві наймача передати майно в користування іншій особі (піднайм) (ч. 1 ст. 774 ЦК України) [161], на здійснення поліпшення речі, переданої у найм (ст. 778 ЦК України) [161], на передання речі в ремонт третім особам, тощо.

Що ж до відносин прокату (у тому числі і прокату транспортного засобу), то правомочність розпорядження наймача у них є ще більш обмеженою, порівняно із класичними відносинами найму. Так, параграф 2 глави 58 ЦК України визначає, що для наймача не встановлюється обмежень щодо поліпшення предмета прокату, а отже діють загальні положення, які встановлюють для наймача можливість поліпшення речі за згодою наймодавця (ст. 778 ЦК України) [161]. Утім, зазвичай, договором прокату транспортного засобу, з ініціативи наймодавця, встановлюється заборона на здійснення його поліпшень. У якості прикладу, можна навести пункт 6.9 Типових умов прокату легкового автомобіля, згідно з яким «наймачу забороняється робити тюнінг (внутрішній, зовнішній, технічний) автомобіля. У випадку порушення цієї умови, наймач компенсує наймодавцю збитки (неякісний ремонт, зняття елементів тюнінгу) [142]. При цьому, слово «тюнінг» (від англ. car tuning – «налаштування автомашини») у загальноприйнятному розумінні вживається щодо доопрацювання автомобіля, яке підвищує його певні характеристики [145].

Очевидно, що причинами зазначеної заборони наймодавця на здійснення поліпшень є необхідність дотримання для нормальної експлуатації транспортного засобу вимог його виробника та чинного законодавства, можливий підвищений рівень зношення транспортного засобу внаслідок тюнінгу при його подальшій експлуатації, як правило, короткостроковість відносин прокату транспортного засобу, тощо.

Також, наймач у відносинах прокату транспортного засобу не має права передавати цей засіб у піднайм, що встановлено ч. 1 ст. 791 ЦК України [161].

У той же час, наймач за договором прокату транспортного засобу може зі згоди наймодавця передавати цей транспортний засіб у ремонт третім особам. Як приклад, можна навести положення п. 6.9 Типових умов прокату легкового автомобіля, згідно з яким, у випадку пошкодження предмета прокату Наймачу забороняється без згоди Наймодавця проводити розбирання та/або ремонт автомобіля, також змінювати конструкцію автомобіля та параметри виробника, крім робіт, пов'язаних з необхідністю його транспортування [142].

Оскільки, на наймача за договором прокату транспортного засобу покладається обов'язок його збереження, то, відповідно, він може укласти правочини із передання цього засобу на зберігання третім особам (автостоянкам, тощо), що теж є хоча і не значним, але все ж таки елементом розпорядження, який впливає із сутності цих відносин.

У зв'язку із зазначеним, не можемо погодитися із думкою А. В. Федорончука, про те, що право розпорядження річчю за договором прокату наймач не набуває [148, с. 87]. Як нами було доведено вище, деякі елементи права розпорядження, хоча і дуже незначні, які обумовлені сутністю цих відносин, наймач все ж таки має.

Укладаючи договір прокату транспортного засобу наймач вступає із наймодавцем у зобов'язальні правовідносини. Відповідно, у разі порушення прав наймача наймодавцем відбувається порушення зобов'язання, а отже наймач має застосовувати у цьому разі зобов'язальні способи захисту свого порушеного права, що відповідають сутності цих відносин. У зв'язку з цим Ю. М. Філонова робить слушний висновок про розмежування речово-правових та зобов'язальних способів захисту цивільних прав, зазначаючи, що вибір того чи іншого засобу залежить від виду правовідносин, в яких перебувають сторони (речові чи зобов'язальні) а також від правової природи самого способу захисту права власника (володільця інших речових прав), що може мати абсолютно-правовий чи відносно-правовий характер[152, с. 62].

З моменту отримання від наймодавця транспортного засобу за згаданим договором у наймача, як вже зазначалося, виникає право користування ним та у разі, якщо користування цим майном відбувається поза межами майнової сфери

наймодавця – право володіння. За своєю сутністю і право користування і право володіння, що належать наймачу, є його речовими правами на майно наймодавця. Варто погодитись із позицією, висловленою Ю. М. Філоною, яка вважає, що речове право на чуже майно становить собою більш вузьке за обсягом (у порівнянні із правом власності) абсолютне суб'єктивне цивільне право, що водночас виступає певним обтяженням власника і наділяє відповідну правомочну особу, що ним володіє, як можливістю його безпосередньої реалізації, так і здійсненням абсолютного захисту [151, с. 15].

У зв'язку із цим, доцільно буде зазначити, що характерними ознаками речового права наймача за договором прокату транспортного засобу на чуже майно є те, що його об'єктом виступає матеріальна річ (транспортний засіб); це право є похідним від права власності наймодавця, як власника цього засобу; воно має абсолютний характер, що означає протиставлення праву наймача на транспортний засіб обов'язку усіх третіх осіб утримуватися від порушення цього права; абсолютний (речовий) характер права наймача на транспортний засіб обумовлює застосування речово-правових способів захисту у разі порушення цього права третіми особами (не власником-наймодавцем), до яких відноситься віндикаційний позов (про витребування майна із чужого незаконного володіння (ч. 1 ст. 387 ЦК України) та негативний позов (про захист речових прав від порушень, не позбавлених із порушенням володіння (ч. 1 ст. 391 ЦК України) [161]. Підставами для таких висновків є положення ст. 396 ЦК України, згідно з якою особа, яка володіє речовими правами на чуже майно, вправі користуватися способами цивільно-правового захисту, в тому числі спрямованими стосовно власника такого майна [161].

Наступною ознакою речового права наймача є наявність у даних відносинах «права слідування», яке означає, що у випадках, коли відбувається зміна особи-власника переданої у найм речі, такий новий власник стає наймодавцем за договором (ч. 1 ст. 770 ЦК України) [161]. Інакше кажучи, право найму продовжує обтяжувати річ і після зміни її власника, таким чином «слідує» за цією річчю.

У науковій цивілістичній літературі існує думка, що право лише тоді

вважається речовим, якщо воно входить до переліку речових прав, встановлених законом. Утім, варто погодитись із позицією, висловленою М. В. Морозом, який робить висновок, що кваліфікація будь-яких прав на чуже майно як речових має здійснюватися не за формальною ознакою, а виходячи з аналізу сутності їх правової природи. Головною ознакою, яка притаманна всім видам речових прав на чуже майно, є їх абсолютний та похідний характер [53, с. 249].

Дійсно, виходячи із змісту ст. 794 ЦК України [161] та ст. 4 Закону України «Про державну реєстрацію речових прав на нерухоме майно та їх обтяжень» від 01.07.2004 року [94], сучасне національне законодавство включає до переліку речових прав з усіх видів найму (оренди) лише право оренди земельної ділянки, будівлі або капітальної споруди, що виникає у зв'язку з укладанням відповідного договору на строк не менше трьох років. Таким чином, з позиції закритого переліку речових прав, навіть договір найму (оренди) такої нерухомості (або її окремої частини), укладений на відповідний строк, не тягне за собою виникнення у наймача речового права на це майно, а отже договір, який належить до одного й того ж підвиду найму, може породжувати або не породжувати речове право у наймача лише у залежності від строку його укладання, що є не логічним.

На нашу думку, при віднесенні того, або іншого права до категорії речових (у тому числі і права наймача на транспортний засіб за договором прокату транспортного засобу) слід виходити виключно із його суті. Заперечення того, що право наймача за договором прокату транспортного засобу на предмет договору є речовим, призведе до значних проблем у правозастосуванні, перед усім у питанні його захисту. Адже речові способи захисту порушеного права найбільш повно дозволяють наймачеві за договором прокату транспортного засобу його захистити у відносинах з третіми особами у залежності від суті порушення застосовуючи віндикаційний або ж негаторний позови.

Правова характеристика договору прокату транспортного засобу здійснюється за допомогою відповідних класифікаційних критеріїв.

З моменту укладення договору, як правочину, між сторонами виникає відповідне правовідношення, змістом якого є права та обов'язки ним встановлені.

Традиційно, виходячи із критерія визначення моменту, з яким пов'язується виникнення прав та обов'язків сторін за договором, розрізняють консенсуальні та реальні правочини. Консенсуальним вважається договір, умови якого набувають обов'язкового характеру з моменту досягнення сторонами згоди з усіх істотних умов такого правочину. Домовленість має відбуватись у належній формі, та породжувати передбачений законом, та належно зафіксований волевиявленням сторін, правовий результат [174, с. 82]. Що ж до реального договору, то для того щоб він був укладений, окрім досягнення сторонами згоди за всіма істотними умовами у належній формі, необхідна ще й передача речі однією стороною другій стороні або вчинення іншої дії.

Визначити, є договір відповідного виду консенсуальним або ж реальним, можна, виходячи з легального визначення того чи іншого договору. У тому разі, якщо законодавець у відповідному визначенні вживає слово «передає» у теперішньому часі щодо договору про передання майна – договір вважається реальним, якщо ж словосполучення «зобов'язується передати» щодо договору вживається у майбутньому часі – означає, що договір є консенсуальним.

За договором прокату наймодавець передає рухому річ наймачу або зобов'язується зробити такі дії (ст. 787 ЦК України) [161]. Отже, договір прокату транспортного засобу за своєю юридичною характеристикою може бути як реальним так і консенсуальним. Реальним він є у тому разі, якщо для того щоб він вважався укладеним, наявні два юридичні факти: 1) досягнення сторонами згоди стосовно всіх істотних умов договору 2) безпосереднє передання транспортного засобу наймодавцем наймачеві у користування. Консенсуальним цей договір є у випадку коли права та обов'язки сторін виникають з моменту досягнення його сторонами згоди з усіх істотних умов у належній формі.

Договір прокату транспортного засобу є договором приєднання, де майже усі істотні умови (окрім строку користування та предмету договору, які сторони визначають за взаємним погодженням), а також момент, з якого цей договір є укладеним, визначає наймодавець, наймач лише приєднується до цих умов, у тому числі і щодо визначення моменту укладення договору. Тобто, виходячи із наявності



у наймодавця вільних транспортних засобів як на момент укладення договору так і на майбутнє, та від того, з якого моменту наймач потребує транспортного засобу, сторони укладають або реальний або консенсуальний договір прокату транспортного засобу. Реальний договір укладається у тому разі, якщо у наймодавця є вільні транспортні засоби для передання у прокат і він передає, а наймач приймає його у користування у момент укладення договору. Консенсуальний же договір прокату транспортного засобу передбачає передання його наймодавцем наймачеві у майбутньому, у визначений договором строк. Відповідно, наймач після укладення консенсуального договору прокату набуває до наймодавця право вимоги передання йому транспортного засобу.

Відстоюють позицію про те, що договір прокату може бути виключно консенсуальним А. В. Федорончук та Н.Д. Міловська. Остання вважає, що договір прокату може бути тільки консенсуальним правочином. Що ж стосується вказівки закону на те, що наймодавець «передає» або «зобов'язується передати», то це свідчить тільки про те, коли відповідна річ буде передана в прокат: або це станеться саме під час укладання такого договору («передає»), або ж відбудеться вже після цього («зобов'язується передати») [48, с. 98]. Як бачимо, науковець не враховує те, що у реальному договорі передання речі завжди збігається у часі з моментом його укладення, більш того, саме з цього моменту у сторін виникають права та обов'язки, і договір є укладеним; у консенсуальному ж договорі передання речі завжди відбувається вже після його укладення. А отже формулювання «передає» чи «зобов'язується передати» вказує не лише на момент передання речі, а й дозволяє зробити висновок про момент виникнення прав та обов'язків сторін за договором – передання речі відбувається у момент укладення договору (реальний договір) чи після його укладення (консенсуальний договір).

Так само, обґрунтовуючи висновок про те, що договір прокату може бути лише консенсуальним, А. В. Федорончук розмірковує, що у випадку укладання договору прокату у письмовій формі та подальшій його кваліфікації як консенсуального правочину, для наймодавця немає сенсу його підписувати, оскільки у кінцевому разі відповідна річ може і не передаватись наймачу, таким

чином договору не буде укладеним. Правник стверджує, що наймодавець в такому випадку діє начебто в межах наданих йому законом прав, утім зловживає ними, чим шкодить інтересам наймача [148, с. 34]. На наш погляд, науковець залишає поза увагою один із проявів свободи договору, який проявляється у вільному волевиявленні сторін під час вирішення питання стосовно моменту виникнення їхніх прав та обов'язків. Специфіка відносин прокату транспортного засобу полягає у тому, що договір прокату є, як правило, короткостроковим, а отже, наймач навряд зацікавлений у тому, щоб задля нетривалого користування транспортним засобом, який потрібен йому у даний конкретний момент, пред'являти наймодавцеві вимогу про його передання у майбутньому, а у разі відмови – захищати порушене право у суді, адже на момент задоволення такої вимоги потреба у транспортному засобі може і відпасти.

Саме по собі досягнення згоди між сторонами за всіма істотними умовами та підписання договору прокату транспортного засобу у реальному договорі прокату є лише необхідною, але не кінцевою передумовою його укладення, завершується воно у момент передання предмета договору наймодавцем наймачеві. Так, наприклад, у відносинах каршерінгу є сталою практика, коли спочатку сторони підписують текст договору, а після виникнення у наймача потреби у транспортному засобі та наявності у наймодавця можливості надати цей засіб, завершується процес його укладання отриманням наймачем транспортного засобу у користування. Очевидно, що така побудова відносин та визначення моменту укладення договору відповідає інтересам обох сторін. Наймач не зв'язаний при виникненні потреби у транспортному засобі необхідністю звертатися до наймодавця та витратити час для документального оформлення договірних відносин. Наймодавець же не зв'язаний обов'язком надати цей засіб у майбутньому, адже у нього його може не бути у наявності, на час такого звернення наймача. У тому разі, якщо б договір прокату був консенсуальним, за таких обставин, наймач мав би право вимагати передання йому транспортного засобу, а наймодавець мав би таку вимогу задовольнити або відшкодувати наймачеві збитки, що спричинило б невизначеність у цих цивільно правових відносинах.

За критерієм розподілу прав та обов'язків сторін договір прокату транспортного засобу є двостороннім договором. Кожна з його сторін має права та несе обов'язки, є як кредитором так і боржником у відповідній частині. При цьому, права однієї сторони кореспондують обов'язкам іншої. Так, у консенсуальному договорі, наймач є кредитором у частині права вимагати передання йому транспортного засобу у користування, а наймодавець боржником у частині обов'язку передати цей засіб наймачеві; наймач є боржником у частині обов'язку внесення плати за користування транспортним засобом, а наймодавець, відповідно, кредитором, який має право вимагати від наймача її сплати, тощо.

За критерієм наявності зустрічного надання, договір прокату транспортного засобу є оплатним. Обов'язку наймодавця з передання транспортного засобу у користування у цих відносинах кореспондує зустрічний обов'язок наймача із внесення плати за користування ним. Цей висновок можна зробити, виходячи із сутності відносин прокату транспортного засобу та змісту ч. 1 ст. 787 ЦК України [161], згідно з якою за договором прокату одна сторона – суб'єкт підприємницької діяльності, який здійснює діяльність з передання речей у найм (наймодавець) передає чи зобов'язується передати рухомому річ іншій стороні (наймачу) у строкове та оплатне користування. Водночас, статтею 789 ЦК України [161] встановлено, що оплата наданих прокатних послуг здійснюється за заздалегідь встановленими тарифами наймодавця. Договір прокату транспортного засобу не може бути безоплатним через те, що наймодавцем у цих відносинах завжди виступає особа, яка здійснює підприємницьку діяльність та передає транспортний засіб у прокат з метою отримання прибутку.

Однією з особливостей відносин прокату транспортного засобу є його суб'єктний склад та непропорційний розподіл прав та обов'язків між сторонами. У якості наймодавця у них завжди виступає особа – підприємець, яка на професійній основі займається переданням транспортних засобів у прокат, а його контрагентом є наймач (фізична чи юридична особа, яка використовує цей засіб з метою реалізації своїх побутових (невиробничих) потреб. Очевидно, що у цих відносинах саме наймач володіє меншою кількістю ресурсів порівняно з наймодавцем, тобто є

«слабкою» стороною. Підхід до визначення обсягу ресурсів кожної із сторін правовідносин із договору прокату транспортного засобу повинен бути комплексним, тобто врахуванню підлягають професійні навички та вміння кожної зі сторін, їх матеріальні, інформаційні, організаційні ресурси, здатність впливати на формування змісту зобов'язання, тощо. Іноді такі відмінності досягають значної взаємної невідповідності, це відбувається, якщо одна сторона договору не має можливості здійснювати будь-який вплив на контрагента та формулювати договірні умови й порядок їх подальшого виконання. І, навпаки, інша сторона, маючи в своєму розпорядженні усі реальні можливості, може диктувати партнеру за договором свою волю.

Отже, саме такий підхід до визначення «слабкої» сторони в договорі дозволяє сформулювати правові способи й інститути, що дозволяють вирівняти потенційні можливості суб'єктів ще до їх вступу в цивільно-правове відношення. Це досягається встановленням особливих умов участі слабкої сторони в договірних правовідносинах, надання їй прав та покладання на контрагента додаткових обов'язків, встановленням пільгового механізму динаміки договірних відносин, а також обмеженням відповідальності слабкої сторони та посилення її правового становища у зобов'язанні.

Саме виходячи із наявності понять «слабкої» та «сильної» сторони у певному виді зобов'язань, з метою вирівнювання їх правових можливостей, чинним законодавством були встановлені такі конструкції як договір приєднання та публічний договір.

Договір прокату транспортного засобу можна визначити як публічний договір, що безпосередньо зазначено у частині 3 ст. 787 ЦК України [161]. Слід звернути увагу, що наймодавець, який здійснює підприємницьку діяльність із передачі в найм транспортних засобів, зобов'язаний укласти договір прокату транспортного засобу із кожним хто до нього звернеться. При цьому, за наявності відповідних можливостей передачі наймачу товарів (робіт, послуг), наймодавець він не вправі відмовитися від укладення публічного договору (ч. 4 ст. 633 ЦК України) [161]. Таким чином, підставою для відмови споживачеві в укладенні договору прокату

транспортного засобу, як публічного договору, з боку підприємця, може бути відсутність вільних або ж придатних у технічному плані для використання транспортних засобів.

У разі необґрунтованої відмови суб'єкта підприємницької діяльності укласти із споживачем публічний договір він має відшкодувати останньому збитки, завдані такими діями (ч. 4 ст. 633 ЦК України) [161]. У тому разі, якщо підприємець, який здійснює діяльність із передання транспортних засобів у прокат все ж таки необґрунтовано відмовить споживачеві в укладенні договору прокату транспортного засобу, останній не може заявляти до нього вимоги про укладення договору та передання транспортного засобу. Правомірним способом захисту порушеного права для споживача у цьому разі буде заявлена вимога про відшкодування збитків, завданих такою відмовою.

Підприємницька діяльність з прокату транспортних засобів розрахована на задоволення потреб у згаданих об'єктах великої кількості споживачів, які не є професіоналами у цій сфері; вони не завжди обізнані із обсягом своїх прав у досліджуваних правовідносинах та є у них слабкою стороною. Задля того, що підприємець не скористався такою необізнаністю споживача, умови договору транспортного засобу мають бути однаковими для всіх споживачів, окрім тих, яким закон надає відповідні пільги (пільгою є повне або часткове звільнення від дотримання встановлених правил, виконання яких-небудь обов'язків [143, с. 506]). Для того, щоб захистити права споживачів, поліпшити їх становище, як слабкої сторони у цих правовідносинах, ч. 6 ст. 633 ЦК України встановлено правило про те, що умови публічного договору, які порушують положення «однаковості» для всіх споживачів є нікчемними [161].

Із змісту ст. 633 ЦК України [161] випливає, що сторонами публічного договору є суб'єкт підприємницької діяльності та споживач. На наш погляд, зміст терміну «споживач», що вживається у цій нормі та зазвичай використовується національним законодавством, що стосується захисту прав та законних інтересів споживачів, дещо не співпадає за змістом. Пунктом 22 ч. 1 ст. 1 Закону України «Про захист прав споживачів» [100] встановлюється, що споживачем вважається,

насамперед, фізична особа, котра замовляє, купує продукцію чи має намір здійснення таких дій з метою задоволення своїх особистих потреб, що не стосуються її можливої підприємницької та професійної діяльності. Тобто, з позиції законодавства про захист прав споживачів ними можуть бути виключно фізичні особи.

У той же час, договір прокату транспортного засобу є публічним договором незалежно від того, приймають участь у ньому на стороні наймача фізичні чи юридичні особи, і ці особи, без будь-яких виключень, поіменовані у ст. 633 ЦК України як споживачі. Тобто, термін «споживач», у контексті цієї норми, охоплює як фізичних так і юридичних осіб, що укладають договір із підприємцем, який взяв на себе обов'язок здійснювати продаж товарів, виконання робіт або надання послуг кожному, хто до нього звернеться і при цьому, ознаки цього договору збігаються із ознаками публічного, які впливають із змісту ст. 633 ЦК України [161].

Здійснення підприємницької діяльності із надання транспортних засобів у прокат передбачає систематичне та однотипне укладання договорів прокату транспортних засобів. У зв'язку із цим, суб'єкту, що здійснює цю діяльність, доцільно заздалегідь опрацювати усі умови, які будуть містити майбутні укладені договори, врахувавши у них усе значуще для договірних відносин.

Частина 2 ст. 787 ЦК України називає договір прокату в цілому, та договір прокату транспортного засобу зокрема, як договір приєднання [161]. Виходячи зі змісту частини 1 ст. 634 ЦК України [161], договір приєднання становить собою правочин, зміст якого зафіксований однією із його сторін у певних бланках, формулярах чи будь-яких інших стандартних формах. Його особливістю є те, що він може бути укладений тільки шляхом приєднання іншої сторони до заздалегідь визначених та запропонованих умов договору в цілому. Остання не вправі формулювати свої умови договору.

Із зазначеного визначення випливає, що, по-перше, умови договору прокату транспортного засобу встановлює лише наймодавець; по-друге, він встановлює ці умови у певних стандартних формах; по-третє, наймач не може формулювати умови договору, він може або приєднатися до запропонованих наймодавцем умов договору

в цілому, таким чином, уклавши його, або ж відмовитися від його укладення. Як нами вже зазначалося, при формуванні умов договору прокату транспортного засобу наймач може впливати лише на встановлення строку договору прокату транспортного засобу та обрати звільнений від використання іншими особами, та технічно придатний для використання засіб з поміж наявних у наймодавця.

Укладення договору прокату транспортного засобу шляхом приєднання наймача до умов запропонованих наймодавцем є зручним для обох сторін договору, оскільки заощаджує час на його укладання. Водночас, існує певна небезпека недобросовісного формування умов такого договору наймодавцем, зловживання з його боку, яке проявляється у формулюванні умов правочину на свою користь та на шкоду правам наймача. Наймач, при цьому, є стороною, яка не може впливати на зміст договору, а отже може постраждати від таких зловживань наймодавця. У цьому випадку наймач, виходячи із змісту ч. 2 ст. 634 ЦК України [161], може захистити свої права у договірних відносинах прокату транспортного засобу. Так, він може адресувати наймодавцю вимогу про зміну або розірвання договору, якщо буде встановлено та доведено, що наймач у даних правовідносинах втрачає права, які він звичайно мав, а також у випадку якщо відповідним договором виключається (або обмежується) відповідальність наймодавця, або такий договір містить в собі інші умови, що є обтяжливими для сторони, яка приєдналася (наймача). При цьому останній має довести, що він, виходячи із своїх інтересів, не приєднався би до запропонованих умов якщо б мав можливість визначати умови такого правочину. Наймач має право пред'явити вимогу про зміну чи розірвання договору прокату транспортного засобу лише після укладення договору. Він позбавлений можливості захистити свої права на стадії його укладення.

Слід звернути увагу на положення частини 3 ст. 634 ЦК України, якою встановлюється, можливість відмови «сильної» сторони від задоволення вимог про зміну чи розірвання договору у випадку якщо вона доведе, що вони були пред'явлені у зв'язку зі здійсненням іншими учасником такого зобов'язання підприємницької діяльності, і якщо остання була обізнана про умови на яких вона приєдналася до договору. Дана норма не може застосовуватись до правовідносин

прокату транспортного засобу (у тому разі, якщо договором не встановлено використання транспортного засобу для виробничих потреб), оскільки наймач, навіть якщо він є суб'єктом підприємницької діяльності, приєднується до договору не у зв'язку із здійсненням такої діяльності, а для задоволення побутових (невиробничих) потреб, які не пов'язані з отриманням прибутку, що є характерною ознакою цих відносин.

## **1.2. Розмежування договору прокату транспортного засобу та суміжних договорів**

Ще за часів СРСР деякі науковці здійснювали спроби віднести договір прокату автомобілів до зобов'язань з надання послуг. Зазначену позицію займали Ю. Х. Калмиков [33, с. 116-119], О. А. Красавчиков [40, с. 27]. Її прибічниками були також Е. Л. Плоом та М. О. Барінов. Так, Е. Л. Плоом вважав договір прокату легкових автомобілів однією з форм побутового обслуговування населення [68, с. 10]. Барінов М. О. зробив висновок про те, що з економічної точки зору, побутовий прокат як послуга відноситься до сфери побутового обслуговування [6, с. 18]. Не припиняються спроби ототожнити прокат із послугами й зараз. З цього приводу Н. Бучко зазначає, що не дивлячись на те, що договір прокату становить собою цивільний правочин з точки зору оподаткування та бухгалтерського обліку таких відносин, все ж таки, виходячи з принципу превалювання сутності над формою, науковиця пропонує розглядати договір прокату як вид договорів з надання послуг [12, с. 33]. Чинне законодавство, що регулює прокат транспортних засобів теж є недосконалим у питанні визначення його правової сутності, змішуючи прокат із послугами. Підґрунтям для цього є визначення поняття послуги, яке міститься у пункті 17 ч. 1 ст. 1 Закону України «Про захист прав споживачів» [100]. Варто зауважити, що вказаний нормативно-правовий акт регулює відносини, що виникають між споживачами відповідної продукції (товарів, послуг або робіт) та тими особами, хто її виробляє або надає (роботи, послуги) [100]. Таким чином, дія цього акту поширюється на відносини прокату транспортних засобів за участі



фізичних осіб – наймачів, про що свідчить і судова практика. Так, Постанова Пленуму Верховного Суду України № 5 від 12.04.1996 року «Про практику розгляду цивільних справ за позовами про захист прав споживачів» наголошує на тому, що відповідний Закон України також регулює відносини побутового прокату [109]. Пунктом 2.13 Порядку визначено, що у спеціально відведених місцях пунктах прокату товарів (на підприємстві або в організації) мають бути правила побутового обслуговування населення, при цьому вони повинні розташовуватись у зручному для огляду місці [75].

Відповідно до пункту 17 ч. 1 ст. 1 Закону України «Про захист прав споживачів», послугою вважається передання виконавцем обумовленого договором блага споживачу, що здійснюється за його індивідуальним замовленням та використовується для задоволення особистих (непідприємницьких) потреб [100]. Таке широке визначення послуги може охоплювати фактично будь-який договір між суб'єктом підприємницької діяльності та фізичною особою-споживачем. Виходячи з того, що блага, згідно із змістом ст. 177 ЦК України бувають лише двох видів (матеріальні та нематеріальні) та за межами цієї пари як об'єкти цивільних прав існувати не можуть [126, с. 82], вказане широке трактування поняття послуги не відповідає її змісту, як об'єкта цивільних прав та обумовлює необхідність з'ясування її сутності і, відповідно, розмежування договору про надання послуг та договору прокату транспортних засобів.

Професор І. В. Жилінкова визначає послугу, як певне благо нематеріального характеру, що надається однією стороною договору, тобто виконавцем та споживається його замовником, що відбувається в самому процесі здійснення виконавцем такої діяльності [160, с. 399]. На думку С. О. Ємельянчика, послуга становить собою певну діяльність особи, яка не обов'язково втілюється у певному кінцевому майновому результаті, здійснюється з метою задоволення інтересів іншого учасника цивільних відносин. Як зазначає правник, послуга є невіддільною від самої діяльності відповідної особи та споживається безпосередньо в процесі її надання, незалежно від отриманого результату [24, с. 108]. До зазначених висновків науковці дійшли на підставі аналізу змісту частини 1 ст. 901 ЦК України [161], якою

визначено поняття договору про надання послуг. Ним вважається домовленість сторін за умовами якої одна сторона (виконавець) за попереднім завданням іншої сторони (замовника) зобов'язується надати послугу, що, у свою чергу, споживається в процесі здійснення такої діяльності. Виходячи із взаємного характеру відповідного зобов'язання, на замовника покладається обов'язок оплатити виконавцю вчинені дії [161].

Виходячи зі змісту ст. 902 ЦК України [161], до ознак послуги слід додати її нерозривну пов'язаність із особою виконавця (виконавець повинен надати послугу особисто) а також те, що її результат не може бути гарантованим.

Таким чином, порівнюючи договір про надання послуг та договір прокату транспортного засобу, слід зазначити, що предметом договору про надання послуг є власне сама послуга, як дія (або діяльність), тобто певне нематеріальне благо, що не залишає уречевленого результату. Як слушно зауважує С. О. Сліпченко, «на відміну від матеріальних благ, які сприймаються лише органами людського чуття, відповідно до правил дихотомії, нематеріальні блага повинні характеризуватися, як такі, що не сприймаються органами людського чуття або сприймаються не органами людського чуття, а відповідно свідомістю» [127, с. 72]. Предметом же договору прокату транспортного засобу є, відповідно, транспортний засіб, як річ матеріального світу, матеріальне благо. Як влучно зазначив Д. С. Левенсон, «за договором майнового найму передається майно, а послуги це діяльність. Ця різниця є значною, і вона виключає змішування договору автопрокату (про надання у користування автомобілів) з договором послуг» [44, с. 6].

Послуга завжди споживається в процесі вчинення певної дії або здійснення певної діяльності, а її споживча вартість зникає. Щодо транспортного засобу, то він, будучи неспоживаною річчю, не споживається у межах одного циклу використання. Безумовно, у процесі використання транспортного засобу він зношується, його вартість зменшується, споживаючись наймачем, однак наймач відшкодовує наймодавцеві таке зменшення вартості цього засобу за рахунок плати за прокат.

Слід звернути увагу і на темпоральний аспект щодо дій виконавця послуги та наймодавця. Дії (діяльність) виконавця із надання послуги постійно споживаються її

замовником протягом всього часу її надання. Передання за договором прокату транспортного засобу наймодавцем наймачеві є одноразовою дією, якою наймодавець уможливорює вилучення наймачем корисних властивостей із цього засобу, та відповідно, можливість споживання ним його споживчої вартості у процесі використання.

Як вже зазначалося, послуга нерозривно пов'язана із особою її виконавця. У якості прикладу можна навести послуги репетитора. Особа репетитора, його знання, професійні навички, до яких входить вміння «подати» навчальний матеріал, які є невіддільними від його особистості, мають вирішальне значення для замовника як при обранні особи виконавця так і при споживанні цієї послуги, а отже виконавець повинен надати її особисто. Для наймача ж за договором прокату транспортного засобу особистість наймодавця такого принципового значення не має, а отже не має значення хто саме надасть йому цей транспортний засіб у користування, головне щоб наймодавець належним чином виконував свої обов'язки за договором, а засіб був належної якості та задовольняв його потреби.

Результат послуги не може бути гарантованим. Послуга може бути надана виконавцем належним чином, у той же час, її результат може бути і відсутнім, або ж не таким, на який розраховував замовник. Так, репетитор при наданні послуг може діяти належним чином, надати матеріал у необхідному обсязі. У той же час, замовник може його і не засвоїти у достатньому обсязі та не досягти відповідного рівня знань. Тобто, послуга як діяльність не співпадає із її результатом, оскільки надання послуги є діяльністю самого виконавця, а результат цієї послуги знаходиться у майновій або немайновій сфері замовника. Що ж до договору прокату транспортного засобу, то метою вступу наймача у ці відносини є отримання абсолютно конкретної можливості користування цим засобом. А отже, відповідно, на наймодавця покладається обов'язок його надати. Надання транспортного засобу наймодавцем наймачеві є необхідною умовою можливості його використання для останнього, а отже результат (можливість наймача користуватися цим засобом) знаходиться у необхідному та закономірному причинно-наслідковому зв'язку від дій наймодавця із передання транспортного засобу та є їх наслідком. Тобто, за умови

належного виконання наймодавцем свого обов'язку результат – можливість користування наймачем транспортним засобом, є гарантованим.

Як висновок із наведеного розмежування договору про надання послуг та договору прокату транспортного засобу, можна зазначити, що це абсолютно різні договори, які відрізняються один від одного практично за всіма характерними ознаками. Отже, не зважаючи на те, що Закон України «Про захист прав споживачів» розповсюджує свою дію на правовідносини, що виникають із договору прокату транспортного засобу, за участю наймача – фізичної особи, задля усунення невизначеності у частині змішування правовідносин із надання послуг та прокату транспортних засобів, до нього необхідно внести відповідні зміни та доповнити сферу його дії переданням майна в користування. На цей недолік Закону України «Про захист прав споживачів» вже неодноразово обґрунтовано звертали увагу науковці Г. Осетинська [61, с 130-133] та А. В. Федорончук [148, с. 53].

Аналізуючи попередні періоди правового регулювання правовідносин прокату варто звернутись до аналізу Цивільного кодексу УРСР, а саме, положень частини 1 ст. 273 вказаного нормативного акту. Даною правовою нормою визначалось, що предметом побутового прокату серед інших видів майна могли бути, у тому числі і легкові автомобілі та подібне майно. Варто зазначити, що і в інших колишніх республіках СРСР, під час регулювання даних відносин, використовувались аналогічні правила, що передбачали можливість укладання громадянами договорів щодо надання їм легкових автомобілів у прокат без послуг шоферів [85, с. 51-54]. Таким чином, у теорії цивільного права та правозастосовчій практиці, правовідносини прокату транспортних засобів кваліфікувались як окремий вид договору прокату [43, с. 8].

Новітній період правового регулювання досліджуваних відносин, насамперед, пов'язується із прийняттям у 2003 році Цивільного кодексу України [161]. Сучасними чинними правовими нормами, у яких містяться положення про договір прокату, не перераховуються об'єкти, що можуть виступати предметом такого правочину. Вітчизняне цивільне законодавство обмежується лише вказівкою на те, що ним може бути рухома річ. При цьому встановлюється мета відповідного

користування, а саме – використання такої речі для задоволення побутових потреб. Слід також звернути увагу, що окремо Кодексом поіменовані договірні відносини найму (оренди) транспортних засобів. У зв'язку з цим постає питання про необхідність виокремлення основних характерних рис договорів найму (оренди) транспортного засобу та його прокату, що дасть змогу розмежувати такі цивілістичні конструкції.

Варто зауважити, що невизначеність, або нечітка позиція законодавця стосовно поняття та місця договору прокату транспортного засобу породжує цілу низку проблем у правозастосовчій практиці. Досить часто, аналізуючи правову природу орендних відносин, суди роблять неправильні висновки про неможливість існування самого по собі договору прокату транспортного засобу. Зазвичай дані твердження аргументуються тим, що відплатне і строкове користування даним об'єктом може відбуватись тільки в межах договірної конструкції найму (оренди), яка передбачена параграфом 5 глави 58 ЦК України [76; 161]. Так, зокрема, у рішеннях Тернопільського апеляційного суду (постанова від 05.01.2021 р. № 607/16773/19) [79] та Касаційного цивільного суду у складі Верховного Суду (постанова від 18.04.2018 р. № 753/13595/15-ц) [78] містяться однакові висновки про те, що головною особливістю договору прокату є те, що його об'єктом виступає тільки рухома річ, але не транспортний засіб, оскільки останні правовідносини регулюються окремими положеннями ЦК України. Таким чином судова практика йде шляхом заперечення взагалі існування договору прокату транспортних засобів, що, у свою чергу, не відповідає чинному законодавству України та загальним напрямкам європейського та світового вектору розвитку цих відносин.

Насамперед, поіменованість досліджуваної цивільно-правової конструкції та правове регулювання відносин, що виникають з договору прокату транспортного засобу, міститься у цілій низці законодавчих актів. Зокрема, у розділі V Статуту автомобільного транспорту УРСР передбачені загальні положення прокату легкових автомобілів [131]; Пунктом 4.5 Порядку встановлюється правило, відповідно до якого під час прокату водного транспортного засобу, складовою механізму якого є двигун внутрішнього згорання, наймач обов'язково повинен надати посвідчення, що

підтверджує право керування ним [75]. Зазначене дозволяє дійти висновку, що прокат водних транспортних засобів врегульовано, у тому числі, і цим нормативним актом.

Помилки судів стосовно визначення правової природи та, як наслідок, неправильної кваліфікації правовідносин прокату транспортного засобу, спричиняють хибність тлумачення законодавчих приписів і їх правозастосування, а отже, призводять до зменшення ефективності судового способу захисту суб'єктивних цивільних прав. Окрім цього, відповідно до пунктів 5, 6 ст. 13 Закону України «Про судоустрій і статус суддів» [112], висновки Верховного суду, викладені його постановках, що містять рекомендації щодо застосування правових норм або нормативно-правового акту у цілому, є обов'язковими для всіх суб'єктів державної влади, що застосовують його у своїй діяльності. Таким чином, помилкові висновки Верховного суду, що містяться у відповідних роз'ясненнях та повинні обов'язково враховуватись судами інших інстанцій, спричиняють формування невірних підходів у судовій практиці [112].

У науковій юридичній літературі можна знайти багато позицій правників щодо поняття договору прокату транспортного засобу та його місця в системі цивільних договорів України. Так, доволі поширеною є думка про здатність транспортного засобу бути предметом договору прокату і, відповідно, можливість існування окремої домовленості сторін про це. Доводиться, що правове регулювання цих відносин має здійснюватися за правилами, передбаченими параграфом 2 глави 58 ЦК України «Прокат». Зокрема, такої позиції дотримуються Е. В. Вакулович [13, с. 53-54], І. А. Чуркін [165, с. 25-27], А. В. Федорончук [148, с. 65-77]. Утім іноді можна зустріти діаметрально протилежні думки, що предметом прокату, наприклад, може бути будь-яке рухоме майно, крім транспортних засобів, оскільки строкова і платна передача останніх передбачена спеціальними правилами.

Аналізуючи наведені аргументи, вважаємо, що є усі підстави для виокремлення договору прокату транспортного засобу із загальної договірної конструкції найму (оренди). Очевидно, що вказаний об'єкт цивільних прав може водночас виступати як предметом договору оренди, так і договору прокату. При

цьому, слід враховувати той факт, що відповідно до ч. 1 ст. 798 ЦК України [161] орендні правовідносини виникають з приводу передання у користування морських, повітряних або річкових суден, а також наземних самохідних транспортних засобів. Таким чином, предметом договору оренди можуть бути будь-які, без виключення, транспортні засоби. При цьому законодавець не встановлює ніяку спеціальну мету використання такого транспорту. Іншими словами, предмет договору оренди у такому випадку може використовуватися з будь-якою метою та задовольняти як підприємницькі, так і не підприємницькі (побутові) потреби [121, с. 296]. Що стосується договору прокату транспортного засобу, то його предметом як раз таки виступають тільки такі транспортні засоби, які використовуються без спеціальної мети отримання прибутку і задовольняють побутові (невиробничі) потреби наймача. Іншими словами, такі транспортні засоби, як важкі великотонажні морські, річкові або повітряні судна, можуть бути предметом договору оренди, і, водночас не бувають предметом договору прокату. Це пов'язано, насамперед, із тим, що зі зрозумілих причин, такі об'єкти не призначені для реалізації побутових (невиробничих) потреб учасників такого зобов'язання.

Зі змісту ст. 800 ЦК України [161] випливає, що у випадку, коли умовами договору найму транспортного засобу передбачено право наймача укладати без згоди наймодавця та від свого імені договори перевезення й інші правочини (відповідно до призначення транспортного засобу), він вправі використовувати такий транспорт саме для задоволення власних побутових неvirобничих потреб, якщо інше не передбачено договором.

Договірна конструкція оренди транспортного засобу може містити в собі умови найму екіпажу. Відповідно можна виділити два види оренди транспорту – договір, що передбачає додаткове залучення екіпажу і без такого залучення. Обидва правочини є поіменованими цивільним законодавством, що прямо впливає зі змісту ст. 798 ЦК України [161]. Стосовно правовідносин прокату, ми можемо зробити висновок що законодавець передбачає (поіменовує) тільки договір про передачу транспортного засобу, що здійснюється без найму команди екіпажу [199, с. 156]. При цьому йдеться лише про окремі види транспорту, а саме – легковий

автомобіль, водний транспортний засіб, тощо). Водночас, можливість домовленості сторін про прокат транспортного засобу з екіпажем, що його обслуговує, хоча і не передбачена положеннями чинного законодавства але такий договір відповідає загальним засадам цивільного права. Так, А. П. Семенова вважає, що договір прокату транспортного засобу з екіпажем становить собою окремий вид договору прокату транспортного засобу, таким чином до даних правовідносин застосовуються положення параграфу 5 глави 58 ЦК України, а саме в частині, що передбачає правила (оренди) транспортних засобів з екіпажем [122, с. 567]. Вважаємо, що такий висновок неодмінно призводить до ототожнення договору оренди транспортного засобу з екіпажем та договору здачі такого об'єкта в прокат. Виходячи із сутності відносин, що виникають під час останньої з зазначених домовленостей сторін, можна стверджувати, що договір прокату транспортного засобу з екіпажем є договором змішаного типу, тобто таким, який містить в собі елементи договору прокату (там де мова йде про користування транспортним засобом) та договору про надання послуг. Сказане впливає з того, що умова «про екіпаж» передбачає надання наймодавцем відповідних послуг наймачу шляхом залучення до такого договору певних осіб (екіпажу), які здійснюють управління та обслуговування транспортного засобу. Отже, на ці відносини поширюється як дія тих правових норм, що присвячені правовому регулюванню відносин прокату, так і тих, що передбачають правове регулювання діяльності з надання послуг. Що стосується правил, закріплених параграфом 5 глави 58 ЦК України [161], то убачається що вони не можуть бути застосовуваними до відносин, що впливають з договору прокату транспортного засобу з екіпажем, оскільки вони присвячені правовому регулюванню інших за змістом правовідносин [199, с. 159].

Характерною ознакою договору прокату транспортного засобу, що відображає його специфіку, та дозволяє виокремити його як окремий вид договору найму (оренди), є його суб'єктний склад [191]. Так, відповідно до ч. 1 ст. 787 ЦК України [161], наймодавцем у вказаному правочині може бути тільки суб'єкт підприємницької діяльності, при цьому законодавством враховується і той факт, що ця діяльність не повинна носити разовий, так би мовити, епізодичний характер та



має містити всі ознаки підприємництва, тобто самостійної та систематичної діяльності, яка здійснюється на власний ризик та має на меті отримання прибутку. Натомість стороною звичайного договору найму (оренди) транспортного засобу може бути будь-яка особа (як фізична так і юридична).

Продовжуючи порівняння особливостей суб'єктного складу вказаних договорів, можна зробити висновок, що правовідносини найму (оренди) та прокату транспортного засобу також відрізняються залежно від того, чи існують спеціальні вимоги законодавства стосовно наймачів транспорту. Так, за договором оренди сторонами зобов'язання можуть бути будь-які особи. За таких умов не вимагається обов'язкова наявність в них документів встановленого зразка, що дають право на управління транспортним засобом. Цілком зрозуміло, що керувати транспортним засобом за відсутності вказаного посвідчення не є правомірним, і за такі дії особи несуть адміністративну відповідальність, утім, укладаючи відповідний договір, наймач вправі залучити іншу фізичну особу, в якій є такі документи і передати їй управління орендованим транспортом. Що стосується договору прокату транспортного засобу, то виходячи з основної мети отримання такого об'єкту, а саме – задоволення побутових невиробничих потреб, презюмується, що наймач самостійно має користуватись відповідним засобом та особисто здобувати з нього корисні властивості, таким чином недопустимим вважається делегування відповідних правомочностей третім особам.

Отримані висновки підтверджуються положеннями чинного законодавства та правозастосовчої практики. Так, відповідно до пункту 4.5 Порядку [75], наймач водного транспортного засобу, що містить у своєму механізмі двигун внутрішнього згорання, зобов'язаний мати дозвіл на право керування ним та має пред'явити такий документ під час отримання транспортного засобу. Вочевидь, наявність вказаної умови є обов'язковою для можливості укладання зазначеного правочину та виникнення між особами прокатних правовідносин. Такі самі вимоги знаходимо й у змісті договорів прокату щодо передбачають передачу інших видів транспортних засобів. Наприклад, оскільки найпоширенішими об'єктами прокату виступають легкові автомобілі, в правилах надання таких транспортних засобів, що часто

розміщені в публічному доступі на інтернет сторінках наймодавців, також можуть міститись відповідні умови. Так, у пунктах 1, 2 умов передачі автомобілів ТОВ «Леодрайв» в прокат, зазначається, що транспортний засіб передається тільки повнолітнім особам, яким на момент укладання договору виповнилося 23 роки та літнім особам не старше 65 років; наймачі повинні мати водійське посвідчення категорії «В», а їх стаж керування транспортним засобом має становити не менше ніж два роки [147]. Як видно із наведеного прикладу, наймодавці вправі висувати не тільки вимоги, що стосуються наявності у наймачів спеціальних документів, а і ставити умови щодо їхнього віку або досвіду керування транспортним засобом.

У тому випадку, коли на боці наймача за договором прокату транспортного засобу виступає юридична особа, користування даним об'єктом здійснюється опосередковано, через дії її працівників. Водночас, це не означає відсутність у цьому договорі згаданих спеціальних умов. Так, фізична особа, що перебуває з відповідною юридичною особою в певних трудових відносинах та якій (на підставі укладеного наймодавцем з юридичною особою-наймачем договору прокату), буде надано право керувати транспортним засобом, повинна мати встановлені посвідчення та відповідати іншим вимогам, окресленим умовами договору. Варто зазначити, що всі вказані додаткові обставини обов'язково мають відобразитись у домовленості сторін.

Наступною відмінністю договорів оренди та прокату транспортного засобу є особливі вимоги законодавства, встановлені щодо форми таких правочинів. Скажімо, якщо договір оренди транспорту укладається фізичною особою, він має обов'язково посвідчуватися нотаріально (ч. 2 ст. 799 ЦК України [161]). Водночас, закон не ставить такі вимоги стосовно прокату транспортного засобу. Нерозуміння особливостей двох різних видів договірних конструкцій, що передбачають строкову та платну передачу транспортного засобу у користування, призводить до неправильних висновків тлумачення норм законодавства та хибності їх застосування. Так, у наведених вище прикладах судових рішень, судами здебільшого ототожнювались правовідносини оренди та прокату транспортного засобу, застосовувались положення параграфу 5 глави 58 ЦК України [161], у

зв'язку з чим договори прокату визнавалися недійсними, оскільки сторони не дотримались вимог саме стосовно необхідності нотаріального посвідчення таких відносин (ч. 2 ст. 799 ЦК України [161]).

Особливості укладання договору прокату транспортного засобу дають змогу стверджувати, що за своєю правовою конструкцією він є договором приєднання. Частиною 2 ст. 787 ЦК України [161] визначається механізм такої цивілістичної договірної конструкції. Отже, договором приєднання буде вважатися договір умови якого встановлюються наймодавцем у певних стандартних формах, а наймач, що бажає укласти договір із вказаним суб'єктом, може тільки приєднатися до запропонованих умов в цілому, не маючи при цьому права їх змінити або впливати на їхній зміст. Окрім цього, виходячи з положень ч. 3 ст. 787 ЦК України [161], договір прокату транспортного засобу можна вважати публічним договором, на який також поширюються правила ст. 633 ЦК України [161].

Що стосується договору оренди транспортного засобу, то даний правочин не має таких особливостей механізму його укладання або специфіки визначення (формулювання) прав та обов'язків його сторін.

Різниця між досліджуваними правочинами також полягає в їхньому змісті, тобто істотних умовах, без досягнення згоди за якими неможливо укласти дані договори. Крім відмінностей у предметі договору варто звернути увагу на те, що, наприклад, істотною умовою договору прокату транспортного засобу буде строк користування таким об'єктом. Строк і оплата мають бути обов'язково погоджені сторонами в договорі, при цьому остання формується виходячи із заздалегідь встановлених тарифів наймодавця. У випадку відсутності даних пунктів у змісті договору, вбачається, що він не зможе вважатись укладеним. Що стосується договору оренди транспортного засобу, то вказані умови не є обов'язковими для можливості його укладання. Цивільний кодекс України містить диспозитивні норми, що передбачають загальні правила про строк виконання зобов'язання та порядок визначення ціни товару, роботи або послуги, якщо сторони не обумовили це в договорі. Водночас, у випадку відсутності умови про строк договору, він вважається укладеним на невизначений період. У випадку, якщо сторони не узгодили суму

плати за користування транспортним засобом, вона може визначатись виходячи зі споживчих властивостей речі, а також інших обстави, що мають істотне значення (ч. 1 ст. 762 ЦК України) [161].

Крім цього, різниця в істотних умовах договорів оренди та прокату транспортного засобу обумовлюється можливим часом існування даних договорів (зокрема, договір прокату зазвичай є короткостроковим). Такі особливості обумовлюються різною правовою природою досліджуваних відносин.

Слід також звернути увагу, що на відміну від договору найму (оренди), правовідносинам прокату транспортних засобів притаманно існування певних переддоговірних обов'язків наймодавця. За умовами договору прокату наймач на відміну від договору найму (оренди) не вправі здавати отриманий транспортний засіб в піднайм; також він не наділяється правом переважної купівлі речі у випадку її продажу. Наймодавець в прокатних правовідносинах зобов'язаний здійснювати як капітальний так і поточний ремонт речі у всіх випадках, крім тих, коли буде доведено, що пошкодження речі сталося з вини наймача.

Зазначені вище обов'язки наймача та наймодавця не є характерними для відносин оренди транспорту.

Якщо між сторонами укладений договір прокату, виходячи зі змісту даного правочину, наймач може в односторонньому порядку відмовитись від договору та повернути отриманий транспортний засіб у будь-який момент його використання (ч. 1 ст. 790 ЦК України) [161]. Така правомочність загалом становить виключення із загального принципу припинення договірних відносин за законодавством України (щодо неможливості розривати договір в односторонньому порядку). Слід наголосити, що законодавством також не встановлюється будь-яких особливих вимог стосовно реалізації наймачем такого права. Частиною 2 ст. 790 ЦК України [161] передбачено, що у випадку, якщо наймач відмовиться від подальшого виконання умов договору до моменту закінчення його строку, плата, яка була сплачена за весь строк дії відповідного договору має зменшуватись пропорційно часу фактичного користування річчю. Можна зробити висновок, що у правовідносинах прокату транспортного засобу одностороння відмова наймача від

договору вважається цілком правомірною дією та не тягне за собою ніяких негативних наслідків для нього. Що стосується власне договору оренди транспортного засобу, то наймач у даних правовідносинах не має відповідного обумовленого права, характерного для прокату. Відтак, одностороння відмова від договору однією зі сторін є неприпустимою у даній цивілістичній конструкції.

Як уже зазначалося раніше, договір прокату транспортного засобу є окремим підвидом договору прокату, що підтверджується специфікою його предмета. Технічна експлуатація транспортного засобу, особливі умови його використання, які мають забезпечувати безпеку майна та людей (діяльність стосовно транспортного засобу є джерелом підвищеної небезпеки), обумовлюють застосування до правовідносин прокату транспортних засобів спеціальних нормативно-правових актів, які регулюють діяльність щодо цих об'єктів поряд із нормативно-правовими актами, що регулюють, власне, класичні відносини прокату.

Законом встановлено спеціальне коло суб'єктів, які мають право керування транспортним засобом. При здійсненні такої діяльності фізичній особі потрібно мати спеціальний документ, який посвідчує право керування транспортним засобом – права водія, судноводія, тощо. Ці документи особа має право отримати лише у тому разі, якщо вона досягла відповідного віку та успішно склала іспити, які підтверджують її кваліфікацію та здатність керувати транспортним засобом. У відносинах прокату наймач має використовувати предмет прокату для задоволення власних побутових потреб, отже, як правило, особисто повинен управляти транспортним засобом, взятим у прокат. Вищезазначене обумовлює спеціальний суб'єктний склад у відносинах прокату транспортного засобу на стороні наймача. На відміну від прокату інших видів майна, наймач у відносинах прокату транспортного засобу повинен бути особою, яка досягла відповідного віку та має посвідчення на право керування транспортним засобом.

Предмет договору прокату транспортного засобу обумовлює і особливе змістовне наповнення та специфіку прав і обов'язків сторін [41, с. 60], порівняно із договором прокату. Технічна складність та підвищена небезпека для третіх осіб під час користування ним визначають спеціальні умови його використання, вимоги

щодо проведення капітального та поточного ремонту, технічного обслуговування, зберігання, тощо.

Наймач у відносинах прокату транспортного засобу, зазвичай, є його титульним володільцем. Оскільки діяльність щодо використання цього засобу є джерелом підвищеної небезпеки, то на наймача, як його титульного володільця, покладається відповідальність за шкоду, спричинену третім особам внаслідок такої діяльності. Особливості такої відповідальності встановлено у статтях 1187, 1188 ЦК України [161]. При цьому, відповідальність наймача транспортного засобу перед третіми особами за заподіяну шкоду є відповідальністю з усіченим складом (він несе відповідальність незалежно від своєї вини), а обставинами, що звільняють його від відповідальності є непереборна сила або умисел потерпілого. Зазначене є теж однією із особливостей відносин прокату транспортного засобу порівняно із прокатом інших видів майна.

Відмінності між договором прокату транспортного засобу та договором перевезення є очевидними. У той же час, у разі, коли йдеться про складний договір, який поєднує як елементи договору прокату транспортного засобу так і договору про надання послуг із його обслуговування (прокат транспортного засобу з екіпажем) розмежування з договором перевезення набуває актуальності. Подібне розмежування доцільно проводити лише у тому разі, якщо перевезення відбувається тим видом транспорту, який за своїми характеристиками може бути і предметом договору прокату транспортних засобів, та може використовуватися для задоволення побутових (невиробничих потреб) особисто наймачем. За своєю сутністю не всі морські, річкові або повітряні судна, так само як і залізничний транспорт можуть бути предметом договору прокату транспортного засобу з екіпажем. У зв'язку із цим вважаємо не достатньо обґрунтованою позицію А. П. Семенової, стосовно того, що договір прокату залізничного, водного та повітряного транспортних засобів з екіпажем має похідні риси з договором перевезення транспортом загального користування [122, с. 567]. Очевидним є те, що залізничний транспорт, як і великотонажні повітряні, морські, річкові судна не можуть бути використані для задоволення побутових невиробничих повсякденних потреб

наймача, і у зв'язку із цим не можуть бути предметом договору прокату транспортного засобу з екіпажем. На наш погляд, до подібного висновку і порівняння можна було прийти лише шляхом необґрунтованого ототожнення договору найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем з договором прокату транспортного засобу з екіпажем.

Договір перевезення є договором про надання послуг, де основним обов'язком перевізника є доставлення пасажирів, вантажу, багажу у пункт призначення та, відповідно, видача вантажу та багажу одержувачеві, договір же прокату транспортного засобу з екіпажем є змішаним договором який містить елементи як договору прокату транспортного засобу так і договору про надання послуг з його обслуговування, а основним обов'язком наймодавця є надання транспортного засобу у користування наймачеві для задоволення його побутових невиробничих потреб та надання робочої сили, яка б здійснювала від імені наймодавця послуги із обслуговування цього засобу на користь наймача. При цьому, екіпаж перебуває у оперативному підпорядкуванні наймача та має виконувати його правомірні вимоги щодо характеру та режиму використання транспортного засобу.

Розрізняються зазначені договори і метою використання транспортного засобу. Так перевізник, використовуючи транспортний засіб діє виключно з метою отримання прибутку від цієї діяльності. Наймач же, за договором прокату транспортного засобу, зазвичай використовує його для задоволення власних побутових невиробничих потреб, не пов'язаних з отриманням прибутку.

Наймач за договором прокату транспортного засобу з екіпажем наймає конкретний транспортний засіб в цілому, що ж до договору перевезення, то у разі перевезення пасажирів, він має право отримати лише місце у транспортному засобі відповідно до придбаного квитка (п. 1 ч. 1 ст. 911 ЦК України) [161], у разі перевезення багажу та вантажу, ним може бути зайнята лише частина транспортного засобу, що відповідає обсягу багажу та вантажу.

Побутові потреби наймача лежать не лише у площині використання транспортного засобу для переміщення його особисто та інших осіб з безкорисливою метою, вважаємо що до побутових потреб наймача можна віднести і

переміщення багажу та вантажу у разі, якщо цей вантаж або багаж не призначений для використання ним у підприємницькій діяльності (наприклад, матеріалів для проведення ремонту у квартирі, належній наймачеві, тощо). Отже не можемо у повній мірі погодитися із думкою А. П. Семенової про те, що договір прокату транспортного засобу з екіпажем розрахований на переміщення тільки фізичних осіб, а за договором перевезення можливе транспортування ще й багажу, вантажу та інших об'єктів [122, с. 569].

Наймач за договором прокату транспортного засобу з екіпажем отримує можливість використання транспортного засобу з екіпажем. Тобто використовувати транспортний засіб чи ні у повній мірі залежить від наймача, при цьому, плата за прокат та послуги з управління транспортним засобом вноситься незалежно від того чи використовує його наймач. За невикористання транспортного засобу наймач відповідальності не несе. Отже відсутня відповідальність і у тому випадку, якщо наймач не надає вантаж наймодавцеві в особі екіпажу для доставлення його у визначеному ним режимі у відповідний пункт. На відміну від цього, відправник, згідно із ст. 921 ЦК України [161], за загальним правилом, несе відповідальність за ненадання вантажу для перевезення або невикористання транспортного засобу, якщо інше не встановлено транспортними кодексами (статутами).

Розрізняються договір прокату транспортного засобу з екіпажем та договір перевезення також і тим, що перевізник несе відповідальність за втрату, нестачу, пошкодження вантажу у розмірі фактичної шкоди (ст. 924 ЦК України [161]), у той час, як наймодавець, з огляду на те, що керування транспортним засобом екіпажем має відбуватися під контролем та оперативним управлінням наймача, такої відповідальності не несе.

### **1.3. Суб'єкти та укладення договору прокату транспортного засобу**

Специфікою договору прокату транспортного засобу, яка дозволяє говорити про його виокремлення від інших видів договорів, що опосередковують передання транспортних засобів у строкове, оплатне користування, є суб'єктний склад даних



правовідносин. Саме те, що на стороні наймодавця у відносинах прокату транспортного засобу бере участь суб'єкт – професіонал, а саме – підприємець, що здійснює діяльність з передання згаданих засобів у найм, а на більш слабкій стороні наймача – фізичні та юридичні особи, стосовно яких презюмується, що вони не є професіоналами у цій царині, здійснює вирішальний вплив на особливості укладення договору прокату транспортного засобу, на розподіл прав та обов'язків сторін за цим договором, на застосування до цих відносин законодавства України про захист прав споживачів. Як обґрунтовано зазначає І. Р. Калаур, те, що на стороні наймодавця виступає суб'єкт – професіонал, тягне за собою необхідність виокремлення відповідних відносин та формування спеціальної правової бази для їхнього регулювання. Правник зазначає, що наявність у даних правовідносинах відповідного учасника повністю нівелює принцип рівності сторін договору. Саме тому науковець робить висновок, що дотримання балансу інтересів всіх учасників правовідносин прокату забезпечується за допомогою правового інструментарію – формулювання даної договірної конструкції як публічного договору та договору приєднання, а також встановлення параграфом 2 глави 58 ЦК України певних особливостей, не притаманних загальним положенням про найм [32, с. 78].

Аналізуючи зміст ч. 1 ст. 787 ЦК України [161], можна зробити висновок, що наймодавцем у цих правовідносинах може бути тільки підприємець (фізична або юридична особа), яка здійснює діяльність з передачі речей у найм. Поняття «підприємницька діяльність» міститься в положеннях ст. 42 Господарського кодексу України [20]. Їй притаманні такі ознаки, як самостійність, ризиковість, ініціативність, досягнення економічних результатів та отримання прибутку. Часто виникають питання щодо поняття «систематичної діяльності» контексті підприємництва. Нами вже зазначалося, що однією з ознак, яка дозволяє розмежувати договір найму (оренди) транспортного засобу та договір прокату транспортного засобу є їх суб'єктний склад. На стороні наймодавця за договором найму транспортного засобу можуть виступати суб'єкти підприємницької діяльності. Утім, на відміну від прокату, вони здійснюють таку діяльність не у сфері передання транспортних засобів у користування. Як правило, передаються

тимчасово не задіяні у діяльності транспортні засоби, на тривалий строк, але на відміну від договору прокату транспортного засобу, така діяльність не пов'язана із систематичною передачею транспортних засобів у найм. Отже систематичність здійснення підприємницької діяльності із передання транспортних засобів у найм має принципове значення для розмежування згаданих вище договорів та характеристики наймодавця у відносинах прокату транспортного засобу.

На жаль, чинне законодавство не визначає систематичності підприємницької діяльності. Це стосується не лише відносин прокату, але й підприємництва в цілому. Раніше чинний Декрет КМ України «Про податок на промисел» від 17 березня 1993 року № 24-93 (втратив чинність 01.01.2001 р.) у ч. 2 ст. 5 визначав що, систематична діяльність особи, яка покладає на неї обов'язок реєстрації, як суб'єкта підприємницької діяльності, становить собою вчинення неодноразових дій з продажу товарів (чотири і більше разів протягом календарного року) [107]. Певні висновки щодо розуміння поняття «систематичність» стосовно підприємницької діяльності можна зробити, виходячи із змісту п. 4 постанови Пленуму Верховного Суду України «Про практику застосування судами законодавства про відповідальність за окремі злочини у сфері господарської діяльності» від 25 квітня 2003 року № 3. У даній постанові встановлюється, що підприємницькою вважається діяльність фізичної особи, яка здійснюється з метою отримання прибутку та полягає у виробництві та/або реалізації продукції, виконанні робіт, наданні послуг. Така діяльність здійснюється особою самостійно, незалежно від волі інших осіб, систематично (не менше трьох разів протягом одного календарного року) і на власний ризик» [108]. Утім, варто зауважити, що згадана постанова використовується тільки під час кваліфікації окремих видів злочинів у сфері господарської діяльності. Її важко застосовувати при визначенні правової природи тих чи інших відносин та висновків стосовно наявності у них ознак підприємництва.

На нашу думку, при визначенні систематичності підприємницької діяльності у аспекті приватно-правових відносин, слід виходити не лише із кількості укладених підприємцем правочинів, що вчиняються ним з метою отримання прибутку, але і, передусім, брати до уваги намір особи із постійного здійснення цієї діяльності, а

також отриманий нею статус. Наймодавець – суб'єкт підприємницької діяльності може ще і не вчиняти правочинів із передання транспортних засобів у прокат, але такі його дії, як наявність публічної оферти, створення умов для здійснення діяльності із надання транспортних засобів у прокат (обладнання пунктів прокату, створення бази транспортних засобів для передання їх у прокат, укладення відповідних трудових договорів із фізичними особами, які будуть здійснювати таку діяльність від імені наймодавця, тощо) у сукупності свідчать про те, що така підприємницька діяльність є систематичною і здійснюється постійно.

Підприємницька діяльність, що полягає у наданні транспортних засобів у прокат може бути для наймодавця як основною так і додатковою.

Нами вже зазначалося, що наймодавцями за договором прокату транспортного засобу можуть бути суб'єкти підприємницької діяльності. Щодо фізичних осіб, то вони можуть передавати транспортні засоби у прокат лише за наявності у них державної реєстрації як підприємців (ч. 2 ст. 50 ЦК України) [161]. При цьому, на діяльність таких фізичних осіб поширюються положення законодавства, присвяченого регулюванню діяльності юридичної особи (ст. 51 ЦК України) [161].

Перелік юридичних осіб – наймодавців, які надають транспортні засоби у прокат, можна виокремити виходячи зі змісту ч. 2 ст. 55 ГК України [20]. Дана правова норма визначає, що суб'єктами господарювання є певні організації – наприклад, державні, комунальні чи інші підприємства або юридичні особи, що здійснюють господарську діяльність та зареєстровані у визначеному законом порядку.

Із змісту ч. 2 ст. 129 ЦК України [161] можна зробити висновок про те, що іноземні юридичні особи при здійсненні підприємницької діяльності із передання транспортних засобів у прокат мають такий самий статус, як і юридичні особи України.

Слід зауважити, що у вітчизняній правовій системі існують спеціальні нормативно-правові акти, присвячені регулюванню окремим видам строкової та платної передачі майна у користування. Так, Закон України «Про оренду державного та комунального майна» [104] встановлює особливості нормування

організаційних, економічних відносин, пов'язаних з орендою майна державної та комунальної форм власності. Зазначене дозволяє дійти висновку, що оренда, врегульована зазначеним вище законом є єдиною правовою формою з передання державного та комунального майна у користування, отже передача такого майна у користування не може здійснюватися у формі договору прокату, а, отже, державні та комунальні підприємства не можуть здійснювати підприємницької діяльності із передання транспортних засобів у прокат. Більш того, навіть орендарі, які використовують транспортні засоби, отримані на підставі договору оренди державного або комунального майна не можуть укласти щодо них договір прокату транспортного засобу із третіми особами, оскільки відповідно до п. 4 ст. 22 Закону України «Про оренду державного та комунального майна» від 03.10.2019 р. № 157-ІХ, до договору суборенди застосовуються положення договору оренди, встановлені цим Законом [104].

Зі змісту статей 84, 85 ЦК України випливає, що у залежності від основної мети своєї діяльності розрізняють підприємницькі та непідприємницькі юридичні особи. Перші створюються у формі господарських товариств, що можуть існувати в декількох основних організаційних формах: акціонерне, командитне товариства, повне товариство, товариства з обмеженою чи додатковою відповідальністю. Головною метою їх створення та подальшого функціонування є отримання прибутку. Відповідні цілі також є основними напрямками діяльності таких юридичних осіб, як виробничі та сільськогосподарські кооперативи, тощо (ст. 84 ЦК України) [161].

Очевидним є те, що підприємницькі товариства, незалежно від їх організаційно правової форми та форми власності, на якій вони засновані, у силу своєї сутності можуть здійснювати підприємницьку діяльність із передання транспортних засобів у прокат, та, відповідно, виступати наймодавцем у цих відносинах.

Дещо складніше дати відповідь на питання стосовно можливості непідприємницьких товариств бути наймодавцями у відносинах прокату транспортного засобу. Відповідно до ч. 1 ст. 85 ЦК України непідприємницькими

товариствами вважаються юридичні особи, створені без мети отримання прибутку її учасниками [161]. Це можуть бути кооперативи та об'єднання, крім виробничих та інших прибуткових організацій. У той же час, ст. 86 ЦК України дозволяє таким товариствам здійснювати підприємницьку діяльність, якщо кошти, отримані від неї будуть спрямовуватись на досягнення тієї мети задля якої вони були створені, не суперечити їй та сприяти її досягненню [161].

Зазначене дозволило деяким науковцям дійти висновку про те, що непідприємницькі юридичні особи вправі укладати договори прокату та виступати наймодавцями в таких правовідносинах. Головною умовою здійснення цієї діяльності є те, що за своїм характером вона має бути законною, додатковою (допоміжною) та має відповідати тій меті, заради якої було створене відповідне товариство [148, с. 97]. На нашу думку, при висловленні цієї позиції, науковцями не було у повній мірі враховано той факт, що договір прокату є публічним договором, а отже у якості наймодавця у ньому обов'язково виступає виключно особа, яка має статус підприємця. Таке визначення не припускає розбіжностей у визначенні суб'єктного складу відносин прокату на стороні наймодавця, а отже, непідприємницькі товариства не можуть безпосередньо виступати наймодавцями у цих відносинах.

У той же час, вважаємо, що непідприємницькі товариства, якщо це право надано їм законом, можуть здійснювати підприємницьку діяльність з передання транспортних засобів у прокат через створені ними в порядку передбаченому законом, юридичні особи (товариства, підприємства). Так, ч. 2 ст. 21 Закону України «Про громадські об'єднання» від 22.03.2012 р. № 4572-VI встановлює, що відповідна юридична особа вправі здійснювати у підприємницьку діяльність, що реалізується за допомогою створених нею у встановленому законом порядку інших юридичних осіб, якщо діяльність останніх відповідає основній меті (цілям) неприбуткової (материнської) організації та сприяє її досягненню [93]. Однак, у цьому випадку безпосередніми наймодавцями, які здійснюють діяльність із передання транспортних засобів у прокат, будуть юридичні особи (товариства, підприємства), створені за участі непідприємницьких товариств.

З огляду на те, що дії наймодавця із передання речей у користування є актом розпорядження ними, необхідною умовою підприємницької діяльності з передання транспортних засобів у прокат для наймодавця-підприємця є наявність у нього права власності на ці речі (ч. 1 ст. 761 ЦК України) [161].

Частина 2 ст. 761 ЦК України встановлює, що наймодавцем може бути також особа, уповноважена на укладення договору найму [161]. Повноваження підприємця на передання не належного йому на праві власності транспортного засобу у прокат може бути встановлено цивільно-правовим договором із власником транспортного засобу. Наймодавець-підприємець може передавати у прокат транспортний засіб, отриманий ним від його власника на підставі договору найму транспортного засобу (за згодою власника), на підставі договору лізингу транспортного засобу, може бути уповноважений власником транспортного засобу на укладення договорів прокату щодо нього договором комісії (від свого імені). Правовою підставою уповноваження наймодавця-підприємця на укладення договору прокату транспортного засобу може бути договір простого товариства, договір управління майном, тощо. Таке уповноваження від власника повинно надавати право наймодавцеві-підприємцю укладати договори прокату транспортного засобу саме від свого імені, а не від імені власника цього засобу (що може відбуватися при укладенні договору доручення).

Параграф 2 глави 58 ЦК України [161] не встановлює будь-яких вимог щодо кола суб'єктів, які можуть виступати у правовідносинах прокату транспортного засобу на стороні наймача. Таким чином, у якості наймачів у цих відносинах можуть брати участь як фізичні так і юридичні особи. У той же час, особливості предмету досліджуваного договору (ним є транспортний засіб, діяльність щодо якого є джерелом підвищеної небезпеки) та особливості його використання (може використовуватися наймачем, як правило, для задоволення особистих побутових, невиробничих потреб) здійснюють значний вплив на його суб'єктний склад.

Особливості участі у якості наймачів у відносинах прокату транспортного засобу фізичних осіб полягають у наступному. Частиною 1 ст. 791 ЦК України для наймача встановлено заборону на укладення договору піднайму. Сутність відносин прокату полягає у тому, що наймач, використовуючи предмет прокату, задовольняє

саме власні побутові невиробничі потреби. Із зазначеного випливає важливий висновок про те, що наймач не може передавати іншій особі право користування транспортним засобом, отриманим ним на підставі договору прокату.

Використання транспортного засобу наймач здійснює шляхом керування ним. У зв'язку із тим, що діяльність із керування транспортним засобом є джерелом підвищеної небезпеки досить часто законодавство встановлює положення про те, що керувати ними можуть лише особи, які мають відповідний документ, а отже наймодавець повинен пересвідчитися у наявності у наймача права на керування транспортним засобом, який він бере у прокат. Таким чином, умовою участі фізичної особи на стороні наймача у відносинах прокату транспортного засобу є наявність у неї права на керування ним, що підтверджується документом, встановленого законом зразка. Зазначений висновок ґрунтується на нормах чинного законодавства. Так, п. 4.5 Порядку встановлено, що при отриманні в прокат водного транспорту, що містить в своєму механізмі двигун внутрішнього згорання, наймач зобов'язаний мати при собі документ, що посвідчує право керування ним [75].

Відповідно до п. 2 ст. 41 Закону України «Про внутрішній водний транспорт», управління невеликими суднами (зареєстрованими в Судновій книзі України), та водними мотоциклами може здійснюватися тільки кваліфікованими особами, вміння та навички яких мають підтверджуватися безстроковими міжнародними документами, що засвідчують права на керування прогулянковим судном (посвідченням судноводія малого судна або водного мотоцикла) [92].

Пунктом 2 Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами, затвердженого постановою КМУ від 08.05.1993 р. № 340, унормований допуск фізичних осіб до керування транспортними засобами тільки за умови наявності посвідчення водія національного зразку відповідної категорії. Даний документ не тільки ідентифікує відповідну особу, а й посвідчує її особливий статус його володільця щодо можливості керування транспортними засобами [71].

Чинне законодавство пов'язує право фізичної особи на керування транспортним засобом не лише із наявністю документа, що надає право на

керування ним, але і з досягненням певного віку. Так, п. 2 ст. 41 Закону України «Про внутрішній водний транспорт» [92] встановлено, що право управління невеликими суднами та водними мотоциклами мають тільки повнолітні особи, тобто такі, які досягли вісімнадцятирічного віку; пункт 6 «Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами» встановлює, що особа, яка досягла шістнадцяти років вправі керувати транспортними засобами категорії А1, А, з вісімнадцятирічного віку фізичні особи можуть отримувати водійські посвідчення категорії В1, В, [71].

Оскільки діяльність щодо керування транспортним засобом є джерелом підвищеної небезпеки, і наймач за договором прокату транспортного засобу повинен самостійно здійснювати керування ним за умови досягнення встановленого віку та наявності у нього відповідного документа, а також той факт, що цей правочин не можна віднести до категорії дрібних побутових, можна зробити висновок про те, що не можуть виступати наймачами за досліджуваним договором малолітні особи у віці до 14 років. Так само, не можуть вчиняти від імені малолітньої особи договори прокату транспортного засобу її батьки та опікуни. Не може брати участь у договорі прокату транспортного засобу на стороні наймача і особа, визнана судом недієздатною, оскільки вона не має права вчиняти будь-яких правочинів (ч. 2 ст. 41 ЦК України [161]). З огляду на правове становище наймача за договором прокату транспортного засобу, від імені і в інтересах такої фізичної особи не може вчиняти договір прокату транспортного засобу і її опікун.

Щодо участі неповнолітніх осіб у відносинах прокату на стороні наймача, то за аналогією із малолітніми особами, можна зробити висновок про те, що особи у віці до 16 років взагалі не можуть виступати наймачем за договором прокату транспортного засобу, в силу того, що закон не допускає таку категорію фізичних осіб до керування ними.

Неповнолітні особи у віці від 16 до 18 років мають право на укладення договору прокату транспортного засобу на стороні наймача за умови наявності відповідного документа, який надає право на керування ним, якщо такий засіб можна віднести до категорії А (це можуть бути мотоцикли чи будь-який інший



двоколісний транспорт з встановленим об'ємом двигуна, у тому числі допускається наявність бокового причепа) та А1 (наприклад, мопеди або моторолери) (п.п. 3 та 6 Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами [71]). На укладення таких договорів неповнолітні мають право з урахуванням особливостей, встановлених ч. 2 ст. 32 ЦК України, яка визначає, що вчинення неповнолітньою особою правочину, предметом якого виступає транспортний засіб допускається тільки за письмовою та нотаріально-посвідченою згодою її батьків (усиновлювачів) або інших законних представників [161]. Як видно із змісту наведеної норми, укладення договору прокату транспортного засобу за участі неповнолітньої особи на стороні наймача є досить ускладненим та не зовсім відповідає сутності відносин прокату транспортного засобу. У той же час, вимушені констатувати той факт, що воно все ж таки є виправданим, з огляду на те, що додаткову відповідальність (як договірну (у разі порушення неповнолітнім договору прокату транспортного засобу) так і не договірну (у разі спричинення неповнолітнім шкоди третім особам внаслідок його діяльності щодо транспортного засобу як джерела підвищеної небезпеки)), у разі недостатності у неповнолітньої особи майна для відшкодування збитків, несуть її батьки (усиновлювачі) та піклувальники.

Щодо можливості фізичних осіб, дієздатність яких є обмеженою, брати участь у договорі прокату транспортного засобу, чинне законодавство поділяє підстави обмеження цивільної дієздатності фізичної особи на дві групи. Так, суд може обмежити цивільну дієздатність фізичної особи, якщо вона страждає на психічний розлад, який істотно впливає на її здатність усвідомлювати значення своїх дій та (або) керувати ними (ч. 1 ст. 36 ЦК України) [161]. Іншою групою підстав обмеження фізичної особи у цивільній дієздатності є наявність у неї певної залежності від спиртних напоїв, токсичних або наркотичних засобів чи навіть азартних ігор. Варто звернути увагу, що така залежність особи має вводити її саму або членів її родини у скрутне матеріальне становище (ч. 2 ст. 36 ЦК України) [161].

Одним з правових наслідків обмеження цивільної дієздатності фізичної особи є те, що законом допускається вчинення нею тільки дрібних побутових правочинів

(ч. 2 ст. 37 ЦК України) [161]. Усі інші дії, які виходять за їх межу вчиняються такою особою тільки за згодою піклувальника (ч. 3 ст. 37 ЦК України) [161].

При вирішенні питання про можливість фізичних осіб дієздатність яких обмежена брати участь у правовідносинах прокату транспортного засобу, потрібно враховувати декілька моментів. По-перше, слід виходити із того, що використання транспортного засобу визнається джерелом підвищеної небезпеки; по-друге, має вирішальне значення підстава обмеження фізичної особи у цивільній дієздатності.

Якщо дієздатність фізичної особи обмежено за медичним критерієм, тобто її психічний стан не дозволяє їй повноцінно усвідомлювати значення своїх дій, про що зазначається частиною 1 ст. 36 ЦК України [161], відповідно, вона не допускається до керування транспортом – джерелом підвищеної небезпеки. Заборона на такі дії встановлена відповідними нормативно-правовими актами. Наприклад, підпунктом б) пункту 2.9 Правил дорожнього руху унормовано, що водій не вправі керувати транспортом під впливом лікарських засобів, що впливають на концентрацію його уваги, а також якщо його стан може бути охарактеризований як хворобливий [80]. Таким чином, психічний стан, про який йдеться у ст. 36 ЦК України [161] є саме тим хворобливим, що унеможлиблює керування транспортним засобом, а отже фізична особа, обмежена за цією підставою у цивільній дієздатності, не може брати участь у правовідносинах прокату транспортного засобу на стороні наймача.

На наш погляд, зловживання алкоголем, іншими речовинами та азартними іграми, що визначені законодавством як друга підстава обмеження цивільної дієздатності фізичної особи, не впливає на її можливість брати участь на боці наймача у правовідносинах прокату транспортного засобу. Нагадаємо, що підпункт а) пункту 2.1 Правил дорожнього руху встановлює заборону керувати транспортом під впливом дії алкоголю чи іншого сп'яніння або препаратів, що можуть впливати на реакцію водія [80]. Той факт, що фізична особа обмежена у цивільній дієздатності внаслідок зловживання нею спиртними напоями, наркотичними засобами, токсичними речовинами, ще не означає, що вона постійно знаходиться у стані відповідного сп'яніння (у тому числі і під час керування транспортним засобом), а отже, вона може бути наймачем у відносинах прокату транспортного

засобу. У той же час, договори прокату транспортного засобу за участі цієї категорії осіб не є розповсюдженими у правозастосовній практиці. Навряд чи наймодавець буде укладати договір із такими фізичними особами з огляду на підставу їх обмеження у цивільній дієздатності та їх залежність від алкогольних, наркотичних та інших речовин, адже у цьому разі наявний великий ризик керування транспортним засобом у стані сп'яніння, що створює значну ймовірність пошкодження або знищення транспортного засобу та завдання шкоди третім особам. При цьому вважаємо, що за таких обставин наймодавець має право відмовити такому потенційному наймачеві в укладенні договору прокату транспортного засобу, не зважаючи на його обов'язок укласти такий договір з кожним, хто до нього звернеться.

Що ж до категорії фізичних осіб, які обмежені у цивільній дієздатності внаслідок зловживання азартними іграми, вважаємо, що вони можуть брати участь у відносинах прокату транспортного засобу на стороні наймача на загальних підставах та за умови наявності згоди на це піклувальника. Зазначена підстава обмеження у цивільній дієздатності жодним чином не впливає на їх стан психічного здоров'я в сенсі здатності усвідомлювати значення своїх дій та (або) керувати ними. Також подібна залежність не є хворобливим станом, який впливає на безпеку руху відповідним видом транспорту.

Фізичні особи із повною цивільною дієздатністю мають право без будь-яких обмежень бути наймачем у досліджуваних відносинах. Умовами їх участі у них є наявність права керування відповідним транспортним засобом, що підтверджена належним чином документально та досягнення відповідного віку, у випадках, встановлених законом (п. 6 Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами [71] встановлено, що керування транспортними засобами категорії В1, В надається особам, які досягли вісімнадцятирічного віку). Із зазначеного також можна зробити висновок про те, що випадки еманципації неповнолітніх, тобто набуття ними повної цивільної дієздатності до моменту досягнення вісімнадцяти років (ч. 2 ст. 34 ЦК України [161]) не є правовим підґрунтям для можливості виступати в правовідносини

прокату транспортного засобу до досягнення встановленого законом віку, з якого видаються водійські посвідчення.

Важливим є той факт, що у разі, якщо наймачем у правовідносинах прокату транспортного засобу виступає фізична особа, вони врегульовуються також і законодавством про захист прав споживачів. Зазначене підтверджується і позицією Верховного Суду України, який у п. 2 постанови Пленуму Верховного Суду України «Про практику розгляду цивільних справ за позовами про захист прав споживачів» від 12 квітня 1996 року № 5 визначає, що Закон України «Про захист прав споживачів» застосовується до регулювання відносин (у тому числі і тих), що виникають із договору побутового прокату [109].

Вважаємо, що набуття повної цивільної дієздатності фізичною особою, яка досягла 16 років і зареєстрована як підприємець (ст. 35 ЦК України [161]) уможлиблює її участь у відносинах прокату транспортного засобу на стороні наймача. У той же час, така участь має певні особливості. Зазначена категорія осіб не може укладати такий договір на стороні наймача як звичайна фізична особа (якщо метою використання нею транспортного засобу є задоволення її власних побутових потреб). Однак, згадана особа може укладати такий договір як підприємець, для використання транспортного засобу у своїй невиробничій (а у випадках передбачених договором і виробничій) діяльності. Оскільки до підприємницької діяльності таких осіб застосовуються нормативно-правові акти, що регулюють підприємницьку діяльність юридичних осіб (ст. 51 ЦК України) [161], то вони можуть виступати як роботодавці у трудових відносинах із іншими фізичними особами. Укладаючи договір прокату транспортного засобу на стороні наймача за правилами, що діють для юридичної особи, згадана категорія підприємців має визначити, хто із осіб, які перебувають із нею у трудових відносинах, буде керувати прокатним транспортним засобом. Відповідно, ця фізична особа повинна відповідати вимогам закону щодо права керування транспортним засобом. Особливостями правовідносин прокату транспортного засобу таких осіб-підприємців на стороні наймача є те, що до цих правовідносин не застосовується законодавство про захист прав споживачів, оскільки на боці наймача вони

виступають як суб'єкти підприємництва.

Усі без виключення юридичні особи можуть виступати на стороні наймача у відносинах прокату транспортного засобу. Але це стосується виключно використання транспортного засобу із невиробничою метою (наприклад, для пересування у іншому населеному пункті свого працівника направлено у відрядження з метою економії часу, тощо).

Використовувати транспортний засіб, взятий у прокат із виробничою метою, а отже і бути наймачами мають право юридичні особи, метою діяльності яких є отримання прибутку (юридичні особи-суб'єкти підприємницької діяльності). У цьому разі потрібно враховувати особливі умови здійснення своєї діяльності певними категоріями юридичних осіб – суб'єктів підприємницької діяльності. Так, зі змісту п. 1 ч. 1 ст. 1 Закону України «Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг» можна зробити висновок про те, що відповідну діяльність можуть здійснювати тільки спеціальні суб'єкти – фінансові організації. До останніх відносяться банки, ломбарди, кредитні спілки, страхові та лізингові компанії, установи пенсійних та інвестиційних фондів, тощо [114]. Відповідно до ст. 48 Закону України «Про банки і банківську діяльність», банкам заборонено здійснювати діяльність у сфері матеріального виробництва, торгівлі [88]). Отже, зазначені юридичні особи не можуть безпосередньо використовувати транспортний засіб у сферах інших, ніж надання відповідних фінансових послуг, та бути наймачами транспортного засобу у такому разі.

Щодо непідприємницьких юридичних осіб, вони зазвичай можуть здійснювати господарську діяльність задля забезпечення своєї основної діяльності, якщо вона не тільки не суперечить головним цілям останньої, а й сприяє їх досягненню. Наприклад, відповідно до ч. 4 ст. 16 Закону України «Про благодійну діяльність та благодійні організації», благодійні організації благодійні організації мають право здійснювати господарську діяльність без мети одержання прибутку, що сприяє досягненню їх статутних цілей [89]. Із зазначеного можна зробити висновок, що непідприємницькі товариства та установи можуть бути наймачами транспортного засобу за договором прокату, але за умови його використання у своїй

господарській діяльності, яка відповідає меті для якої вони були створені, та сприяє її досягненню.

Особливістю участі усіх без виключення юридичних осіб на стороні наймача у відносинах прокату транспортного засобу є те, що від їх імені таку діяльність здійснюють фізичні особи, які перебувають із ними у трудових відносинах. Отже, такі працівники повинні мати право на керування транспортним засобом, посвідчене відповідним документом.

Сутність відносин із договору прокату транспортного засобу здійснює вирішальний вплив на порядок його укладення. Процес укладення будь-якого цивільно-правового договору складається із двох стадій – оферти та акцепту і у договорі прокату транспортного засобу (як договорі публічному та договорі приєднання) кожна з них має свої особливості.

До прийняття нового Цивільного кодексу України серед науковців довгий час були суперечки щодо можливості існування публічної оферти. Так, у науковій юридичній літературі існує думка, що публічна пропозиція не може розглядатися як оферта, оскільки відсутня одна із її ознак – адресність (вона повинна бути адресована конкретному суб'єкту), а також те, що тут є ще не встановленим один із істотних елементів договору – його сторона (адресат оферти) [153, с. 207]. У той же час інші правники вважають, що у зв'язку із розвитком технічного прогресу та засобів масової інформації, за певних умов пропозицію, звернену до невизначеного кола осіб, слід визнавати офертою [28, с. 50].

Час підтвердив більшу обґрунтованість останньої позиції і існування публічної оферти, наразі, доведено не лише теоретично, але й знайшло своє нормативне закріплення у новому Цивільному кодексі України. Так, висновок про існування пропозиції, яка звернена до необмеженого кола осіб (публічної оферти) можна зробити виходячи із визначення публічного договору та його ознак, яке встановлено у ст. 633 ЦК України [161]. Доведено, що у публічному договорі оферта є публічною, тобто встановлюється обов'язок підприємця укласти договір із кожним хто до нього звернеться на заздалегідь визначених однакових умовах. Особа майбутнього акцептанта (адресата оферти) на момент здійснення пропозиції про

укладення договору прокату транспортного засобу є не відомою оференту (потенційному наймодавцеві), і вона стає визначеною лише після звернення акцептанта (потенційного наймача) із прийняттям пропозиції до оферента, отже первинно, така оферта адресована невизначеному колу осіб і є публічною. При цьому, вона має усі ознаки оферти, визначені у ст. 641 ЦК України, відповідно до положень якої остання має включати в себе істотні умови договору, що свідчитимуть про наміри оферента вважати себе зобов'язаним у випадку прийняття іншою особою його пропозиції [161].

У публічній оферті намір суб'єкта підприємницької діяльності вважати себе зв'язаним своєю пропозицією знаходить своє підтвердження у його обов'язку укласти договір із кожним хто до нього звернеться. Виникненню такого обов'язку може передувати лише юридично значуща дія – пропозиція укласти договір. Очевидним є також те, що лише встановлення у такій оферті істотних умов, які відомі другій стороні ще до моменту акцепту може породити вищезгаданий обов'язок суб'єкта підприємницької діяльності щодо укладення договору із будь якою особою, що до нього звернулася із відповіддю про повне та безумовне прийняття такої пропозиції.

У чинному законодавстві правове врегулювання публічної оферти, на жаль, знайшло своє нормативне закріплення лише у відносинах роздрібною купівлі-продажу у ст. 699 ЦК України [161], з урахуванням їх специфіки. Однак, сфера відносин, у якій застосовується публічний договір не обмежується лише роздрібною торгівлею, він широко застосовується і у сфері перевезення транспортом загального користування, послуг зв'язку, медичного, готельного, банківського обслуговування, прокату взагалі і прокату транспортних засобів, зокрема, тощо. Отже, доцільним буде внесення змін до Цивільного кодексу України, які б закріпили розроблені наукою положення щодо публічної пропозиції укласти договір та безпосередньо нормативно її врегулювали.

За загальним правилом, пропозицію укласти договір (оферту) може зробити кожна із сторін майбутнього договору (ч. 1 ст. 641 ЦК України [161]). У той же час, як нами вже зазначалося у підрозділі 1.1 дослідження, договір прокату

транспортного засобу є публічним договором, а отже для нього є характерною публічна пропозиція укласти договір (публічна оферта), яка звернена до невизначеного кола осіб (до всіх і кожного). Публічну ж пропозицію укласти публічний договір (у нашому випадку – договір прокату транспортного засобу) виходячи зі змісту ст. 633 ЦК України [161] може зробити лише підприємець, у межах здійснення відповідної діяльності та обов'язку здійснювати продаж товарів, виконання робіт, надання послуг, передання майна в користування з кожним хто до нього звернеться. Тобто, у відносинах прокату транспортного засобу, які виникають виключно на підставі публічного договору, публічну пропозицію про його укладення (іншої закон не передбачає) може зробити лише наймодавець, наймач такого права позбавлений.

Із зазначеного випливає також і висновок про те, що на ці відносини не поширюються положення ч. 2 ст. 641 ЦК України [161], що встановлює загальні положення щодо оферти. Відповідно до вказаної правової норми реклама чи будь-яка інша пропозиція, що поширена публічно і адресована великій кількості осіб вважається їх запрошенням вступити у відповідні правовідносини. Інакше кажучи, якщо у ній не вказано інше, поширення реклами – це запрошення осіб зробити пропозицію укласти договір. Вона має включати в себе істотні умови майбутнього договору і виражати намір особи бути нею зв'язаною. Потенційний же наймач жодним чином не бере участі у формуванні істотних умов договору (окрім предмета (з поміж наявних у наймодавця транспортних засобів) та строку користування ним), їх встановлює наймодавець, і він же є зобов'язаним укласти договір прокату транспортного засобу із кожним, хто до нього звернеться.

Підприємницька діяльність, яку здійснює підприємець із передання транспортних засобів у прокат є систематичною та постійною протягом усього її періоду, що обумовлює і інші особливості публічної пропозиції укласти договір. Як вже зазначалося, підприємець, який здійснює діяльність із передання транспортних засобів у прокат зобов'язаний укласти договір із кожним, хто до нього звернеться. Таким чином, публічна пропозиція про укладення договору прокату транспортного засобу, яка звернена до невизначеного кола осіб (потенційних наймачів) фактично



діє протягом усього періоду здійснення потенційним наймодавцем діяльності із передання транспортних засобів у прокат. Вона може носити характер навіть разового звернення до необмеженого кола осіб, але, при цьому, є постійно діючою. Публічна оферта підприємця є постійним його станом. Вона не зводиться до якихось разових дій, а існує в силу здійснення такої діяльності та оприлюднення її умов широкому загалу, і спричиняє юридичні наслідки постійно, безперервно або періодично [130, с. 90]. Діяльність із передання транспортних засобів є неможливою без згаданого оприлюднення, оскільки розрахована на задоволення потреб у транспортному засобі багатьох осіб, а підприємець зобов'язаний встановити умови її здійснення та довести їх до споживачів, що має співпадати із початком такої діяльності. Тобто, оприлюднення умов здійснення діяльності із передання транспортних засобів у прокат, яке має містити, у тому числі, і істотні умови на яких наймодавець укладає договори прокату згаданих засобів із кожним хто до нього звернеться, є необхідним елементом її здійснення. Зазначене знаходить своє підтвердження у низці норм чинного законодавства. Так, ч. 2 ст. 633 ЦК України, зазначається, що умови публічного договору є однаковими для всіх споживачів, крім пільгових груп населення [161]. Очевидно, що у цьому разі, встановлення таких умов наймодавцем передуює у часі укладанню ним договорів із наймачами (споживачами), співпадає у часі з моментом початку діяльності наймодавця і доводиться до третіх осіб, потенційних акцептантів, способом їх оприлюднення, без якого така діяльність є неможливою. Пунктом 2.13 Порядку [75] встановлена необхідність обов'язкового розміщення наймодавцем у пунктах прокату (підприємстві, організації) у зручному для огляду місці інформації щодо умов договорів, які він укладає з наймачами (асортименту (переліку) предметів прокату, тарифів на прокат предметів господарського, побутового культурного призначення, що визначені законом, тощо). Аналогічні за змістом положення встановлені і у статтях 13, 15 Закону України «Про захист прав споживачів» [100].

Отже, сама така діяльність та оприлюднення її умов (як необхідний елемент її здійснення) автоматично передбачає публічну пропозицію укласти договір прокату транспортного засобу, яка звернена до необмеженого кола осіб. Підприємець

зобов'язаний укласти договір прокату із кожним, хто до нього звернеться. У зв'язку із цим, вважаємо, що реклама або інші пропозиції укласти договір прокату транспортного засобу, які містять істотні умови такого правочину та адресовані невизначеному колу осіб є не публічною пропозицією укласти згаданий договір, а способом доведення інформації про наявність існуючої публічної оферти до потенційних контрагентів. Якщо виходити з іншого і вважати, що кожне таке сповіщення є публічною офертою, то не зрозуміло, яке з них сприйняте акцептантом як таке, і яке із них зобов'язує оферента. Навіть якщо акцептант був сповіщений про можливість взяти у прокат транспортний засіб від друзів, знайомих, сам побачив пункт прокату цих засобів і виявив бажання укласти договір, підприємець зобов'язаний укласти такий договір в силу здійснення такої діяльності. Тобто, ця діяльність сама по собі, у нерозривній пов'язаності із оприлюдненням її умов, є публічною пропозицією укласти договір прокату транспортного засобу. Підприємець є юридично зв'язаним публічною офертою перед потенційними акцептантами не в силу реклами або пропозицій про укладення договору в іншій формі, а в силу здійснення відповідної діяльності та оприлюднення її умов.

Безумовно, внаслідок зміни економічної ситуації, інфляційних процесів тощо, умови діяльності підприємця з передання транспортних засобів у прокат (а отже і умови на яких він пропонує третім особам укладати договори) можуть змінюватися. Зазначене здійснює безумовний та вирішальний вплив на зміст публічної оферти, адресованої цим суб'єктом невизначеному колу осіб. Оприлюднення публічної пропозиції про укладення договору прокату транспортних засобів на нових умовах у цьому разі буде новою публічною офертою, яка скасовує ту, що була раніше оприлюднена. При цьому, способи такого оприлюднення не мають значення, у цьому разі воно може бути виражено у рекламі, яка містить усі істотні умови договору у пропозиціях щодо укладення договору прокату транспортного засобу, зроблених іншим способом (за умови їх відповідності вимогам щодо публічної оферти).

У зв'язку із особливостями публічної оферти, на неї не розповсюджується правила, встановлені ч. 3 ст. 641 ЦК України [161]. Тобто, вона може бути

відкликана оферентом до того часу коли її отримав адресат, або ж в сам момент такого отримання, а також протягом строку, що дається для відповіді майбутнього контрагента.

В силу того, що публічна пропозиція укласти договір є чинною протягом усього часу діяльності підприємця із передання у прокат транспортних засобів, вона звернена до невизначеного кола осіб і він зобов'язаний укласти договір із кожним, хто до нього звернеться, її неможливо і відкликати. У даному випадку не визначеним є сам адресат, відповідно і момент одержання ним такої пропозиції. Також не встановленим є строк для відповіді на публічну оферту, він є невизначеним, фактично таким строком для відповіді на цю пропозицію є весь час відповідної діяльності підприємця, який не може необґрунтовано відмовити в укладенні договору будь-кому, хто до нього звернеться.

Як вже зазначалося, відповідно до ч. 2 ст. 641 ЦК України, пропозиція укласти договір має містити усі істотні умови договору [161]. У повній мірі це стосується і публічної пропозиції укласти договір прокату транспортного засобу. Відповідно до абзацу 2 ч. 1 ст. 638 ЦК України, істотними вважаються умови договору, що визначають його предмет, ті, що визначені законодавством як обов'язкові або необхідні для укладання договорів даного виду, а також ті, на погодженні яких наполягає принаймні одна зі сторін відповідного контракту [161]. Таким чином, до істотних умов договору прокату транспортного засобу, які мають міститися у публічній оферті слід віднести предмет договору (транспортні засоби, які може надати у користування наймодавець), плату за прокат транспортного засобу, яка встановлюється за тарифами наймодавця (вона обов'язково має бути визначена наймодавцем та є необхідною умовою для договорів даного виду). Будь-які інші умови, які наймодавець включає до договору прокату транспортного засобу, з огляду на те, що наймач не може здійснювати вплив на зміст такої правочину (окрім умови про строк користування транспортним засобом), а тільки вправі приєднатися шляхом акцепту до договору у цілому, також будуть істотними.

Ще більш переконливим аргументом, ніж властивості публічної пропозиції укласти договір, на користь того, що у відносинах прокату транспортного засобу

оферта може виходити виключно від наймодавця, у той час, як наймач може виступати у цьому разі лише акцептантом є положення ч. 2 ст. 787 ЦК України, яка встановлює, що договір прокату є договором приєднання [161]. Порядок укладення договору шляхом приєднання виключає участь наймача у формуванні умов договору прокату транспортного засобу та можливості бути оферентом у процесі його укладення.

Підґрунтям для такого висновку є сутність договору приєднання та ч. 1 ст. 634 ЦК України, яка імперативно встановлює положення про те, що умови договору приєднання встановлюються лише однією стороною (у нашому випадку наймодавцем) у формулярах або інших стандартних формах [161]. Оскільки друга сторона (для досліджуваних відносин – наймач) позбавлена права брати участь у їх формуванні, а оферта обов'язково має містити усі істотні умови майбутнього договору, то і виходити від цієї другої сторони вона не може. Закон прямо передбачає, що ця друга сторона (наймач) може лише приєднатися до умов запропонованого договору у цілому, і лише таким способом договір може бути укладеним (ч. 1 ст. 634 ЦК України [161]).

Умови, встановлені наймодавцем у формулярах або інших стандартних формах, складають зміст його публічної пропозиції про укладення договору, яка звернена до необмеженого кола осіб. Вони призначені для того, щоб потенційний наймач ще до укладання договору розумів його зміст, на який обсяг прав та обов'язків він має розраховувати за майбутнім договором з наймодавцем і виходячи із цього прийняв рішення про доцільність укладення договору.

Зміст ч. 1 ст. 634 ЦК України [161] дозволяє дійти висновку, що формуляр є різновидом стандартної форми. Термін «формуляр» вживається у юриспруденції у значенні бланку документа, договору, текст якого здебільшого складається заздалегідь і потребує заповнення тільки окремих рядків щодо найсуттєвіших умов та підписання, після чого набуває юридичної сили.

Термін «стандарт» вживається у значенні зразку, еталону, моделі, які сприймаються за вихідні для співставлення з ними інших подібних об'єктів. Формою у сполучені із терміном «стандарт» є, очевидно, зовнішній, здатний для

сприйняття вираз такого стандарту. Таким чином, з огляду на те, що умови договору прокату транспортного засобу мають бути однаковими для всіх споживачів, окрім тих кому за законом надано відповідні пільги, у стандартних формах наймодавець встановлює умови на яких він буде укладати договори з потенційними наймачами і умови цих договорів мають за змістом відповідати змісту умов визначених у таких стандартних формах. Умови, викладені наймодавцем у стандартних формах є еталоном, зразком, для умов на яких він укладає однотипні договори прокату транспортного засобу при здійсненні своєї діяльності.

Стандартні форми повинні бути викладені наймодавцем у письмовій формі (у формі документу), доступній як для об'єктивного сприйняття широким загалом потенційних наймачів, так і для порівняння відповідності з нею конкретних договорів прокату транспортного засобу, оскільки іншим чином пересвідчитися у однаковості умов для усіх договорів, які укладаються наймодавцем у своїй діяльності є неможливим. Необхідність можливості об'єктивного сприйняття умов договору прокату транспортного засобу у стандартних формах обумовлює необхідність їх закріплення у документах. Відповідно до ст. 1 Закону України «Про інформацію» документ – це певний матеріальний носій, в якому міститься та зберігається інформація, основним призначенням якого є її зберігання та передача як в часі, так і у просторі. Що стосується поняття «інформації», то вказаним нормативним актом вона визначається, як певні відомості або дані, які можуть зберігатися на матеріальних носіях або в електронному вигляді [101]. Воля наймодавця при встановленні умов у стандартних формах має бути втілена, таким чином, у письмовому або електронному документі, який би був засобом доказування її наявності та змісту. Наприклад, ч. 4 ст. 11 Закону України «Про електронну комерцію» встановлено, що оферта договору, який вчиняється в електронній формі, може здійснюватися шляхом надсилання електронного комерційного повідомлення, або за допомогою її розміщення в інтернеті чи будь-яких інших інформаційних системах [97]. З огляду на викладене, вважаємо, що усна форма формулярів не здатна забезпечити у повній мірі їх збереження та однаковість для всіх споживачів.

Звертає на себе увагу недолік юридичної техніки, допущений законодавцем при формулюванні ч. 2 ст. 787 ЦК України [161], якою визначено, що наймодавець може встановлювати типові умови договору прокату. Статтею 630 ЦК України [161] встановлюється можливість сторін визначати окремі умови контракту виходячи з типових, встановлених законодавством умов, характерних для договорів певного виду. У випадку відступлення сторонами від положень таких умов, вони можуть виступати в ролі звичаїв ділового обороту, звичайно якщо відповідатимуть вимогам, встановленим статтею 7 ЦК України [161]. Із сказаного можна зробити декілька важливих висновків. По-перше, типові умови договорів певного виду, оприлюднені у встановленому порядку, є лише орієнтиром для осіб, які вступають в цивільні правовідносини. Вони не є обов'язковими, а носять лише рекомендаційний характер. Сторони у договорі мають право встановити розповсюдження типових умов договорів певного виду на їх правовідносини, у той же час, це не є їх обов'язком. До таких правовідносин типові умови можуть застосовуватися незалежно від волі сторін договору лише у тому разі, якщо вони мають ознаки звичаю ділового обороту. По-друге, висновок про осіб, які можуть рекомендувати суб'єктам відносин прокату транспортного засобу орієнтовні умови договору, можна зробити виходячи із змісту ч. 2 ст. 179 ГК України [20]. Не зважаючи на те, що ця норма не поширюється на відносини прокату, вона дає нам уяву та дозволяє дійти висновку про те, хто ж видає типові умови договору, які носять рекомендаційний характер та оприлюднюються у встановленому порядку. Зокрема, цією нормою встановлено, що Кабінет Міністрів України, уповноважені ним або законом органи виконавчої влади, державні органи та органи державної влади можуть рекомендувати суб'єктам господарювання орієнтовні умови господарських договорів (примірні договори) [20]. Якщо провести аналогію із цивільним правом, то орієнтовні умови господарських договорів у розумінні ч. 2 ст. 179 ГК України, є аналогічними за змістом, а отже і за суб'єктами видання типовим умовам, які врегульовує ст. 630 ЦК України [161]. Очевидно, що встановлювати такі умови може Кабінет Міністрів України, уповноважені ним або законом органи виконавчої влади, державні органи та органи державної влади, але ні в якому разі будь-яка

сторона договору (у нашому випадку договору прокату транспортного засобу).

Виходячи з наведеного можна дійти висновку, що термін «типові умови» у значенні ч. 2 ст. 787 ЦК України [161] та цей же термін у значенні ст. 630 ЦК України [161] не збігаються за своїм змістом, а визначають два абсолютно різні види умов, що негативно впливає на єдність цивільно-правової термінології. Типові умови договору прокату, що може встановлювати наймодавець, є за своєю сутністю умовами публічної оферти які мають бути однаковими для всіх потенційних наймачів. З огляду на це, не можна не звернути увагу на те, що частиною 2 ст. 630 ЦК України [161] визначено право наймодавця, як варіант його можливої поведінки, встановлювати так звані «типові умови», які за своєю сутністю є умовами публічної оферти. Вважаємо, що умови договору прокату транспортного засобу визначаються умовами публічної оферти, яка може виходити виключно від наймодавця, в силу того, що цей договір є договором приєднання, а отже формулювання «наймодавець може встановлювати типові умови...» є недоречним. Варіанти поведінки у наймодавця при встановленні умов публічної оферти відсутні. Публічна оферта є єдиним варіантом поведінки наймодавця у відносинах прокату транспортного засобу.

Задля усунення аналізованих недоліків чинного законодавства пропонуємо викласти ч. 2 ст. 630 ЦК України у наступній редакції «2. Договір прокату є договором приєднання. Наймодавець встановлює умови договору прокату у публічній пропозиції укласти договір прокату. Умови, встановлені у публічній пропозиції укласти договір прокату, не можуть порушувати прав наймачів, встановлених законом. Умови договору прокату, які погіршують становище наймача порівняно з тим, що встановлено публічною пропозицією укласти договір, є нікчемними».

Сутність договору прокату транспортного засобу як публічного договору та договору приєднання обумовлює особливості стадій укладення цього договору, не лише оферти, але й акцепту. Відповідно до ч. 1 ст. 642 ЦК України [161], акцепт, що полягає у наданні відповіді на спрямовану заздалегідь пропозицію, має бути повним та безумовним. У зв'язку з тим, що прокат транспортного засобу за своєю правовою

природою укладається як публічний договір, а його умови формуються сторонами за конструкцією договору приєднання, оферентом у даних правовідносинах виступає суб'єкт підприємницької діяльності, який визначає такі умови. Потенційний наймач може лише прийняти запропоновані умови повністю та безумовно, або відмовитися від його укладення. Отже акцептантом при укладенні досліджуваного договору може бути лише наймач.

Правова сутність договору прокату транспортного засобу, як договору публічного та договору приєднання, також здійснює вирішальний вплив на правове регулювання акцепту наймача. До даних відносин стаття 643 ЦК України може застосовуватись в так званому «обмеженому» вигляді. Даною нормою встановлюється строк надання відповіді на оферту, що містить в собі строк акцепту. Зокрема, договір між сторонами буде вважатися укладеним, якщо оферта була акцептована протягом строку, вказаному у такій пропозиції [161]. Як нами зазначалося, публічна оферта є станом у якому перебуває наймач протягом своєї діяльності, вона діє безстроково. За таких обставин, акцептанти не можуть бути обмеженими у згоді про прийняття пропозиції строком для відповіді. У будь-який момент вони можуть звернутися до суб'єкта який здійснює підприємницьку діяльність із передання транспортних засобів у прокат з акцептом і він буде зобов'язаний укласти із ними договір на умовах публічної оферти, за наявності у нього такої можливості.

Утім, можлива ситуація, коли потенційний наймодавець тимчасово змінив умови публічної оферти на визначений час (наприклад, оголосив про надання знижок у платі за користування транспортним засобом). За таких обставин, протягом цього визначеного строку, наймодавець має укладати договори з наймачами на змінених ним умовах публічної оферти, а отже у цьому разі, публічна пропозиція укласти договір буде містити строк для відповіді і ст. 643 ЦК України підлягає застосуванню.

Потенційний наймач не обмежений у часі для акцепту публічної пропозиції укласти договір прокату транспортного засобу, а отже на правове регулювання його згоди на укладення договору не розповсюджуються положення ст. 644 ЦК України



«Укладення договору за пропозицією, в якій не вказаний строк для відповіді» та положення ст. 644 ЦК України «Відповідь про прийняття пропозиції, яка одержана із запізненням» [161].

Оскільки договір прокату транспортного засобу є договором приєднання, при укладенні якого наймач позбавлений права брати участь у формуванні умов договору, то відповідь потенційного наймача про згоду укласти договір на інших умовах є відмовою від укладення договору і не має значення нової оферти, тому ст. 646 ЦК України не застосовується до відносин прокату транспортного засобу.

На форму вираження акцепту завжди впливають вимоги закону щодо форми правочину, який укладається сторонами. Спеціальних вимог щодо форми договору прокату транспортного засобу цивільне законодавство не встановлює, отже, у цьому разі, діють загальні правила щодо форми укладення правочину. Виходячи із змісту пунктів 1 та 2 ч. 1 ст. 208 ЦК України [161] можна зробити висновок, що договір прокату транспортного засобу належить вчиняти у письмовій формі. Отже, і акцепт при укладенні цього договору має бути вираженим у цій же формі. Воля наймача при акцепті може бути виражена не лише шляхом підписання ним договору власноруч або за допомогою електронного цифрового підпису, але й у листах, телеграмах, за допомогою телетайпного, електронного або іншого технічного зв'язку, тощо.

Акцепт наймача може бути вираженим також у формі конклюдентних дій, які свідчать про повну та безумовну його згоду із умовами публічної оферти (наприклад, сплата грошових коштів за користування транспортним засобом у безготівковій формі). У тому разі, якщо договір прокату транспортного засобу укладається дистанційно (як електронний правочин), що характерно для каршерінгу, він може бути наданий шляхом надсилання електронного повідомлення особі – оференту електронного договору, і має містити електронний підпис або інший одноразовий ідентифікатор [193]. Відповідно до п. 11 ч. 1 ст. 1 Закону України «Про електронні довірчі послуги» електронним підписом вважаються дані, що додаються підписувачем електронного документа або логічно з ним пов'язуються [96]. Також акцепт електронного договору може здійснюватися шляхом заповнення електронної

форми заяви (формуляра) про прийняття оферти, що також фіксується електронним підписом особи. Врешті відповідь на пропозицію може полягати у вчиненні певних дій, які будуть свідчити про намір особи вчинити електронний правочин. При цьому убачається, що їхній зміст та наслідки повинні бути зрозумілими та чітко доведеними до майбутніх контрагентів самою інформаційною системою, в якій розміщено таку оферту (п. 6 ст. 11 Закону України «Про електронну комерцію» [97]).

Момент укладання договору прокату транспортного засобу визначається за правилами ст. 640 ЦК України [161], у залежності від того, чи є він консенсуальним або ж реальним. Консенсуальний договір вважається укладеним з моменту коли оферент отримує на неї відповідь акцептанта (ч. 1 ст. 640 ЦК України [161]). Реальний же договір прокату транспортного засобу вважається укладеним з моменту передачі транспортного засобу наймодавцем наймачеві (ч. 2 ст. 640 ЦК України [161]).

Відповідно до ст. 647 ЦК України [161], договір вважається укладеним за місцем проживання фізичної чи у місці знаходження юридичної особи, що направили пропозицію стосовно вчинення правочину. Оскільки пропозиція про укладення договору завжди виходить від суб'єкта, який здійснює підприємницьку діяльність із передання транспортних засобів у прокат, то, відповідно, і місцем укладання договору прокату транспортного засобу буде його місцезнаходження. Зазвичай, договір прокату транспортного засобу укладається безпосередньо у спеціалізованому місці, у якому наймодавець здійснює діяльність із передання таких засобів у прокат. Частиною 1 ст. 638 ЦК України встановлено, що договір вважається укладеним, якщо його сторони погодили всі його істотні умови у встановленій законом формі [161].

Загальноприйнятним у юридичній науці є розуміння форми правочину, як її зовнішнього виразу в якому втілюється волевиявлення сторін, тобто вже об'єктивно вираженої зовні волі на вчинення правочину [128, с. 210]. Згідно із вимогами ст. 203 ЦК України [161], правочин має вчинятися у формі, що визначається законом для даного виду договорів. Із змісту ч. 1 ст. 205 ЦК України [161] випливає, що

правочин може вчинятися у двох формах – усній або у письмовій (електронній). Нажаль, параграф 2 глави 58 ЦК України «Прокат» [161] не встановлює вимог щодо форми договору прокату транспортного засобу. У той же час, Інструкція по використанню форм документів суворої звітності від 29.09.95 р. № 8, затверджена наказом Укрсоюзсервісу від 03.09.98 р. № 25, встановлює, що надання у тимчасове користування предметів прокату оформлюється договором (замовленням-зобов'язанням) за формою ПО-П1. Водночас, вказаний нормативний акт затверджує форму ПО-П1 та визначає види документів суворої звітності (п. 1.2 Інструкції). Утім, важко не помітити, що він не відповідає потребам сьогодення, оскільки був прийнятий ще за часів УРСР. Фактично, тут форма ПО-П1 є нічим іншим, як типовим договором. На слушну думку Д. П. Вівчарук, типові договори, умови яких розроблені та затверджені відповідним органом державної влади, є носіями владних приписів, зміна та доповнення яких неможливі [16, с. 8-9].

Із прийняттям у 2003 році нового Цивільного Кодексу України, правове регулювання відносин прокату зазнало істотних змін. Змінився суб'єктний склад цих відносин і у якості наймача можуть виступати не лише фізичні але і юридичні особи, договір прокату визначено на законодавчому рівні як публічний договір та договір приєднання, у якому умови договору розроблює наймодавець, відсутнє і посилення на типові договори як акти, що регулюють відносини прокату, умовам яких мають слідувати сторони при укладенні договору, з урахуванням реалій сьогодення у частині науково-технічного прогресу, розширено і способи фіксації волі сторін при укладенні договору, тощо. Оскільки Цивільний кодекс є актом вищої юридичної сили ніж Інструкція по використанню форм документів суворої звітності від 29.09.95 р. № 8, то він автоматично скасовує норми останньої у частині, що йому суперечить. У зв'язку із цим, вважаємо, що вона може бути застосована до регулювання відносин прокату лише у тій частині, що не суперечить правовому регулюванню цих відносин, встановлених новим Цивільним кодексом України. Отже, укладення договору прокату у формі № ПО-П1 не є обов'язковим для його сторін, зазначена форма втратила значення типового договору. У той же час, вона має значення примірною договору і за бажанням наймодавця, він може

використовувати її для формування умов договору при здійсненні своєї діяльності. Теж саме стосується і заповнення форми № ПО-П1. На даний час, це не єдиний спосіб фіксації волі сторін при укладенні договору прокату транспортного засобу. Сторони можуть укладати цей договір у довільній письмовій (електронній) формі, без імперативу, встановленого формою № ПО-П1.

Щодо форми договору прокату транспортного засобу, то слід зазначити наступне. Як нами вже зауважувалося, параграф 2 глави 58 ЦК України [161] не встановлює вимог щодо форми цього договору, а отже його форма визначається з урахуванням загальних положень, встановлених параграфом 1 глави 16 «Правочини» ЦК України. Згідно із вимогами ч. 1 ст. 208 ЦК України [161], у письмовій формі вчиняються правочини, які укладаються між юридичними особами, між фізичною та юридичною особами (крім тих, що які повністю виконуються в момент їх вчинення) Таким чином, з урахуванням того, що наймодавцем у договорі прокату транспортного засобу завжди виступає суб'єкт підприємницької діяльності, і на фізичних осіб-підприємців поширюються вимоги законодавства, що ставляться до юридичних осіб (ст. 51 ЦК України), договір прокату транспортного засобу за участю юридичної особи-наймача укладається письмово. Також належить укладати у письмовій формі договір прокату транспорту, що надається фізичній особі – наймачу. Водночас, варто зазначити, що даний правочин не може виконуватися на місці та усно в силу того, що такий договір опосередковує відносини, які розраховані на існування протягом визначеного періоду часу. За таких обставин, можливість укладення договору в усній формі, що передбачена ст. 1 Закону України «Про захист прав споживачів» [100] не розповсюджується на договір прокату транспортного засобу.

Із ч. 1 ст. 218 ЦК України [161] випливає, що закон не пов'язує недійсність договору прокату транспортного засобу із недодержанням сторонами письмової форми правочину. Статтею 207 ЦК України встановлено вимоги до письмової форми правочину. Відповідно до ч. 1 цієї норми, правочин вважається вчинений письмово, якщо його зміст міститься в одному або декількох документах, в листах, телеграмах, будь-яких електронних носіях, якими обмінялися його учасники, тощо

[161].

Способом волевиявлення сторін на укладення письмового правочину є його підписання. Від імені юридичної особи, правочин підписується правомочними особами, повноваження яких встановлені установчими документами підприємства, установи чи організації, довіреністю, або законом.

Зазвичай, воля сторін щодо вчинення ними правочину міститься в одному документі. У той же час, сторони можуть укласти договір прокату транспортного засобу не лише за допомогою складання такого документу у одному або у декількох однакових за змістом екземплярах, але й шляхом обміну листами, телеграмами, тощо. На слушну думку В. І. Крата, у цьому разі, за відсутності єдиного, узгодженого за змістом документа, воля сторін може відобразитися хоча і в різних, але взаємопов'язаних своїм спрямуванням документах [159, с. 294].

Відповідно до абзацу 2 ч. 1 ст. 207 ЦК України, письмова форма правочину також вважається дотриманою, якщо його зміст виражений шляхом фіксації певними способами технічного зв'язку (електронний, телетайпний, факс, тощо) [161]. Частиною 1 ст. 3 Закону України «Про електронну комерцію» встановлено, що електронний правочин здійснюється за допомогою використання інформаційно-телекомунікаційних систем. Електронним договором є домовленість осіб оформлена у відповідному вигляді [97]. При цьому, договір прокату транспортного засобу, укладений як електронний правочин, за своєю юридичною силою прирівнюється до такого самого правочину, що укладається в письмовій формі (ст. 5, п. 12 ст. 11 Закону України «Про електронну комерцію» [97]).

#### **1.4. Істотні умови договору прокату транспортного засобу**

Розпочинаючи дослідження предмету договору прокату транспортного засобу як правочину, зазначимо, що у науці цивільного права не має сталого підходу до визначення цього поняття. Зокрема, виділяють декілька наукових позицій. Так, доволі поширеною у науковій юридичній літературі є думка, що предметом договору є те майнове благо, заради якого особи вступають у цивільні

правовідносини (майно, певна річ, результати робіт, послуги, виключні права, тощо) [159]. Водночас, часто під «предметом договору» розуміються дії, які сторони повинні вчинити. Так, на думку С. Шимон предмет договору становить собою дію особи або певну сукупність таких дій, що здійснюються в межах виконання договору з метою реалізації його мети. Якщо мова йде про поймаєні договори, то зміст такої дії прямо визначається законом у дефініції договору. Правильно визначений предмет вказує на підставу укладання правочину, тобто каузу (головну мету, для досягнення якої суб'єкти цивільних відносин укладають договір) [168 с. 63]. Також можна зустріти позиції науковців, коли до предмета договору включають як дію, яку згідно з договором повинен вчинити боржник, так і той об'єкт, на який ця дія спрямована [18, с. 26]. Як зазначає з цього приводу М. М. Гудима, охоплення поняттям «предмет договору» сукупності дій, майна та інших об'єктів цивільних прав дає змогу виділити в теорії цивільного права різні види й типи договірних правовідносин, а також встановити вид кожного конкретного договору [21, с. 185]. Прибічниками цієї позиції є також і О. С. Яворська [172, с. 16] та Г. Паєнок [65, с. 205].

На наш погляд, при визначенні поняття «предмет договору» найбільш обґрунтованою є саме перша позиція. Вона найбільше відповідає чинному законодавству. У широкому сенсі, «предметом договору» законодавець визначає відповідне майно, заради якого сторони вступають у договірні правовідносини, з приводу якого вони виникають. Предмет договору обумовлюється його метою, під якою, ще з часів римського права, прийнято розуміти його найближчу мету, або матеріальну підставу. Як слушно зазначив В. В. Луць, «правова мета договору є класифікаційним критерієм, що формує систему цивільно-правових договорів, передбачених цивільним законодавством» [46, с. 430]. Підтримує цю думку і С. М. Бервено, який зауважує, що вирішальне значення, як у теоретичному, так і в практичному плані, має класифікація договорів за «спрямованістю зобов'язання», що породжується договором (за спрямованістю результату, за ознакою мети договору) [9, с. 218]. Фактично, мета договору є найбільш універсальним критерієм, який використовується для класифікації договорів на типи, підтипи, види та

підвиди.

Дії сторін щодо майна (у широкому розумінні), яке становить собою предмет договору, є здійсненням основних прав та обов'язків сторін, що виникають на підставі договору, встановлюються ним і через які реалізується та досягається мета договору. Отже, умови договору, щодо визначення дій які мають вчинити сторони за договором не є його предметом [140].

Нагадаємо, що відповідно до ч. 1 ст. 638 ЦК України, договір вважається укладеним з моменту, коли його сторони узгодили всі його істотні умови. Крім власне предмету договору відповідна цивілістична конструкція має містити встановлені законодавством та обов'язкові для договорів даного виду умови, а також умови, на досягнення згоди за якими наполягає одна зі сторін [161]. Утім, варто погодитись із думкою І. А. Чуркіна, який вважає, що саме предмет договору є тією єдиною умовою, що є істотною та необхідною для будь-якого цивільно-правового договору [166, с. 213].

Отже, умова про предмет договору прокату транспортного засобу є істотною. Саме предмет цього договору є тією умовою, яка дозволяє виділити його у окремий вид договору прокату. У цьому разі специфіка предмета договору зумовлює і особливості прав та обов'язків його сторін [41, с. 60], і особливості їх відповідальності у відносинах як між собою так і з третіми особами (у разі спричинення їм шкоди під час використання транспортного засобу). Також саме специфікою предмета договору прокату транспортного засобу обумовлено і спеціальні вимоги до суб'єктного складу на стороні наймача (це питання було проаналізовано у підрозділі 1.3 дисертації), оскільки транспортні засоби, як правило, складні технічні пристрої, обслуговування яких та керування якими потребує спеціальної кваліфікації [44].

Нами неодноразово зверталася увага на те, що на рівні нормативно-правових актів, врегульовано лише прокат водного транспортного засобу з двигунами внутрішнього згорання та прокат легкових автомобілів. Перший врегульовано Порядком [75] і він не розповсюджується на регулювання дорожніх транспортних засобів; другий – Статутом автомобільного транспорту УРСР, затверджений

постановою Ради міністрів УРСР від 27 червня 1969 року №401 [131], який є вже застарілим. Між тим, предмет договору прокату транспортного засобу не вичерпується лише згаданими засобами. Їх існує досить велике різноманіття. Показовим є те, що у схожих із досліджуваними, відносинах найму (оренди) транспортного засобу, при визначенні його предмета, законодавець пішов шляхом узагальненого перерахування транспортних засобів, у залежності від того середовища, у якому відбувається їх використання, у якому здійснюється їх рух. Так, у якості предмета договору найму транспортного засобу законодавець, в частині 1 ст. 798 ЦК України [161], визначає повітряні судна (транспортні засоби, які рухаються у повітрі), морські судна (транспортні засоби, які призначені для руху у морському середовищі), річкові судна (транспортні засоби, які призначені для руху на річках та озерах, тощо), наземні самохідні транспортні засоби (транспортні засоби, рух яких відбувається по земній поверхні за допомогою двигуна або ж силової установки (до них можна віднести колійні транспортні засоби – залізничні локомотиви, трамваї; механічні дорожні транспортні засоби (автомобілі, трактори, тощо)).

Вважаємо, що такий підхід щодо визначення предмету, застосовний і до договору прокату транспортного засобу, оскільки середовище у якому здійснюється його рух визначає конструктивну природу транспортного засобу, особливості користування ним, обумовлює особливі вимоги до осіб, які здійснюють керування, тощо [140, с. 195]. У той же час, потрібно виходити також і з того, що транспортний засіб, який є предметом договору прокату має відповідати вимогам ч. 1 ст. 788 ЦК України [161], тобто має бути здатним використовуватися для задоволення побутових невиробничих потреб. Вважаємо, що положення ч. 2 ст. 788 ЦК України [161], якою встановлено, що у випадку, коли це передбачено договором, предмет прокату може використовуватися для виробничих потреб, не змінює вимог щодо можливості його використання для задоволення побутових (невиробничих) потреб, а лише допускає можливість здійснення таких дій у разі домовленості про це сторін.

Поняття транспортного засобу надане лише у Правилах дорожнього руху [80], якими встановлюють єдиний порядок дорожнього руху на всій території України,



для визначення транспортного засобу, який може використовуватися для участі у дорожньому русі, і не розповсюджуються на інші види транспортних засобів. Так, відповідно до п. 1.10 згаданих Правил, транспортний засіб це пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів. Утім, таке визначення транспортного засобу виправдано метою Правил дорожнього руху, як нормативно правового акту, який встановлює порядок дорожнього руху [80].

Однією з основних рис прокату транспортного засобу є те, що він виокремлюється як підвид прокату з огляду на особливі правила користування та технічного обслуговування такого засобу, на його особливі властивості, які перетворюють діяльність щодо нього на джерело підвищеної небезпеки, на особливі вимоги щодо наймачів, які обумовлені такими властивостями транспортного засобу (вони повинні мати відповідний документ, який дозволяє керування відповідним транспортним засобом). З огляду на це, прокат деяких видів засобів, які Правилами дорожнього руху поіменовані як транспортні, лежить поза межами нашого дослідження, оскільки їх прокат не має зазначених вище особливостей та, по суті, не відрізняється від прокату інших видів майна. Зокрема, йдеться про такі речі, як велосипед, яким є транспортний засіб, що приводиться в рух мускульною силою людини, яка знаходиться на ньому (п. 1.10 Правил [80]); гужовий транспорт – гужовий віз, сани, які пересуваються за допомогою мускульної тягової сили тварин.

Деякі види транспортних засобів просто виходячи із їх сутності не можуть використовуватися для задоволення побутових невиробничих потреб, а отже і не можуть бути предметом договору прокату транспортного засобу, про що ми вже говорили у підрозділі 1.2., здійснюючи розмежування договору найму (оренди) транспортного засобу та договору прокату транспортного засобу. Так, наприклад цільове призначення тракторів, інших складних сільськогосподарських машин та вантажних автомобілів полягає не у задоволенні побутових невиробничих потреб, а у використанні їх, перш за все, з виробничою метою у тому числі і у процесі виробництва, яке здійснюється суб'єктами підприємницької діяльності. У той же

час, категорично заперечувати можливість трактора виступати предметом прокату транспортного засобу все ж таки не варто. У цьому разі, на нашу думку, слід виходити із призначення трактора, яке визначається, у тому числі, його потужністю, що у свою чергу є вирішальним для можливості його бути використаним для задоволення побутових невиробничих потреб. Вважаємо, що обробіток землі у невеликих обсягах для ведення особистого селянського господарства (у тому числі і перевезення врожаю) можна віднести до побутових потреб фізичних осіб. Зазначена побутова потреба може бути задоволена за рахунок використання трактора відповідної потужності, який призначено для обробки невеликих земельних ділянок та перевезення незначних вантажів (міні трактора), а отже він може бути предметом договору прокату транспортного засобу.

У той же час, цивільне законодавство у історичній ретроспективі має приклади того, що законодавством встановлювалася можливість прокату тракторів і складних сільськогосподарських машин ...» [102], що не може бути виправдано метою прокату.

У зв'язку із наведеним вище, не можуть бути предметом договору прокату транспортного засобу: колійні транспортні засоби, до яких можна віднести трамвай та залізничний транспортний засіб, міський електротранспорт. До наземних транспортних засобів, які не можуть бути предметом договору прокату слід зарахувати і вантажні автомобілі – які за конструкцією та обладнанням призначені для перевезення вантажів; автобуси (окрім мікроавтобусів, із технічної характеристики яких є очевидним, що вони можуть використовуватися для задоволення побутових невиробничих потреб). Легкові автомобілі – таксі також не можуть виступати предметом досліджуваних договірних відносин прокату. Ними вважаються автомобілі, на даху яких, зазвичай, встановлені ліхтарики помаранчевого кольору, вони, як правило, обладнані таксометром, червоними та зеленими сигнальними ліхтарями та призначені для індивідуального перевезення пасажирів і багажу. Договір прокату транспортного засобу не може передбачати передання транспорту так званого спеціалізованого призначення, що використовується для надання відповідних послуг встановленим категоріям

пасажирів або з перевезення вантажу. Так, наприклад, це може бути автобус для перевезення інвалідів, дітей, осіб, які займаються певними видами професій, ритуальний, санітарний автомобіль або автомобіль швидкої медичної допомоги, цистерна, самоскид, фургон або сідельний тягач, тощо. Водночас до такого виду транспорту відносяться пристрої, що мають спеціальне обладнання, наприклад броньований автомобіль або такий, що устаткований спеціальними світловими чи звуковими сигналами, транспортні засоби спеціального функціонування, що забезпечують вивіз сміття, прибирання, аварійний ремонт, технічну допомогу (автокран, пожежний автомобіль, автобетономішалка, вишка розвідувальна чи бурова) (ст. 1 Закону України «Про автомобільний транспорт») [87].

З огляду на достатньо велику кількість видів транспортних засобів (як слушно зауважує С. П. Баркова, тільки у вузькому значенні, існує 16 визначень поняття транспортного засобу [7, с. 15]), не має сенсу перераховувати усі із них, які не можуть бути предметом договору прокату транспортного засобу. У цьому сенсі доцільно їх розмежувати за призначенням на транспортні засоби для задоволення виробничих та громадських потреб та транспортні засоби особистого (побутового невиробничого) призначення.

Таким чином, із наземних транспортних засобів здатність задовольняти особисті (побутові, невиробничі потреби) при їх використанні мають: мопеди, моторолери, мотоцикли та інші двоколісні (триколісні) транспортні засоби із унормованим для них об'ємом двигуна, у тому числі допускається обладнання їх боковими причепами; трицикли та квадроцикли, мотоколяски і подібні до них три- або чотириколісні транспортні засоби із встановленою для них граничною вагою у 400 кілограмів; автомобілі вагою не більше 3500 кілограмів, тощо [71]. Останні із вказаних засобів підпадають під визначення легкових автомобілів, що призначені для перевезення пасажирів та вміщують не більше дев'яти пасажирських місць без врахування місця водія (ст. 1 Закону України «Про автомобільний транспорт») [87]). Наведене вище узгоджується також із класифікацією колісних транспортних засобів, встановленою Постановою КМУ від 22 грудня 2010 року № 1166 «Про єдині вимоги до конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, що

експлуатуються» [98], яку гармонізовано із єдиними технічними приписами – Правилами Європейської економічної комісії ООН з поправками, що додаються до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання і частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів у 1958 році з поправками 1995 року, чинними на дату першої реєстрації колісного засобу [146], (до якої Україна приєдналася із прийняттям Закону України від 10.02.2000 р. № 1448-III [110] та Європейською угодою що доповнює Конвенцію про дорожній рух [36], відкритою для підписання у м. Відні 8 листопада 1968 р. [23].

Щодо визначення кола водних транспортних засобів, які здатні бути предметом прокату, то слід застосовувати підхід, аналогічний прокату наземних транспортних засобів, тобто, передусім їх здатність задовольняти побутові невиробничі потреби та особливі властивості водного транспортного засобу, які є визначальними для визначення діяльності щодо такого засобу як джерела підвищеної небезпеки, для користування та технічного обслуговування його, тощо.

Водним транспортним засобом, який може бути предметом прокату, є судно, яке у залежності від сфери використання може бути річковим або ж морським. Як видно із п. 65 ст. 1 Закону України «Про внутрішній водний транспорт», судно – це певний плавучий транспорт, що може бути як самохідним так і несамохідним і використовується для перевезення пасажирів, вантажу чи пошти. Судно може забезпечувати рибогосподарську діяльність, видобуток корисних копалин, пошук та допомогу особам, що опинилися на воді, здійснення гідротехнічних, навігаційних, аварійно-рятувальних операцій, буксирування. Воно може служити засобом піднімання затонулого майна та здійсненням нагляду за безпекою навколишнього середовища, воно може використовуватися з метою відпочинку (туризму, любительського рибальства), для спортивних, навчальних, наукових та культурних цілей [92]. Очевидним є те, що використовуватися для задоволення побутових невиробничих потреб можуть лише судна, призначені для відпочинку (прогулянок, туризму, любительського рибальства) та занять спортом.

Про те, які технічні характеристики повинні мати водні транспортні засоби для того щоб бути предметом договору прокату, можна зробити висновок також і з Правил користування маломірними (малими) суднами на водних об'єктах, які встановлюються Верховною Радою Автономної Республіки Крим, обласними, Київською та Севастопольською міськими радами за погодженням з центральними органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, відповідно до ч. 5 ст. 67 Водного кодексу України [17]. Згадані правила містять однакові положення, щодо того, які саме водні транспортні засоби можуть передаватися у прокат. Наприклад, із змісту Правил користування маломірними (малими) суднами на водних об'єктах Харківської області, які затверджені рішенням обласної ради від 29 серпня 2013 року № 800-VI, можна зробити висновок, що предметом прокату транспортного засобу можуть бути такі маломірні (малі) судна, як моторні човни і катери, водні мотоцикли і вітрильні судна [82].

Отже, усі судна, які можуть бути предметом прокату транспортного засобу, повинні підпадати під ознаки малого, (маломірного) судна, яким, відповідно до п. 35 ч. 1 ст. 1 Закону України «Про внутрішній водний транспорт», вважається пристрій довжина якого складає не більше двадцяти метрів. Дана вимога не стосується пасажирських суден, буксирів, поромів, плотів, шлюпок, спортивних суден штовхачів, що перевищують вказаний розмір, а також водних мотоциклів та іншого транспорту, призначеного для розваг на воді [92]. Окрім ознак малого судна моторні човни та катери повинні, відповідно до п. 37 ч. 1 ст. 1 Закону України «Про внутрішній водний транспорт», бути оснащені та використовувати для руху власну силову установку [92], тобто бути самохідними.

Досить часто предметом договору прокату транспортних засобів виступають водні мотоцикли, які визначаються законом, як самохідні, персональні прогулянкові плавучі засоби не більше чотирьох метрів, призначені для відпочинку або спортивних занять, що приводиться в рух водометом і управляється особою, яка знаходиться на корпусі такого пристрою (п. 14 ч. 1 ст. 1 Закону України «Про внутрішній водний транспорт» [92]). Рідше виступають предметом прокату

прогулянкові вітрильні судна, які рухаються виключно за допомогою вітрила (п. 54 ч. 1 ст. 1 Закону України «Про внутрішній водний транспорт» [92]).

Незважаючи на те, що веслові судна, якими є судна без двигуна, для руху яких використовується м'язова сила людини, теж можуть бути предметом прокату, а діяльність із їх використання підпадає під дію Правил охорони життя людей на водних об'єктах України, вважаємо, що прокат цих засобів не містить таких істотних особливостей, як прокат транспортних засобів (у тому числі і водних) та врегульовується загальними положеннями про прокат, оскільки вони не є самохідними, а отже діяльність щодо них не є джерелом підвищеної небезпеки, у зв'язку із чим відсутні спеціальні вимоги до суб'єктного складу на стороні наймача (керування ними не потребує спеціальної кваліфікації), тощо.

Безумовно, предметом договору прокату транспортного засобу можуть бути і легкомоторні повітряні судна, які можна використовувати для задоволення побутових невиробничих потреб, виходячи із їх характеристик та призначення. У той же час, цей підвид прокату транспортного засобу є таким, що не часто зустрічається на практиці і навряд чи набуде значного поширення з огляду на складність та особливі умови керування таким засобом, спеціальні вимоги щодо керування ним (у тому числі і щодо кваліфікації осіб, які його здійснюють) тощо, а отже не є предметом нашого дослідження.

Із викладеного, можна зробити висновок про те, що не зважаючи на різне середовище у якому здійснюється рух транспортного засобу, такі засоби, будучи індивідуально визначеними та неспоживними речами, мають специфічні, порівняно із іншими речами, ознаки, що дає змогу виокремити договір прокату транспортного засобу у окремий підвид прокату.

Такими ознаками є наступні. По-перше, транспортний засіб призначений для перевезення людей, багажу та вантажу у відповідному середовищі. По-друге, він є складним технічним пристроєм, який здійснює переміщення у просторі за допомогою механізму (двигун, силова установка, вітрило), який перетворює відповідну енергію на механічну, а отже є самохідним. По-третє, він підлягає обов'язковій державній реєстрації, що здійснюється територіальними органами

Міністерства внутрішніх справ України (ст. 34 Закону України «Про дорожній рух» [95]), відповідно до Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів, затвердженого постановою КМУ від 07.09.1998 р. № 1388 [74]. Водні транспортні засоби, які можуть бути предметом прокату (малі і спортивні судна та водні мотоцикли, прогулянкові вітрильні судна) підлягають обов'язковій реєстрації у Судновій книзі центральним органом виконавчої влади, що здійснює державну політику у сфері внутрішнього водного транспорту (ст. 35 та 36 Закону України «Про внутрішній водний транспорт») [92] у відповідності до Порядку ведення державного суднового реєстру України і Суднової книги України, затвердженого Постановою КМУ від 26.09.1997 р. № 1069 [73]. По-четверте, транспортний засіб має бути допущений до участі у русі. У ньому беруть участь засоби, якщо їхній стан та технічні характеристики відповідають встановленим правилам та нормативам, за наявності у їх володільця відповідного сертифікату про це, укомплектовані у встановленому порядку (ч. 1 ст. 29 Закону України «Про дорожній рух» [95]). Аналогічні за змістом вимоги встановлені і щодо допуску до участі у русі водних транспортних засобів. Так, згідно зі ст. 27 Закону України «Про внутрішній водний транспорт», судно допускається до плавання, якщо воно відповідає вимогам національного та міжнародного законодавства у питаннях, пов'язаних з безпекою судноплавства та природного середовища, забезпечене кваліфікованим екіпажем, наявністю безпечних умов для перевезення пасажирів та чинними судновими документами [92]. При цьому, варто звернути увагу, що третя та четверта ознаки предмета договору прокату транспортного засобу мають значення перед усім з огляду на те, що транспортний засіб, який передається у прокат для його використання наймачем обов'язково повинен бути зареєстрованим у встановленому законом порядку та мати належний технічний стан. У разі недотримання цих умов транспортний засіб не може бути предметом договору прокату транспортного засобу. По-п'яте, транспортний засіб є об'єктом, діяльність щодо використання

якого є джерелом підвищеної небезпеки (ст. 1187 ЦК України [161]). Шостою ознакою є те, що для того щоб бути предметом договору прокату транспортного засобу, він за своїми технічними та іншими характеристиками повинен бути придатним для задоволення побутових невиробничих потреб.

Узагальнюючи викладене можна зробити висновок, що предметом договору прокату транспортного засобу є транспортний засіб, який є складним самохідним технічним пристроєм, призначеним для перевезення людей, багажу та вантажу у відповідному середовищі, зареєстрований у встановленому законом порядку у відповідному державному органі, допущений до участі у русі, діяльність щодо якого є джерелом підвищеної небезпеки та є придатним для задоволення побутових невиробничих потреб.

Договір прокату транспортного засобу є оплатним договором, у якому обов'язково наявне зустрічне надання: за користування отриманим у прокат транспортним засобом наймач повинен вносити плату. Варто погодитись із думкою М. В. Мороза, який вважає, що обов'язок вносити орендну плату з'являється у наймача тільки після попереднього виконання його контрагентом обов'язку з передачі орендованої речі [52, с. 273], якщо інше не встановлено договором. Відповідно до ст. 789 ЦК України, ціна за надані в прокат речі визначається наймодавцем та встановлюється шляхом формування відповідних тарифів [161]. Слід звернути увагу на те, що законодавство не містить загальне визначення поняття «тариф», яке могло б використовуватись у правовідносинах прокату транспортного засобу, водночас його традиційно розглядають, як офіційно визначений розмір оплати [52, с. 681; 138, с. 240], що стягується за одну облікову одиницю.

Досліджуючи поняття «тариф» в аспекті договору прокату транспортного засобу, можна стверджувати, що за своєю правовою сутністю воно становить собою доволі складне економічне явище, що охоплює декілька компонентів. Так, тариф формується із врахуванням амортизації транспортного засобу, додаткових витрат наймодавця, пов'язаних з його технічним обслуговуванням або оплатою роботи персоналу чи сплатою податків за користування приміщенням, що використовується як пункт прокату, тощо. Розмір плати за договором прокату залежить від вартості



самого транспортного засобу, що здається в прокат, його новизни, престижності виробника та ін. Сказане свідчить про те, що тарифи прокату формуються залежно від вказаних обставин та окремо щодо кожного транспортного засобу. Отримані висновки підтверджуються позицією законодавця, викладеною у змісті абзацу 3 п. 4.4 Порядку надання у тимчасове користування громадянам предметів культурно-побутового та господарського вжитку [75]. Аналізуючи вказану правову норму можна стверджувати, що факторами, які впливають на формування тарифу можуть бути у тому числі вартість транспортних послуг з доставки орендованого транспортного засобу наймачу, у випадку коли відповідний обов'язок у договірному порядку покладений на наймодавця. Крім затратної частини тариф також має містити і прибуткову складову, що передбачає розмір тієї економічної вигоди (за одну облікову одиницю), яку бажає отримати наймодавець, як суб'єкт підприємницької діяльності, в результаті укладання відповідного договору [75].

Враховуючи те, що за своєю природою правовідносини прокату транспортного засобу, зазвичай, є короткостроковими, тариф, як правило, визначається виходячи із вартості користування цим засобом за одиницю часу, якою може бути година, доба, тощо. У деяких випадках розмір тарифу може залежати від тієї відстані, на яку переміщується відповідний транспортний засіб (наприклад, оплата за кожний наступний кілометр проїзду). Утім такі ситуації зазвичай трапляються коли наймач перевищує встановлені договором граничні рівні пробігу. У цих випадках плата стягується за підвищеними тарифами, що покривають додаткові витрати, пов'язані з надлишковою амортизацією та технічним обслуговуванням транспортного засобу. Розмір тарифу також може залежати від сезону, в якому відбувається прокат. Так, наприклад, взимку може встановлюватись підвищена плата. Це, насамперед, пояснюється збільшенням зношення транспорту, що використовується у цей період.

Ціна договору прокату транспортного засобу – це встановлена наймодавцем плата за весь час його використання, яку має сплатити наймач. Така ціна визначається за правилами, встановленими частиною 1 ст. 789 ЦК України, що передбачає визначення цієї суми виходячи з тарифів наймодавця [161]. Зі сказаного

можна зробити висновок, що ціна є істотною умовою договору прокату, і, відповідно, її відсутність у змісті договору свідчить про неможливість укладання такого правочину. Враховуючи вказану особливість правовідносин прокату, на них не поширюється положення ст. 762 ЦК України, за якою ціну договору можна встановити виходячи зі споживчих якостей переданої в найм речі, а також інших істотних особливостей, що мають значення для правовідносин сторін [161].

Теза про те, що відповідно до ч. 1 ст. 789 ЦК України [161] тарифи прокату встановлюються виключно наймодавцем, ще раз підтверджує той факт, що за своєю правовою конструкцією досліджуваний договір є договором приєднання. Більш слабка сторона – наймач не може впливати на порядок формування прокатної ціни, оскільки він вправі тільки приєднатися до запропонованих наймодавцем умов, погоджуючись з усіма ними в цілому. Єдиною можливістю наймача вплинути на розмір оплати є погодження ним фактичного строку користування транспортним засобом, що впливає з його особистих потреб [138, с. 242]. Якщо транспортний засіб повертається раніше обумовленого строку, наймач вносить оплату за час фактичного користування цією річчю згідно із заздалегідь встановленими тарифами наймодавця. Так, частиною 2 ст. 790 ЦК України визначається, що у випадку відмови наймача від подальшого виконання договору, його ціна повинна пропорційно відповідати строку протягом якого відбувалось таке фактичне використання [161]. Аналогічне правило міститься в положеннях пункту 4.10 Порядку [75], відповідно до якого наймач вправі розірвати договір прокату сплативши суму за період фактичного користування річчю. Водночас пунктом 3.3 Порядку, передбачено, що предмет договору прокату може бути повернутий до закінчення строку дії договору. У такому випадку має відбутись перерахунок оплати за фактичний термін використання згідно з тарифами, що встановлювались на момент укладання договору [75]. Федорончук А. В. констатує той факт, що договір прокату транспортного засобу може передбачати мінімальні строки користування річчю (наприклад, доба, година чи декілька годин), у такому разі, якщо наймач поверне предмет прокату раніше встановленого терміну, ціна договору не повинна переглядатися сторонами [148, с. 183].

Аналізуючи існуючі в суспільстві приклади договорів прокату транспортного засобу, можна стверджувати про часте закріплення в них обтяжливих для наймача умов, або навіть дискримінаційних пунктів. Сказане підтверджується можливим існуванням в договорі обов'язку наймача попередньо повідомити про одностороннє розірвання договору, при цьому таке повідомлення він має надійти наймодавцю в робочий час, не пізніше ніж за двадцять чотири години до спливу строку повернення. Повертатися повинна оплата прокату автомобіля за весь час дії відповідного договору, у розмірі, який є пропорційним строку фактичного користування автомобілем, з утриманням тридцяти процентів від суми повернення. Варто зауважити, що перерахунок прокатної ціни має здійснюватися на підставі вартості так званого добового прокату, що визначається наймодавцем, враховуючи діючий курсу іноземних валют, що існує на момент перерахунку. Як правило, у випадку дострокового повернення предмету договору прокату, сума за оплачений строк повертається наймачу, враховуючи суму перерахунку [142].

Це суперечить вищезазначеним імперативним правилам, що визначають розмір орендної плати за користування транспортним засобом. Ціна прокату ґрунтується тільки на строку фактичного користування ним. На нашу думку, встановлення додаткових сум, що мають сплачуватися відповідно до умов договору, може мати місце тільки в контексті відповідальності боржника. Дострокове припинення договору прокату наймачем є правомірною дією. У такому випадку наймач вправі вимагати повернення тих сум, що сплачені зверх плати за користування транспортним засобом.

Плата, яку сплачує наймач за договором прокату транспортного засобу становить собою не що інше, як зустрічне виконання зобов'язання, що кореспондує обов'язку наймодавця передати визначену річ на умовах платного і строкового користування нею. Із цього можна зробити висновок, що наймач зобов'язаний вносити таку плату за весь строк користування річчю, навіть у випадку, коли він, за наявності будь-яких суб'єктивних причин, фактично її не використовував. Такими випадками можуть бути, насамперед, тимчасова відсутність у наймача нагальної потреби у предметі прокату, відрядження або перебування особи поза межами

досягання відповідної речі, або будь-які інші ситуації, які безпосередньо пов'язані з особистою волею наймача. Сказане дає змогу стверджувати, що строк дії договору або фактичного панування наймача над річчю не дорівнює тому проміжку часу, коли з такого об'єкта вилучаються корисні властивості, а становить собою певний період у часі, коли правомочна особа вправі їх вилучати. Таким чином, не зважаючи на те, що наймач може взагалі не користуватися транспортним засобом, який був переданий йому в прокат, він зобов'язаний здійснити оплату за весь час, протягом якого він мав право використовувати річ за призначенням та протягом якого вона перебувала у його володінні.

Утім, існують об'єктивні причини, що не залежать від волі особи та впливають на можливості наймача повноцінно користуватися річчю. Зокрема, до них можна віднести дію природних стихій, епідемій, стихійних лих, воєнних подій, що розцінюються в теорії цивільного права, як непереборна сила, та впливають на можливість належного виконання сторонами своїх обов'язків за договором. Водночас, наймач може обмежуватись в своїх правах користування транспортним засобом у разі якщо треті особи вчиняють певні протиправні дії стосовно предмету найму, чим унеможлиблюється доступ до нього, або наймодавцем здійснюється ремонт транспортного засобу, у зв'язку з чим наймач позбавлений можливості його використання. Іншими словами мова йде про зовнішні обставини, які виникають незалежно від волі наймача та за відсутності його вини унеможлиблюють користування транспортним засобом протягом строку дії укладеного правочину. Відповідно до пункту 6 ст. 762 ЦК України, за наявності таких обставин, за які він не відповідає, наймач звільняється від обов'язку вносити плату за прокат протягом строку, коли відповідне майно не могло використовуватись за призначенням [161]. Абзацом 5 пункту 4.2 Порядку встановлюється, що наймач не зобов'язаний вносити плату за час, протягом якого предмет прокату перебуває в ремонті, якщо йому не було надано рівноцінний предмет [75].

Оскільки за принципом формування умов договір прокату транспортного засобу є договором приєднання, то, як було вказано вище, ціна такого правочину встановлюється у вигляді певних тарифів наймодавця. Зміна такого тарифу вже

після передання речі в прокат не впливає на попередньо узгоджений розмір оплати, встановлений договором між сторонами, отже, вона не може бути змінена наймодавцем в односторонньому порядку. Даний висновок підтверджується законодавчим положенням, що міститься у ч. 2 ст. 632 ЦК України, відповідно до якої зміна розміру оплати за договором допускається тільки на підставах, визначених законом або договором [161]. Водночас, якщо наймач буде згоден зі зміною тарифів, перегляд таких умов буде правомірним. Така згода має відповідати формі, в якій був укладений основний правочин. Також, слід зазначити, що сторони можуть передбачити можливість внесення змін в пункти договору, що стосуються розміру оплати за користування предметом прокату. Зокрема, відповідно до ч. 3 ст. 762 ЦК України, законом або договором можуть встановлюватися випадки перегляду чи зміни (індексації) розміру плати за користування майном [161].

Частиною 2 ст. 768 ЦК України [161] встановлюється, що у разі виявлення недоліків речі, переданої у найм на умовах гарантії її якості, наймач вправі вимагати пропорційного зменшення її орендної ціни, якщо такі недоліки перешкоджають використанню відповідно до умов, вказаних в договорі. Це загальне положення, що застосовується до всіх правовідносин орендного типу. За загальним принципом цивільного законодавства, у випадку одночасного існування загальної та спеціальної норми, що регулюють одне і те саме питання, застосуванню підлягає остання.

Розглядаючи досліджуване питання, варто зазначити, що ремонт речі є одним із способів усунення її недоліків. Він може бути поточним або капітальним. Диспозитивні норми, присвячені регулюванню правовідносин найму (оренди) визначають, що обов'язок проводити поточний ремонт речі покладається на наймача, водночас він може здійснювати і капітальний ремонт, якщо це передбачено договором. Видача гарантії під час укладання договору свідчить про те, що наймодавець бере на себе обов'язок відшкодувати всі недоліки речі та пов'язані із цим негативні наслідки протягом строку дії такої гарантії.

Особливістю правовідносин, що виникають у випадку укладання сторонами договору прокату транспортного засобу є те, що такий «стан гарантії» є перманентним обов'язком наймодавця, бо саме він несе відповідальність за свій

рахунок здійснювати як поточний, так і капітальний ремонт цього засобу, якщо не буде встановлено, що пошкодження переданої у прокат речі сталося і вини наймача. Параграфом 2 глави 58 ЦК України [161] та пунктом 4.2 Порядку [75] встановлюється, що правовим наслідком погіршення якості предмета прокату протягом строку дії відповідного договору (незалежно від наявності або відсутності вини наймача) є усунення таких недоліків за рахунок наймодавця, у тому числі шляхом здійснення поточного або капітального ремонту речі, та звільнення наймача від обов'язку сплачувати плату за прокат речі протягом всього часу проведення ремонту (крім випадків, коли йому був переданий на цей час рівноцінний предмет). Із сказаного можна зробити висновок, що вказані обставини не впливають на зменшення ціни користування річчю або розмір тарифів за договором прокату транспортного засобу. Утім, цілком зрозуміло, що так званий «простой» у користуванні річчю на період її ремонту має враховуватись шляхом зменшення загальної ціни договору.

Досліджуючи особливості формування ціни за договором прокату транспортного засобу, можна зробити висновки про можливість застосування до даних правовідносин положення ч. 2 ст. 769 ЦК України, відповідно до якого, наймач вправі вимагати зменшення орендної плати у випадку, коли він не був повідомлений про права третіх осіб (наприклад, заставодержателів) на передану за договором найму річ [161]. У цьому разі, враховуючи короткостроковість досліджуваних правовідносин, з метою забезпечення своїх прав, наймач замість зменшення ціни договору має право відмовитись від нього та вимагати відшкодування збитків. Утім такі дії навряд чи будуть схвалені наймодавцем, водночас, вимога щодо зменшення плати у судовому порядку також є невиправданою, оскільки строк дії договору може сплинути раніше винесення рішення по справі.

Формування тарифу за договором прокату транспортного засобу тісно пов'язане із обсягом використання відповідного предмету, а саме – тими корисними властивостями, які вилучаються наймачем. Обмеження обсягу використання отриманого в прокат майна безумовно потребує перегляду розміру тарифів та

пропорційного зменшення ціни (якщо буде доведено, що це сталося не з вини наймача). Так, частиною 4 ст. 762 ЦК України передбачається зменшення орендної плати, на вимогу наймача, якщо буде встановлена наявність об'єктивних причин (за які наймач не відповідає), що істотно зменшують можливість користування майном [161].

Досліджуючи питання зміни ціни в договорі прокату транспортного засобу, внаслідок істотної зміни його обставин, виникає питання, чи має такі правомочності наймодавець? Ним завжди виступає особа – підприємець, яка постійно займається відповідним видом діяльності та самостійно несе ризик можливої зміни умов господарювання, що тягне за собою підвищення ціни в договорі. Це означає, що тарифні ціни за договором прокату транспортного засобу не можуть збільшуватись за ініціативи наймодавця у зв'язку зі зміною обставин, які впливали на укладання договору (ст. 652 ЦК України [161]). Зазначимо, що за позовом сторін суд може винести відповідне рішення про зміну умов договору тільки за наявності певних умов (відповідно до частини 2 ст. 652 ЦК України: 1) якщо сторони в момент підписання договору не могли передбачити настання певної обставини;... 4) договором або іншими нормативами не передбачено, що ризик зміни обставин несе зацікавлена сторона). Аналізуючи вказані правові норми та правову природу правовідносин прокату транспортного засобу, можна зробити висновок щодо неможливості застосування обох із зазначених пунктів ст. 652 ЦК України. Це, насамперед, обумовлюється необхідністю врахування наймодавцем кризових, інфляційних та інших явищ під час здійснення ним підприємницької діяльності та можливістю передбачити процеси, що будуть впливати на зростання вартості тарифу.

Варто також звернути увагу і на те, що враховуючи короткостроковість правовідносин прокату транспортного засобу, зростання ціни відповідного договору протягом строку його існування не істотно впливає на майновий стан наймодавця, а отже, він не зазнає значних збитків, викликаних зростанням його затрат, здійснення яких буде необхідним для виконання умов даного договору.

Статтею 762 ЦК України [161] встановлюється загальне правило щодо форми,

у якій стягується орендна оплата за передану в найм річ. Так, вона може вноситись як в натуральній, так і в грошовій формах, що передбачається сторонами в умовах їхнього договору. Особливістю правовідносин прокату транспортного засобу є те, що оплата за користування предметом договору здійснюється за тарифами наймодавця (ст. 789 ЦК України [161]), які, можуть визначатись тільки у грошовій формі. Це пояснюється тим, що за своєю економічною сутністю «тариф» становить собою певну суму, що сплачується за встановлену одиницю часу чи відстані використання транспортного засобу. Такий висновок підтверджується необхідністю забезпечення однакових умов відповідного правочину, для всіх споживачів, як публічного договору. Останнє можливе тільки у випадку встановлення плати за користування річчю виключно у грошовій формі, як єдиного та загального мірила вартості товарів, робіт або послуг.

Відповідно до ст. 99 Конституції України національною валютою є гривня [37], що становить собою основний загальнообов'язковий законний платіжний засіб на території нашої держави (ст. 192 ЦК України) [161]. Внесення плати за прокатне майно може здійснюватися як в готівковій так і безготівковій формах. Положенням «Про ведення касових операцій в національній валюті України» встановлюється поняття «готівки». Нею визнаються грошові знаки у національній валюті (монети, банкноти, що є предметом звичайного обігу або колекціонування), які є належним платіжним засобом. Відповідно до вказаного нормативного акту готівковими розрахунками вважаються платежі, що здійснюються учасниками господарського обороту, за відповідні майно, товари, роботи чи послуги [69]. Безготівкова форма передбачає внесення відповідної суми шляхом її перерахування з рахунків однієї особи на рахунки іншої, а також перерахування фінансовою організацією на відповідні рахунки коштів, що були внесені готівкою в касу [69].

Порядок та строки оплати користування переданого в прокат транспортного засобу визначаються у договорі. Як правило це відбувається на умовах внесення передоплати. Так, відповідно до пункту 3.1 Порядку, у випадку укладання договору прокату на строк до 30 діб оплата вноситься одразу повністю за весь час користування річчю, згідно з встановленими тарифами наймодавця. У випадку



укладання більш довготривалого договору оплата, як правило, вноситься помісячно, спочатку за перший місяць користування річчю та згодом – за кожну наступну одиницю виміру. При цьому платіж здійснюється не пізніше 7 днів після спливу встановленого договором терміну [75]. Зазначена імперативна норма поширюється тільки на прокат водного виду транспорту, утім, вбачається, що сторони можуть самостійно визначити інший порядок та строки оплати за користування переданою в прокат річчю.

Кваліфікаційною ознакою договорів із передання майна у користування (у тому числі і договору прокату транспортного засобу) є тимчасовість (строковість) користування предметом найму. Зазначене впливає із того, що наймодавець передає майно у користування наймачеві на певний строк, а після припинення відносин найму воно підлягає поверненню наймачем наймодавцеві. Під строком, слід розуміти певний період у часі, зі спливом якого пов'язана дія чи подія, яка має юридичне значення (ч. 1 ст. 251 ЦК України [161]). Варто погодитись із думкою, висловленою В. В. Луцьом, що строки становлять собою, так би мовити, темпоральну форму руху, що опосередковує динаміку цивільних правовідносин. Враховуючи вказану особливість правник виділяє їх в окрему категорію та робить висновок про неможливість віднесення строків до традиційних юридичних фактів – дій або подій [155, с. 184-185].

Строком договору (у тому числі і договору прокату транспортного засобу) є час, протягом якого сторони можуть здійснити свої права і виконати свої обов'язки відповідно до договору (ч. 1 ст. 631 ЦК України) [161]. Отже, строк договору прокату транспортного засобу встановлює період часу, протягом якого сторони можуть на правомірних засадах здійснювати свої права та виконувати обов'язки. Як правило, строк договору прокату транспортного засобу встановлюється сторонами у договорі. Оскільки відносини прокату транспортного засобу прийнято вважати короткостроковими, то і строк, на який укладається цей договір, як правило, є незначним. Зазвичай, він є достатнім для задоволення побутових невиробничих потреб наймача використанням предмету прокату.

З огляду на те, що наймач може відмовитися від договору у будь-який час,

можна зробити висновок, що навіть у тому разі, якщо його строк визначений сторонами, саме наймач, задовольнивши свої побутові потреби за рахунок використання предмету прокату, може своєю односторонньою відмовою припинити його дію повернувши згадану річ наймодавцеві. Таким чином, наймач, своїм одностороннім волевиявленням може зменшити строк існування відносин прокату транспортного засобу, що є особливістю зазначеного договору.

Законодавством не встановлюється максимальний строк дії договору прокату транспортного засобу. Водночас, відповідно до ч. 3 ст. 763 ЦК України [161] закон може визначати певні граничні строки оренди окремих категорій майна. Прикладом нормативного визначення відповідної умови договору виступає пункт 2.3 Порядку [75], відповідно до якого, пункти прокату, що знаходяться в місцях масового відпочинку, надають відповідні об'єкти на погодинній або разовій основі. Також, пунктом 2.4 вказаного нормативно-правового акту встановлюється можливість надання предметів прокату особам, які перебувають у будинках відпочинку або санаторіях, на час їхнього знаходження у цих установах. Пунктом 2.5 Порядку визначається, що наймачі, які мають тимчасову прописку отримують предмети прокату на строк, що дорівнює строку такої прописки. Особи, які знаходяться у відрядженні отримують речі на умовах прокату під заставу їхнього майна, при цьому строк прокату не повинен перевищувати граничні терміни такого відрядження [75].

Доцільно буде, зауважити про те, що Порядок використовує вже застарілу на сьогоднішній день термінологію. Конституційний суд України у своєму рішенні від 14 листопада 2001 року № 15-рп/2001 [118] визнав неконституційним підпункт 1 пункту 4 Положення про паспортну службу органів внутрішніх справ, затвердженого постановою КМУ від 10.10.1994 р. (яка втратила чинність) [70] у частині прописки (виписки). Не застосовується вже і інститут реєстрації громадян за місцем постійного їх проживання. У зв'язку із зазначеним наведені норми Порядку слід привести у відповідність до чинного законодавства.

У науці цивільного права до цього дня триває дискусія із того приводу, чи слід вважати строк користування майном істотною умовою договору найму. До істотних умов договорів, що опосередковують передання майна у користування відносять їх

строк такі науковці як Р. І. Калаур [32, с. 136], М. В. Мороз [157, с. 276], Н. В. Хащівська [154, с. 7]. Основним аргументом віднесення строку до істотних умов групи договорів майнового найму, на думку згаданих дослідників, є той факт, що строк використання речі становить собою необхідну умову відповідного договору, що відображає особливості такої цивілістичної конструкції [32]. На думку інших науковців, строк не слід вважати істотною умовою договорів групи майнового найму, оскільки у ч. 2 ст. 763 ЦК України встановлено, що такий договір може укладатися і без визначення строку дії його умов [57].

Вважаємо першу із вказаних позицій більш переконливою. Відповідно до ч. 1 ст. 638 ЦК України, істотними умовами договору є умови про його предмет, диспозитивні умови, визначені як обов'язкові для договорів даного виду, а також умови, на досягненні згоди за якими наполягає принаймні одна зі сторін відповідного правочину [161]. Як бачимо, законодавець встановлює три категорії істотних умов: 1) визначені законом; 2) обов'язкові для договорів даного виду; 3) умови, що мають бути погоджені за заявою хоча б однієї із сторін.

Вітчизняний науковець С. С. Панченко, відносить умову про строк до категорії умов, які визнані істотними за законом в договорах про передання майна в тимчасове користування [66, с. 93]. Можливо зазначена позиція і є обґрунтованою щодо окремих видів таких договорів (наприклад, ст. 15 Закону України «Про оренду землі» визначає як істотну умову договору оренди землі строк дії договору оренди [105]). У той же час, умова про строк договору не поіменована як істотна ні у параграфі 1 «Загальні положення про найм (оренду) глави 58 ЦК України, ні у параграфі 2 «Прокат» цієї ж глави [161]. Як слушно зазначає В. В. Луць, умова про строк є елементом змісту договору [45, с. 45], при цьому цей елемент виражає, поряд із іншими ознаками, сутність договорів що опосередковують тимчасове передання майна у користування. Таким чином, для класичного договору найму (оренди) та договору прокату (у тому числі і транспортного засобу) ця умова все ж є істотною з огляду на те, що вона є необхідною для договорів даного виду.

М. В. Мороз обґрунтовано звертає увагу на те, що відсутність у договорі найму (оренди) умови про строк його дії не призводить ні до недійсності цього

договору, ні до констатації того, що він не укладений [55, с. 50]. У цьому разі відсутність між сторонами домовленості про час, на який укладається договір означає лише те, що вони своїм волевиявленням встановили, що такий правочин буде існувати у темпоральних межах, встановлених частиною 2 ст. 763 ЦК України [161]. Відповідно до вказаної правової норми сторона, так званого, безстрокового договору найму вправі відмовитися у будь-який час від виконання його умов, заздалегідь попередивши про це контрагента у письмовій формі, не пізніше одного місяця, а у випадку, якщо предметом найму є нерухоме майно, то за три місяці. Водночас, таке правило є диспозитивним і сторони можуть встановити інші строки для повідомлення про відмову від договору (але тільки якщо останній укладено на невизначений строк) [161]. Зазначена норма застосовується до відносин прокату транспортного засобу з урахуванням особливостей спеціального правового регулювання, встановленого ч. 1 ст. 790 ЦК України, якою встановлюється, що наймач вправі у будь-який час відмовитися від своїх прав та обов'язків за договором [161]. При цьому, будь-якого попередження наймодавця про відмову від договору для наймача закон у цьому разі не вимагає, як і не встановлює строку для такої відмови.

Також заради справедливості, слід додати, що право наймача на відмову від договору прокату у будь-який час існує незалежно від того чи був встановлений його строк сторонами в договорі, чи він є невизначений. З огляду на короткостроковість відносин прокату транспортного засобу та їх спеціальне правове регулювання у цій частині, є очевидним, що обов'язок із письмового попередження наймачем наймодавця про відмову від договору за один місяць суперечить як ч. 1 ст. 790 ЦК України, так і їх сутності.

Питання про визначеність строку договору прокату є дискусійним у науці цивільного права. Так, А. В. Федорончук стверджує, що договір прокату не може бути безстроковим зобов'язанням [149, с. 206]. Таку думку підтримують і інші вітчизняні науковці, які зазначають, що договір прокату може укладатися тільки на визначений строк [133, с. 698; 160, с. 287]. Дана позиція ґрунтується на положенні п. 2.6 Порядку [75], яким визначається, що видача наймачам предметів прокату

здійснюється за домовленістю сторін та може передбачати будь-які строки користування майном, крім випадків, обумовлених у пунктах 2.3, 2.4, 2.5 цього нормативного акту. Утім, на наш погляд, тут не враховується той факт, що Порядок не поширюється на правове регулювання усіх без виключення предметів прокату. Так, у частині прокату транспортних засобів він не поширюється на прокат дорожніх транспортних засобів (п. 5.3 Порядку [75]).

Протилежну думку відстоює І. Р. Калаур, який вважає, що вітчизняне цивільне законодавство не встановлює спеціальних вимог стосовно строків договору прокату. Утім, на думку правника, це не позбавляє можливостей застосування до таких правовідносин загальних нормативних положень, якими визначаються особливості дії договору найму (оренди), якщо інше не встановлено окремими нормативно-правовими актами [32, с. 195]. Вважаємо її більш переконливою та обґрунтованою, з огляду на те, що правове регулювання відносин прокату, взагалі, і відносин прокату транспортного засобу, зокрема, не вичерпується лише згаданим Порядком, більш того, він не охоплює правове регулювання таких відносин у повному обсязі, у тому числі, і в частині строку. Таким чином, правове регулювання строку прокату транспортного засобу здійснюється Цивільним кодексом України, якщо інше не передбачено спеціальним правовим регулюванням. При цьому, як нами було зазначено, у тому разі, якщо строк прокату сторонами не встановлено у договорі, його темпоральна тривалість визначається за спеціальними правилами, встановленими у ч. 2 ст. 763 ЦК України [161].

Слід розмежовувати строк договору прокату транспортного засобу та час існування правовідношення, що виникло на підставі цього договору. За умови належного виконання сторонами своїх обов'язків і якщо наймач не відмовиться від договору прокату до закінчення його строку (та відсутності інших правоприпиняючих юридичних фактів до закінчення строку договору), ці строки співпадають. У той же час, закінчення строку дії договору не означає автоматичного припинення зобов'язання із нього. Можлива ситуація, коли строк дії договору прокату транспортного засобу закінчено, однак сторонами не виконані у повній мірі усі обов'язки (наприклад, наймач не сплатив, або сплатив не у повному обсязі плату

за прокат, прострочив повернення транспортного засобу, тощо). У цьому разі, правовідношення із договору прокату транспортного засобу буде продовжувати своє існування поза межами строку дії договору до того моменту, доки усі обов'язки його сторін не буде виконано.

Таким чином, часові межі існування договірних відносин, встановлені сторонами у вигляді строку договору, відрізняються від часу правової зв'язаності сторін правовідношенням. Права та обов'язки з договору можуть виникати між сторонами лише у період строку дії договору, закінчення такого строку не припиняє вже виниклих прав та обов'язків сторін. Поза межами строку його дії можливо лише виникнення додаткових прав та обов'язків, які пов'язані з невиконанням або неналежним виконанням ще існуючого зобов'язання, що узгоджується із ч. 4 ст. 631 ЦК України, якою встановлено, що вплив строку договору не впливає на можливість притягнення особи до відповідальності за порушення його умов, якщо таке сталося протягом строку дії договору [161].

Сторони можуть збільшити строк вже чинного договору прокату транспортного засобу, шляхом внесення відповідних змін до нього, Із спеціальних норм діючого законодавства, що регулюють це питання, у відносинах прокату (щодо транспортних засобів – окрім дорожніх), можна послатися лише на абзац 2 п. 2.6 Порядку, яким встановлено, що договір прокату може бути продовжений за домовленістю сторін на новий строк шляхом внесення до нього відповідних змін. Крім цього. Варто звернути увагу на положення ст. 764 ЦК України, якою встановлюється можливість автоматичної пролонгації договору. Так, у випадку спливу строку, на який був укладений відповідний правочин, якщо сторони протягом місяця продовжують здійснювати свої права та виконувати обов'язки за договором, він вважається укладеним на тих самих умовах і на той самий строк [161].

Вважаємо, що ця норма не розповсюджується на відносини прокату транспортного засобу, оскільки суперечить їх сутності. Відносини прокату транспортного засобу є, за загальним правилом, короткостроковими. Якщо для відносин класичного найму користування майном наймачем протягом одного місяця

після закінчення строку дії договору є не дуже значним строком, порівняно із строком договору, і сторони мовчазною згодою (не висуваючи заперечень проти такого порядку речей) можуть надати легітимності своїм відносинам, погодившись із положеннями ст. 764 ЦК України [161], то для відносин прокату транспортного засобу, які є переважно короткостроковими, цей термін є дуже значним. Перебування у стані правової невизначеності на протязі цього пільгового місячного строку є неможливим для сторін досліджуваного договору. Діяльність щодо транспортного засобу є джерелом підвищеної небезпеки і керувати ним на законних підставах може лише титульний володілець. Правомірність володіння та користування цим засобом дуже тісно пов'язана із строком дії договору прокату. Лише володіння та користування транспортним засобом на чітко визначених правових підставах (у межах строку дії договору) створює для наймача стан легітимності здійснення цих правомочностей. У тому, що саме таким шляхом йде правозастосовна практика, можна переконатися із умов договорів прокату відповідних транспортних засобів, які укладають суб'єкти підприємницької діяльності із наймачами. Так, у п. 14 публічного договору прокату автомобілів, що укладає ТОВ з іноземними інвестиціями «АСТ – Комбі» визначено, що продовження строку прокату ... здійснюється виключно за письмовою згодою наймодавця. У разі, якщо наймач не поверне Автомобіль у погоджений час та місце, або така затримка перевищує 12 годин, він сплачує наймодавцю неустойку, а також всі інші збитки та витрати, пов'язані з таким неповерненням. В такому випадку наймодавець має право вживати всіх заходів щодо розшуку автомобіля, самостійно забирати його [116]. Зазначене у повній мірі узгоджується із обов'язком наймача після припинення договору негайно повернути наймодавцеві річ (ч. 1 ст. 785 ЦК України [161]) та правом наймодавця вимагати від першого виконання цього обов'язку, а також із санкціями, встановленими ч. 2 ст. 785 ЦК України [161] у вигляді неустойки у розмірі подвійної плати за найм речі за час прострочення такого повернення наймачем.

Строки виконання обов'язків сторонами договору прокату транспортного засобу доцільно буде розглянути при дослідженні його змісту.

## Висновки до розділу 1

1. З урахуванням особливостей предмету договору прокату транспортних засобів, його суб'єктного складу та основних прав та обов'язків сторін його можна визначити як договір, за яким наймодавець, який здійснює підприємницьку діяльність з передання транспортних засобів у найм, передає або зобов'язується передати транспортний засіб наймачеві у користування на певний строк, а наймач зобов'язується вносити плату за користування цим транспортним засобом та повернути його у стані, визначеному законом або договором. За своєю правовою характеристикою договір прокату транспортного засобу може бути як реальним так і консенсуальним, є оплатним, двостороннім, публічним та договором приєднання.

2. На обсяг правомочності користування наймача транспортного засобу за договором прокату та межі її здійснення впливає декілька аспектів: по-перше, цільове призначення транспортного засобу, яке залежить від його виду та функцій, закладених у ньому виробником; по-друге, умовами договору можуть бути встановлені додаткові вимоги та обмеження наймача у користуванні транспортним засобом які стосуються часу користування, місця користування, способу користування, умов користування, тощо; по-третє, з огляду на особливий правовий режим транспортного засобу, як речі, що використовується для здійснення участі у русі, а діяльність щодо якого є джерелом підвищеної небезпеки, на межі здійснення права користування цим засобом наймачем здійснюють значний вплив спеціальні нормативні акти, які регламентують правила його експлуатації та здійснення діяльності щодо нього, у контексті порядку участі у русі; по-четверте, за договором прокату транспортного засобу наймач має право використовувати цей засіб для задоволення побутових невиробничих потреб, що є характерною та конституційною рисою цього договору.

3. Зміст поняття «побутові потреби» та «споживацькі потреби» збігається і фізична особа може використовувати предмет договору прокату (у нашому випадку транспортний засіб) для задоволення саме побутових потреб. Юридичні особи, які



можуть виступати наймачами у відносинах прокату транспортних засобів, в силу їх сутності не мають побутових (споживацьких) потреб, а тому можуть використовувати предмет прокату для задоволення саме невиробничих потреб.

4. Виробнича діяльність є основним видом підприємницької діяльності. Отже, у тому разі, якщо це передбачено договором, наймач може використовувати транспортний засіб, отриманий у прокат, у процесі здійснення підприємницької діяльності. Водночас, положення ч. 2 ст. 788 ЦК України, якою встановлено, що предмет прокату може використовуватися для виробничих потреб, якщо це встановлено договором, не змінює вимог щодо можливості його використання для задоволення побутових невиробничих потреб, а лише допускає можливість використання такого предмета ще й для виробничих потреб, у разі такої домовленості сторін.

5. Перехід правомочності володіння у відносинах найму характеризується тим, що власник передає майно із своєї майнової сфери у майнову сферу наймача, і під час такого передання власник тимчасово позбувається правомочності володіння, а наймач її набуває. У разі, якщо наймач використовує майно у межах майнової сфери наймодавця про таке передання правомочності володіння не йдеться. У цьому разі передається лише правомочність користування майном у межах, визначених цільовим призначенням речі та договором. Володіння ж, взагалі, або переходить до особи або ні. Частковий перехід володіння лише у визначеному обсязі є неможливим з огляду на те, що це можливість тримати річ. Частково тримати річ неможливо виходячи із правил формальної логіки. Вважаємо, що у тому разі, коли наймач користується річчю у межах майнової сфери наймодавця, він лише начебто володіє майном. Таке «квазіволодіння» не є володінням у звичному для сучасного праворозуміння цієї правової категорії сенсі.

6. Досягнення згоди між сторонами за всіма істотними умовами та підписання договору прокату транспортного засобу у реальному договорі прокату є лише необхідною, але не кінцевою передумовою його укладення, завершується воно з моменту передання транспортного засобу. Так, у відносинах каршерінгу є сталою практика, коли спочатку сторони підписують текст договору, а після виникнення у

наймача потреби у транспортному засобі та наявності у наймодавця можливості надати цей засіб, завершується процес його укладання отриманням наймачем транспортного засобу у користування.

7. При визначенні систематичності підприємницької діяльності у аспекті приватно-правових відносин слід виходити не лише із кількості укладених суб'єктом підприємницької діяльності правочинів з метою отримання прибутку, але і, перед усім, брати до уваги намір особи із постійного здійснення цієї діяльності та її статус суб'єкта підприємницької діяльності. Так, наймодавець-суб'єкт підприємницької діяльності може ще і не вчиняти правочинів із передання транспортних засобів у прокат, у той же час, такі його дії, як наявність публічної оферти, створення умов для здійснення такої діяльності (обладнання пунктів прокату, створення бази транспортних засобів для передання їх у прокат, укладення відповідних трудових договорів із фізичними особами, які будуть здійснювати таку діяльність від імені наймодавця, тощо), у сукупності свідчать про те, що така підприємницька діяльність із надання транспортних засобів у прокат є систематичною і здійснюється постійно.

8. Єдиною правовою формою з передання державного та комунального майна у користування є оренда, врегульована Законом України «Про оренду державного та комунального майна». Таким чином, передання транспортного засобу, який є державною або комунальною власністю не може бути здійснене за договором прокату, а державні та комунальні підприємства не можуть здійснювати підприємницьку діяльність із передання транспортних засобів у прокат.

9. Дослідження суб'єктного складу договору прокату транспортних засобів свідчить про те, що непідприємницькі товариства не можуть безпосередньо виступати наймодавцями у таких відносинах прокату, оскільки цей договір є публічним, а отже у якості наймодавця у ньому обов'язково виступає виключно особа, яка має статус підприємця.

10. Умовою участі фізичної особи на стороні наймача у відносинах прокату транспортного засобу є наявність у неї права на керування ним, що підтверджується документом, встановленого законом зразка.

11. Наймодавець має право відмовити фізичній особі обмеженій у цивільній дієздатності внаслідок зловживання нею спиртними напоями, наркотичними засобами, токсичними речовинами, в укладенні договору прокату транспортного засобу, не зважаючи на його обов'язок укласти такий договір з кожним, хто до нього звернеться.

12. Особа майбутнього акцептанта (адресата оферти) на момент здійснення пропозиції про укладення договору прокату транспортного засобу є не відомою оференту (потенційному наймодавцеві) і вона стає визначеною лише після звернення акцептанта (потенційного наймача) із прийняттям пропозиції до оферента, отже первинно, така оферта адресована невизначеному колу осіб і є публічною.

13. Публічна пропозиція про укладення договору прокату транспортного засобу, яка звернена до невизначеного кола осіб (потенційних наймачів) діє протягом усього періоду здійснення потенційним наймодавцем-підприємцем діяльності із передання транспортних засобів у прокат. Вона може носити характер навіть разового звернення до необмеженого кола осіб, але при цьому є постійно діючою. Публічна оферта наймодавця-підприємця є постійним його станом. Вона не зводиться до якихось разових дій, а існує в силу здійснення такої діяльності та оприлюднення її умов широкому загалу.

14. Після оприлюднення умов діяльності підприємця із передання у прокат транспортних засобів реклама або інші пропозиції укласти договір прокату транспортного засобу які містять істотні його умови, адресовані невизначеному колу осіб є не публічною пропозицією укласти згаданий договір, а способом доведення інформації про наявність існуючої публічної оферти до потенційних контрагентів. Якщо виходити з іншого і вважати, що кожне таке сповіщення є публічною офертою, то не зрозуміло, яке з них сприйнято акцептантом як таке, і яке із них зобов'язує оферента.

Оприлюднення публічної пропозиції про укладення договору прокату транспортних засобів на нових умовах буде новою публічною офертою, яка скасовує ту, що була раніше оприлюднена. При цьому, способи такого оприлюднення не мають значення, у цьому разі воно може бути виражено у рекламі,

яка містить усі істотні умови договору у пропозиціях щодо укладення договору прокату транспортного засобу, зроблених іншим способом (за умови їх відповідності вимогам щодо публічної оферти).

15. Публічна пропозиція укласти договір є чинною протягом усього часу діяльності підприємця із передання у прокат транспортних засобів, вона звернена до невизначеного кола осіб і він зобов'язаний укласти договір із кожним, хто до нього звернеться, її неможливо і відкликати. У даному випадку не визначеним є сам адресат, відповідно і момент одержання ним такої пропозиції. Також не встановленим є строк для відповіді на публічну оферту, він є невизначеним, фактично таким строком для відповіді на цю пропозицію є весь час відповідної діяльності підприємця, який не може необґрунтовано відмовити в укладенні договору будь-кому, хто до нього звернеться.

16. Стандартні форми повинні бути викладені наймодавцем у письмовій (електронній) формі (у формі документу), доступній як для об'єктивного сприйняття широким загалом потенційних наймачів, так і для порівняння відповідності з нею конкретних договорів прокату транспортного засобу, оскільки іншим чином пересвідчитися у однаковості умов для усіх договорів, які укладаються наймодавцем у своїй діяльності є неможливим. Усна форма умов формулярів, не здатна забезпечити у повній мірі їх збереження та забезпечити однаковість для всіх споживачів.

17. Умови договору прокату транспортного засобу визначаються умовами публічної оферти, яка може виходити виключно від наймодавця, в силу того, що цей договір є договором приєднання, а отже формулювання «наймодавець може встановлювати типові умови...» є недоречним. Задля усунення аналізованих недоліків чинного законодавства пропонуємо викласти ч. 2 ст. 630 ЦК України у наступній редакції «2. Договір прокату є договором приєднання. Наймодавець встановлює умови договору прокату у публічній пропозиції укласти договір прокату. Умови встановлені у публічній пропозиції укласти договір прокату не можуть порушувати прав наймачів, встановлених законом. Умови договору прокату,

які погіршують становище наймача порівняно з тим, що встановлено публічною пропозицією укласти договір, є нікчемними».

Оскільки договір прокату транспортного засобу є договором приєднання, при укладенні якого наймач позбавлений права брати участь у формуванні умов договору, то відповідь потенційного наймача про згоду укласти договір на інших умовах є відмовою від укладення договору і не має значення нової оферти, тому ст. 646 ЦК України не застосовується до відносин прокату транспортного засобу.

18. Специфіку змісту договору прокату транспортного засобу обумовлює те, що він становить собою окремих підвид договору прокату. Це підтверджується наявністю особливих правил користування та технічного обслуговування транспортних засобів, притаманними їм властивостями, які перетворюють діяльність, пов'язану з ними на джерело підвищеної небезпеки, встановленням особливих вимог до наймачів (вони повинні мати відповідний документ, який дозволяє керування відповідним транспортним засобом).

З огляду на це, прокат деяких видів засобів, які нормативно-правовими актами поіменовані, як транспортні, лежить поза межами нашого дослідження, оскільки їх прокат не має зазначених вище особливостей та, по суті, не відрізняється від прокату інших видів майна.

19. Предметом договору прокату транспортного засобу є транспортний засіб, який є складним самохідним технічним пристроєм, призначеним для перевезення людей, багажу та вантажу водними, повітряними чи наземними шляхами, зареєстрований у встановленому законом порядку у відповідному державному органі, допущений до участі у русі, діяльність щодо якого є джерелом підвищеної небезпеки та є придатним для задоволення побутових невиробничих потреб.

20. У відносинах прокату транспортного засобу тариф є вартістю користування транспортним засобом як, правило, за певну одиницю часу. Дане поняття становить собою складне економічне явищем, що охоплює собою такі складові елементи, як: амортизація транспортного засобу, витрати з його технічного обслуговування, витрати з оплати праці робітників наймодавця, витрати з утримання пунктів прокату (у тому числі і зі сплати комунальних платежів),

прибуток, який має отримати підприємець від своєї діяльності, тощо. Формування тарифу залежить від вартості предмета прокату та інших складових, у зв'язку з чим ціна за користування кожним предметом прокату встановлюється окремо. Якщо після укладання договору прокату відбуваються певні зміни в тарифах наймодавця, це не впливає на розмір ціни заздалегідь погодженої сторонами у договорі. Тариф за договором прокату транспортного засобу встановлюються виключно у грошовій формі, що забезпечує однаковість умов прокату, як публічного договору, для всіх споживачів.

Плата за прокат транспортного засобу, яку має сплатити наймач наймодавцеві за увесь період користування ним, є ціною договору прокату транспортного засобу.

21. Гарантія якості транспортного засобу означає що на наймодавця покладаються усі негативні наслідки погіршення його якості у період строку дії такої гарантії, якщо лише вони не є наслідком винної поведінки наймача.

У відносинах прокату транспортного засобу такий стан (умовно кажучи гарантії транспортного засобу) є постійним станом наймодавця, оскільки саме на нього у цих правовідносинах імперативно покладається обов'язок із здійснення як капітального так і поточного ремонту цього засобу та за свій рахунок, якщо він не доведе, що пошкодження речі сталося із вини наймача.

22. Право наймача на відмову від договору прокату у будь-який час існує незалежно від того чи був встановлений його строк сторонами в договорі, чи він є невизначений. З огляду на короткостроковість відносин прокату транспортного засобу та їх спеціальне правове регулювання у цій частині, є очевидним, що обов'язок із письмового попередження наймачем наймодавця про відмову від договору за один місяць суперечить як ч. 1 ст. 790 ЦК України, так і їх сутності.

## РОЗДІЛ 2

### ЗМІСТ ДОГОВОРУ ПРОКАТУ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ

#### **2.1. Права та обов'язки наймодавця за договором прокату транспортного засобу**

Оскільки договір прокату транспортного засобу належить до типу договорів майнового найму, то окрім самої домовленості сторін, зміст цього правочину визначаються ще й загальними положеннями про найм (оренду), що передбачені параграфом 1 глави 58 ЦК України, та параграфом 2 глави 58 ЦК України «Прокат» [161] (як підвиду договору прокату), а також, залежно від виду транспортного засобу іншими нормативно-правовими актами: Законом України «Про внутрішній водний транспорт» [92], Порядком надання у тимчасове користування громадянам предметів культурно-побутового та господарського вжитку, затвердженого наказом Українського союзу об'єднань підприємств та організацій побутового обслуговування населення від 16.12.1999 р. [75]. Також при врегулюванні прав та обов'язків сторін договору враховуються положення Закону України «Про захист прав споживачів» [100], тощо.

Суб'єктивні права та обов'язки сторін договору прокату транспортного засобу, як цивільного правовідношення, становлять його зміст. У науці цивільного права сталою є думка про те, що зміст зобов'язання становить право кредитора та кореспондуючий йому обов'язок боржника [18, с. 7]. У зв'язку із цим, вважаємо за необхідне зупинитися на визначенні понять «суб'єктивного цивільного права» «суб'єктивного цивільного обов'язку». Так, О. Р. Дашковська визначає суб'єктивне право, як гарантовану нормами права міру можливої (дозволеної та необхідної) поведінки особи, що спрямована на реалізацію її інтересів [25, с. 314] та забезпечується шляхом виконання іншими особами їхніх обов'язків, а також можливістю застосування до них мір державного примусу [156, с. 75]. Юридичним обов'язком є встановлена нормами права міра належної поведінки особи [134, с. 239; 156, с. 76]. Як слушно професорка О. Р. Дашковська, з виникненням

конкретних правовідносин суб'єктивні права реалізуються через правомочність уповноважених осіб, яка складається, у тому числі, і з таких елементів: можливості діяти особисто та можливості вимагати певної поведінки від зобов'язаної особи [25, с. 345].

У двосторонньому зобов'язанні, яким є договір прокату транспортного засобу, кожна зі сторін має як права так і обов'язки та виступає одночасно у ролі боржника та кредитора і, при цьому, права однієї сторони кореспондують обов'язкам другої сторони та навпаки. Кожен з учасників зобов'язання є не тільки носієм прав або тільки обов'язків, але і носієм і тих і других. Інакше кажучи, такі правовідносини складні за своєю структурою та характеризуються засадами взаємності; кожна сторона має права та несе обов'язки [129, с. 418].

Особливістю відносин прокату транспортного засобу є наявність переддоговірних прав та обов'язків сторін. Так, ст. 15 Закону України «Про захист прав споживачів» [100] встановлено, що споживач вправі, до моменту придбання або замовлення продукції, отримувати необхідну, достовірну та доступну інформацію стосовно товарів, робіт або послуг. Вона може розміщуватись в місцях їхньої реалізації (або надання), а також шляхом використання засобів дистанційного зв'язку. Доступ до такої інформації гарантуватиме можливість здійснення його свідомого і компетентного вибору [100]. Законодавством встановлюється поняття «необхідної інформації», як повних відомостей, що мають надаватись продавцем про певні товари, роботи або послуги, та формувати у покупця (замовника) чітке розуміння про їхні властивості та якість. У свою чергу, достовірна інформація – це відповідність певних даних про товари, роботи і послуги умовам об'єктивної дійсності [157].

Для будь яких двосторонніх правовідносин обов'язковим є те, що праву однієї сторони завжди кореспондує обов'язок іншої. Закон України «Про захист прав споживачів» [100] є частиною законодавства, що регулює відносини прокату транспортних засобів. Таким чином із вказаного нормативного акту слідує, що праву наймача-споживача на отримання своєчасної і достовірної інформації завжди кореспондує відповідний обов'язок наймодавця – суб'єкта підприємницької



діяльності її надати. У зв'язку із зазначеним, не можемо погодитися із думкою А. В. Федорончука про те, що надання повної інформації про об'єкт договору не є обов'язком наймодавця за договором прокату [148, с. 140].

Не зважаючи на те, що Закон України «Про захист прав споживачів» [100] врегульовує відносини прокату транспортного засобу за участі лише наймачів-фізичних осіб, вважаємо, що подібний інформаційний обов'язок покладається на наймодавця і у разі участі у цих відносинах юридичних осіб-наймачів та фізичних осіб-підприємців, оскільки публічна оферта має містити усю необхідну, доступну, достовірну та своєчасну інформацію про умови договору прокату транспортного засобу (у тому числі і про його предмет), що забезпечить можливість свідомого та компетентного вибору наймача при укладенні ним договору.

Згідно із правилами ч. 2 ст. 769 ЦК України [161], на наймодавця при укладенні договору прокату транспортного засобу покладається обов'язок повідомити наймача про всі права третіх осіб на транспортний засіб, що передається у прокат. Як видно із змісту даної норми, цей обов'язок теж можна віднести до переддоговірних обов'язків наймодавця, оскільки таке повідомлення наймача має відбутися до завершення укладення договору прокату транспортного засобу. Йдеться про будь-яке обтяження предмета прокату правами третіх осіб. До таких обтяжень можна віднести право власності третіх осіб на нього, право застави, право найму (якщо наймодавець передає у прокат транспортний засіб, отриманий ним у піднайм), тощо.

Розглядаючи питання про зміст договору прокату транспортного засобу, насамперед, варто зазначити, що основним обов'язком наймодавця у вказаному правочині є передача об'єкта прокату у володіння та користування наймача. Це пояснюється належністю досліджуваної договірної конструкції до договорів, спрямованих на оплатну і строкову передачу майна у користування. Статтею 765 ЦК України визначається обов'язок наймодавця негайно передати річ у користування наймача або у строки, встановлені договором [161]. Статтею 787 ЦК України встановлено, що за договором прокату суб'єкт підприємницької діяльності зобов'язується передати у строкове та платне користування відповідний об'єкт

наймачу [161]. Убачається, що за відсутності здійснення наймодавцем таких первісних дій, правовідносини прокату транспортного засобу не виникають. Так. Варто погодитись із слушною думкою Д. С. Левенсона, який робить висновок про неможливість існування правовідносин прокату у разі відсутності дій наймодавця з передачі майна у користування [44, с. 44]. Така передача здійснюється шляхом переміщення транспортного засобу з майнової сфери наймодавця у володіння наймача [54, с. 103]. При цьому, недостатньо аргументованою вбачається позиція І. А. Чуркіна, який зауважує, що передача майна – це тільки активна дія (поведінка) наймодавця [165, с. 88]. Як приклад можна навести виникнення правовідносин прокату легкового автомобіля – каршерінгу. Заінтересована особа реєструється на сайті наймодавця або завантажує відповідний мобільний додаток, після укладання електронного договору наймач оформлює поїздки та керує ними через створений для нього особистий електронний кабінет. На сайті або в додатку міститься уся інформація стосовно вільних для прокату автомобілів, що можуть бути передані в користування. Після обрання потрібного транспортного засобу, за допомогою електронного кодування, у додатку можна відчинити двері автомобіля, що підготовлений для проїзду та стоїть з ключами у замку запалення. У такій ситуації від наймодавця не вимагається вчинення будь-яких активних дій з передачі об'єкта прокату, він тільки створює умови для виникнення такого договору та не перешкоджає доступу до транспортного засобу [171].

Оскільки наймодавець у досліджуваних правовідносинах прокату є підприємцем, його діяльність регулюється у тому числі і правилами бухгалтерського обліку та звітності, що вимагає належного оформлення факту прийому-передачі об'єкта прокату. Статтею 9 Закону України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» [90] встановлюються види документів господарських операцій, що підлягають бухгалтерському обліку. У правовідносинах прокату транспортного засобу дії сторін, як правило, оформлюються актом прийому-передачі, що обов'язково підписується сторонами. Такий документ часто містить опис технічного стану автомобіля його можливих пошкоджень, показники приладів обліку, тощо.

Під час виконання умови про передачу транспортного засобу за договором прокату такого об'єкта, важливе значення також мають умови про місце і строк здійснення таких дій.

Що стосується місця виконання зобов'язання, то за загальним правилом, встановленим частиною 1 ст. 532 ЦК України, воно має встановлюватись у договорі [161]. Якщо така умова окремо не погоджена сторонами правочину, зобов'язання має виконуватись за таким алгоритмом: якщо предметом договору виступає певне майно – то за місцезнаходженням такого майна; якщо договором передбачено виготовлення або зберігання майна – за місцем вчинення таких дій; якщо це грошове зобов'язання – за місцем проживання боржника, і таке інше [161]. Водночас, законодавець встановлює можливість здійснення договору у іншому місці, якщо це не суперечить Закону та звичаям ділового обороту [161].

У залежності від специфіки того чи іншого виду транспорту, місце передання транспортного засобу може бути визначено законом. Так, наприклад, з метою забезпечення безпеки населення на водних об'єктах України та задля запобігання надзвичайним ситуаціям, загибелі і травматизму людей на воді, водні транспортні засоби, які в силу своїх характеристик можуть бути предметом прокату, передаються тільки у пунктах прокату (п. 3 Правил охорони життя людей на водних об'єктах України, затверджені наказом Міністерства внутрішніх справ України від 10.04.2017 р. № 301 [84]). У деяких нормативних актах місце виконання зобов'язання за договором прокату визначається, як спеціалізована база, на якій відповідний об'єкт передається фізичним або юридичним особам у встановленому порядку (п. 1.5 Інструкції «Про огляд баз для стоянки маломірних (малих) суден» [31]).

У випадку відсутності домовленості сторін про місце виконання договору, тобто про місце передання транспортного засобу, він може передаватись за своїм місцезнаходженням (наприклад, якщо такий транспортний засіб знаходиться в гаражі наймодавця [13, с. 96]). Як правило, передача здійснюється безпосередньо у пунктах прокату (місцях зберігання) або в інших спеціально призначених для цього місцях, залежно від виду транспорту, що передається. Наприклад, це можуть бути

пірси, причали, що спеціально використовуються тільки для водного транспорту, тощо. Слід звернути увагу на наявність різних позицій, що мають місце у науковій правовій літературі стосовно визначення поняття «пункту прокату». Так, наприклад, А. В. Федорончук ототожнює його з безпосереднім місцем зберігання об'єкту прокату [148, с. 135]. Іншу думку висловлює І. Р. Калаур, який розглядає поняття «пункт прокату» як суб'єкт правовідносин та вказує, що ними можуть бути юридичні особи, або їхні структурні підрозділи [32, с. 190]. Водночас, правник стверджує, що на відповідному підприємстві або організації (пункті прокату) мають розміщуватись у доступному для споживачів місці правила обслуговування, тарифи, тощо [32, с. 191]. Утім, на нашу думку, висновок стосовно поєднання в межах одного поняття суб'єкта зобов'язання та сфери його діяльності вбачається мало аргументованим та невиправданим. Не варто ототожнювати юридичну особу, що передає речі в прокат та місце, в якому здійснюється така підприємницька діяльність. Також слід звернути увагу на непоодинокі ситуації, коли транспортні засоби зберігаються не в місцях їхнього прокату. Так, за умовами договору наймодавець може доставити відповідний об'єкт за адресою наймача або в інше місце за домовленістю сторін. Наприклад, у правовідносинах каршерінгу, наймач, користуючись завантаженими мобільними додатками, може самостійно обрати місце отримання автомобіля, залежно від свого місця перебування, та де йому буде зручніше скористатися такими послугами (найчастіше – це спеціально відведені місця паркування).

Обов'язок наймодавця за договором транспортного засобу вважається виконаним належним чином, якщо такі дії здійснюються ним у належний строк. Дотримання даної умови зобов'язання тягне за собою подальший розвиток відповідних правовідносин. З моменту передачі транспортного засобу у строк, встановлений в договорі, наймач вправі використовувати його за призначенням а також зобов'язаний виконувати ті обов'язки, що покладаються на нього відповідно до укладеного правочину. Цивільний кодекс України містить диспозитивну норму стосовно строку договору найму. Так, відповідно до ст. 765 ЦК України, майно передається наймачу негайно, якщо інше не встановлено домовленістю сторін [161].

Таким чином, розкриваючи питання належного виконання зобов'язання з прокату транспортного засобу, убачається за необхідне розкрити поняття «негайності».

У науковій юридичній літературі висловлюється позиція стосовно некоректності вказаного законодавчого формулювання. Так, І. А. Чуркін, звертає увагу на те, що встановлення моменту такої «негайної» передачі транспортного засобу ставить питання про правильне визначення початкового часу, з якого наймач може вимагати відшкодування збитків, викликаних простроченням, або початок перебігу строку позовної давності. Водночас, невиконання обов'язку з передачі транспортного засобу у належний строк дає наймачу право відмовитися від договору найму і вимагати відшкодування (ст. 766 ЦК України). Законодавче визначення такого моменту дає підстави тлумачити вказану правову норму, як необхідність передачі предмета найму одночасно з укладанням договору. Утім, часто трапляються випадки, коли наймодавцю доводиться здійснювати додаткові фактичні дії, крім безпосередньої передачі. Наприклад, це може бути приведення транспортного засобу у належний за умовами договору стан, його доставка у місце призначення, тощо. Здійснення цих дій також вимагає додаткових (розумних) строків їх реалізації [165, с. 89].

У реальному договорі прокату транспортного засобу передання наймодавцем наймачеві предмету договору збігається у часі з моментом його укладення. У випадку, коли така цивілістична конструкція має ознаки консенсуального правочину, строк передачі транспортного засобу обумовлюється сторонами. Останнє пояснюється наявністю певного проміжку часу між укладанням договору та власне передачею транспортного засобу, що звісно не впливає на динаміку прав і обов'язків сторін, але є необхідним для вчинення ними відповідних дій.

Крім належного строку виконання, законодавством встановлюється обов'язок наймодавця передати об'єкт найму у належній якості. Відповідно до частини 1 ст. 767 ЦК України предмет оренди передається наймачу у тому комплекті та стані, що відповідають його призначенню за умовами договору [161]. Пунктом 13 ст. 1 Закону України «Про захист прав споживачів» дається визначення поняття належної якості продукції, яка розглядається як певна властивість, що відповідає вимогам, які

до неї ставляться споживчим договором або законом [100]. Згідно зі ст. 6 вказаного нормативно-правового акту, споживач вправі отримувати продукцію належної якості, що кореспондується наявністю відповідного обов'язку у наймодавця. Так, останній зобов'язаний надати на вимогу споживача документи, що підтверджують належну якість продукції, її відповідність вимогам, які ставляться законодавством та технічними регламентами до забезпечення безпеки навколишнього середовища, життя, здоров'я і майна споживачів [100]. Пунктом 2.7 Порядку встановлюється обов'язок наймодавця передавати в прокат предмети, придатні для експлуатації, а пунктом 4.2 конкретизується, що такий об'єкт має відповідати вимогам нормативно-технічної документації [75]. Згідно зі ст. 10 Закону України «Про транспорт», транспортні засоби повинні відповідати вимогам безпеки, охорони праці та екології, державним стандартам, мати відповідний сертифікат [113].

Окрім названих вимог, у законодавстві існують спеціальні рекомендації стосовно якості окремих видів транспорту. Насамперед це пов'язано з відповідним технічним станом, комплектністю і таке інше. Так, статтею 20 Закону України «Про автомобільний транспорт» [87] ставляться вимоги до автомобілів та їхніх частин, визначається, що особливості якості технічного стану такого транспорту встановлюються Кабінетом Міністрів України і, відповідно, він має забезпечувати безпеку всіх учасників дорожнього руху (як людей, які користуються транспортними засобами, керують ними, так і пасажирів або пішоходів), належний стан дорожнього покриття та його облаштування, ефективне використання енергетичних ресурсів, відповідати нормативам викидів забруднювальних речовин, рівнів шуму та інших чинників. Також, автомобільні транспортні засоби мають відповідати встановленим вимогам законодавства та конструкторської документації, що до них ставляться, а також мати маркування для їх ідентифікації. Правила дорожнього руху (затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 [80]) деталізують правила технічної характеристики дорожніх транспортних засобів і встановлюють, що їхній стан має відповідати встановленим стандартам безпеки руху, навколишнього середовища, інструкціям виробників та технічної експлуатації. Наслідком недотримання вказаних вимог є

заборона експлуатації такого транспорту, особливо того, що виготовлений або переобладнаний з порушенням визначених правил і нормативів, що не пройшов відповідний технічний контроль, тощо [80]. Причинами вказаної заборони можуть бути технічна несправність рульової та гальмової систем, коліс і шин, двигуна, світлових приладів, склоочисників, та інших складових конструкції (якщо немає аптечки, ременів безпеки дзеркала заднього виду, вогнегасника, тощо) (п. 3.4 Правил) [75]. Таким чином, невідповідність транспортного засобу технічним вимогам та подальша заборона експлуатації означає його неналежну якість та неможливість бути переданим за договором прокату, внаслідок неможливості користування ним за цільовим призначенням.

Наступним критерієм дотримання наймодавцем умови стосовно належної якості предмета прокату є умова про комплектність транспортного засобу. Це питання знаходить своє унормування у положеннях ст. 186 ЦК України, відповідно до якої приналежна річ, що пов'язана з іншою річчю спільним призначенням та покликана обслуговувати останню, завжди слідує юридичній долі головної речі [161]. Спеціальні вимоги стосовно належної комплектності транспортних засобів визначаються їх виробниками а також актами цивільного законодавства, що встановлюють порядок їх експлуатації (Правила дорожнього руху, тощо). Водночас, керуючись принципом свободи договору, сторони самі можуть встановити додаткові особливості комплектації транспортного засобу, що передається в прокат. Зокрема, наймач може вимагати передачі дитячого автокрісла, бустеру, навігатора або обладнання автомобіля багажником на його даху.

Також слід звернути увагу, що будь-який транспортний засіб завжди має передаватись наймачу разом із своїми супроводжувальними документами, що підтверджують правомірність володіння ним та мають бути при собі у особи, яка керує ним (мова йде про технічний паспорт, інструкцію з експлуатації, сертифікат якості, страховий поліс, тощо). Так, відповідно до пункту 2.1 Правил дорожнього руху [80] у особи, що керує механічним транспортним засобом, обов'язково повинен бути в наявності діючий страховий сертифікат, яким посвідчується договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних

транспортних засобів. Це може бути також і електронний договір у формі страхового поліса (відтворений як на електронному так і паперовому носії), дані про який містяться в єдиній централізованій базі даних Моторного (транспортного) страхового бюро України. Законом України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» вказується, що такі договірні відносини забезпечують як захист майнових інтересів страхувальників, так і можливість відшкодування ним шкоди, завданої життю, здоров'ю, майну потерпілих, що виникла внаслідок дорожньо-транспортної пригоди [103]. Говорячи про договір прокату транспортного засобу, варто зазначити, що враховуючи, як правило, нетривалий час існування даних правовідносин між їх учасниками, зазвичай обов'язок страхування цивільно-правової відповідальності наймача лежить на наймодавцеві. Оскільки це питання окремо не врегульоване цивільним законодавством, передбачається, що наймач також вправі самостійно укласти відповідний страховий договір.

Наймодавець зобов'язаний передати транспортний засіб у вигляді, що буде відповідати санітарно-епідемічним вимогам даного часу. Зокрема, під час світової пандемії COVID-19, об'єкт договору найму має бути не тільки чистим але і оброблений засобами дезінфекції.

Наймодавець може бути зобов'язаний передати транспортний засіб наймачу з відповідною кількістю пального.

Не завжди за договором прокату транспортного засобу такий об'єкт передається наймачі в якомусь ідеальному стані або новим. Законодавство допускає наявність певних недоліків транспортного засобу. Єдиною вимогою, що має бути дотримана за таких обставин – це можливість використання транспорту за його цільовим призначенням (п. 15 ст. 1 Закону України «Про захист прав споживачів» [100]). Іншими словами, допускаються несуттєві відступлення від вимог стосовно якості продукції або надання інформації про неї, порушення вимог нормативно-правових актів чи умов договорів. Утім, транспортний засіб та його обладнання мають обов'язково відповідати правилам їх експлуатації, що, насамперед, забезпечують безпеку руху та екологічного довкілля. Усі недоліки та особливі



властивості транспортного засобу, що можуть впливати на безпеку життя та здоров'я наймача або цілісність самого транспорту, мають бути обумовлені при укладенні договору. Це питання врегульовано у ч. 2 ст. 767 ЦК України, якою встановлений обов'язок наймодавця повідомити наймача про всі, що йому відомі, особливості, специфікації та недоліки переданої в найм речі, особливо ознайомити з тими, що можуть стати небезпечними для наймача або інших осіб чи спричинити пошкодження під час використання речі [161]. Схоже правило передбачене частиною 1 ст. 14 Закону України «Про захист прав споживачів», відповідно до якої, споживач вправі отримувати продукцію, що буде безпечною для його здоров'я, життя або майна, за умови дотримання правил її зберігання, використання або транспортування [100].

Йдеться саме про особливі властивості та недоліки даного конкретного транспортного засобу, який є предметом договору прокату, у порівнянні із іншими транспортними засобами того ж виду. При цьому не слід забувати, що сама по собі діяльність із використання транспортного засобу за цільовим призначенням є джерелом підвищеної небезпеки. Про цю властивість згаданого засобу та про можливе виникнення шкоди, у разі порушення правил управління об'єктом, наймодавець не повинен попереджувати наймача, оскільки це є очевидним фактом і він, як особа, яка має право управління відповідним транспортним засобом, має бути обізнаним про це і з точки зору здорового глузду і відповідно до приписів чинного законодавства.

Якщо наймодавець не виконав аналізованого обов'язку, для нього настають негативні правові наслідки визначені ч. 2 ст. 780 ЦК України [161]. Даною нормою встановлюється обов'язок наймодавця відшкодувати шкоду, спричинену недоліками речі, які виявилися внаслідок її використання, якщо буде доведено, що наймач не був повідомлений, не знав і не міг знати про їх наявність. Умова договору найму, що звільняє наймодавця від такої відповідальності визнається недійсною.

Характерною ознакою договору прокату транспортного засобу, що відрізняє його від договору найму (оренди) є те, що на наймодавця, відповідно до положень ч. 3 ст. 791 ЦК України [161], імперативно покладається обов'язок з проведення за

свій рахунок як капітального так і поточного ремонту транспортного засобу, крім випадків пошкодження речі з вини наймача [100]. Метою ремонту транспортного засобу є відновлення його технічного стану, який би дозволив використання за цільовим призначенням та попередив погіршення якості. На думку М. В. Мороза поточним є ремонт, що не пов'язується з істотними відновлювальними роботами пошкодженої речі або відновленням її основних частин чи механізмів. Як вказує правник, необхідність його здійснення пов'язана зі звичайною амортизацією, що виникає внаслідок використання майна [54, с. 113]. При поточному ремонті транспортного засобу замінюються окремі деталі у механізмах, тощо, тобто підлягають усуненню несправності, які не є істотними.

При цьому, хочемо наголосити на необхідності розмежування поточного ремонту транспортного засобу та його технічного обслуговування, яке включає в себе перевірку технічних параметрів роботи транспортного засобу на відповідність нормативам (встановленим як виробником транспортного засобу так і законодавчо), заміну мастила у коробці перемикачів передач та/або двигуні, паливного, повітряного фільтрів, фільтрів салону, технічних рідин, тощо. Як вже зазначалося, обов'язок наймодавця за договором прокату транспортного засобу з проведення поточного ремонту імперативно встановлений нормами законодавства. Щодо обов'язку проведення технічного обслуговування транспортного засобу – такого імперативу законодавством не встановлено. Лише пункт 2.9 Порядку надання громадянам у тимчасове користування громадянам предметів культурно-побутового та господарського вжитку (яким врегульовано прокат водних транспортних засобів), визначено, що наймодавець повинен технічно обслуговувати предмети прокату протягом всього часу використання їх наймачами [75]. Отже зазначений обов'язок щодо усіх інших транспортних засобів може бути покладений договором як на наймодавця так і на наймача. Утім, зазвичай, технічне обслуговування здійснюється наймодавцем і за його рахунок.

Поняття технічного обслуговування у чинному законодавстві наведено лише щодо автомобільного транспорту. Воно визначається як сукупність операцій, спрямованих на підтримку належного функціонування виробу під час його

зберігання, транспортування або використання відповідно до цільового призначення [72]. Правилами надання послуг з технічного обслуговування і ремонту автомобільних транспортних засобів, затверджених Наказом Міністерства транспорту України від 11.11.2002 р. № 792, дається визначення поняття «технічне обслуговування». Встановлюється, що ним є операція або їх сукупність, що полягають у приведенні транспортного засобу у відповідність з його експлуатаційною чи сервісною документацією, згідно з технічними характеристиками, встановленими виробником [83]. Вважаємо, що встановлені у згаданому нормативному акті визначення технічного обслуговування змістовно можна застосовувати і щодо інших видів транспортних засобів, які є предметом договору прокату.

Від своєчасного та якісного технічного обслуговування залежить належний технічний стан транспортного засобу та строк його можливої експлуатації, тому як власник, наймодавець більш зацікавлений у його проведенні самостійно. До того ж, з огляду на короткочасний строк користування транспортним засобом за договором прокату, покладення на наймача згаданого обов'язку є недоцільним. Цей обов'язок може покладатися на нього, якщо строк прокату є тривалим і транспортний засіб використовується у іншому населеному пункті (відмінному від місцезнаходження наймодавця).

Не відносяться до витрат поточного ремонту витрати на його мийку, підкачку шин коліс, балансування коліс, доливання рідини для омивання скла, тобто поточні експлуатаційні витрати, які пов'язані з повсякденною експлуатацією транспортного засобу та щоденним підтриманням його у нормальному зовнішньому та робочому стані. Зазначені витрати здійснює наймач.

Як зазначалося раніше, капітальний ремонт в імперативному порядку здійснює наймодавець. Будь-яка домовленість сторін договору, щодо покладення згаданого обов'язку на наймача є нікчемною і не може змінити імперативні приписи ч. 3 ст. 791 ЦК України [161].

Загальне визначення капітального ремонту у чинному законодавстві відсутнє, що викликало певні дискусії щодо визначення його сутності у науковому

середовищі.

Тривалий час, поняття «капітального ремонту» не мало свого легального визначення, як і поняття «капітального ремонту транспортного засобу». Водночас, у науковій правовій літературі також не було єдності стосовно цього питання. Так, одні науковці визначали капітальний ремонт, як певне оновлення основних елементів предмета найму» [58, с. 330]. Інші вважали, що ним є відновлення істотних частин речі, що потребує значних витрат, які є виправданими тільки у разі подальшої можливості тривалого використання відремонтованого майна» [63, с. 166]. Найбільш виваженою, на нашу думку, є позиція Д. С. Левенсона, який вважав за необхідне першочергово визначити нормативне регулювання конкретного виду ремонту, кількість фінансових ресурсів, що мають бути витрачені на оновлення речі та джерело їх формування, а також зміст і характер ремонтних робіт, враховуючи їх співвідношення з іншими ремонтними операціями. У разі виникнення спірних питань правник пропонує звертатись за висновком до технічної експертизи [44]. Остання із вказаних позицій слушно наголошує на необхідності розмежування вказаних понять – поточного і капітального ремонту переданої в найм речі. У відносинах прокату транспортного засобу це зробити значно важче, оскільки запасні частини механізмів мають велику вартість. При цьому, є зрозумілим, що при їх заміні відбувається не лише підтримання транспортного засобу у належному технічному стані, але і його відновлення у певній частині.

При визначенні сутності капітального ремонту слід враховувати також і співвідношення витрат на проведення ремонту та вартість транспортного засобу. Як справедливо зазначає І. А. Чуркін, поточний ремонт транспортного засобу також потребує значних майнових затрат, які, водночас, у порівнянні із загальною вартістю самого автомобіля не є такими великими. Утім, якщо мова йде про капітальний ремонт, то у цьому випадку його ціна є значною по відношенню до загальної вартості транспортного засобу [165, с. 98-99].

Законодавче визначення капітального ремонту, на жаль, встановлено лише для автомобільного транспорту. Положенням про технічне обслуговування і ремонт дорожніх транспортних засобів автомобільного транспорту, встановлено, що

капітальним ремонтом є певні дії осіб, спрямовані на відновлення справності та повного або близького до повного відновлення ресурсу виробу із заміною чи відновленням будь-яких частин, у тому числі базових [72]. Вважаємо, що згадане визначення чітко встановлює сутність капітального ремонту транспортного засобу, а отже до чинного законодавства слід внести зміни, які б розповсюджували дію згаданої норми на інші види транспорту.

Правилами експлуатації колісних транспортних засобів (КТЗ), затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 26.07.2013 р. №550 встановлюється перелік підстав проведення капітального ремонту. Зокрема ними є перевищення затрат, пов'язаних з технічним обслуговуванням, утриманням або поточним ремонтом, а також подальше недоцільність тривалої експлуатації транспортного засобу, необхідність заміни або відновлення базових частин а також потреба повного чи близького до нього розбирання (п. 3 Правил [81]). Відповідно до ч. 2 ст. 776 ЦК України, капітальний ремонт здійснюється сторонами у встановлений договором строк. У випадку коли така умова не міститься в самому змісті договору, або вона обумовлюється моментом настання певної «невідкладної потреби», ремонт має бути проведений у розумний строк [161].

Пунктом 4.2 Порядку (який розповсюджується на послуги прокату водних транспортних засобів) встановлено, що у разі виявлення недоліків функціонування об'єкта прокату наймодавець повинен усунути їх на місці протягом трьох робочих днів з моменту отримання відповідної заяви наймача, а у випадку виникнення такої потреби, здійснити ремонтні роботи у десятиденний строк у стаціонарній майстерні. За умови отримання згоди від наймача об'єкт прокату може бути замінений на аналогічний предмет. Такі дії здійснюються без доплати, що може мати місце у зв'язку з виникненням додаткових затрат, пов'язаних із заміною речі. За відсутності такої можливості наймачу має бути запропонована інша річ, у тому числі іншого типу, моделі або марки, із внесенням відповідних змін до договору прокату. При цьому мають бути враховані зміни у діючих тарифах, а також додаткові витрати з транспортування предмета прокату, що мають бути покриті за рахунок наймодавця [75].

Незважаючи на той факт, що обов'язок із проведення як поточного так і капітального ремонту транспортного засобу, який передано у прокат, покладається на наймодавця, на практиці такі ситуації виникають не досить часто. У зв'язку із, як правило, незначною тривалістю відносин прокату транспортного засобу, довге очікування проведення ремонту цього засобу (а особливо капітального) є для наймача недоцільним. Тому найбільш необхідним та таким, що відповідає інтересам сторін договору прокату, буде надання наймодавцем наймачеві на період проведення ремонту транспортного засобу іншого, аналогічного або не нижче за класом і вартістю або його заміна. У тому разі, якщо на строк проведення ремонту наймачеві за його згодою було надано транспортний засіб, нижчий за класом і вартістю ніж предмет прокату, наймодавець повинен здійснити перерахунок вартості прокату на період такої заміни. Якщо ж було надано транспортний засіб більшої вартості та класу ніж предмет прокату, перерахунок у ціні прокату не має відбуватися.

Як правило, у правовідносинах, які виникають на підставі договору прокату транспортного засобу, обов'язок із страхування його предмета покладається на наймодавця. Страхування згаданого засобу забезпечує та захищає перш за все майновий інтерес наймодавця, як власника речі, який несе ризик її випадкової загибелі або пошкодження, а отже він більше ніж наймач зацікавлений у тому, щоб річ, яка передана у найм була застрахована. Утім, встановлення обов'язку зі страхування транспортного засобу у договорі прокату законодавець віддає на розсуд сторін, адже відповідно до ст. 6 Закону України «Про страхування» [111], страхування наземного, повітряного та водного транспорту є видами добровільного страхування.

Відповідно до ч. 1 ст. 771 ЦК України [161] передання у найм речі, що була застрахована наймодавцем, не припиняє чинності договору страхування, а отже транспортний засіб може бути застрахований наймодавцем і до передання його наймачеві за договором прокату транспортного засобу.

## **2.2. Права та обов'язки наймача за договором прокату транспортного засобу**

Дії із передання транспортного засобу наймодавцем наймачеві та прийняття останнім його у користування за договором прокату транспортного засобу є правочином (як і будь-яке виконання зобов'язання), у результаті якого наймач отримує реальну можливість користування цим засобом, що тягне за собою виникнення певного спектру пов'язаних із цим прав та обов'язків для сторін згаданого договору.

Цей правочин є двостороннім, оскільки передання транспортного засобу у прокат наймодавцем є неможливим без зустрічних дій наймача з його прийняття. За своєю сутністю обов'язок наймача прийняти транспортний засіб за договором прокату є кредиторським, оскільки без таких дій виконання обов'язку боржника (наймодавця) з передачі майна є неможливим. [1, с. 62]. У реальному договорі прокату дії наймача з прийняття транспортного засобу співпадають з моментом його укладення, у консенсуальному ж договорі, згадані дії наймач вчиняє вже після його укладення.

Частиною 1 ст. 765 ЦК України встановлено, що наймодавець зобов'язаний надати річ у користування наймачу негайно або у погоджений сторонами строк, [161]. Із цього випливає кореспондуючий обов'язок наймача прийняти таку річ або негайно, або у визначений договором строк. Частина 3 ст. 767 ЦК України покладає на наймача обов'язок здійснити перевірку справності речі у присутності свого контрагента. У випадку, якщо наймач не переконається у справності речі в момент її передачі, остання буде вважатися такою, що потрапила у володіння наймача в належному стані [161]. Перевірка наймачем справності транспортного засобу може стосуватися лише явних недоліків з огляду на його технічну складність, на відміну від договору найму транспортного засобу, який розрахований на більш тривалий строк користування цим засобом порівняно з договором прокату. При здійсненні згаданої перевірки наймач, як правило, не залучає сторонні організації, фахівців для

проведення технічного огляду транспортного засобу та не здійснює його самостійно. Перевірка справності цього засобу може обмежуватися його візуальним оглядом (наприклад, перевірити, чи працюють прилади освітлення та панель приладів у легковому автомобілі, тощо) та вчиненням найбільш необхідних дій для того щоб переконатися, що транспортний засіб можна використовувати за цільовим призначенням. Як правило йдеться про тестування технічних систем транспортного засобу (наприклад, вмиканням запалення у легковому автомобілі, рушання з місця, тощо).

Якщо наймач виявить недоліки у транспортному засобі на момент його прийняття, він може вимагати його заміни або усунення цих недоліків. Не передання транспортного засобу наймодавцем наймачеві у строк, обумовлений договором прокату транспортного засобу та передання його з несправностями, які виявив наймач (виключенням є недоліки, які наймодавець може усунути на місці), та внаслідок чого відмовився від його прийняття, за своїми правовими наслідками практично не відрізняються одне від одного. Як одне порушення так і інше призводить до прострочення наймодавця. Наймач же, у цьому разі, набуває прав, які одночасно є і правовими наслідками згаданих порушень договору прокату транспортного засобу наймодавцем, визначених у ст. 766 ЦК України. Вказаною нормою закріплюється правило, що застосовується у випадку відмови наймодавця передати орендоване майно. У такому разі наймач вправі вимагати від наймодавця передання речі та відшкодування збитків, що виникли внаслідок такої затримки, або може відмовитися від договору [161].

У разі, якщо наймодавець повідомив наймача про недоліки транспортного засобу, але останній усе ж прийняв його, він своїми діями погоджується із запропонованою якістю транспортного засобу, і, таким чином позбавляється права вимагати відшкодування збитків, які виникли у зв'язку з переданням йому несправної речі. Приймаючи відповідне майно у такій ситуації, він фактично погоджується з його якістю [160, с. 278].

У будь-якому разі, транспортний засіб має бути придатним для використання за цільовим призначенням, тобто відповідати встановленим нормативним вимогам



до таких засобів. Зазначимо, що ці вимоги були детально нами схарактеризовані при дослідженні прав та обов'язків наймодавця, тому ще раз наводити їх не має потреби.

Жодні обставини не звільняють наймача від обов'язку з перевірки справності транспортного засобу і, більш того, саме він несе ризик негативних наслідків невиконання такого обов'язку, адже якщо наймач не переконається у належній якості речі в момент її передачі, вона буде вважатися такою, що передана в належному стані (ч. 3 ст. 767 ЦК України [161]). Зазначене ставить під сумнів думку, висловлену Е. В. Вакулович про те, що взаємовідносини сторін за договором оренди транспортних мають ознаки фідучіарного правочину. Так, автор стверджує, що у випадку тривалої та позитивної співпраці учасників даного договірної зобов'язання, орендне майно, зазвичай, переходить у володіння наймача за відсутності його спеціального або професійного огляду» [13, с. 97]. Вважаємо, що сутність відносин найму (оренди), взагалі, та відносин прокату транспортного засобу не дає можливості говорити про наявність у них фідучіарного елементу.

Окрім справності транспортного засобу наймач повинен перевірити ще й його комплектність, тобто чи передаються разом приналежності які пов'язані спільним цільовим призначенням та мають слідувати за ним. Коли йдеться, наприклад, про легковий автомобіль наймач повинен пересвідчитися у наявності аптечки, вогнегасника, іншого обладнання, яке входить до комплексу транспортного засобу. Слід звернути увагу на наявність додаткового обладнання (дитячого крісла (або декількох) в автомобілі який передається у прокат, багажника на його даху, навігатора, тощо).

Приймаючи транспортний засіб, наймач повинен не лише перевірити його справність [139, с. 298]. Він зобов'язаний шляхом візуального огляду перевірити ще і зовнішній вигляд цього засобу на предмет наявності пошкоджень цілісності кузова, лакофарбового покриття. Транспортний засіб зазвичай має досить велику вартість і усунення згаданих недоліків, які не впливають на його справність, може коштувати досить дорого. У разі, якщо наймач не переконається у їх відсутності та не обумовить їх наявності у договорі, буде вважатися, що наймодавець передав транспортний засіб без цих недоліків, а отже зможе вимагати від наймача їх

усунення або відшкодування витрат на їх усунення. Згадана перевірка зовнішнього вигляду, як правило, проводиться наймачем у присутності наймодавця. У той же час, якщо сторони дистанційно віддалені одна від одної у момент передання транспортного засобу, як при каршерінгу, наявність пошкоджень може бути зафіксована наймачем до відкриття автомобіля шляхом фотографування їх на фотокамеру смартфона та пересилання цих фотознімків наймодавцеві.

Також наймач повинен перевірити кількість пального у залежності від виду транспортного засобу.

Прийняття транспортного засобу наймачем за договором прокату та його стан визначаються, як правило, у акті приймання-передачі, який підписується як наймачем так і наймодавцем. Підписання згаданого акту наймачем є доказом того, що він отримав цей засіб у справному технічному стані, відповідної комплектності, без ознак пошкодження, окрім тих про які зазначили сторони, у чистому вигляді, тощо.

Зміст обов'язку наймача із внесення плати за прокат транспортного засобу було нами детально розглянуто у підрозділі 1.4. дисертації, а отже здійснювати таке дослідження у подальшому, у межах цієї роботи, немає потреби.

Частиною 1 ст. 773 ЦК України встановлено правило, відповідно до якого наймач зобов'язаний користуватися річчю відповідно до її призначення та умов договору [161]. Цільове призначення транспортного засобу полягає у використанні його для тієї мети, для якої він призначений. Мова йде про використання його для переміщення людей, багажу та вантажу у просторі, виконання певних видів робіт за допомогою цього засобу, тощо. При цьому, оскільки до різних категорій транспортних засобів законом пред'являються різні вимоги, використовувати його слід також з урахуванням цих вимог. Наприклад, легковий автомобіль не можна використовувати для діяльності з перевезення вантажів.

Договором прокату транспортного засобу можуть встановлюватися межі його використання за цільовим призначенням щодо умов та мети такого використання. Так, наприклад, у договорі може бути встановлено заборону наймачеві використовувати легковий автомобіль для буксирування будь якого транспортного

засобу, пересування з причепом, використовувати його у якості таксі, для руху по бездоріжжю та на дорогах, які не мають твердого покриття, участь у змаганнях, для навчання керуванню транспортним засобом інших осіб, тощо. Як слушно зазначає І. А. Чуркін, обов'язок наймача використовувати транспортний засіб відповідно до цільового призначення та умов договору обумовлений тимчасовим характером права користування і тим, що він зобов'язаний повернути цей транспортний засіб наймодавцеві у належному якісному стані, враховуючи звичайний рівень його амортизації. Нецільове використання транспортного засобу може істотно погіршити стан його технічної придатності [165, с. 104].

Іншою причиною необхідності використання транспортного засобу наймачем виключно за цільовим призначенням є те, що така діяльність є джерелом підвищеної небезпеки. Отже порушення цієї умови потенційно може призвести до завдання шкоди життю, здоров'ю та майну як самого наймача так і третіх осіб.

Чинним законодавством встановлені ряд обмежень, за умови дотримання яких технічна експлуатація та керування транспортним засобом є безпечними. Як приклад, можна навести обмеження, встановлені пунктом 21.1 Правил дорожнього руху, що містить певні технічні вимоги, для можливості перевезення у транспортному засобі пасажирів. Зокрема, він має бути обладнаний необхідною кількістю місць для сидіння, що відповідає технічним характеристикам, що мають бути розміщені таким чином, щоб не заважати керуванню цим засобом [80].

Також, договором прокату транспортного засобу можуть бути встановлені інші обмеження у його використанні наймачем. Може встановлюватися обмеження щодо території його використання (у межах населеного пункту, району, області, країни, тощо), щодо відстані, для переміщення на яку може використовуватися транспортний засіб (не більше певної відстані за період використання), періоду доби (лише у світлий час доби).

Заборона на управління транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного, токсичного сп'яніння, або у стані хвороби чи перевтоми, під впливом лікарських препаратів, що знижують швидкість реакції та уваги, як правило, встановлюється для осіб, що керують транспортним засобом, відповідними

нормативними актами (наприклад, Правилами дорожнього руху). Також зазначені умови, зазвичай містять усі договори прокату транспортних засобів. Таким чином, сторони підкреслюють важливість дотримання встановлених законодавством заборон та додатково встановлюють цивільно-правову відповідальність наймача перед наймодавцем за їх порушення (наприклад, обов'язок сплатити штраф у розмірі, визначеному договором). Вважаємо встановлення такої відповідальності у договорі прокату транспортного засобу є виправданим, з огляду на те, що, керуючи транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного сп'яніння, тощо, наймач не лише порушує заборону, встановлену законом і створює підвищену небезпеку для третіх осіб (їх здоров'я, життя та майна), але і створює додаткову загрозу для цілісності транспортного засобу, яким він користується на підставі договору прокату (небезпеку його пошкодження або знищення).

Як правило, наймач зобов'язаний використовувати транспортний засіб особисто. Це стосується не лише споживання його корисних властивостей але і здійснення діяльності з керування ним. Наявність у наймача документів, які надають право керування відповідним видом транспортних засобів є умовою укладення договору прокату транспортних засобів, на що нами було вже неодноразово звернуто увагу. Оскільки такі вимоги пред'являються Законом та наймодавцем до наймача, то цілком логічно виглядає встановлення у договорі заборони останньому на передання транспортного засобу у керування іншій особі. Не зважаючи на те, що чинним законодавством, за певних умов це дозволено. Наприклад, п. 2.2 Правил дорожнього руху встановлено, що особа, яка на законній підставі користується транспортним засобом вправі передати керування ним іншому учаснику дорожнього руху, за умови наявності у останнього водійського посвідчення водія, що підтверджує право управління транспортним засобом відповідної категорії [80]. Тобто, якщо наймач надасть право управління транспортним засобом – порушення чинного законодавства у цій частині не буде, але буде порушення ним свого пасивного обов'язку за договором прокату, заборони із передання згаданого засобу у керування іншій особі.

Утім, договором прокату транспортного засобу наймачеві може бути надано

право передавати транспортний засіб у керування іншій особі. На нашу думку, таке передання може відбуватися лише у присутності у транспортному засобі наймача, оскільки, чинним законодавством імперативно встановлено заборону на передання майна у піднайм за договором прокату, яку сторони згаданого договору не можуть змінити своєю домовленістю. Відповідно до ч. 1 ст. 791 ЦК України, наймач не вправі передавати річ у піднайм [161].

У якості наймача за договором прокату транспортного засобу може виступати і юридична особа. Юридичні особи реалізують свою правосуб'єктність (утому числі) через дії уповноважених на це фізичних осіб, які перебувають із ними у трудових відносинах, а отже наймач-юридична особа повинен забезпечити керування транспортним засобом виключно працівниками які мають необхідний досвід та право на таке керування згідно з вимогами чинного законодавства та умовами договору прокату транспортного засобу. Відповідно до ч. 1 ст. 788 ЦК України, предметом договору прокату є рухома річ, що передається з метою реалізації побутових (невиробничих) потреб [161]. Таким чином, на наймача, виходячи із сутності договору прокату транспортного засобу та вимог чинного законодавства, покладається обов'язок використовувати цей засіб для задоволення побутових неvirобничих потреб.

Сутність цього обов'язку було нами розглянуто у підрозділі 1.1 дослідження, тому немає необхідності у поглибленому його аналізі.

Наймач зобов'язаний забезпечити схоронність транспортного засобу, яким він користується на підставі договору прокату, не допустити його погіршення (пошкодження) та псування. Згаданий обов'язок впливає із змісту ст. 779 ЦК України, якою визначені правові наслідки погіршення речі, переданої у найм. Зокрема, встановлено, що наймач повинен усунути пошкодження речі, що виникли внаслідок його вини. У іншому випадку наймодавець вправі стягнути завдані йому збитки [161]. Аналогічні за змістом положення встановлено і п. 4.8 Порядку (що врегульовує прокат водних транспортних засобів) [75]. Так, у випадку погіршення переданої в прокат речі з вини наймача останній зобов'язаний відшкодувати завдану наймодавцю шкоду, не враховуючи ступінь звичайної амортизації транспортного

засобу. Якщо погіршення стану об'єкта прокату можна усунути шляхом проведення ремонтних робіт, наймач несе обов'язок сплатити їхню вартість, враховуючи діючі на момент здійснення таких дій тарифи. У випадку доведення транспортного засобу до його повної несправності або непридатності, наймач за згодою наймодавця може надати рівнозначний предмет аналогічної моделі та якості або погасити вартість втраченої таким чином речі з урахуванням її зносу та за ринковими цінами. Після вчинення таких дій пошкоджений предмет прокату переходить у власність наймача [75].

Наявність у наймача обов'язку із зберігання транспортного засобу обумовлено, у тому числі, і сутністю договору прокату транспортного засобу та змістом ч. 1 ст. 785 ЦК України, якою унормовано, що у разі припинення договору найму наймач повинен негайно повернути орендоване майно у належному стані, враховуючи рівень його нормальної амортизації за час користування [161]. Пунктом 4.6 Порядку встановлено, що після спливу строку договору наймач зобов'язаний повернути відповідні речі у придатному стані, з урахуванням зносу, що трапився за час перебування у прокаті [75].

Багато хто з науковців відзначає, що договір найму (у тому числі і договір прокату транспортного засобу) є комплексним договором, в якому поєднуються елементи різних цивілістичних договірних конструкцій. Так, даний правочин може містити в собі деякі елементи договору зберігання, утім не повністю відтворювати такі правовідносини, оскільки все ж таки обов'язок наймача зберігати транспортний засіб не є основним у відносинах оренди [139, с. 299]. Цей обов'язок наймач повинен здійснювати постійно, як під час безпосереднього використання транспортного засобу, так і у час його простою [165, с. 107].

Забезпечити визначений згаданою нормою стан транспортного засобу при його поверненні наймодавцеві наймач може лише відносячись до речі із бережливістю власника, здійснюючи заходи які запобігають пошкодженню речі та сприяють її збереженню у нормальному стані. Такими заходами можуть бути: забезпечення належної технічної експлуатації транспортного засобу. Пунктом 4.2 Порядку встановлюється, що у випадку недотримання наймачем правил утримання

та експлуатації орендованої речі, він зобов'язаний оплатити її ремонт за власні кошти, що буде включати вартість деталей та вузлів на час розрахунку, а також транспортування цієї речі [75]; дотримання під час його експлуатації законодавчо встановлених норм та правил зберігання транспортного засобу у спеціально пристосованих для цього місцях (наприклад легковий автомобіль наймач може зберігати або у власному гаражі або користуватися послугами автостоянок, тощо); покладення на наймача за договором прокату транспортного засобу пасивного обов'язку утримуватися від паління тютюнових виробів у салоні транспортного засобу та перевезення тварин у транспортному засобі (що сприятиме його збереженню у нормальному стані).

Наймач може здійснювати певні фактичні дії, що спрямовані на збереження транспортного засобу від неправомірного заволодіння ним третіми особами [137, с. 53-58]. Згадане обумовлено також і тим, що він є володільцем транспортного засобу, а діяльність його щодо цього об'єкта є джерелом підвищеної небезпеки. Частиною ж 4 ст. 1187 ЦК України, встановлено, що у випадку, коли проявлена недбалість власника транспортного засобу сприяла неправомірному заволодінню ним сторонньою особою, шкода, яка виникла внаслідок такого заволодіння, відшкодовується ними спільно, у частках, розмір яких визначається судом, виходячи із обставин справи [161]. Таким чином, наймач повинен прийняти усі міри, які б убезпечили транспортний засіб від протиправного заволодіння ним третіми особами. Такими фактичними діями можуть бути встановлення та використання протиугінних засобів (охоронної сигналізація, замків на рулі, тощо). Однак, слід враховувати, що здійснення наймачем згаданих дій є одночасно і здійсненням поліпшень транспортного засобу.

Відповідно ж до ч. 1 ст. 778 ЦК України, наймач може поліпшити річ, яка є предметом договору найму, лише за згодою наймодавця [161]. Поліпшеннями прийнято вважати такі зміни у орендованому майні, що підвищують ефективність його використання, підвищують та створюють нові корисні властивості цього майна. При цьому поліпшення не обов'язково пов'язані із збільшенням вартості предмета найму [27, с. 26; 29, с. 82]. Слід мати на увазі, що не є поліпшеннями

орендованого майна такі зміни у ньому, які змінюють його цільове призначення. У цьому разі йтиметься не про поліпшення, а про інше переобладнання майна, не пов'язане з поліпшеннями [54, с. 123]. При здійсненні поліпшень транспортного засобу наймачем за згодою наймодавця слід враховувати, що транспортний засіб є технічно складним механізмом, який має особливий правовий режим. Це проявляється у вимогах щодо безпеки його експлуатації, екологічної безпеки, тощо. У якості прикладу можна навести вимоги ст. 20 Закону України «Про автомобільний транспорт» [87] щодо автомобільного транспортного засобу. Відповідно до вказаної норми стан транспортних засобів повинен відповідати технічним та конструктивним вимогам законодавства, забезпечувати безпеку усіх учасників дорожнього руху, навколишнього природного середовища, не завдавати шкоди стану доріг та їх облаштуванню. Користування дорожнім транспортним засобом має здійснюватися за умови дотриманням ефективного використання енергетичних ресурсів, захисту від незаконної експлуатації, запобігання пошкодженню вантажів, тощо. Водночас, автомобілі мають відповідати вимогам належної конструкторської документації, мати відповідне маркування для можливості їхньої ідентифікації. Відповідно до частин 3 та 4 ст. 778 ЦК України, наймач вправі вимагати відшкодування вартості понесених ним затрат, що виникли у зв'язку з ремонтом або поліпшенням стану переданої в найм речі, або може вимагати зарахування вартості таких дій в рахунок плати за користування річчю, якщо вони були здійснені за погодженням з наймодавцем. Якщо в результаті поліпшення, узгодженого з наймодавцем, утворилася нова річ, наймач стає її співвласником, при цьому, його частка дорівнює витратам, понесеним у зв'язку поліпшеннями речі. Така норма є диспозитивною, тому сторони можуть передбачити інший порядок відшкодування чи отримання частки у власність в договорі [161]. Якщо наймач зробив без згоди наймодавця поліпшення, що не відокремлюються від речі без її пошкодження, він вправі вимагати відшкодувати їхню вартість (ч. 5 ст. 778 ЦК України [161]). У випадку, коли такі поліпшення можна відокремити від самої речі, наймач вправі вилучити їх (ч. 2 ст. 778 ЦК України) [161].

На практиці, як правило, договором прокату транспортного засобу



встановлюється заборона на здійснення поліпшень згаданого об'єкта наймачем. Згадана заборона є цілком логічною, з огляду, на, зазвичай, короткостроковий характер користування наймачем транспортним засобом. Також варто пам'ятати, що здійснення поліпшень може негативно вплинути як на подальшу експлуатацію транспортного засобу у частині зношення (наприклад збільшення потужності двигуна, призводить до скорочення строку його експлуатації) так і на естетичну привабливість його для інших потенційних наймачів (зміна зовнішнього вигляду транспортного засобу наймачем на його смак може не сподобатися іншим особам та відвернути їх від укладення договору прокату). Не варто залишати поза увагою і той факт, що діяльність щодо транспортного засобу у багатьох випадках є джерелом підвищеної небезпеки і невідомо як внесення поліпшень може відбитися на відповідності цього засобу вимогам щодо безпечності його використання.

З огляду на згадане, договором прокату на наймача, зазвичай, покладається обов'язок утримуватися від здійснення поліпшень транспортного засобу (наприклад, забороняється робити тюнінг (внутрішній, зовнішній, технічний) автомобіля. На наш погляд, до чинного законодавства, що регулює відносини з прокату слід було б внести зміни, якими було б встановлено заборону наймачеві здійснювати поліпшення предмету прокату.

Як нами вже зазначалося у попередньому підрозділі, відповідно до ч. 3 ст. 791 ЦК України, за загальним правилом капітальний і поточний ремонт речі проводиться наймодавцем та за його рахунок, крім випадку, коли річ була пошкоджена внаслідок винної поведінки наймача [161]. Отже обов'язок із здійснення капітального та поточного ремонту транспортного засобу яким наймач користується на підставі договору прокату законом імперативно покладається на наймодавця. Наймач же навпаки, повинен утримуватися від здійснення згаданих дій, що є його пасивним обов'язком у правовідносинах прокату транспортного засобу. Зазначене пов'язано із тим, що відносини прокату транспортного засобу, як правило, є короткостроковими і наймодавцем виступає суб'єкт підприємницької діяльності, який здатний більш професійно впоратися із технічними несправностями шляхом проведення як капітального так і поточного ремонту цього об'єкта.

Із змісту ч. 3 ст. 791 ЦК України випливає, що на наймача може бути покладено обов'язок із здійснення як капітального так і поточного ремонту лише у разі, якщо пошкодження транспортного засобу, який є предметом прокату, сталося з його вини. Згадане пошкодження є формою погіршення транспортного засобу. Правові наслідки погіршення цього засобу встановлено ст. 779 ЦК України, згідно з якою на наймача покладається обов'язок усунення погіршення якості орендованого майна, якщо це сталося з його вини. У разі коли таке відновлення неможливе, наймодавець вправі вимагати відшкодування завданої шкоди [161]. Право вибору форм відновлення свого порушеного права у цьому разі належить наймодавцеві. Він може за таких обставин пред'явити вимогу як про здійснення наймачем поточного або ж капітального ремонту (у залежності від характеру та обсягу пошкодження) цього засобу, так і про відшкодування завданих йому згаданим погіршенням збитків. Зазвичай, наймодавець, які здійснюють діяльність із передання транспортних засобів у прокат, у цьому випадку, більш зацікавлені у здійсненні капітального або поточного ремонту самостійно із покладенням на наймача обов'язку із відшкодування збитків завданих таким погіршенням. Це викликано тим, що наймодавець повинен бути впевненим у стані транспортного засобу, який він буде у подальшому використовувати для здійснення діяльності із передання його у прокат та безпечності його використання.

На наш погляд, все ж таки певні види поточного ремонту, з огляду на їх невелику вартість та неможливість подальшої експлуатації транспортного засобу без усунення відповідних несправностей, може здійснювати і наймач або треті особи з якими наймач укладе відповідний договір (йдеться наприклад про ремонт шин автомобіля). Утім це питання є дискусійним і усунення згаданих несправностей можна віднести до щоденних витрат, пов'язаних з експлуатацією транспортного засобу та підтриманням його у робочому стані, які зазвичай, на практиці покладаються на наймача. Йдеться про витрати із мийки цього засобу, заправки паливом, доливання рідини для омивання скла, підкачки шин, балансування коліс, тощо.

Наймач зобов'язаний використовувати для заправки транспортного засобу паливо належного виду та належної якості, у відповідності до вимог з його технічної експлуатації. Порушення наймачем цього обов'язку може призвести до прискореного зношення та псування предмета прокату. Досить часто до договору прокату транспортного засобу наймодавцями включається умова щодо заборони використання для заправки пального придбаного у відповідних автозаправних станцій або їх мереж. Так, п. 3.6 умов прокату до договору прокату транспортного засобу ТОВ «Леодрайв» визначає, що придбання пального для транспортного засобу, переданого на умовах прокату на АЗС без розпізнавальних знаків, а також на АЗС із сумнівною репутацією забороняється [75]. Вважаємо дане обмеження прав наймача необґрунтованим, з огляду на те, що будь пальне, що реалізується через торгівельні мережі автозаправних станцій повинне відповідати встановленим вимогам якості і контроль за цим повинна здійснювати держава. У цьому разі, діє презумпція того, що якщо наймач придбав для заправки транспортного засобу паливо у місці, яке призначене для його продажу, то його дії є правомірними.

Договір прокату транспортного засобу не належить до фидуціарних договорів, але особа наймача має велике значення для наймодавця. Це пов'язано з тим, що транспортний засіб, як правило, має досить високу вартість і наймодавець повинен мати впевненість у тому, що навички та досвід особи з якою він укладає договір дозволять убезпечити предмет прокату від пошкодження та псування під час його експлуатації. У зв'язку із зазначеним, та з огляду на короткостроковість правовідносин які виникають з договору прокату транспортного засобу, ч. 1 ст. 791 ЦК України [161] встановлює заборону наймачеві на укладення договору піднайму. Ця заборона обумовлена специфікою договору прокату, метою якого є задоволення побутових (невиробничих) потреб безпосередньо наймачів. Фактично йдеться про встановлення заборони наймачеві на передання транспортного засобу у користування третім особам, незалежно від правової форми такого передання. Цю думку також поділяє і Л. Л. Тарасенко, який слушно зазначає, що наймач не може укладати договір суборенди, або іншим шляхом передавати свої правомочності іншій особі, зокрема, передавати майно в позичку або заставу [132]. Наприклад,

наймач може передати транспортний засіб, отриманий ним за договором прокату у спільну діяльність. У цьому разі слід кваліфікувати цей правочин як удаваний, тобто такий, що вчиняється його сторонами з метою приховання будь-яких інших дій, що не відповідають їх справжній меті (ч. 1 ст. 235 ЦК України) [161]. При цьому, у випадку доведення вказаних обставин, дії сторін будуть регулюватись цивільно-правовими нормами, що містять положення про той правочин, що мав місце насправді (ч. 2. ст. 235 ЦК України) [161]. Отже, у нашому прикладі, до будь якого правочину, що має на меті приховання відносин піднайму застосовується правило про заборону передання наймачем майна у піднайм у відносинах прокату. Це означає, що правочин, вчинений наймачем всупереч такої заборони порушує приписи закону. Відповідно до ч. 1 ст. 203 ЦК України, зміст правочину обов'язково має відповідати актам цивільного законодавства, не суперечити моральним засадам суспільства та інтересам держави [161]. Згідно із ч. 1 ст. 215 ЦК України, правочин вважається недійсним, якщо його зміст суперечить положенням статті 203 цього Кодексу [161]. Із зазначеного слідує, що будь-який правочин із передання наймачем транспортного засобу, який він отримав на підставі договору прокату, у користування третій особі буде являтися недійсним у зв'язку із порушенням ним встановленої законом заборони на передання майна у піднайм.

На відміну від загальних положень про наявність у наймача переважного права на купівлю предмета найму у разі його продажу, у правовідносинах прокату (у тому числі і прокату транспортного засобу) наймач такого права позбавлений. Відповідно до ч. 2 ст. 791 ЦК України наймач не має переважного права на купівлю речі у разі її продажу наймодавцем [161]. Причиною такої відмінності є короткостроковість відносин з прокату транспортного засобу за якої немає необхідності створювати додаткові перешкоди у розпорядженні наймодавцем своїм майном на користь наймача, надаючи йому право на переважну купівлю предмета найму у разі його продажу. Призначення користування майном за договором прокату полягає у тому, щоб задовольнити короткочасні побутові невиробничі потреби наймача у відповідному майні (у нашому випадку у транспортному засобі). Як правило, наймачеві це майно для задоволення згаданих потреб потрібно лише на

незначний проміжок часу (на період відпочинку, для того щоб подорожувати у іншій місцевості, тощо). За таких обставин наявність у наймача переважного права на купівлю предмета прокату йому просто не потрібна. При цьому, наймодавець є особою, діяльність якого спрямована на отримання прибутку. Грошові кошти, отримані від продажу старого транспортного засобу, він зацікавлений якнайшвидше використати для розвитку своєї діяльності. До того ж, не варто забувати, про конкуренцію на вторинному ринку продажу транспортних засобів. За таких умов, чи буде чекати потенційний покупець транспортного засобу час необхідний наймодавцеві для здійснення дій, які є необхідною умовою реалізації наймачем згаданого переважного права, при тому, що, як правило, і сам наймач не зацікавлений у отриманні предмета прокату на праві власності.

Відповідно до п. 4.3 Порядку [75] (що розповсюджується на прокат водних транспортних засобів), наймодавець вправі передати наймачу предмет прокату, що перебував у його користуванні протягом всього строку експлуатації, на праві власності (за заявою останнього). Але у цьому разі йдеться про звичайне право наймодавця на розпорядження своїм майном шляхом його продажу. Переважного права наймача на купівлю предмета прокату це положення не встановлює.

Відсутність у наймача переважного права на купівлю речі у разі її продажу наймодавцем є особливістю договору прокату (у тому числі прокату транспортного засобу).

У той же час, Законом не встановлено подібних обмежень щодо переважного права наймача, на укладення договору найму на новий строк, а отже, на ці правовідносини розповсюджується дія ч. 1 ст. 777 ЦК України [161], згідно з якою, наймачу, який добросовісно діє в умовах укладеного договору, надається переважне право укласти договір найму на новий строк після його закінчення. Як бачимо, умовою наявності і реалізації згаданого переважного права наймачем є належне виконання ним своїх обов'язків за договором. Таким чином, законодавець враховує, перш за все, інтереси наймодавця, оскільки наймач, який неналежним чином виконував свої обов'язки за договором (своєчасно не вносив плату за користування річчю, припускався погіршення орендованого майна, передавав його у користування

третім особам, тощо), є ненадійним контрагентом і не виключено, що порушення договору яких він припустився будуть продовжуватися і після укладення нового договору. Наймач же, таким чином, заохочується законодавцем до належного виконання ним своїх обов'язків.

У науці цивільного права існує позиція, відповідно до якої на правовідносини прокату не поширюються положення про договір оренди, а отже, і правило переважної перед іншими особами можливості наймача переукласти договір на новий строк. Так, Н. Д. Міловська вважає, що, це пов'язується із публічністю відносин прокату, де на стороні наймодавця беруть участь тільки суб'єкти підприємницької діяльності. Така особливість, на думку правниці створює, так би мовити, «бар'єр» для можливості застосування такого переважного права [48, с. 98]. Цю позицію підтримує і А. В. Федорончук, який додає, що публічність договору означає однаковий підхід щодо застосування його положень до всіх споживачів, а це, у свою чергу, означає, що наймодавець не вправі надавати переваги одному зі своїх контрагентів у порівнянні з іншими [149, с. 207].

Вважаємо таку думку не досить обґрунтованою з огляду на те, що, по-перше, при реалізації наймачем переважного права на укладення договору прокату на новий строк жодним чином не піддається сумніву однаковість умов договору для всіх споживачів. Так, абзац 3 ч. 1 ст. 777 ЦК України встановлює, що можливість переукладання договору на новий строк обумовлюється самими сторонами. У разі відсутності такої домовленості переважне право наймача не застосовується [161]. Наймодавець у відносинах прокату транспортного засобу жодним чином не може відступити від однаковості умов договору для всіх споживачів, що встановлені у публічній оферті, а отже, якщо наймач не приєднається до цих умов його переважне право на укладення договору прокату транспортного засобу на новий строк припиняється.

По-друге, згідно із ч. 3 ст. 633 ЦК України, підприємець не має права надавати переваги одному споживачеві перед іншим щодо укладення публічного договору, якщо інше не встановлено законом [161]. Нами вже було звернуто увагу на те, що переважне право наймача на укладення договору прокату транспортного засобу на

новий строк є саме перевагою наймача, який належно виконує свої обов'язки за договором перед іншими особами, встановленою законом – ч. 1 ст. 777 ЦК України [161].

Необхідною умовою здійснення наймачем переважного права на укладення договору прокату транспортного засобу є обов'язкове повідомлення наймодавця про свій намір скористатися переважним правом на укладення договору прокату на новий строк до спливу строку договору, в строк встановлений договором, а якщо він не встановлений – в розумний строк (абзац 2 ст. 777 ЦК України) [161]. У наймача, який не повідомив наймодавця у строк, встановлений згаданою нормою, про свій намір скористатися переважним правом на укладення договору на новий строк таке переважне право не виникає, а отже у цьому разі наймодавець вже на момент закінчення строку договору прокату транспортного засобу знає про відсутність у наймача відповідного переважного права та може вільно укладати договори прокату транспортного засобу із третіми особами.

Таким чином, ч. 1 ст. 777 ЦК України сконструйована таким чином, що її застосування дозволяє врахувати інтерес наймача і при цьому не порушити інтересів наймодавця

Користування наймачем транспортним засобом за договором прокату має тимчасовий, короткостроковий характер, воно не розраховане на весь строк його експлуатації. Припинення договору прокату транспортного засобу може відбуватися за різних підстав, але, як правило, наслідком такого припинення є повернення цього засобу наймачем наймодавцеві. Відповідно до ч. 1 ст. 785 ЦК України [161], у разі припинення договору найму наймач зобов'язаний негайно повернути наймодавцеві річ у стані, в якому вона була одержана, з урахуванням нормального зносу, або у стані, який було обумовлено в договорі.

Як бачимо, законодавець, визначаючи строк повернення предмета найму, у разі припинення договору, визначив його терміном «негайно». На жаль, визначення цього терміну у чинному законодавстві відсутнє, у той же час, його зміст є не зовсім однозначним. Сучасна українська мова надає йому значення як «здійснювати відразу, терміново, без затримок і зволікань» [143, с. 408]. На думку А. В.

Федорончука, термін «негайно» означає повернення речі одразу після припинення договору [148, с. 146]. Така позиція є небездоганною і охоплює випадки припинення договору прокату внаслідок закінчення строку його дії або з ініціативи наймача (внаслідок його відмови від договору у будь-який час). За таких обставин, наймач має бути готовим до припинення договору прокату та повернення транспортного засобу негайно, одразу після припинення договору. У той же час, припинення договору прокату транспортного засобу не завжди відбувається за згаданих підстав. Зазначений договір може бути припинено і з ініціативи наймодавця. У цьому разі наймач не завжди може повернути транспортний засіб одразу. Для здійснення цих дій йому може бути потрібен додатковий час. Цей час може залежати як від об'єктивних так і суб'єктивних чинників. Можливо договір прокату транспортного засобу було припинено внаслідок відмови наймодавця від договору (ст. 782 ЦК України [161]) і вимога про його повернення була отримана наймачем, коли він перебував на значній відстані від місця у якому він повинен був повернути цей засіб; можливо стан здоров'я наймача унеможлиблював таке повернення за згаданих обставин. Це не означає, що час повернення транспортного засобу у цьому разі має бути невизначеним, але він у будь-якому разі повинен бути нормально необхідним для того, щоб наймач виконав свій обов'язок за тих чи інших обставин. Час, який надається наймачеві для виконання обов'язку з повернення транспортного засобу після припинення договору, має бути розумним. Частково поділяючи позицію законодавця щодо того, що обов'язок з повернення предмета найму (у тому числі і транспортного засобу за договором прокату) повинен бути виконаним наймачем невідкладно і якнайшвидше, вважаємо, що до формулювання строку повернення згаданого об'єкта слід ставитися більш обережно, адже негайне повернення не завжди є об'єктивно можливим. Між тим, із несвоєчасним виконанням наймачем аналізованого обов'язку закон пов'язує ряд негативних правових наслідків для нього. Відповідно до ч. 2 ст. 785 ЦК України якщо наймач не повертає отриману річ, наймодавець вправі вимагати сплати неустойки, що має стягуватись в розмірі, який дорівнюватиме подвійній платі за користування річчю та стягується за весь час прострочення [161]. Статтею 772 ЦК України визначено, що наймач, який затримав



повернення речі наймодавцеві, несе ризик її випадкового знищення або випадкового пошкодження [161]. До такого наймача застосовуються правила, щодо прострочення боржника, встановлені ч. 2 ст. 612 ЦК України, згідно з якими, недобросовісний контрагент несе відповідальність за завдані у зв'язку з простроченням збитки [161]. М. Г. Проніна доречно зазначає, що при простроченні наймача випадкова загибель речі не припиняє зобов'язання, оскільки на нього покладається відповідальність за цю загибель і він зобов'язаний відшкодувати наймодавцеві спричинені збитки... хоча наймач не винен в загибелі речі, він винен у простроченні, що настало і ця вина є підставою його відповідальності у цьому випадку [115, с. 127-128]. У разі прострочення повернення предмету прокату на наймача покладається не лише ризик випадкової загибелі транспортного засобу, але і ризик випадкового погіршення його стану, пошкодження.

У зв'язку із наведеним, пропонуємо викласти ч. 1 ст. 785 ЦК України [161] у наступній редакції: «У разі припинення договору найму наймач зобов'язаний негайно або у розумний строк повернути наймодавцеві річ у стані, в якому вона була одержана, з урахуванням нормального зносу, або у стані, який було обумовлено в договорі.».

При визначенні строку виконання наймачем обов'язку з повернення транспортного засобу наймодавцеві слід враховувати і ту обставину, що строк такого повернення може припадати на вихідний день, що є не завжди можливим з огляду на графік здійснення діяльності наймодавцем. Досить виважений підхід до цього питання продемонстровано законодавцем у пункті 3.4 Порядку [75], відповідно до якого у випадку, коли кінцевий термін повернення речі, переданої у найм припадає на вихідний день, предмет прокату має повертатися у перший робочий день (не дотримання вказаних строків вважається простроченням).

Для належного виконання наймачем обов'язку із повернення транспортного засобу важливе значення має місце його виконання. Зважаючи на те, що цей засіб, як правило, є складним механізмом, наймодавцеві для того щоб перевірити його справність та стан під час прийняття, досить часто потрібні необхідні умови та наявність спеціального обладнання, що можуть бути лише у місті повернення, яке

обумовили сторони у договорі прокату транспортного засобу. Місце виконання наймачем обов'язку із повернення транспортного засобу також має неабияке значення для визначення того хто із сторін несе витрати, пов'язані із його доставкою.

У зв'язку із зазначеним вище, практика відносин із прокату транспортних засобів свідчить про те, що місцем виконання обов'язку наймача із повернення транспортного засобу наймодавцеві є місцезнаходження наймодавця (пункт прокату). Цей же висновок підтверджується і пунктом 4.6 Порядку [75], яким встановлено, що перевірка технічної якості предмета прокату здійснюється в самому пункті прокату. У випадку, коли доставка відповідного об'єкта здійснюється транспортними засобами наймодавця, перевірку забезпечують працівники підприємства (організації) за місцем призначення в присутності наймача. Не зважаючи на те, що згаданий Порядок не поширюється на прокат дорожніх транспортних засобів, зазвичай згадані засоби теж підлягають поверненню за місцем знаходження наймодавця (пункту прокату).

Сторони у договорі прокату можуть встановити і інше місце виконання зобов'язання із повернення транспортного засобу. Наприклад, для правовідносин каршерінгу характерно те, що легковий автомобіль можна залишити на будь-якій парковці, що входить до зони обслуговування сервісу. Деякі компанії, що надають послуги каршерінгу, дозволяють залишати автомобіль навіть за межами міста – в аеропортах, або у інших місцях. У той же час, може бути заборонено залишати автомобілі у закритих дворах, паркінгах або стоянках, доступ до яких обмежений.

Якщо сторони не встановили у договорі місця виконання зобов'язання з повернення транспортного засобу, то вважаємо, що підлягають застосуванню положення ч. 2 ст. 532 ЦК України [161], якою встановлено, що зобов'язання може бути виконане в іншому місці, якщо це встановлено актами цивільного законодавства або впливає із суті зобов'язання чи звичаїв ділового обороту. Цим місцем, виходячи із практики відносин прокату транспортного засобу, є місцезнаходження наймодавця (пункт прокату).

Наймач зобов'язаний повернути транспортний засіб в натурі, тобто саме той

транспортний засіб, що був ним отриманий за договором від наймодавця. Неможливість повернення цього засобу, що настала з вини наймача, або його прострочення, тягне за собою виникнення у нього обов'язку відшкодувати наймодавцеві спричинені збитки. Як індивідуально-визначена річ, транспортний засіб є незамінним, що обумовлено правилами ст. 184 ЦК України [161]. Таким чином, наймач не має права замінити транспортний засіб, що підлягає поверненню ним наймодавцеві, на інший. Винятком із цього загального правила є положення пункт 4.8 Порядку [75], яким встановлюється, що у випадку повної непридатності предмету договору прокату, наймач вправі надати наймодавцю за його згодою рівноцінну річ аналогічної моделі, марки або якості, або сплатити вартість такого предмету, враховуючи звичайний рівень його амортизації. Утім, у цьому разі йдеться не про право наймача надати замість одного транспортного засобу інший, у разі його повної непридатності для використання, а про припинення зобов'язання з договору прокату транспортного засобу переданням відступного за правилами ст. 600 ЦК України. Вказана норма передбачає, що зобов'язання припиняється за згодою сторін внаслідок передання боржником кредиторів відступного (грошей, іншого майна тощо) [161]. Розмір, строки й порядок передання відступного встановлюються сторонами.

Виходячи із вимог ч. 1 ст. 785 ЦК України [161], після припинення договору прокату транспортного засобу наймач зобов'язаний повернути його наймодавцеві не лише у строк, але і у стані, в якому він був одержаний, з урахуванням нормального зносу, або у стані, який було обумовлено в договорі.

Оскільки на наймодавця договором прокату транспортного засобу та чинним законодавством покладається обов'язок передати цей засіб наймачеві у справному стані, то, відповідно, наймач повинен повернути його наймодавцеві після припинення договору у стані, у якому він був одержаний, тобто у справному стані. Обов'язку наймача як боржника повернути транспортний засіб відповідає кредиторський обов'язок наймодавця його прийняти. Пунктом 4.6 Порядку [75] встановлено, що зі спливом строку прокату наймач зобов'язаний повернути відповідний предмет у належному стані. Перевірка його якості на момент

повернення, у тому числі наявність пломб, здійснюється в пункті прокату або працівником прокатної організації за місцем знаходження наймача у випадку доставки речі, що здійснюється за домовленістю сторін.

При поверненні транспортного засобу наймачем наймодавцеві останній у присутності наймача має перевірити стан та справність транспортного засобу. Саме наймодавець є зацікавленим у тому, щоб встановити стан транспортного засобу у цьому разі, перевірити його справність, як його власник. Адже, якщо після передання згаданого засобу наймачем наймодавцеві буде виявлений його неналежний стан, доказування того, що це відбулося із вини наймача і у період здійснення ним користування цим засобом буде надзвичайно ускладненим. На жаль, чинним законодавством не встановлені правові наслідки невиконання наймодавцем обов'язку у частині перевірки справності транспортного засобу при його прийнятті. Вважаємо, що у цьому разі повинно діяти правило аналогічне правилу, встановленому ч. 3 ст. 767 ЦК України для наймача, згідно з яким: якщо останній у момент передання речі в його володіння не переконається у її справності, річ вважається такою, що передана йому в належному стані [161]. Отже, слід внести зміни до чинного законодавства, якими встановити, що «якщо наймодавець у момент повернення йому наймачем речі не переконається у її справності, річ вважається такою, що передана йому у належному стані».

У процесі експлуатації транспортний засіб зношується, у той же час, ступінь такого зношення не повинна перевищувати норми. Як справедливо зазначає І. А. Чуркін, у разі фізичного зносу піддається корозії метал, деформуються деталі, зношуються тертьові поверхні, тощо. Фізичний знос, окрім об'єктивних чинників (дія навколишнього середовища), залежить і від поведінки наймача (інтенсивність експлуатації, обсяг експлуатаційних навантажень, своєчасне здійснення технічного обслуговування, тощо) [165, с. 137]. На ступінь зношення цього засобу впливають, перш за все, відстань, що він проїхав та умови його використання у період строку дії договору. Як нами вже зазначалося, задля запобігання надлишковому зношенню, договором прокату транспортного засобу може бути встановлено обмеження відстані, яку наймач може проїхати на цьому засобі за увесь строк прокату,

обмеження щодо умов його використання у вигляді обов'язку використовувати паливно-мастильні матеріали лише відповідної якості, заборони використовувати, наприклад, легковий автомобіль для буксирування будь якого транспортного засобу, пересування з причепом, використовувати його у якості таксі, для руху по бездоріжжю та на дорогах, які не мають твердого покриття, участь у змаганнях, для навчання керуванню транспортним засобом інших осіб, тощо. Порушення цих вимог, свідчить про надлишковий рівень зношення транспортного засобу та дає підстави наймодавцеві вимагати відшкодування спричинених зайвим зношенням транспортного засобу збитків.

Слід погодитися із думкою Є. О. Харитонова про те, що рівень нормального зносу визначається сторонами (можливо навіть і з залученням фахівців), а у разі, якщо сторони не досягли згоди з цього питання і виник спір – шляхом проведення експертизи [162, с. 763].

Вважаємо, що при визначенні рівня «нормального зносу» слід враховувати лише рівень фізичного зносу транспортного засобу, який визначається шляхом співставлення його фізичного стану на момент передання наймодавцем наймачеві у користування та на момент повернення цього засобу наймачем наймодавцеві після припинення договору.

Очевидно, що рівень зносу транспортного засобу впливає на його вартість. У той же час, це є не єдиним чинником, що здійснює вплив на вартість цього засобу. Вартість транспортного засобу може зменшуватися у зв'язку із збільшенням строку, який пройшов з моменту його випуску, моральним старінням, яке спричинене розвитком техніки та випуском більш сучасних її моделей, тощо. У зв'язку із цим, не можемо у повному обсязі поділити думку М. В. Мороза про те, що фактичне зношення орендованого майна у вартісному виразі визначається шляхом співставлення вартості орендованого майна на момент передання його орендареві із вартістю цього майна на момент повернення його останнім наймодавцеві [52, с. 154].

Надлишковий рівень зносу транспортного засобу порівняно із нормальним зносом або станом, який було обумовлено у договорі є однією з форм його

погіршення. Правові наслідки погіршення цього засобу встановлено статтею 779 ЦК України.

Нами вже зазначалося про те, що для відносин прокату транспортного засобу більш характерним є те, що у разі погіршення предмету прокату з вини наймача, наймодавець як правило, обирає відшкодування збитків для відновлення його порушеного права. Додатковим свідченням цього є зміст п. 4.8 Порядку, зміст якого вже було проаналізовано вище [75].

Належний стан транспортного засобу при його поверненні наймачем наймодавцеві визначається ще і вимогами до його зовнішнього вигляду, наявності відповідної кількості технічних рідин, паливно-мастильних матеріалів.

## **Висновки до розділу 2**

1. Особливістю відносин прокату транспортного засобу є наявність переддоговірних прав та обов'язків сторін. Праву наймача-споживача на одержання необхідної, доступної, достовірної та своєчасної інформації про продукцію, що забезпечує можливість її свідомого і компетентного вибору завжди кореспондує відповідний обов'язок наймодавця – суб'єкта підприємницької діяльності таку інформацію надати. Подібний інформаційний обов'язок покладається на наймодавця і у разі участі у цих відносинах юридичних осіб-наймачів та фізичних осіб-підприємців, оскільки публічна оферта має містити усю необхідну, доступну, достовірну та своєчасну інформацію про умови договору прокату транспортного засобу, що забезпечить можливість свідомого та компетентного вибору наймача при укладенні ним договору.

До переддоговірних обов'язків наймодавця можна віднести і обов'язок повідомити наймача про всі права третіх осіб на транспортний засіб, що передається у прокат, який встановлено ч. 2 ст. 769 ЦК України.

2. Передання транспортного засобу наймодавцем наймачеві може бути не лише активною дією. У відносинах каршерінгу досить часто наймодавець не вчиняє активних дій щодо передання транспортного засобу, а лише не перешкоджає

доступу до нього наймача та погоджується із таким доступом.

3. Щодо відносин прокату транспортного засобу чиним законодавством не встановлено загального імперативного правила – покладення обов'язку проведення технічного обслуговування транспортного засобу на наймодавця. Утім, зазвичай, технічне обслуговування здійснюється наймодавцем і за його рахунок. Цей обов'язок може покладатися на наймача, якщо строк прокату є тривалим і транспортний засіб використовується у іншому населеному пункті (відмінному від місцезнаходження наймодавця).

4. Договором прокату транспортного засобу можуть встановлюватися межі його використання за цільовим призначенням щодо умов та мети такого використання, що визначає обсяг права користування ним наймача.

5. Встановлення у договорі прокату транспортного засобу цивільно-правової відповідальності наймача перед наймодавцем за керування транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного сп'яніння, тощо, є виправданим з огляду на те, наймач таким чином не лише порушує заборону, встановлену законом і створює підвищену небезпеку для третіх осіб (їх здоров'я, життя та майна), але і створює додаткову загрозу для цілісності транспортного засобу, яким він користується на підставі договору прокату (небезпеку його пошкодження або знищення).

6. Як правило, наймач зобов'язаний використовувати транспортний засіб особисто. Це стосується не лише загалом споживання його корисних властивостей але і здійснення керування ним. Утім, договором прокату транспортного засобу наймачеві може бути надано право передавати транспортний засіб у керування іншій особі. На нашу думку, таке передання може відбуватися лише у присутності у транспортному засобі наймача, оскільки, чинним законодавством імперативним чином встановлено заборону на передання майна у піднайм за договором прокату, яку сторони згаданого договору не можуть змінити своєю домовленістю.

Наймач-юридична особа повинен забезпечити керування транспортним засобом виключно працівниками які мають необхідний досвід та право на таке керування згідно з вимогами чинного законодавства та умовами договору прокату транспортного засобу.

7. Здійснення поліпшень транспортного засобу наймачем може негативно вплинути як на подальшу його експлуатацію у частині зношення (наприклад, збільшення потужності двигуна призводить до скорочення строку його експлуатації), так і на естетичну привабливість його для інших потенційних наймачів. Діяльність щодо транспортного засобу є джерелом підвищеної небезпеки і внесення поліпшень може негативно вплинути на відповідність цього засобу вимогам щодо безпечності його використання.

З огляду на викладене, до чинного законодавства, що регулює відносини з прокату транспортного засобу слід внести зміни, якими встановити заборону наймачеві здійснювати поліпшення предмету цього договору.

8. Із змісту ч. 3 ст. 791 ЦК України випливає, що на наймача може бути покладено обов'язок із здійснення як капітального так і поточного ремонту лише у разі, якщо пошкодження транспортного засобу, який є предметом прокату, сталося з його вини. Згадане пошкодження є формою погіршення транспортного засобу. Право вибору форм відновлення свого порушеного права у цьому разі належить наймодавцеві. Він може за таких обставин пред'явити вимогу як про здійснення наймачем поточного або ж капітального ремонту (у залежності від характеру та обсягу пошкодження) цього засобу, так і про відшкодування завданих йому згаданим погіршенням збитків.

9. Заборона на укладення наймачем договору піднайму, встановлена ч. 1 ст. 791 ЦК України, обумовлена специфікою договору прокату, метою якого є задоволення побутових (невиробничих) потреб безпосередньо наймачів. Фактично йдеться про встановлення заборони наймачеві на передання транспортного засобу у користування третім особам, незалежно від правової форми такого передання. Будь-який правочин із передання наймачем транспортного засобу, який він отримав на підставі договору прокату, у користування третій особі буде являтися недійсним у зв'язку із порушенням ним встановленої законом заборони на передання майна у піднайм.

10. Законом не встановлено обмежень щодо наявності у наймача переважного права на укладення договору найму на новий строк, а отже, на ці правовідносини



розповсюджується дія ч. 1 ст. 777 ЦК України.

Переважне право наймача на укладення договору прокату транспортного засобу на новий строк є перевагою наймача, який належно виконує свої обов'язки за договором перед іншими особами, встановленою законом – ч. 1 ст. 777 ЦК України.

11. Чинним законодавством не встановлено правові наслідки невиконання наймодавцем обов'язку з перевірки справності транспортного засобу при його прийнятті. Вважаємо, що у цьому разі повинно діяти правило аналогічне правилу, встановленому ч. 3 ст. 767 ЦК України для наймача, згідно з яким, якщо останній у момент передання речі в його володіння не переконається у її справності, річ вважається такою, що передана йому в належному стані. Отже, слід внести зміни до чинного законодавства, якими встановити, що «якщо наймодавець у момент повернення йому наймачем речі не переконається у її справності, річ вважається такою, що передана йому у належному стані».

12. При визначенні рівня «нормального зносу» слід враховувати лише рівень фізичного зносу транспортного засобу, який визначається шляхом співставлення його фізичного стану на момент передання наймодавцем наймачеві у користування та на момент повернення цього засобу наймачем наймодавцеві після припинення договору.

### РОЗДІЛ 3

## ПІДСТАВИ ПРИПИНЕННЯ ДОГОВОРУ ПРОКАТУ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ ТА ПРАВОВІ НАСЛІДКИ ПОРУШЕННЯ СТОРОНАМИ ЙОГО УМОВ

### 3.1. Підстави припинення договору прокату транспортного засобу

Метою укладення договору прокату транспортного засобу для наймача є задоволення його тимчасової побутової невиробничої (не пов'язаної із підприємницькою діяльністю) потреби у цьому майні. Виходячи із сутності відносин, які виникають між сторонами за згаданим договором, ця потреба є, як правило, короткостроковою. Але незалежно від строку користування майном наймачем відносини між сторонами у кінцевому підсумку припиняються.

Чинне законодавство вживає два терміни, які характеризують припинення відносин між сторонами договору. Йдеться про «припинення договору» та про «припинення зобов'язання».

Не зважаючи на те, що термін «припинення договору» досить часто вживається у Цивільному кодексі (у тому числі і щодо регулювання відносин найму (оренди)), законодавчого визначення його суті не надано. У той же час, науковці здійснюють спроби визначення сутності цього терміну. Так, О. І. Міхно вважає, що припинення договору, – це припинення (ліквідація) його дійсності, що пов'язана з певними об'єктивними або суб'єктивними обставинами і тягне за собою припинення прав та обов'язків сторін [50, с. 57]. На думку Н. М. Мельниченко, припинення договору становить собою певний юридичний факт, який спричиняє припинення зустрічних, саналагматичних прав та обов'язків сторін, які утворилися в них у зв'язку з укладанням договору. Таке припинення, як правило пов'язане з діями осіб, спрямованими на розірвання договору [47, с. 348], що має наслідком негайне припинення правочину [47, с. 355].

Проаналізувавши чинне законодавство, можна зробити висновки про те, що,

по-перше, «припинення договору» – це юридичний факт (дія або подія); по-друге, припинення договору унеможливорює виникнення нових прав та обов'язків за договором на майбутній період (окрім тих, які пов'язані із завершенням відносин між сторонами та їх відповідальністю за невиконання обов'язків – так, наприклад у відносинах найму (оренди) в цілому і відносинах прокату транспортного засобу, зокрема, обов'язок наймача повернути орендоване майно виникає вже після припинення договору; після припинення договору на наймача може бути покладений і додатковий обов'язок у контексті відповідальності за несвоєчасне його повернення); по-третє, права та обов'язки сторін, які виникли під час його дії та невиконані контрагентами до його припинення, не зважаючи на припинення договору продовжують існувати до їх повного виконання або припинення за інших підстав. Як слушно вважає І. А. Чуркін, припиненням договору є втрата ним чинності у майбутньому, що спричинене наявністю певних передумов припинення договірної зобов'язання» [166, с. 131].

«Припинення зобов'язання» це ліквідація правового зв'язку між сторонами даного конкретного правовідношення; остаточне припинення їх прав та обов'язків у цьому правовідношенні. Після припинення зобов'язання правова зв'язаність ним сторін припиняє існування внаслідок дії правоприпиняючих юридичних фактів. Безумовно, у межах дослідження цього питання, що виправдано тематикою нашої роботи, не можемо перелічити усіх вітчизняних цивілістів, які підтримують таку позицію, однак показовими є думки О. П. Печеного [160, с. 104], М. В. Мороза [56, с. 70], І. А. Чуркіна [165, с. 131].

Виходячи із наведеного, можна зробити висновок про те, що припинення договору не завжди означає припинення зобов'язання (у частині не виконаних сторонами обов'язків за договором воно продовжує існувати), у той же час, припинення зобов'язання завжди означає і припинення договору.

Зобов'язання із договору прокату транспортних засобів є складним зобов'язанням, де кожна із його сторін має як права так і обов'язки, при цьому права однієї сторони кореспондують обов'язками іншої, а отже, на його підставі виникає ряд взаємопов'язаних зобов'язань з різними строками виконання, які складають

єдине складне зобов'язальне правовідношення. Тому це правовідношення може бути припинено в цілому лише при припиненні усіх зобов'язань, які входять до його складу [115, с. 120]. Припинення договору прокату транспортного засобу не призводить до автоматичного припинення усіх прав та обов'язків між сторонами у зобов'язанні, яке утворилося з нього, не припиняє негайно правову зв'язаність його сторін. Як нами вже зазначалося, продовжують своє існування обов'язки які виникли між сторонами як у період дії згаданого договору (йдеться про обов'язки із внесення наймачем плати за користування транспортним засобом, забезпечення наймачем схоронності транспортного засобу до моменту його передання наймодавцеві, тощо) так і після його припинення (обов'язок наймача повернути транспортний засіб наймодавцеві). Отже, для того, щоб правовідношення із договору прокату транспортного засобу припинилося, необхідно щоб повністю були припинені усі права та обов'язки сторін (як наймача так і наймодавця).

Відповідно до частин 1 та 2 ст. 598 ЦК України, повне або часткове припинення зобов'язання відбувається тільки за домовленістю сторін та на підставах, визначених законом або договором. Що стосується можливості припинити зобов'язання одностороннім волевиявленням, то це допускається виключно у встановлених випадках (договором або законом) [161].

При класифікації підстав припинення зобов'язання з договору прокату транспортного засобу скористаємося запропонованою І. Р. Калауром, який класифікував законодавчо визначені підстави припинення договірних зобов'язань з передання майна в користування на: 1) властиві всім договірним типам; 2) загальні – властиві договірному типу з передання майна у користування; 3) спеціальні – властиві окремим видам договорів з передання майна у користування [32, с. 333].

Виходячи із цієї класифікації до першої групи підстав припинення договору прокату транспортного засобу можна віднести встановлені у главі 50 ЦК України, які не суперечать його сутності. До них належать: належне виконання (ст. 599 ЦК України), передання відступного (ст. 600 ЦК України), домовленість сторін (ст. 604 ЦК України), поєднання боржника і кредитора в одній особі (ст. 606 ЦК України), неможливість його виконання (ст. 607 ЦК України). При цьому виділяють загальні –

що притаманні усім договорам, спрямованим на передачу майна в користування (статті 781 - 784 ЦК України). Наприклад, смерть фізичної особи наймача (ч. 1 ст. 781 ЦК України), ліквідація юридичної особи, що виступала на боці однієї із сторін досліджуваного правочину (ч. 2 ст. 781 ЦК України), відмова наймача від договору, у разі непередання йому предмета прокату (ст. 766 ЦК України), відмова наймодавця від договору у разі несплати наймачем вартості прокату протягом трьох місяців підряд (ст. 782 ЦК України), розірвання наймодавцем договору на підставі ст. 783 ЦК України, розірвання договору наймачем з підстав, передбачених ст. 784 ЦК України. Спеціальною підставою припинення саме договору прокату транспортного засобу є відмова від нього наймача в односторонньому порядку (ст. 790 ЦК України) [161].

Безумовно, згадана класифікація охоплює лише підстави припинення зобов'язання з договору прокату транспортного засобу, що встановлені законом. Зі змісту ч. 1 ст. 598 ЦК України [161] випливає, що підстави припинення зобов'язань можуть встановлюватися не лише законом, але й договором.

Виконання зобов'язання є підставою його припинення згідно зі ст. 599 ЦК України. Згідно із цією нормою, зобов'язання припиняється виконанням, проведеним належним чином [161]. Саме належне виконання зобов'язання, у розумінні ч. 1 ст. 526 ЦК України є підставою припинення зобов'язання [161]. Неналежне виконання або невиконання зобов'язання у жодному разі його не припиняють, вони лише слугують підставами для виникнення додаткових обов'язків (у контексті відповідальності) для сторони, яка виконала його неналежним чином.

Лише здійснення належним чином як прав так і обов'язків сторонами договору прокату транспортного засобу може призвести до його припинення, як зобов'язального правовідношення.

Договір прокату транспортного засобу належить до строкових договорів і ним опосередковуються відносини із надання цього засобу у тимчасове користування. А отже, саме закінчення строку цього договору, під час якого користування наймачем згаданим майном є правомірним, тягне за собою виникнення у нього обов'язку повернення транспортного засобу наймодавцеві, яким і завершуються (за

нормального, належного перебігу) ці відносини і припиняється саме зобов'язання, породжене договором прокату транспортного засобу. У період строку дії договору наймодавець забезпечував можливість користування майном наймачем, а останній мав можливість його використовувати. Користування наймачем транспортним засобом за договором прокату під час строку дії договору є правомірним, а після його закінчення ця правомірність втрачається.

Наступною загальною підставою припинення зобов'язань з договору прокату транспортного засобу, яка властива усім договірним типам, у тому числі і згаданому договору, є припинення зобов'язання переданням відступного, що врегульовано у ст. 600 ЦК України. Цією нормою встановлено, що зобов'язання припиняється за згодою сторін внаслідок передання боржником кредиторіві відступного (грошей, іншого майна тощо). Розмір, строки й порядок передання відступного встановлюються сторонами [161]. Фактично, відступне означає не заміну виконання основного зобов'язання, а своєрідну плату, здійснювану боржником за невиконання основного зобов'язання й за відмову кредитора в майбутньому примушувати його виконувати останнє [49, с. 108].

Необхідною умовою для припинення зобов'язання переданням відступного є домовленість сторін, яка змінює зобов'язання встановлюючи інший предмет виконання (наприклад, сторони договору прокату транспортного засобу у разі загибелі предмета договору, його псування, тощо з вини наймача, домовляються про те, що замість повернення наймодавцеві цього засобу він сплатить останньому його вартість, передасть інше майно, виконає роботи, надасть послуги). Загалом відступне відрізняється від звичайної зміни умов у зобов'язанні тим, що останнє відбувається завжди до моменту вчинення правопорушення та не тягне за собою перетворення договірних відносин. Тобто, сама домовленість про передання відступного і його передання здійснюються сторонами договору прокату транспортного засобу вже після того як зобов'язання із нього було порушено. Що стосується припинення відносин прокату транспортного засобу переданням відступного, ця позиція знаходить своє законодавче підтвердження у абзаці 3 п. 4.8 Порядку, яким встановлено, що у випадку виявлення повної непридатності предмета

договору прокату, наймач може повернути рівнозначну річ аналогічної моделі та якості або відшкодувати її вартість з урахуванням звичайного рівня амортизації, що має місце під час використання [75].

Фактичне передання відступного наймачем наймодавцеві є виконанням домовленості про його передання, оскільки вона передує вчиненню першим дій із передання відступного. Для того, щоб припинити зобов'язання домовленість про передання відступного має бути належним чином виконана. Зобов'язання з договору прокату транспортних засобів може бути припинено переданням відступного не тільки у повному обсязі, але і частково. Наприклад, сторони можуть домовитися про те, що наймач, який припустився погіршення транспортного засобу, замість відшкодування збитків завданих наймодавцеві такими діями або бездіяльністю, зобов'язаний передати йому у якості відступного якусь річ, виконати певну роботу, надати послугу.

Частиною 1 ст. 601 ЦК України, допускається зарахування зустрічних вимог сторін, як підстава припинення зобов'язання. Згідно зі змістом цієї норми, зарахуванням може здійснюватися за наявності певних умов для цього [161]. Умовами зарахування є: 1) зустрічність вимог – наявність між сторонами двох різних зобов'язань, у одному з яких кожна зі сторін є кредитором, у другому – відповідно боржником; 2) однорідність вимог – у цих різних зобов'язаннях сторони мають одна до одної вимоги одного роду; 3) зрілість вимог – строк виконання цих вимог повинен настати. Також можливими до зарахування є вимоги строк виконання яких не встановлений або визначений моментом пред'явлення вимоги. Слід погодитися із думкою А. Домбругової, що специфіка зарахування проявляється в тому, що така підстава припинення може спричинити повне припинення обох зустрічних рівноцінних вимог. У випадку нерівності вимог контрагентів відбувається так зване часткове зарахування. У результаті такого зарахування більша вимога продовжує своє існування, але у частці, що перевищує меншу. У свою чергу менша вимога повністю припиняється [22, с. 14].

Однією з умов зарахування, як вже зазначалося, є однорідність вимог, що означає, що предметом таких вимог мають бути речі одного роду (ч. 2 ст. 184 ЦК

України [161]) або гроші. Зобов'язання із передання індивідуально визначених речей не можуть бути припинені зарахуванням в силу особливостей їх предмета та його незамінності. Зазначене означає, що договір прокату транспортних засобів не може бути припинений зарахуванням, оскільки його предметом є транспортний засіб, як індивідуально визначена річ. У той же час, вимоги сторін за досліджуваним договором, предметом яких є гроші можуть бути припинені зарахуванням. До таких вимог, наприклад, належать вимоги про відшкодування збитків, про внесення наймачем плати за користування транспортним засобом, тощо.

У межах одного правовідношення можуть припинятися зарахуванням окремі обов'язки (зобов'язання сторін). Стосовно найму (оренди) в цілому, у якості прикладу, можна навести положення п. 1 ч. 3 ст. 776 та ч. 3 ст. 778 ЦК України, у яких зазначається, що у випадку якщо наймодавцем не був проведений капітальний ремонт речі, що тягне за собою неможливість її подальшого використання, наймач може самостійно здійснити ремонтні роботи та зарахувати їх вартість в рахунок орендної плати, або вимагати відшкодування понесених збитків [161]. У той же час, з огляду на короткостроковість відносин прокату транспортних засобів, та заборони поліпшень цих об'єктів, які, як правило, встановлюються у згаданих договорах, наймач на практиці не користується згаданими правами, що виключає виникнення у нього подібних вимог, а отже і виникнення відповідних умов для зарахування.

Сторони договору прокату транспортного засобу своїм вільним та взаємним волевиявленням породивши ці відносини можуть їх так само і припинити. Частиною 1 ст. 604 ЦК України встановлена можливість припинення зобов'язання за домовленістю сторін [161]. Щодо визначення сутності домовленості сторін, як підстави припинення зобов'язання, слушною є думка Ю. Л. Сеніна, який зазначає про те, що боржник не створює для себе ніяких нових або додаткових обов'язків (що має місце під час новації), водночас, на нього не покладається відповідальність, як під час зарахування та передання відступного, що могла би бути покладена у випадку неналежного виконання зобов'язання [124, с. 34]. Прикладом такої домовленості сторін про припинення договору прокату транспортного засобу може слугувати домовленість сторін про припинення досліджуваного договору у разі



відчуження наймодавцем речі, яка є предметом прокату (ч. 2 ст. 770 ЦК України) [161].

Відповідно до змісту ч. 2 ст. 604 ЦК України, зобов'язання з договору прокату транспортних засобів може бути припинено також новацією, тобто шляхом домовленості сторін про заміну існуючого між ними зобов'язання новим [161]. Законодавством визначаються ознаки, яким має відповідати новація. Так, між сторонами має існувати первісне зобов'язання; вони мають досягнути згоди стосовно його припинення і виникнення на його підставі нового договору [144, с. 15]. На відміну від зміни умов зобов'язання, за якої саме зобов'язання не припиняється, а продовжує існувати у зміненому вигляді, новація є підставою припинення первісного зобов'язання та одночасно виникнення нового зобов'язання між тими ж сторонами, що і були сторонами первісного правовідношення. Прикладом новації у відносинах прокату транспортного засобу може бути новація боргу наймача із внесення плати за користування цим засобом наймодавцеві у позикове зобов'язання, можливість якої передбачена ст. 1053 ЦК України. Цією нормою, зокрема, встановлюється можливість трансформації часто обтяжливих боргових зобов'язальних правовідносин, що виникли на підставі договору купівлі продажу, оренди або іншої правової підстави, та їх заміну на позикові зобов'язання. При цьому така заміна здійснюється з дотриманням умов про новацію та проводиться у формі, встановленій для договору позики [161].

Як бачимо зі змісту наведеної вище норми, новація, на відміну від інших підстав, не припиняє наявний правовий зв'язок між сторонами, а трансформує його у інший вид зобов'язальних зав'язків [123, с. 13]. Виходячи із правил, встановлених ст. 1053 ЦК України [161], очевидним є те, що новація боргу у позикове зобов'язання можлива лише у тому випадку, коли предметом боргу є грошові кошти або речі визначені родовими ознаками, які являються предметом договору позики виходячи із його сутності та вимог ч. 1 ст. 1046 ЦК України [161]. Речі ж індивідуально визначені у позику передавати не можна. А отже, стосовно прокату транспортного засобу можна зробити висновок, що новація боргу сторін у позикове зобов'язання можлива за умов, що борг має грошовий характер і не допускається

щодо зобов'язань із цього договору, які мають інший зміст.

Підставою припинення зобов'язання, що виникає з договору прокату транспортного засобу, яка не заборонена законом, але не часто зустрічається у цих відносинах з огляду на те, що наймодавець є суб'єктом підприємницької діяльності, яка спрямована на отримання прибутку, є прощення боргу. Відповідно до ст. 605 ЦК України, зобов'язання припиняється шляхом прощення боргу, що означає звільнення боржника від його обов'язків, і може застосовуватись тільки у випадку, якщо це не порушує права третіх осіб [161]. Як слушно зазначає Ф. А. Шимко, законодавець закріпив поняття «прощення боргу» у його широкому значенні, надавши при цьому кредитору можливість звільнити боржника від виконання будь-якого обов'язку, як то – передання грошей або речей, виконання робіт чи надання послуг. Даний висновок підтверджується розташуванням вказаної правової норми у змісті Цивільного Кодексу, а саме в «загальній частині», що свідчить про можливість її поширення на всі види зобов'язальних відносин [167, с. 43].

Найбільше дискусій у науковому середовищі виникає з приводу визначення правової природи прощення боргу. Чи є воно одностороннім правочином або договором, на що звертає увагу М. М. Сібільов. Правник зауважує, що питання про правову природу прощення боргу як одностороннього правочину або як такого, що виникає за домовленістю сторін, частіше вирішується на користь останнього із вказаних висновків. Утім, на думку науковця, нормативне формулювання ст. 605 ЦК України прямо не вимагає наявності згоди боржника [164, с. 421]. На думку А. В. Коструби, добровільна відмова кредитора від його права вимоги, адресована боржнику, припиняє обов'язки останнього. Відповідно, правник робить висновок, що думка боржника у такому випадку є необов'язковою. Це пояснюється тим, що прощення боргу становить собою, так званий, безумовний правочин. Іншими словами, у випадку подальшого існування зобов'язальних відносин між тими ж особами, кредитор (у першому договорі) не може вже посилатися на відповідне рішення. У цьому разі має застосовуватися презумпція повного виконання. Сам факт прощення кредитором боргу підтверджує задоволення інтересів кредитора [38; с. 159].

Більш виваженою та обґрунтованою, на нашу думку, є позиція Ф. А. Шимко, який розглядає прощення боргу виключно в якості двостороннього правочину, оскільки: а) у боржника не може виникнути обов'язку прийняти звільнення від боргу, так як односторонній правочин кредитора відповідно до ст. 202 ЦК України може створювати обов'язки лише для особи, яка його вчинила; б) отримання згоди боржника на звільнення його від визначеного зобов'язання має вирішальне значення: боржник особисто повинен вирішити, чи вплине юридичний факт припинення зобов'язального правовідношення таким способом на його ділову репутацію або ні, і чи згоден він піти на такий крок; адже наслідки втрати рівня ділової репутації можуть бути куди більш негативними, ніж відмова особи від прощення його боргу та належне виконання зобов'язання [167, с. 101-102].

Таким чином, припинення зобов'язання з договору прокату транспортного засобу прощенням боргу є можливим за наявності відповідного волевиявлення як боржника так і кредитора, за умови, якщо це не порушує прав третіх осіб щодо майна кредитора. Більш реальним та можливим на практиці є припинення зобов'язання із згаданого договору прощенням боргу у частині виконання окремих обов'язків сторін (наприклад, прощення наймодавцем боргу наймача із внесення плати за користування транспортним засобом у певній частині). У той же час, навряд чи можна уявити (хоча це і не заборонено законом) прощення наймодавцем боргу наймача із повернення транспортного засобу після припинення договору прокату.

Зобов'язання з договору прокату транспортного засобу може бути припинено внаслідок поєднання боржника і кредитора в одній особі (ст. 606 ЦК України [161]). Зазначене може бути підставою припинення досліджуваного договору, на наш погляд, лише у випадку переходу права власності на транспортний засіб, що є предметом договору прокату від наймодавця до наймача. При цьому, підстави переходу права власності не мають значення. Під час переходу права власності на предмет договору прокату до наймача (з моменту такого переходу), одночасно співпадають титули власника і наймача відповідного майна, що є неможливим. Очевидно, що особа не може бути і власником і наймачем стосовно одного і того ж

майна. Титул власника є головним у цьому співвідношенні, а отже, він поглинає титул наймача, що і припиняє зобов'язання з договору прокату транспортного засобу. Таке зобов'язання є саме по собі (природнім шляхом, автоматично) припиненим з моменту переходу права власності на предмет прокату від наймодавця до наймача.

Підставою припинення зобов'язання з договору прокату транспортного засобу може бути неможливість його виконання у зв'язку з обставиною, за яку жодна зі сторін не відповідає (ст. 607 ЦК України [161]). Неможливість виконання може поділятися на фактичну і юридичну. Зобов'язання припиняється фактичною неможливістю його виконання лише у тому разі, якщо така неможливість не викликана винними діями його сторін, якщо вона настала внаслідок протиправних дій третіх осіб або викликана обставинами непереборної сили. Юридична неможливість виконання може наступити внаслідок прийняття компетентними органами державної влади відповідних актів, наприклад, реквізиція транспортного засобу, внесення змін до чинного законодавства, що роблять неможливим його використання у майбутньому, тощо.

Оскільки правове регулювання відносини прокату транспортного засобу здійснюється, у тому числі, і нормами, що містяться у параграфі 1. Загальні положення про найм (оренду) глави 58 ЦК України, то загальною підставою припинення договору прокату транспортного засобу, що властива договірному типу з передання майна у користування, є підстава, визначена у ч. 1 ст. 781 ЦК України, яка встановлює, що договір найму припиняється у разі смерті фізичної особи - наймача, якщо інше не встановлено договором або законом [161]. Саме по собі автоматичне припинення договору прокату транспортного засобу за цією підставою не викликає жодних сумнівів, оскільки сторона договору припинила своє фізичне існування. При цьому, слід мати на увазі, що особистість наймача має не аби яке значення для наймодавця (як ми вже зазначали, що у договорі прокату транспортного засобу, як правило, встановлюється обов'язок наймача особисто здійснювати управління цим засобом), а отже договором можливість правонаступництва і, у зв'язку із цим, продовження договірних відносин на

практиці не передбачається, хоча закон її і не виключає. У той же час, цікавість викликає інше запитання. Яким чином наймодавець дізнається про смерть наймача та поверне своє майно у цьому випадку?

Відповідно до ч. 1 ст. 1281 ЦК України, спадкоємці зобов'язані повідомити кредитора спадкодавця про відкриття спадщини, якщо їм відомо про його борги, та/або якщо вони спадкують майно, обтяжене правами третіх осіб [161]. У широкому розумінні, обов'язок наймача повернути транспортний засіб за договором прокату наймодавецьві є боргом, а отже, якщо спадкоємцям відомо про відносини наймача та наймодавця, і вони знають, що наймач ще не повернув транспортний засіб наймодавецьві, вони зобов'язані повідомити його про смерть наймача. При цьому, слід наголосити на тому, що транспортний засіб, яким наймач володів на підставі договору прокату транспортного засобу не входить до складу спадщини (спадкової маси), оскільки права наймача на цей засіб припиняються внаслідок його смерті. Таким чином, якщо транспортний засіб після смерті наймача знаходиться у володінні його спадкоємців, таке володіння є безпідставним, а отже вони зобов'язані повернути його наймодавецьві. Такий обов'язок покладається і на будь-яких третіх осіб, у володінні яких знаходиться цей транспортний засіб. У разі невиконання обов'язку повернути майно, яким вони володіють без достатніх на це підстав, наймодавець може пред'явити до таких незаконних володільців (спадкоємців або третіх осіб) позов про витребування транспортного засобу із чужого незаконного володіння.

Смерть наймача є підставою припинення договору транспортного засобу, у той же час, окремі, не виконані наймачем за його життя обов'язки зберігаються і переходять до його спадкоємців у складі спадкової маси. Вважаємо, що спадкоємці (у межах спадкової маси) мають задовольнити вимоги наймодавця про внесення плати за прокат, несплаченої наймачем у період дії договору, вимоги про сплату неустойки, яка була присуджена наймодавецьві за життя наймача, вимоги про відшкодування майнової шкоди, якої наймач завдав транспортному засобу, тощо.

Частиною 2 ст. 781 ЦК України у якості підстави припинення договору найму, а отже і прокату транспортного засобу передбачено ліквідацію юридичної особи,

яка була наймачем або наймодавцем. Ліквідація юридичної особи унеможливорює правонаступництво у будь-якій формі, а отже договір прокату транспортного засобу припиняється. Відповідно до ч. 5 ст. 104 ЦК України, юридична особа є такою, що припинилася, з дня внесення до єдиного державного реєстру запису про її припинення [161]. Очевидно, що не можна пов'язувати припинення договору прокату транспортного засобу із внесенням зазначеного запису до згаданого реєстру. Внесення такого запису означає те, що юридична особа вже не існує. Ми вже неодноразово говорили про те, що припинення договору прокату транспортного засобу ще не означає автоматичне припинення зобов'язання із цього договору. Частина обов'язків після припинення договору можуть залишатися невиконаними. Отже якщо одна із сторін договору є ліквідованою – невідомо на чю користь друга сторона вже неіснуючого зобов'язання має виконувати ці обов'язки.

Виходячи зі змісту частин 1, 3 ст. 111 ЦК України [161] можемо зробити висновок про те, що договір прокату транспортного засобу припиняється з дати внесення до Єдиного державного реєстру юридичних осіб та фізичних осіб - підприємців запису про ліквідацію юридичної особи, яка виступала в ролі наймача або наймодавця, що здійснюється за рішенням засновників (учасників) юридичної особи або судом. Із зазначеного можна зробити висновок про те, що саме з дати внесення до Єдиного реєстру відповідного запису починає свою діяльність ліквідаційна комісія (ліквідатор) цієї юридичної особи, яка здійснює заходи щодо стягнення заборгованості із боржників (строк виконання зобов'язань вважається таким, що настав), задовольняє вимоги кредиторів, виявляє та вживає заходів щодо повернення майна, яке перебуває у третіх осіб, тощо. Як бачимо, ліквідаційна комісія (ліквідатор) наймодавця має вчинити дії та заходи щодо стягнення заборгованості з наймача, повернення майна наймодавця, яким наймач володів на підставі договору прокату транспортного засобу, тощо. Усе це майно складає ліквідаційну масу наймодавця з якої задовольняються вимоги його кредиторів.

Індивідуально-визначене майно, що належить банкруту на підставі речових прав, крім права власності і господарського відання не може бути включене до складу ліквідаційної маси (ч. 3 ст. 62 Кодексу України з процедур банкрутства [34]).

Майно, щодо якого боржник є користувачем, балансоутримувачем або зберігачем, повертається його власнику відповідно до закону або договору (п. 7 ст. 62 ч. 3 ст. 62 Кодексу України з процедур банкрутства [34]). Таким чином, ліквідаційна комісія (ліквідатор) юридичної особи наймача повинна повернути наймодавцеві майно, яким наймач користувався на підставі договору прокату транспортного засобу. У разі наявності у наймача перед наймодавцем обов'язку із відшкодування збитків спричинених пошкодженням транспортного засобу, заборгованості із стягнення плати за користування майном, тощо, вимоги останнього задовольняються ліквідаційною комісією (ліквідатором) із ліквідаційної маси у порядку черговості. Законодавством визначаються умови, за яких певні вимоги кредиторів вважаються погашеними. Так, якщо вони не визнані ліквідаційною комісією, або у випадку, якщо кредитор після отримання відмови не звернувся до суду у тримісячний строк, або якщо такі вимоги не задоволені у зв'язку з відсутністю майна юридичної особи (ч. 5 ст. 112 ЦК України, ч. 7 ст. 64 Кодексу України з процедур банкрутства [161; 34]).

З огляду на те, що підстави припинення зобов'язань, визначені Цивільним Кодексом України та іншими нормативними актами не є вичерпними, сторони договору прокату транспортного засобу можуть у договорі встановити і інші підстави припинення зобов'язання. Так, згідно із ч. 2 ст. 770 ЦК України [161], сторони можуть встановити у договорі найму, що у разі відчуження наймодавцем речі договір найму припиняється. Сторони договору прокату транспортного засобу можуть поставити його припинення у залежність від обставини, стосовно якої невідомо, настане вона чи ні (скасувальна обставина). Як правило, особою, зацікавленою в обумовленні додаткових підстав припинення договору прокату транспортного засобу (порівняно з чинним законодавством) є наймодавець, оскільки наймач у цих відносинах і так має право відмовитися від договору у будь-який момент.

Статтею 782 ЦК України встановлюється право наймодавця відмовитися від договору у випадку несплати наймачем плати за користування річчю протягом трьох місяців підряд [161]. Дане правило є виключенням із загального принципу

припинення зобов'язання тільки за взаємною згодою сторін. При цьому, відповідно до ч. 3 ст. 651 ЦК України, одностороння відмова від договору у цілому або його частини тягне за собою його розірвання або зміну [161]. Дана дія за своєю правовою природою є одностороннім правочином. Вчинення такого правочину має розцінюватися як одностороннє волевиявлення, спрямоване на розірвання договору прокату транспортного засобу, у випадку наявності умов для вчинення таких дій. Таке право на відмову у наймодавця виникає лише у тому разі, якщо наймач не вносить плату за користування річчю протягом трьох місяців підряд у повному обсязі. У той же час, у разі внесення наймачем плати за прокат частково, не у повному обсязі, наймодавець має право звернутися до суду з вимогою про розірвання договору прокату транспортного засобу у зв'язку із істотним порушенням наймачем договору. Істотним вважається таке порушення умов договору, внаслідок якого одній зі сторін завдається значна шкода і вона втрачає в результаті ті блага, на які вона розраховувала під час укладання правочину. Дане правило не стосується випадків так званих ненавмисних дій правопорушника, тобто, якщо особа, яка порушила умови договору не могла передбачити невігідні наслідки, так само, як і виходячи із принципу розумності, будь-яка інша особа із достатнім рівнем розумових інтелектуальних здібностей за таких самих обставин не могла б їх передбачити [35]. Це розуміння сутності істотного порушення було сприйнято законодавцем у Цивільному кодексі України. Відповідно до ч. 2 ст. 651 ЦК України, у випадку істотного порушення умов договору, він може бути розірваний чи змінений на вимогу однієї зі сторін або за рішенням суду. При цьому, порушення вважається істотним, якщо внаслідок таких дій контрагент, чиє право зазнало негативного впливу, значною мірою позбавляється того, на що він розраховував під час укладання договору [161].

Очевидно, що наймодавець передає у прокат транспортний засіб задля отримання від наймача плати за користування цим майном, більш того, зміст підприємницької діяльності наймодавця полягає у тому, щоб отримувати прибуток від передання транспортних засобів у прокат. Таким чином, у зв'язку із порушенням наймачем обов'язку внесення плати за користування майном (внесення її



несвоєчасно або не у повному обсязі) наймодавець значною мірою позбавляється того, на що він розраховував при укладенні договору. Такими діями порушуються його правомірні очікування.

Правове регулювання досліджуваного права наймодавця на відмову від договору прокату водних транспортних засобів дещо відрізняється від встановленого Цивільним Кодексом України для найму взагалі. Так, відповідно до п. 2.12 Порядку [75], наймодавець вправі пред'явити наймачу вимогу про дострокове повернення речі, переданої в прокат, у випадку, коли останній не вносить оплату за користування протягом одного місяця від дня установленого платежу. Очевидним є те, що вимога наймодавця про повернення предмету прокату відповідає обов'язку наймача його повернути. Зазначена вимога може бути наслідком лише односторонньої відмови наймодавця від договору. Припущення про право наймодавця за таких підстав вимагати розірвання договору буде невірним, оскільки відмова від договору є правочином і відразу породжує його розірвання, вимога ж про розірвання договору характеризується тим, що вона породжує цей правовий результат лише за згодою контрагента, навіть якщо вона є правомірною та обґрунтованою, у разі ж незгоди останнього спір вирішується судом. І лише після вступу рішення суду в законну силу договір вважається розірваним, і саме з цього моменту виникає обов'язок наймача повернути річ наймодавцеві. Вважаємо, що з огляду на короткостроковість відносин, що виникають з договору прокату транспортного засобу бажано розповсюдити це правило і на прокат інших видів транспортних засобів, а не лише водних, шляхом внесення змін до Цивільного кодексу України, якими унормувати, що «наймодавець має право відмовитися від договору прокату і вимагати повернення речі, якщо наймач не вносить плату за користування річчю протягом одного місяця». У той же час, практика відносин прокату транспортних засобів та той факт, що цей договір є договором приєднання свідчить про те, що наймодавці, як правило, включають положення про можливість їх односторонньої відмови від договору та обов'язок наймача повернути транспортний засіб як її правовий наслідок, до договору прокату транспортного засобу незалежно від виду предмету досліджуваного договору.

Також, відповідно до п. 2.12 Порядку, наймодавець може вимагати дострокового повернення переданої у найм речі, якщо наймач необережно або навмисно погіршує технічну якість предмета, пошкоджує пломби, тощо [75]. Як видно зі змісту згаданої норми, фактично наймодавець має право на односторонню відмову від договору прокату транспортного засобу за будь-якого порушення наймачем своїх зобов'язань. Зазначене, на наш погляд, обумовлено необхідністю швидкого та ефективного реагування наймодавцем на порушення, що їх припускається наймач, дозволяє швидко їх припинити та якнайшвидше усунути небезпеку подальшого погіршення транспортного засобу. У цьому разі одностороння відмова від договору є більш ефективним способом припинити порушення прав наймодавця, оскільки вона миттєво припиняє договір прокату транспортного засобу. Так, відповідно до ч. 2 ст. 782 ЦК України, у випадку відмови від договору він вважається розірваним з часу, коли наймач отримав відповідне повідомлення від наймодавця [161]. Вимога ж про розірвання договору або ж подання позову про розірвання договору до суду потребують певного проміжку часу для їх реалізації, є більш тривалими у часі, що може негативно позначитися як на технічному стані транспортного засобу так і на стані порушуваних прав наймодавця. З моменту отримання наймачем повідомлення про відмову наймодавця від договору прокату у нього виникає обов'язок повернути транспортний засіб.

Право наймодавця на односторонню відмову від договору прокату транспортного засобу можна пояснити із позиції однієї із теорій «слабкої сторони» у зобов'язанні. За цією теорією поняття «слабкої сторони» у зобов'язанні розглядається як формальне або нормативне при цьому, підставою такого розуміння стало систематичне тлумачення норм цивільного законодавства. Наявність ризику в навколишньому світі – це об'єктивний факт, а ядром вільного економічного розвитку є економічний ризик [177, с. 275]. У правовідносинах прокату транспортного засобу наймодавець постійно ризикує погіршенням технічного стану транспортного засобу, його втратою, не отриманням плати за користування предметом прокату, у випадку невиконання або неналежного виконання обов'язків наймачем. Законодавець взагалі не підтримує концепцію захисту прав боржника, як

більш слабкої сторони у зобов'язанні. Навпаки, можна припустити, що нею є кредитор, який внаслідок прострочення позичальника втрачає можливість отримання належних благ. З цього випливає, що пріоритетом цивільно-правового захисту має користуватись особа – володілець суб'єктивного права, а не той, хто його порушує [178, с. 133]. Отже, із зазначеного можна зробити висновок, що у договорі прокату транспортного засобу слабкою стороною на стадії визначення його умов та до моменту передання транспортного засобу є наймач, а після його передання – наймодавець.

Як правило, з огляду на те, що договір прокату є договором приєднання, наймодавець включають до умов договору умови про можливість їх односторонньої відмови від договору прокату дорожніх транспортних засобів як наслідок будь-яких порушень наймачем зобов'язання, на зразок п. 2.12 Порядку [75]. Якщо ж такі умови договором не передбачено, підлягає застосуванню ст. 783 ЦК України, у частині, що не суперечить сутності відносин прокату. Наймодавець вправі розірвати договір у випадках, коли річ, передана в найм використовується не за своїм призначенням, або передана без дозволу наймодавця іншій особі, яка не є стороною договору, або у разі, коли наймач своїми діями створює загрозу пошкодження речі [161]. У тому разі, якщо наймач заперечує проти розірвання договору, спір між сторонами вирішується судом.

Слід звернути увагу на положення ч. 1 ст. 790 ЦК України, згідно з якою, наймач вправі у будь-який час припинити договірні відносини прокату і повернути річ наймодавець. Ця підстава є спеціальною підставою припинення договору прокату (у тому числі й договору прокату транспортного засобу). Таким чином, законодавець фактично надає наймачеві право у відносинах з договору прокату транспортного засобу самому визначати строк дії цього договору, закінчення якого буде співпадати із односторонньою відмовою від нього наймача, навіть не зважаючи на те, що сторони встановили строк його дії. Законодавець не встановлює якісь підстави для виникнення та здійснення наймачем цього права. А отже, він може відмовитися від договору за відсутності будь яких підстав, керуючись лише своїми суб'єктивними мотивами для такої відмови. Як правило, такими мотивами може

бути припинення необхідності наймача у використанні транспортного засобу, тощо. Тобто стосовно наймодавця така відмова є немотивованою, але її підставою є імперативні приписи ч. 1 ст. 790 ЦК України [161].

Фактично, відмова наймача від договору прокату транспортного засобу є розірванням цього договору в односторонньому порядку. Лише його волевиявлення достатньо для того, щоб договір вважався припиненим, що є виключенням із загального правила про неможливість розірвання договору у односторонньому порядку. Одностороння відмова наймача у будь який час від договору прокату є спеціальною підставою його припинення, яка характерна лише для цього виду договору і договору прокату транспортного засобу, як його підвиду.

Вважаємо, що наймач має право відмовитися від договору прокату в односторонньому порядку як внаслідок суб'єктивних причин (відсутність потреби у взятій у прокат речі) так і внаслідок винної поведінки наймодавця.

Статтею 784 ЦК України встановлено, що наймач вправі розірвати договір, якщо йому була передана річ, що за своїми якісними характеристиками не відповідає умовам договору та не може бути використана за призначенням, а також у разі, якщо наймодавець не проводить її капітальний ремонт [161].

У той же час, очікування згоди наймодавця на таке розірвання договору може бути обтяжливим для наймача ( у цей період він повинен забезпечувати відповідний режим зберігання транспортного засобу, бути зв'язаним щодо вирішення своїх особистих справ, тощо); звернення до суду з вимогою про розірвання договору теж потребує певного часу та зусиль. Тому, вважаємо що наймачеві більш доцільно за згаданих обставин скористатися своїм правом на відмову від договору та вимагати відшкодування завданих йому неналежним виконанням наймодавцем своїх обов'язків збитків.

Саме такий підхід до цього питання відображений у п. 3.3 Порядку [75], згідно якого договір прокату може бути розірваний на вимогу наймача у випадку, якщо предмет договору прокату не відповідає встановленим санітарним та електропожежним нормам а також вимогам нормативної документації. Вважаємо, що у тому разі, якщо наслідком одностороннього волевиявлення наймача за договором

прокату транспортного засобу є його розірвання йдеться про односторонню відмову від договору. Очевидно, що підставою для такої відмови є винна поведінка наймодавця, який неналежно виконав обов'язок із передання транспортного засобу належної якості. Порушення зобов'язання однією із сторін завжди тягне за собою її відповідальність, а отже у цьому разі, наймач окрім права на односторонню відмову від договору має право ще і на відшкодування збитків.

Очевидно, що сторони, які є вільними в укладенні договору, так само вільно можуть і припинити свої відносини за взаємною згодою, що впливає із ч. 1 ст. 651 ЦК України [161], якою встановлено можливість розірвання договору лише за згодою сторін, якщо інше не встановлено договором або законом. Тому абсолютно правомірною буде домовленість сторін договору прокату транспортного засобу про припинення договору шляхом його розірвання. Цією домовленістю сторони договору визначають умови розірвання договору прокату транспортного засобу та момент з якого цей договір вважається припиненим. Якщо ж момент припинення сторонами договору не визначено, то він припиняється з моменту укладення сторонами правочину про його розірвання.

Підставою розірвання договору прокату транспортного засобу може бути і істотна зміна обставин. Законодавець визначає її таким чином, що якби сторони могли передбачити відповідну зміну, вони уклали б договір на інших умовах, або не уклали б взагалі (ч. 1 ст. 652 ЦК України). У випадку відсутності згоди сторін стосовно зміни умов договору або його розірвання, у зв'язку зі зміною істотних обставин, договірні відносини можуть бути припинені за рішенням суду. Закон допускає таку можливість у випадку, якщо на момент укладення договору сторони не передбачали настання певної обставини; або відповідна зміна була обумовлена такими обставинами, які заінтересована сторона, при всій своїй турботливості та обачності, не могла усунути. При цьому, подальше здійснення сторонами їхніх прав та виконання ними обов'язків порушує співвідношення майнових інтересів учасників зобов'язання, а самим договором та звичаями ділового обороту не передбачено, що ризик зміни обставин несе заінтересована сторона. У випадку такого розірвання договору за рішенням суду, на вимогу однієї зі сторін,

встановлюються певні наслідки, що мають бути справедливими та пропорційними тим витратам, які були понесені сторонами у зв'язку з виконанням цього договору (частини 2, 3 ст. 652 ЦК України) [161].

Не зважаючи на те, що формально договір прокату транспортного засобу може бути розірваний внаслідок істотної зміни обставин як на вимогу наймача так і наймодавця, з огляду на наявність у наймача права на відмову від нього у будь-який момент, вважаємо, що за зазначеною підставою цей договір може бути розірваний на вимогу наймодавця, оскільки у наймача у цьому немає потреби. Можливість у будь-який момент відмовитися від договору робить для наймача недоцільним пред'явлення до наймодавця вимоги про його розірвання внаслідок істотної зміни обставин і тим більше звернення до суду з вимогою про розірвання договору за цією підставою у разі недосягнення згоди з цього приводу із наймодавцем.

### **3.2. Правові наслідки порушення сторонами умов договору прокату транспортного засобу**

Виникнення договірних правовідносини тягне за собою справедливі очікування їх учасників щодо належного виконання взятих на себе зобов'язань. Утім, часто трапляються випадки недобросовісної поведінки контрагентів, що призводить до порушення умов договору, їх невиконання або неналежного виконання (ст. 610 ЦК України) [161]. У кредитора, права якого порушені невиконанням або неналежним виконанням боржником зобов'язання, виникає право на їх захист.

Дослідженням проблематики захисту суб'єктивних цивільних прав присвятили свою увагу немало вітчизняних науковців, серед яких: О. В. Батожська [8], Н. П. Бондар [11], І. В. Венідиктова [15], О.О. Кот [39], Н.С. Кузнєцова [42], В. В. Луць [62], М. В. Мороз [51], М. М. Сібільов [125], Я. М. Шевченко [64], С. І. Шимон [169], В. Л. Яроцький [173] та ін.

Невиконанням зобов'язання є нездійснення сторонами дій, які становлять предмет виконання (повне невиконання). На нашу думку, слід виокремлювати

невиконання стороною зобов'язання в цілому та невиконання окремих обов'язків, які є складовими змісту зобов'язання. Прикладом повного невиконання зобов'язання в цілому є не передання наймодавцем наймачеві предмета договору за консенсуальним договором прокату транспортного засобу. За таких обставин, подальший розвиток зобов'язання стає взагалі неможливим, оскільки саме передання транспортного засобу наймодавцем наймачеві є необхідною умовою для виникнення у останнього можливості використовувати це майно та цілого комплексу прав та обов'язків. У якості прикладу невиконання окремих обов'язків можна навести повну несплату наймачем плати за користування транспортним засобом. Як слушно зазначає Л. М. Баранова, у цьому разі йдеться про недержання кредитором виконання обов'язку боржником [5, с. 89].

Від повного невиконання боржником зобов'язання слід відрізнити неналежне виконання. Неналежним виконанням є виконання зобов'язання з порушенням його умов, визначених змістом зобов'язання. Так, неналежним виконанням буде порушення сторонами умов щодо характеристик предмету виконання зобов'язання: передання наймодавцем транспортного засобу наймачеві у несправному стані, із прихованими недоліками, здійснення наймачем поліпшень транспортного засобу без згоди наймодавця, повернення наймачем наймодавцеві цього засобу у неналежному стані, тощо; місця виконання зобов'язання: передання транспортного засобу наймодавцем наймачеві у неналежному місці; строку виконання зобов'язання: прострочення передання транспортного засобу наймодавцем наймачеві, прострочення його прийняття наймачем, прострочення виконання обов'язку наймодавця із проведення капітального або поточного ремонту цього засобу, несвоєчасне внесення наймачем плати за користування транспортним засобом або її сплата не у повному обсязі, прострочення повернення згаданого засобу наймачем наймодавцеві або прострочення його прийняття останнім і т. ін.. Щодо порушення сторонами зобов'язання умов про строк виконання ними обов'язків, слід додати, що чинне законодавство виділяє прострочення боржника. Дана ситуація виникає у випадку коли останній не почав виконувати зобов'язання після його виникнення або виконав після спливу строку, встановленого договором або законом (ч. 1 ст. 612 ЦК

України [161]). Водночас, може мати місце і прострочення кредитора. Це може статися у випадку, коли він відмовляється прийняти виконане належним чином зобов'язання, або не вчиняє дії, здійснення яких є необхідним для можливості виконання боржником своїх обов'язків в межах укладеного договору, якщо вони передбачені законом, договором або звичаями ділового обороту (ч. 1 ст. 613 ЦК України [161]). Прикладом прострочення боржника у зобов'язанні з договору прокату транспортного засобу може слугувати будь-яке несвоєчасне виконання обов'язку зобов'язаною стороною як наймодавцем так і наймачем (у частині їх обов'язків), зокрема, несвоєчасне внесення наймачем плати за користування транспортним засобом, прострочення наймодавцем обов'язку із передання цього засобу, несвоєчасне повернення транспортного засобу наймачем, тощо. Простроченням кредитора у цих відносинах, відповідно можна вважати, будь які випадки нездійснення уповноваженою стороною (як наймачем та і наймодавцем у відповідній частині) дій, без яких боржник не міг виконати свого обов'язку, зокрема, несвоєчасне прийняття наймачем транспортного засобу від наймодавця, ухилення наймодавця від прийняття транспортного засобу від наймача якщо останній відмовляється від договору, тощо.

Встановлення двох різновидів порушень умов договору не вбачається доцільним з точки зору їх практичного значення. Це може пояснюватися тим, що правові наслідки невиконання чи неналежного виконання зобов'язання, як правило, є однаковими [5, с. 89]. Цей висновок знаходить підтвердження у положеннях Цивільного кодексу України, що визначають загальні засади цивільно-правової відповідальності (глава 51 ЦК України [161]). Частиною 1 ст. 611 ЦК України встановлено, що у разі порушення зобов'язання воно може бути припиненим або зміненим на вимогу однієї зі сторін. Також передбачається сплата неустойки та відшкодування майнової та моральної шкоди [161]. Із змісту наведеної норми слідує важливий висновок про те, що перелік правових результатів вчинених правопорушень не є вичерпним, договором або законом можуть бути встановлені і інші правові наслідки порушення зобов'язання. У якості прикладу, можна навести покладення на недобросовісного боржника відповідальності перед кредитором за



неможливість виконання, що випадково настала після прострочення (ч. 2 ст. 612 ЦК України) [161]; звільнення боржника за грошовим зобов'язанням від сплати процентів за час прострочення кредитора (ч. 4 ст. 613 ЦК України [161]), тощо.

Зі змісту ч. 1 ст. 611 ЦК України [161] випливає висновок про те, що правові наслідки порушення зобов'язання, які визначені у ній є різними за своєю сутністю. Сплата неустойки, відшкодування збитків та моральної шкоди є за своєю природою є мірами цивільно-правової договірної відповідальності та являють собою додатковий обов'язок боржника, що має майновий характер (як слушно зауважує Б. С. Антімонов, договірна відповідальність є завжди додатковим зобов'язанням, яке містить у собі додаткову правомочність кредитора та додатковий обов'язок боржника, яких не було у змісті первинного зобов'язання до його порушення [4, с. 17]).

Що стосується таких правових наслідків порушення зобов'язання, як його припинення внаслідок односторонньої відмови, розірвання договору та зміни умов, то вони не спрямовані на відновлення майнової сфери кредитора, що потерпіла внаслідок прострочення боржника. Одностороння відмова від зобов'язання є мірою оперативного впливу, а розірвання договору та зміна умов – мірами правоохоронного характеру [157, с. 123], оскільки їх метою є запобігання можливим порушенням у майбутньому.

Чинне законодавство не містить визначення цивільно-правової відповідальності. У той же час, дослідженню її сутності було присвячено немало наукових досліджень. Для визначення поняття цивільно-правової відповідальності скористаємося напрацюванням О. С. Іоффе, який у результаті досліджень прийшов до висновку, що цивільно-правова відповідальність – це санкція за правопорушення, яка тягне для правопорушника настання негативних наслідків у вигляді позбавлення суб'єктивних цивільних прав або покладення нових або додаткових цивільно-правових обов'язків [28, с. 97].

Підставою притягнення особи до цивільно-правової відповідальності, є вчинення нею правопорушення, а саме, завдання шкоди майновим та особистим немайновим суб'єктивним цивільним правам. Її загальною метою є поновлення

порушеного права на підставі принципу відповідності розміру відповідальності розміру спричиненої шкоди чи збитків. До умов (підстав) цивільно-правової відповідальності також слід віднести юридичні наслідки – шкоду, вину правопорушника та причинний зв'язок між протиправною поведінкою та шкодою.

Не зважаючи на те, що відповідальність сторін договору прокату транспортного засобу може бути наслідком як порушення ними умов цього договору так і завдання (перед усім наймачем) шкоди третім особам внаслідок управління транспортним засобом (ця діяльність є джерелом підвищеної небезпеки), у межах нашого дослідження нами може бути розглянуто лише договірну відповідальність сторін.

Договірна відповідальність сторін договору прокату транспортного засобу є наслідком невиконання або неналежного виконання зобов'язання із цього договору, що має на меті відновлення майнового становища кредитора, який зазнав майнових втрат внаслідок порушення зобов'язання боржником.

Сторона договору, яка порушила взяте на себе зобов'язання, несе відповідальність за завдану нею шкоду тільки у випадку її винної поведінки (умислу або необережності). Дане правило є диспозитивним, тому домовленістю сторін або законом може бути передбачено інше. При цьому, слід враховувати, що законодавець закріплює принцип невинуватості особи, утім цивілістичний підхід відрізняється від того, як визначається дане поняття у інших галузях права. Зокрема, відповідно до положень цивільного законодавства, особа презюмується невинуватою, але вона має довести, що вжила всіх можливих заходів щоб не допустити порушення зобов'язання. Звідси слідує протилежний висновок, що особа, навпаки, вважається винною у недотриманні вимог закону або договору, якщо вона не доведе, що це сталося не з її вини. Правочин, який звільняє особу від відповідальності за умисне порушення зобов'язання, є нікчемним (ст. 614 ЦК України) [161].

Окрім договору прокату транспортного засобу, відповідальність його сторін регулюється загальними положеннями цивільного законодавства (у тому числі і законодавством про захист прав споживачів, якщо наймачем є фізична особа),

загальними положеннями про найм (оренду) та прокат. При цьому, слід враховувати перевагу у правовому регулюванні спеціальних норм над загальними.

Нами вже зазначалося про те, що мірами цивільно-правової відповідальності (у тому числі й договірної) та способом захисту цивільних прав (відповідно до ч. 2 ст. 16 ЦК України) є відшкодування збитків, моральної шкоди (немайнової) та сплата неустойки. Частиною 1 ст. 22 ЦК України встановлено право особи, якій завдано збитків у результаті порушення її цивільного права, на їх відшкодування. Відповідно до ч. 1 ст. 623 ЦК України, особа, яка порушила вимоги законодавства або умови договору, зобов'язана відшкодувати завдані нею збитки. Поняття збитків включає в себе як прямі втрати, що виникли в результаті правопорушення, так і упущену вигоду – доходи, що могла б отримати особа, якби вона не потерпіла від такого правопорушення (ч. 2 ст. 22 ЦК України[155]).

Про відшкодування збитків у відносинах які виникають на підставі договору прокату транспортного засобу (як і у будь-яких інших договірних відносинах) йдеться у тому разі, коли внаслідок порушення однією із сторін цього договору (як наймачем так і наймодавцем) свого обов'язку інша сторона зазнала зменшення своєї майнової сфери як у вигляді реальних збитків так і у вигляді упущеної вигоди. Обов'язок сторони, яка порушила зобов'язання з договору прокату транспортних засобів, відшкодувати другій стороні спричинені цим збитки є загальним наслідком такого порушення. Наймодавець зобов'язаний відшкодувати наймачеві збитки, завдані затримкою передання наймачеві транспортного засобу (ст. 766 ЦК України); неповідомленням про усі права третіх осіб на транспортний засіб, що передається у прокат (ч. 2 ст. 769 ЦК України); невиконанням обов'язку із проведення як капітального (ч. 3 ст. 776 ЦК України) так і поточного ремонту транспортного засобу, тощо. На наймача покладається обов'язок відшкодувати наймодавцеві збитки, спричинені погіршенням транспортного засобу або його знищенням, яке сталося з його вини і таке інше (ст. 779 ЦК України) [161].

Право відшкодування збитків наймач-споживач має у разі прострочення виконання наймодавцем будь-яких обов'язків: прострочення передання транспортного засобу у прокат, несвоєчасне або невиправдано тривале виконання

обов'язку із проведення капітального або поточного ремонту транспортного засобу, тощо.

Частиною 2 ст. 773 ЦК України [161] встановлено обов'язок наймача відшкодувати наймодавцеві збитки, що завдані останньому використанням речі, переданою йому у найм не за її призначенням або з порушенням умов договору. Вважаємо, що існування цієї норми у такому вигляді, не має сенсу. Саме по собі використання транспортного засобу не за призначенням або з порушенням умов договору ще не означає наявності збитків у наймодавця.

Збитки, як правовий наслідок порушення зобов'язання, підлягають відшкодуванню лише за їх наявності, при цьому, кредитор повинен довести також і їх розмір. Наявність збитків у наймодавця може бути викликана погіршенням стану транспортного засобу, його некомплектністю, невиконанням наймачем обов'язку повернути транспортний засіб, отриманий за договором прокату у чистому вигляді (необхідно нести додаткові витрати на його мийку), обов'язку повернути транспортний засіб з відповідною кількістю палива, понаднормовим використанням транспортного засобу, що обов'язково тягне за собою його надлишкову амортизацію, тощо. Тобто йдеться про будь-яке зменшення майнової сфери наймодавця внаслідок винних дій наймача, які є порушенням останнім зобов'язання з договору прокату транспортного засобу. Факт використання наймачем транспортного засобу не за призначенням або з порушенням умов договору є, без будь-якого сумніву, порушенням його обов'язку за договором прокату транспортного засобу, оскільки внаслідок таких дій може створюватися загроза пошкодження або знищення цього засобу, але способи захисту порушеного права мають відповідати його сутності. Про наявність збитків наймодавця, до того ж опосередкованих, можна говорити у цьому разі лише у контексті неотримання від наймача плати за найм за той період часу на який розраховував наймодавець, який був вимушений розірвати договір внаслідок зазначених порушень наймачем. Але, враховуючи специфіку відносин прокату (наймач може у будь-який час відмовитися від договору), довести їх наявність та розмір фактично є неможливим. На наш погляд, адекватним правовим наслідком порушення цього обов'язку наймачем є

вимога наймодавця про розірвання договору яка визначена ч. 2 ст. 773 ЦК України [161] у якості правового наслідку його порушення. При цьому, вважаємо, що більш ефективним способом захисту наймодавцем свого порушеного права у цьому разі могло б бути надання йому можливості відмовитися від договору найму (у тому числі й договору прокату транспортного засобу) у односторонньому порядку та вимагати повернення предмету найму. Зазначене б надало можливість наймодавцеві більш оперативно припинити неправомірні дії наймача стосовно предмету найму та попередити погіршення транспортного засобу внаслідок таких дій. Вимога ж про розірвання договору усе ж таки потребує більшого періоду часу її реалізації. Якщо наймач добровільно не погодиться з такою вимогою наймодавця спір підлягатиме вирішенню у судовому порядку, що потребує значного періоду часу.

Нами вже зверталась увага на те, що законом може бути встановлено обов'язок відшкодування збитків не у повному, а у більшому або меншому розмірі. Так, абзац 5 п. 4.2 Порядку визначає, що ремонт переданої у прокат речі здійснюється за рахунок наймача, якщо буде встановлено, що під час її використання були порушені правила експлуатації, утримання або сталося пошкодження пломб [75]. Як видно зі змісту цієї норми, йдеться лише про обов'язок наймача відшкодувати наймодавцеві реальні збитки у вигляді витрат на ремонт (з урахуванням вартості деталей та вузлів) та на транспортування предмета прокату до місця ремонту, які спричинені відповідними порушеннями з боку наймача. Аналогічні за змістом положення щодо відшкодування реальних збитків встановлено і абзац 2 п. 4.8 Порядку, згідно з яким, якщо пошкодження переданої в прокат речі можуть бути усунуті шляхом її ремонту, наймач сплачує вартість відповідних робіт згідно з діючими тарифами. Пунктом 4.9 Порядку, встановлюється, що у разі втрати або повного пошкодження предмета договору прокату, що унеможливорює в подальшому його використання, наймач, за умови своєї винної поведінки, зобов'язаний відшкодувати вартість такої речі, що відбувається з урахуванням звичайної амортизації за цінами, що діють на час розрахунку. Поряд із цим наймач має відшкодувати наймодавцю завдані такими діями збитки (вартість прокату, пені за час прострочення платежу на момент

відшкодування збитків) [75].

Також слід звернути увагу на те, що за згодою наймодавця, шкода може бути відшкодована не лише у грошовій формі, але і у інший спосіб. Цей висновок можна зробити, як виходячи із загальних положень про відшкодування збитків так і інші способи відшкодування майнової шкоди, встановлені ч. 4 ст. 22 ЦК України. Зокрема, збитки можуть відшкодуватися в натуральній формі, наприклад шляхом передачі речі того самого роду та такої самої якості, ремонт пошкодженої речі, тощо [161]. Аналогічний приклад можна знайти у пункті 4.8 Порядку, де унормовано, що у випадку настання повної непридатності предмета прокату наймач в праві, за погодженням із наймодавцем, надати рівноцінну річ аналогічної моделі, марки та якості [75]. При цьому необхідно розмежовувати відшкодування шкоди в натурі від відшкодування збитків. Скажімо, якщо пошкодження транспортного засобу відбулося з вини наймача, то сплата ним вартості ремонту транспортного засобу наймодавцеві, буде являтися відшкодуванням завданих збитків. У той же час, закон не передбачає можливості для наймача самому полагодити пошкоджений ним транспортний засіб і таким способом відшкодувати спричинену шкоду наймодавцеві, але, на наш погляд, якщо сторони договору прокату транспортного засобу обумовляють таку можливість, це не буде суперечити принципу свободи договору [188].

Особливістю правового регулювання відносин прокату транспортного засобу, як нами вже неодноразово зазначалося, є те, що у тому разі, якщо у якості наймача виступає фізична особа, то до цих відносин застосовується законодавство про захист прав споживачів. Частиною 3 ст. 10 Закону України «Про захист прав споживачів» встановлено право споживача на власний вибір вимагати у розумний строк усунути недоліки товару, роботи або послуги; вимагати зменшити ціну продукції; безоплатного виготовити іншу річ такої самої якості чи повторного здійснити відповідні дії, що мають бути виконані за умовами споживчого договору; вимагати відшкодування шкоди у тому числі шляхом залученням інших осіб, що не є сторонами зобов'язання; реалізовувати інші права, передбачені законодавством [100].

З огляду на те, що у контексті Закону України «Про захист прав споживачів» відносини прокату транспортного засобу розглядаються як послуга, під недоліками у наданій послугі, у цьому разі, слід розуміти недоліки транспортного засобу, що передається наймодавцем у користування наймачеві. Оскільки йдеться про вже надані послуги, то зі змісту згаданої норми випливає те, що маються на увазі недоліки, які виявилися у транспортному засобі вже після передання його наймодавцем наймачеві, тобто про приховані недоліки, які наймач не міг виявити при звичайному прийнятті транспортного засобу у прокат. При цьому не має ніякого значення, чи було відомо наймодавцеві на момент передання транспортного засобу про його неналежну якість чи ні. Головне, щоб ці недоліки не були наслідком винної поведінки наймача щодо виконання його обов'язків із забезпечення схоронності цього засобу, його належної експлуатації, тощо. У всіх випадках, коли у погіршенні якості транспортного засобу немає вини наймача, третіх осіб або дії непереборної сили відповідальність за його якість несе наймодавець.

Проблема у правозастосуванні вбачається у тому, що норма Закону України «Про захист прав споживачів», яка встановлює право наймача вимагати відшкодування завданих йому збитків з усунення недоліків наданої послуги своїми силами чи із залученням третьої особи вступає у протиріччя із ч. 3 ст. 791 ЦК України [161], якою обов'язок із проведення як поточного так і капітального ремонту речі за свій рахунок покладено на наймодавця, якщо він не доведе, що пошкодження речі сталося з вини наймача (що віднесено Законом до особливостей договору прокату). Вважаємо, що перевагу у застосуванні у цьому разі слід віддати саме ч. 3 ст. 791 ЦК України (як нормі спеціальній), оскільки Законом України «Про захист прав споживачів» встановлено загальні положення, що стосуються захисту прав споживачів, без врахування специфіки виниклих між сторонами відносин. Із зазначеного можна зробити висновок про те, що фактично, з урахуванням специфіки відносин прокату, наймач не може здійснювати капітальний та поточний ремонт транспортного засобу, а отже і не має права усувати недоліки наданої послуги своїми силами чи із залученням третьої особи і як наслідок вимагати відшкодування завданих йому збитків за вчинення згаданих дій.

Право на відшкодування збитків та розірвання договору наймач-споживач має у разі наявності у транспортному засобі істотних недоліків, що впливає із змісту ч. 4 ст. 10 Закону України «Про захист прав споживачів», згідно з якою за наявності у роботі (послузі) істотних недоліків споживач має право вимагати розірвання договору та відшкодування збитків [100]. При цьому, під істотним недоліком, у розумінні п. 12 ст. 1 Закону України «Про захист прав споживачів», слід вважати недолік, за наявності якого у подальшому вже неможливо використовувати товар за його цільовим призначенням. Такий недолік виникає внаслідок винних дій виробника (продавця, виконавця) та постійно з'являється знов, навіть після його усунення, з незалежних від споживача причин, та робить товар суттєво іншим, ніж передбачено договором. Таким чином, виявляється неможливість його усунення, або довго тривалість дій, спрямованих на подолання відповідних негативних наслідків (понад чотирнадцять календарних днів) [100].

Із змісту ч. 7 ст. 10 Закону України «Про захист прав споживачів» впливає обов'язок наймача-споживача при виявленні прихованих недоліків у транспортному засобі повідомити про це наймодавця не пізніше трьох діб після їх виявлення. Очевидно, що наймач, з огляду на його інтерес у використанні транспортного засобу, зацікавлений якнайшвидше повідомити наймодавця про наявність у ньому недоліків, а тому закон не встановлює для наймача негативних правових наслідків за прострочення виконання цього обов'язку. Після отримання відповідної інформації наймодавець повинен на місці у триденний строк усунути недоліки, а у десятиденний строк. Також наймодавець вправі надати наймачу за його згодою інший предмет такої самої якості, як і пошкоджена річ, при цьому не вимагається окрема доплата від наймача, пов'язана із такою заміною (абзац 3 п. 4.2 Порядку) [75]. У випадку неможливості своєчасного усунення пошкоджень переданої в найм речі або її заміни, наймачу пропонується інший предмет, можливо навіть іншої марки або моделі. У цьому разі у договір прокату вносяться певні зміни, тобто відбувається переоформлення договірних відносин, а транспортування речі здійснюється за рахунок наймодавця. Водночас, з наймача не стягується оплата за



користування орендною річчю протягом строку її перебування в ремонті, крім випадків, коли він отримав рівнозначний предмет прокату (п. 4.2 Порядку [75]).

У тому разі, якщо наймачеві або третім особам було завдано шкоду, спричинену недоліками транспортного засобу, що не були відомі на момент укладання договору, вона відшкодовується наймодавцем. Умова договору прокату транспортного засобу, що звільняє наймодавця від обов'язку відшкодувати збитки, завдані внаслідок неналежної якості речі, є нікчемною, за умови, якщо наймач не знав і не міг знати про існуючі недоліки предмета прокату (ч. 2 ст. 780 ЦК України) [161]. При цьому, наймодавець несе відповідальність за завдану шкоду, незалежно від стану його обізнаності про особливі властивості речі або можливостей професійно оцінити технічні недоліки предмета прокату. Обов'язок із відшкодування збитків покладається на наймодавця за договором прокату транспортного засобу і у тому разі, якщо він не повідомив наймача про всі права третіх осіб на транспортний засіб, що було передано у найм. Окрім цього, внаслідок такого не повідомлення, наймач набуває право на розірвання договору або ж на зменшення розміру плати за користування транспортним засобом, згідно із ч. 2 ст. 769 ЦК України [155].

Статтею 611 ЦК України встановлюються правові наслідки порушення зобов'язань. Звідси випливає, що за невиконання умов договору прокату транспортного засобу, винна у порушенні сторона, зобов'язана сплатити неустойку, якщо це передбачено законом або умовами договору. Вказана грошова сума, або інше майно, яке боржник зобов'язаний сплатити кредитор у випадку неналежного виконання зобов'язання (неустойка) має так би мовити подвійну правову природу. Вона одночасно виступає способом забезпечення виконання зобов'язання, тобто тією мірою, що стимулює боржника до належного виконання, та становить собою певну міру цивільно-правової відповідальності. Таким чином, можна сказати, що неустойка є певним засобом захисту цивільних прав (ч. 1 ст. 549 ЦК України) [161]. Законодавством встановлюються два види неустойки – штраф і пеня. Штраф встановлюється або у твердій сумі або у відсотках від суми порушеного зобов'язання (ч. 2 ст. 549 ЦК України) [161]. Що стосується пені, то вона завжди

обчислюється у процентах і нараховується за кожний день прострочення виконання зобов'язання (ч. 3 ст. 549 ЦК України) [161].

Вочевидь, що у випадку нормального розвитку договірних відносин та добросовісної поведінки обох сторін, неустойка розглядається тільки як певна забезпечувальна міра. Водночас, вона може стати спеціальною формою цивільно-правової відповідальності, якщо принаймні одна зі сторін не виконає належним чином свій обов'язок за договором. Утім, кредитор має право на стягнення відповідної суми тільки у випадку винної поведінки боржника (ч. 3 ст. 550 ЦК України) [161]. Останній звільняється від відповідальності за наявності двох обставин – випадку або непереборної сили. Натомість, відповідно до положень чинного цивільного законодавства, випадком не вважається невиконання обов'язків контрагентом, відсутність на ринку необхідних товарів, або необхідної суми коштів, що потрібна для належного виконання зобов'язання (ч. 1 ст. 617 ЦК України) [161].

Варто звернути увагу, що кредитор вправі вимагати сплати неустойки незалежно від наявності у нього збитків, спричинених порушенням зобов'язання. Сам факт наявності в договорі умови про неустойку породжує право вимагати виплати вказаної суми у разі, якщо має місце прострочення або інше невиконання.

Важливим питанням під час визначення розміру неустойки є її співвідношення із сумою завданих збитків. За загальним правилом, у випадку порушення зобов'язання, винна сторона має сплатити всю суму неустойки у повному розмірі, а також компенсувати всі завдані збитки. Враховуючі реальні втрати та упущену вигоду (штрафна неустойка). Водночас, договором або законом може встановлюватися обов'язок боржника покрити збитки тільки у тій частині, яка не охоплюється сумою нарахованої неустойки (залікова неустойка); або сплатити тільки суму неустойки без врахування спричиненої шкоди (виключна неустойка). Також, домовленістю сторін може бути передбачена певна альтернатива, так боржник має відшкодувати за вибором кредитора або суму неустойки, або суму збитків (альтернативна неустойка). Згідно зі статтею 552 ЦК України, якщо винна у порушенні зобов'язання особа сплатила всю суму неустойки, вона при цьому не звільняється від обов'язку виконати умови договору в натурі та від обов'язку

відшкодувати завдані контрагенту збитки [161].

Зазвичай, неустойка, як особливий спосіб забезпечення належного виконання зобов'язання, міститься у змісті договору, так само як її розмір та форма також встановлюються за домовленістю сторін. Обов'язок сплатити суму неустойку за договором прокату транспортного засобу виникає тільки у випадку невиконання або неналежного виконання сторонами такого правочину своїх зобов'язань. Досить часто у досліджуваній договірній конструкції неустойка передбачається як наслідок несвоечасної оплати наймачем користування предметом прокату. Так, наприклад, у пункті 8.2 Типових умов прокату легкового автомобіля, встановлюється обов'язок наймача сплатити пеню у випадку, якщо сталося прострочення оплати користування річчю, переданою в найм. Відповідно до вказаної правової норми розмір такої пені дорівнює подвійній обліковій ставці НБУ, що нараховується з наступної неоплаченої доби від суми заборгованості за кожний день прострочення [142].

У випадку, якщо домовленістю сторін або законом не визначений розмір неустойки або можливі способи її обчислення, такий спосіб забезпечення та міра відповідальності не застосовуються в силу своєї невизначеності. Так, наприклад, у пункті 3.3 Порядку встановлюється, що у випадку прострочення внесення оплати за користування переданою у найм річчю, наймач зобов'язаний, крім вартості користування, що вноситься за діючими на момент платежу тарифами, сплатити ще й пеню, що визначена договором. При цьому, розмір пені для юридичних осіб та суб'єктів підприємницької діяльності не повинен перебільшувати подвійну облікову ставку Національного банку України, а для фізичних осіб – становити не більше однієї облікової ставки [75]. Із змісту згаданої норми слідує висновок про те, що у випадку невизначеності сторін стосовно розміру неустойки, вважається, що така умова взагалі відсутня в договорі. Вказівка закону на максимальну межу (суму) такої міри відповідальності не означає, що її розмір встановлюється законодавством.

Що стосується прокату інших видів транспортних засобів, коли на боці наймача не виступає фізична особа – споживач, то розмір пені, що нараховується за неналежне виконання грошового зобов'язання, може визначатись з урахуванням положень Закону України «Про відповідальність за несвоечасне виконання

грошових зобов'язань». Відповідно до ст. 3 вказаного нормативного акту, повна сума неустойки визначається від розміру простроченого платежу, а також не має перевищувати подвійної облікової ставки Національного банку України [91].

Якщо на боці наймача у досліджуваних договірних відносинах бере участь фізична особа – споживач, то в такому випадку, коли прострочення відбувається зі сторони наймодавця, а саме – він не передає предмет прокату, застосовуються положення ч. 5 ст. 10 Закону України «Про захист прав споживачів» [100]. Даною нормою закріплюється імперативне нарахування пені та її виплати наймачу. Так, у разі, якщо відбувається прострочення з боку виконавця робіт чи послуг, пеня нараховується за кожний день (навіть годину, якщо така тривалість виконання визначена сторонами) у розмірі трьох відсотків від вартості роботи (послуги). У випадку невизначеності ціни за виконані роботи чи надані послуги, споживач вправі вимагати сплати неустойки в розмірі трьох відсотків від загальної вартості замовлення. Таким чином, у цьому прикладі має місце саме законна неустойка. Зрозуміло, що її розмір обраховується, виходячи із суми, що має бути сплачена за користування річчю, тобто розміру плати за прокат транспортного засобу, але аж ніяк не від вартості такого засобу. Якщо строк, протягом якого особа може використовувати предмет прокату, встановлений договором, не має проблем із визначенням суми неустойки. У тому випадку, коли строк дії договору не погоджений сторонами, розмір неустойки вираховується виходячи з фактичного часу користування транспортним засобом.

Водночас, варто звернути увагу на легальне формулювання згаданої правової норми. Відповідно до ч. 3 ст. 549 ЦК України [161], пеня нараховується тільки за неналежне виконання грошового зобов'язання. Якщо мова йде про інші види зобов'язальних правовідносин, зміст яких не полягає в передачі коштів, неустойка може стягуватись тільки у формі штрафу. Таким чином юридична конструкція ч. 5 ст. 10 Закону України «Про захист прав споживачів» не враховує вказані особливості та має бути змінена відповідно до існуючих реалій [100].

У якості прикладу застосування саме штрафу за порушення будь-яких зобов'язань, що не є грошовими, можна навести рішення Сторожинецького

районного суду Чернівецької області у справі № 723/3716/13-ц від 30.04.2014 р., яким суд встановив, що відповідач порушив нормативний пробіг легкового автомобіля, яким він користувався на підставі договору прокату транспортного (його перевищення склало 3563 км.) та стягнув із нього, на користь позивача, штраф у розмірі 1000 грн, який було встановлено договором прокату транспортного засобу за таке порушення [120]. Наступним прикладом встановлення актами цивільного законодавства неустойки у правовідносинах прокату транспортного засобу є положення частини 2 ст. 785 ЦК України. Дана правова норма покладає на наймача обов'язок сплатити штрафну суму, якщо він не поверне транспортний засіб у строк, встановлений договором. Зокрема встановлюється, що розмір такої неустойки дорівнює сумі подвійної плати за користування річчю, що нараховується за весь час прострочення [161].

Варто звернути увагу на цікавий факт. Після закінчення дії строку договору наймач повинен повернути наймодавцю предмет прокату. Таким чином, відповідний обов'язок виникає у наймача вже після припинення договору прокату і на момент його виконання умови договору вже не діють. Утім, у разі, якщо наймач не повертає транспортний засіб, передбачається, що він продовжує ним користуватися протягом всього періоду прострочення. Отже неустойка, що нараховується у розмірі подвійної плати прокату має не тільки компенсувати наймодавцю доходи за час використання речі, але і покладає на наймача обов'язок виплатити додаткову суму за вчинене прострочення.

Звідси, постає питання кваліфікації неустойки, про яку йде мова у частині 2 ст. 785 ЦК України [161]. Оскільки пеня нараховується тільки у випадку прострочення виконання виключно грошового зобов'язання, така сума не може бути пенею. Даний висновок можна пояснити виходячи із загальної мети договору прокату транспортного засобу. В результаті укладання такого правочину наймач отримує річ у користування, при цьому наймодавець продовжує бути її власником. Після закінчення строку договору транспортний засіб повертається наймодавцю, при цьому він поновлює свої правомочності володіння та користування річчю, а наймач, навпаки, їх втрачає. Ціна договору у цьому випадку є сумою орендної плати за

користування транспортним засобом, що сплачується за певний період його використання, а зовсім не вартість самого транспортного засобу. Із сказаного випливає, що досліджуваний вид неустойки за своєю правовою природою є штрафом, оскільки вона обчислюється залежно від суми прострочення зобов'язання, тобто нараховується виходячи з вартості прокату (суми за користування транспортним засобом) за відповідний період [141, с. 79-84]. Отримані висновки не дозволяють погодитись із думкою, висловленою І. А. Чуркіним. Так, аналізуючи сутність вказаного виду неустойки, правник стверджує, що вона за своєю сутністю не може бути ані штрафом, ані пенею, і становить собою окремий самостійний вид неустойки. Аргументуючи свою позицію науковець стверджує, що така неустойка відрізняється від штрафу, оскільки штраф – це тверда сума і на його розмір, зазвичай, не впливає час прострочення. Що стосується досліджуваної неустойки, то на його думку, вона обчислюється залежно від нарахованої суми плати за найм, а не від суми невиконаного або неналежно виконаного зобов'язання (від суми вартості транспортного засобу) [165, с. 158-159]. Утім, нажаль, такий автор не враховує, що сумою зобов'язання у цьому випадку є встановлений розмір плати за користування транспортним засобом, а не його вартість.

Сторона, яка порушила умови договору прокату транспортного засобу зобов'язана сплатити суму неустойку, відповідно до вимог договору або закону. Дана теза впливає із загально цивілістичних принципів належного та добросовісного виконання зобов'язання, оскільки наявність певного обов'язку тягне за собою необхідність його добровільного виконання в силу факту його існування. Так, пунктом 4.7 Порядку встановлено, що наймач добровільно сплачує заборгованість з орендної плати та пеню за прострочення повернення транспортного засобу, а у випадку відсутності такої згоди, відповідні суми стягуються в судовому порядку [75]. У разі відмови зобов'язаної сторони від сплати неустойки кредитор має право звернутися до суду із вимогою до боржника про її стягнення. Якщо суд дійде висновку про те, що розмір неустойки значно перевищує розмір збитків, та за наявності інших обставин, які мають істотне значення, він може бути зменшений за рішенням суду (ч. 3 ст. 551 ЦК України) [155].

Вирішуючи питання про вид неустойки, як способу забезпечення виконання зобов'язання (штраф або пеня), що має бути встановлена в договорі, насамперед варто виходити із сутності самого договірної зобов'язання, за порушення якого встановлюється відповідна міра відповідальності, а також тієї мети, яку сторони бажають досягти, вступаючи у дані правовідносини. Так, наприклад, встановлення у договорі штрафу є доцільним для стимулювання наймодавця до своєчасного та належного проведення ремонту транспортного засобу, а також своєчасного передання предмету прокату наймачеві. Водночас, штраф є ефективним способом забезпечення виконання наймачем обов'язків щодо забезпечення схоронності транспортного засобу та підтримання його у належному стані. У таких випадках доцільним буде обчислення суми штрафу у відсотках від суми невиконаного зобов'язання.

Пеня, як правило, встановлюється з метою забезпечення грошового зобов'язання, тобто у договорі, предметом якого виступає грошова сума, що має бути сплачена боржником на користь кредитора. Саме тому, вбачається за доцільне передбачати в договорі пеню, що буде забезпечувати виконання обов'язку наймача із внесення плати за прокат.

Окрім цього, при вирішенні питання про відповідальність сторони, зобов'язаної виконати грошовий обов'язок, слід враховувати положення ст. 625 ЦК України, якою встановлено, що боржник не звільняється від відповідальності за неможливість виконання ним грошового зобов'язання [161]. Щодо обсягу відповідальності боржника за прострочення виконання грошового зобов'язання, то цією нормою на боржника покладається обов'язок сплатити суму заборгованості, враховуючи встановлений індекс інфляції, а також три проценти річних від суми прострочення, якщо інший розмір процентів не визначений актами цивільного законодавства або договором [161].

Слід звернути увагу на те, що умовою передання транспортного засобу наймодавцем наймачеві може бути внесення останнім застави [136, с. 364]. Як слушно зазначає І. Й. Пучковська, даний спосіб забезпечення виконання зобов'язання є ефективним засобом стимулювання боржника виконати свій

обов'язок належним чином (у зв'язку з вірогідною можливістю втратити майно), а також дієвим способом захисту інтересів кредитора, оскільки у випадку порушення умов договору, на заставлене майно може бути звернене стягнення [117, с. 256]. Пунктом 2.3 Порядку (що врегульовує прокат водних транспортних засобів) встановлено, що пункти прокату, які знаходяться в місцях масового відпочинку, надають речі в прокат, як правило, один раз на добу або погодинно, особам, що мають при собі паспорта громадянина України, або можуть передати в заставу певне майно, що не перевищує за своєю вартістю предмет договору прокату [75].

Не зважаючи на те, що на відміну від прокату водних транспортних засобів, застава не отримала нормативного закріплення у положеннях, що безпосередньо врегульовують прокат наземних транспортних засобів, вона знайшла широке застосування у цих відносинах.

Досить часто, на практиці, виконання наймачем своїх обов'язків за договором прокату транспортних засобів забезпечується заставою.

За умовами договору застави заставодержатель вправі, переважно перед іншими особами, отримати задоволення за рахунок заставленого майна, якщо боржник належним чином не виконає своє зобов'язання, забезпечене заставою (ч. 1 ст. 572 ЦК України). Чинним законодавством встановлюється можливість забезпечення заставою не тільки майнової вимоги, яка існує на момент укладання відповідного правочину, а і тієї, що може виникнути у майбутньому. Наприклад, така, що походить з договорів кредитного типу, оренди, перевезення, або, власне, договору купівлі-продажу. Сторони мають домовитись про забезпечення своїх майбутніх вимог заставою та передбачити це в договорі між ними.

У правовідносинах прокату транспортних засобів наймач, як правило, забезпечує внесенням застави наймодавцеві виконання обов'язків по оплаті послуг користування транспортним засобом, по поверненню цього засобу після прокату у стані, в якому він був переданий в користування з урахування нормального зносу, у чистому вигляді, тощо [142]. Сума застави може повністю покрити майнові вимоги кредитора, враховуючи суму неустойки, завдані збитків, понесені на утримання



заставленого майна витрати, а також збитки, що виникли у зв'язку із пред'явленням такої вимоги (ч. 2 ст. 589 ЦК України) [161].

Законодавством встановлюється, що предметом застави можуть бути речі, цінні папери або майнові права, на які може бути звернене стягнення, та які можуть бути відчужені заставодавцем (ч. 1 ст. 576 ЦК України) [161].

У практиці правозастосування, як правило, застосування у якості предмета застави речей, цінних паперів, майнових прав не викликає дискусій. Між тим, можливість застави грошових коштів (яка найчастіше є предметом застави, якою наймач забезпечує виконання своїх обов'язків перед наймодавцем за договором прокату транспортних засобів) на практиці викликає чисельні судові спори. Позиція Верховного суду у цьому питанні є однозначною. У постанові від 08.05.2018 року у справі № 910/9838/17 Верховний суд у складі колегії суддів Касаційного господарського суду доходить висновку, що згідно зі статтею 3 Закону України «Про забезпечення вимог кредиторів та реєстрацію обтяжень» [99], обтяженням є права на рухоме майно боржника, що виникають на підставі договору, закону, чи рішення суду, а також учасників цивільного обороту, що виступають підставою виникнення прав і обов'язків на рухоме майно. Встановлюється, що рухоме майно, у розумінні статті 2 вказаного нормативного акту становить собою сукупність відповідних речей, грошей, цінних паперів, валютних цінностей, майнових прав. Водночас, відповідно до пункту 3.1 Закону України «Про платіжні системи та переказ коштів в Україні» [106], кошти мають готівкову та безготівкову форму. Таким чином, суди дійшли правильного висновку, щодо встановленої законодавством можливості застави грошових коштів, які вже перебували на рахунку кредитора або боржника на час укладення договору [77]. Як бачимо, згадана постанова Касаційного господарського суду у складі Верховного суду стосується можливості застави безготівкових грошових коштів, які перебували на рахунку кредитора. У той же час, висновок про правомірність застосування готівкових грошових коштів у якості предмета застави слідує із визначення рухомого майна, яке надається у ст. 2 Закону України «Про забезпечення вимог кредиторів та реєстрацію обтяжень», яким визначено правовий режим регулювання

обтяжень рухомого майна, встановлених з метою забезпечення виконання зобов'язань, а також правовий режим виникнення, оприлюднення та реалізації інших прав юридичних і фізичних осіб стосовно рухомого майна (ст. 1 Закону). Згідно із цією нормою рухомим майном є окрема рухома річ, сукупність рухомих речей, гроші, валютні цінності, цінні папери, а також майнові права та обов'язки, у тому числі майнові права на грошові кошти, що знаходяться на банківському рахунку [99]. Тобто згаданий закон допускає можливість грошових коштів, як у готівковій так і безготівковій формі, бути предметом застави (у тому числі і застави, яку зобов'язаний внести наймач для забезпечення виконання ним своїх обов'язків перед наймодавцем за договором прокату транспортного засобу).

Розмір застави, яку зобов'язаний внести наймач визначається за домовленістю сторін, яка може знайти свій документальний вираз у вигляді як окремого договору так і частини договору прокату транспортного засобу. При цьому розмір застави може залежати від виду транспортного засобу, його марки, вартості. Письмова форма такої домовленості є обов'язковою під острахом її нікчемності.

Припинення зобов'язання із договору прокату транспортного засобу тягне за собою автоматичне припинення домовленості його сторін про заставу і вона підлягає поверненню. Умовою повернення застави є належне виконання наймачем своїх обов'язків перед наймодавцем. У разі, якщо наймач не належно виконував свої обов'язки за договором і цим спричинив наймодавцеві збитки, застava не повертається наймачеві повністю або частково, залежно від обсягу спричинених збитків.

Ще одним правовим наслідком порушення зобов'язання з договору прокату транспортного засобу і одночасно мірою цивільно-правової відповідальності та способом захисту цивільних прав є відшкодування моральної (немайнової) шкоди. Внаслідок порушення сторонами досліджуваного договору своїх обов'язків шкода може бути спричинена не лише їх майновій, але й немайновій сфері (моральна шкода).

Відповідно до ч .2 ст. 23 ЦК України, моральна шкода може стягуватись у одному із чотирьох випадків, передбачених цією правовою нормою. Зокрема,

моральна шкода визначається, як фізичний біль або душевні страждання фізичної особи, які вона може зазнати внаслідок: спричинення їй каліцтва або іншого ушкодження здоров'я; знищенням чи пошкодженням її майна; протиправною поведінкою щодо неї самої або її близьких осіб; приниження честі, гідності або ділової репутації [161]. Варто зазначити, що моральна шкода є наслідком порушення особистих немайнових прав особи, які є за своїм характером абсолютними і невіддільними від особистості їх носія, які не можуть бути предметом будь-яких домовленостей між сторонами договірної зобов'язання. Не зважаючи на те, що ця шкода є наслідком порушення сторонами договірної зобов'язання, виходячи із характеру порушених прав, вона має недоговірний характер, а отже і відповідальність за її завдання буде також недоговірною. За загальним правилом, моральна шкода підлягає відшкодуванню грошовими коштами, а також може відшкодуватися іншим майном або в інший спосіб.

Частиною 3 ст. 23 ЦК України встановлюється порядок визначення розміру моральної шкоди. Можна зробити висновок, що дане поняття є оціночною категорією, відповідно, сума грошової компенсації визначається судом у кожному конкретному випадку виходячи з обставин справи, принципів розумності та справедливості. Таким чином, розмір відшкодування моральної шкоди залежить від різних факторів: глибини фізичних та душевних страждань особи, характеру самого правопорушення, погіршення здібностей потерпілого або позбавлення його можливості їх реалізації, ступеня вини особи правопорушника, тощо. [155]. При цьому, моральна шкода відшкодовується незалежно від майнової шкоди, яка підлягає відшкодуванню, та не пов'язана з розміром цього відшкодування (ч. 4 ст. 23 ЦК України) [161].

До правовідносин із договору прокату транспортного засобу застосовуються загальні підстави звільнення особи від відповідальності. Такими підставами є випадок та непереборна сила, що впливає із змісту ст. 617 ЦК України.

Непереборною силою є надзвичайна або невідвортна за даних умов подія (непереборна сила) (п. 1 ч. 1 ст. 263 ЦК України) [161]. Під випадком же розуміють таке порушення зобов'язання особою, що характеризується відсутністю її вини (не

вважається випадком, зокрема, недодержання своїх обов'язків контрагентом боржника, відсутність на ринку товарів, потрібних для виконання зобов'язання, відсутність у боржника необхідних коштів (п. 2 ч. 1 ст. 617 ЦК України)) [161].

До вимог сторін договору прокату транспортного засобу підлягають застосуванню загальні положення глави 19 ЦК України про позовну давність з урахуванням особливостей, встановлених ст. 786 ЦК України [161].

Особливості початку перебігу строку позовної давності у відносинах прокату щодо вимог про відшкодування збитків у зв'язку з пошкодженням речі, яка була передана у користування наймачеві, а також до вимог про відшкодування витрат на поліпшення речі встановлено ч. 2 ст. 786 ЦК України. Визначено, що перебіг позовної давності щодо вимог наймодавця починається з моменту повернення речі наймачем, а щодо вимог наймача – з моменту припинення договору найму [161].

Тривалий час у практиці правозастосування ст. 786 ЦК України не було єдиного підходу до її тлумачення. Судова практика з цього приводу була неоднозначною. Досить часто суди, виходячи із назви цієї норми «Позовна давність, що застосовується до вимог, які впливають із договору найму» застосовували до усіх вимог, які впливали із договору майнового найму та його видів скорочений строк позовної давності у один рік та обраховували його щодо вимог наймодавця – з моменту повернення речі наймачем, а щодо вимог наймача – з моменту припинення договору найму, оскільки вважали, що ця норма є спеціальною для відносин майнового найму у питанні визначення тривалості строку позовної давності у цих правовідносинах та початку його перебігу. При цьому, не було враховано той факт, що виходячи зі змісту згаданої норми, вона встановлює спеціальний строк позовної давності та особливості початку його перебігу лише для вимог наймача про відшкодування витрат на поліпшення речі та до вимог наймодавця про відшкодування збитків у зв'язку з пошкодженням речі.

Наймодавець, як правило, позбавлений можливості контролювати стан речі переданої у найм (у прокат), а отже, дізнатися про відповідні її пошкодження, а відтак про порушення свого права, він може або повинен лише з моменту її повернення.

Що ж до наймача, то після внесення ним поліпшень до речі, він продовжує користуватися річчю, внаслідок чого вона зношується і відповідно зменшується вартість цих поліпшень, при цьому, залишкова вартість поліпшень, які переходять до майнової сфери наймодавця буде відомою останньому лише на момент припинення договору, а отже саме з цього моменту йому стане відомо про вартість відшкодування цих поліпшень наймачеві; зазначені поліпшення передаються разом із річчю наймачем наймодавцеві вже після припинення договору і з цього моменту у наймодавця виникає обов'язок відшкодувати їх вартість наймачеві. Право наймача у цьому разі є порушеним з моменту невиконання наймодавцем обов'язку з відшкодування вартості поліпшень, який, відповідно, виникає з моменту припинення договору найму і саме із цього моменту починається перебіг позовної давності для цих вимог наймача.

Отже у обох випадках, визначення моменту початку перебігу позовної давності відповідає суті порушеного права і можливості сторін дізнатися про його порушення.

Щодо початку перебігу позовної давності стосовно інших вимог сторін договору прокату транспортного засобу, то застосування ст. 786 ЦК України може призвести до того, що порушення прав особи вже відбулося, про що ця особа знає або повинна знати, а перебіг строку позовної давності ще не розпочався. Наприклад, наймач не сплатив у встановлений строк кошти за прокат транспортного засобу, про що наймодавець знає або повинен знати, а строк позовної давності починається після повернення речі останньому. Очевидно, що такий висновок суперечить сутності інституту позовної давності і правилам законодавства про початок її перебігу, а отже, у нашому прикладі, початок перебігу позовної давності слід обраховувати із моменту коли наймодавець дізнався або повинен був дізнатися про порушення його права на отримання від наймача плати за прокат, тобто з того моменту коли цей обов'язок не був виконаний наймачем.

Однозначність у цьому питанні з'явилася лише після винесення Конституційним судом України рішення щодо тлумачення статті 786 ЦК України, який визначив, що перебіг позовної давності стосовно вимог наймодавця

починається з моменту повернення речі наймачем – щодо вимог про відшкодування збитків у зв'язку із пошкодженням речі, яка була передана у користування наймачеві; щодо вимог наймача про відшкодування витрат на поліпшення речі – з моменту припинення договору найму. У обох цих випадках застосовується позовна давність один рік. На інші вимоги сторін договору найму дія зазначеної норми не розповсюджується [119].

Питання про інші правові наслідки порушення зобов'язання, зокрема, про припинення зобов'язання внаслідок односторонньої відмови від зобов'язання, якщо це встановлено договором або законом, розірвання договору та зміну умов зобов'язання нами було досліджено у попередніх підрозділах.

### **Висновки до розділу 3**

1. Припинення договору прокату транспортного засобу не призводить до автоматичного припинення усіх прав та обов'язків між сторонами у зобов'язанні, що з нього виникає, не припиняє негайно правову зв'язаність його сторін. Продовжують своє існування обов'язки які виникли між сторонами як у період дії згаданого договору (їдеться про обов'язки із внесення наймачем плати за користування транспортним засобом, забезпечення наймачем схоронності транспортного засобу до моменту його передання наймодавцеві, тощо) так і після його припинення (обов'язок наймача повернути транспортний засіб наймодавцеві). Отже для того, щоб правовідношення із договору прокату транспортного засобу припинилося необхідно щоб повністю були припинені усі права та обов'язки сторін (як наймача так і наймодавця).

2. Саме по собі закінчення строку договору прокату транспортного засобу і, у зв'язку із цим, його припинення не призводить до припинення зобов'язання із нього, а лише унеможлиблює виникнення нових прав та обов'язків за договором на майбутнє, окрім тих, що пов'язані із його невиконанням і є умовою для припинення зобов'язання належним виконанням.

3. Новація боргу сторін у позикове зобов'язання у правовідносинах із

договору прокату транспортного засобу можлива за умови, що борг має грошовий характер і не допускається щодо зобов'язань із цього договору, які мають інший зміст.

4. Поєднання боржника і кредитора в одній особі (ст. 606 ЦК України) може бути підставою припинення зобов'язання з договору прокату транспортного засобу лише у випадку переходу права власності на транспортний засіб, що є предметом договору прокату від наймодавця до наймача. Титул власника є головним у цьому співвідношенні, а отже він поглинає титул наймача, що і припиняє зобов'язання з договору прокату транспортного засобу. Таке зобов'язання є саме по собі (природнім шляхом, автоматично) припиненим з моменту переходу права власності на предмет прокату від наймодавця до наймача.

5. Виходячи зі змісту частин 1, 3 ст. 111 ЦК України можемо зробити висновок про те, що договір прокату транспортного засобу припиняється з дати внесення до Єдиного державного реєстру юридичних осіб, фізичних осіб - підприємців та громадських формувань запису про рішення засновників (учасників) юридичної особи, суду або уповноваженого ними органу щодо ліквідації юридичної особи, яка була наймачем або наймодавцем.

6. Практика відносин прокату транспортних засобів та той факт, що цей договір є (як правило) короткостроковим та договором приєднання свідчить про те, що наймодавці, зазвичай, включають положення про можливість їх односторонньої відмови від договору та обов'язок наймача повернути транспортний засіб (у разі несвоечасного внесення плати за прокат наймачем), до договорів прокату транспортних засобів незалежно від їх виду. З огляду на зазначене пропонуємо внести зміни до параграфу 2 «Прокат» глави 58 «Найм (оренда)» Цивільного кодексу України, якими унормувати, що «наймодавець має право відмовитися від договору прокату і вимагати повернення речі, якщо наймач не вносить плату за користування річчю протягом одного місяця».

7. У договорі прокату транспортного засобу слабкою стороною на стадії визначення його умов та до моменту передання транспортного засобу є наймач, а після його передання – наймодавець.

8. Законодавець фактично надає наймачеві право у відносинах з договором прокату транспортного засобу самому визначати строк дії цього договору, закінчення якого буде співпадати із односторонньою відмовою від нього наймача, навіть не зважаючи на те, що сторони встановили строк його дії. Законодавець не встановлює якісь умови для виникнення та здійснення цього права. А отже, наймач може відмовитися від договору за відсутності будь яких підстав, керуючись лише своїми суб'єктивними мотивами для такої відмови.

9. Можливість у будь який момент відмовитися від договору прокату транспортного засобу робить для наймача недоцільним пред'явлення до наймодавця вимоги про його розірвання внаслідок істотної зміни обставин.

10. Використання транспортного засобу не за призначенням або з порушенням умов договору ще не означає наявності збитків у наймодавця. Найбільш ефективним способом захисту наймодавцем свого порушеного права у цьому разі могло б бути надання йому можливості відмовитися від договору найму (у тому числі й договору прокату транспортного засобу) у односторонньому порядку та вимагати повернення предмету найму. Зазначене б надало можливість наймодавцеві більш оперативно припинити неправомірні дії наймача стосовно предмету найму та попередити настання погіршення транспортного засобу внаслідок таких дій.

У зв'язку із цим, вважаємо, що право наймодавця на відшкодування збитків у разі використання наймачем речі, переданої йому у найм не за її призначенням або з порушенням умов договору, встановлене ч. 2 ст. 773 ЦК України, є неналежним способом захисту, який не відповідає сутності порушеного права наймодавця.

11. Якщо стороною договору прокату транспортного засобу є фізична особа – споживач, у випадку порушення його прав за договором прокату транспортного засобу та несвоєчасним передання предмета прокату, застосовуються положення ч. 5 ст. 10 Закону України «Про захист прав споживачів». Відповідно до вказаної норма пеня обчислюється у відсотках від вартості послуги. Останню становить собою розмір плати за прокат транспортного засобу. Якщо договором не встановлений строк використання речі, розмір неустойки, на яку має право наймодавець, може визначатись виходячи із часу фактичного користування



транспортним засобом. Якщо має місце прострочення виконання зобов'язання, не пов'язаного з передачею коштів, то мова може йти тільки про встановлення такого виду неустойки, як штраф. Враховуючи сказане, вбачається за доцільне внести відповідні зміни у формулюванні змісту ч. 5 ст. 10 Закону України «Про захист прав споживачів».

12. Розмір неустойки, що передбачений частиною 2 ст. 785 ЦК України, що нараховується у випадку несвоєчасної передачі наймачем транспортного засобу, за своєю правовою природою є штрафом. Відповідно до вказаної правової норми вона визначається, як подвійна сума плати за користування річчю, та обчислюється від суми невиконаного або неналежно виконаного зобов'язання – плати за можливість користування транспортним засобом за відповідний період (плати за прокат). Визначаючи в договорі ефективний спосіб забезпечення виконання зобов'язання та вид неустойки (штраф або пеня) сторони мають виходити з відповідності такої штрафної суми сутності того обов'язку за порушення якого вона встановлюється.

## ВИСНОВКИ

У дисертації наведено теоретичне узагальнення й вирішення наукового завдання, що виявляється у визначенні поняття та загальної характеристики договору прокату транспортного засобу, як підвиду договору прокату, розмежуванні його та суміжних договорів, правовому аналізі порядку його укладення, суб'єктного складу, істотних умов, змісту, підстав припинення та правових наслідків порушення сторонами умов договору. Найбільш важливі серед них такі:

1. Особливістю договору прокату транспортного засобу є те, що він виокремлюється як підвид договору прокату з огляду на особливості транспортного засобу, особливі правила користування та технічного обслуговування такого засобу, на такі його властивості, які перетворюють діяльність щодо нього на джерело підвищеної небезпеки, на особливі вимоги щодо наймачів, які обумовлені такими властивостями транспортного засобу (вони повинні мати відповідний документ, який дозволяє керування відповідним транспортним засобом). З огляду на це, прокат деяких видів засобів, які нормативно-правовими актами поіменовані, як транспортні, лежить поза межами нашого дослідження, оскільки їх прокат не має зазначених вище особливостей та, по суті, не відрізняється від прокату інших видів майна.

2. На обсяг правомочності користування наймача транспортного засобу за договором прокату та межі її здійснення впливає декілька аспектів: по-перше, цільове призначення транспортного засобу, яке залежить від його виду та функцій, закладених у ньому виробником; по-друге, умовами договору можуть бути встановлені додаткові вимоги та обмеження наймача у користуванні транспортним засобом які стосуються часу користування, місця користування, способу користування, умов користування, тощо; по-третє, з огляду на особливий правовий режим транспортного засобу, як речі, що використовується для здійснення участі у русі, а діяльність щодо якого є джерелом підвищеної небезпеки, на межі здійснення права користування цим засобом наймачем здійснюють значний вплив спеціальні нормативні акти, які регламентують правила його експлуатації та здійснення

діяльності щодо нього, у контексті порядку участі у русі; по-четверте, за договором прокату транспортного засобу наймач має право використовувати цей засіб для задоволення побутових невиробничих потреб, що є характерною та конституційною рисою цього договору.

3. Зміст поняття «побутові потреби» та «споживацькі потреби» збігається і фізична особа може використовувати предмет договору прокату (у нашому випадку транспортний засіб) для задоволення саме побутових потреб. Суб'єкти підприємницької діяльності, юридичні особи, які можуть виступати наймачами у відносинах прокату транспортних засобів, в силу їх сутності не мають побутових (споживацьких) потреб, а тому можуть використовувати предмет прокату для задоволення саме невиробничих потреб.

4. Перехід правомочності володіння у відносинах найму характеризується тим, що власник передає майно із своєї майнової сфери у майнову сферу наймача і під час такого передання власник тимчасово позбувається правомочності володіння, а наймач її набуває. У разі, якщо наймач використовує майно у межах майнової сфери наймодавця про таке передання правомочності володіння не йдеться. У цьому разі, передається лише правомочність користування майном у межах, визначених цільовим призначенням речі та договором. Володіння ж, взагалі, або переходить до особи або ні. Частковий перехід володіння лише у визначеному обсязі є неможливим з огляду на те, що це можливість тримати річ. Частково тримати річ неможливо виходячи із правил формальної логіки. Вважаємо, що у тому разі, коли наймач користується річчю у межах майнової сфери наймодавця він лише начебто володіє майном. Таке «квазіволодіння» не є володінням у звичному для сучасного праворозуміння цієї правової категорії сенсі.

5. При визначенні систематичності підприємницької діяльності у аспекті приватно-правових відносин слід виходити не лише із кількості укладених суб'єктом підприємницької діяльності правочинів з метою отримання прибутку, але і, перед усім, брати до уваги намір особи із постійного здійснення цієї діяльності та її статус суб'єкта підприємницької діяльності. Так, наймодавець-суб'єкт підприємницької діяльності може ще і не вчиняти правочинів із передання

транспортних засобів у прокат, у той же час, такі його дії, як наявність публічної оферти, створення умов для здійснення такої діяльності (обладнання пунктів прокату, створення бази транспортних засобів для передання їх у прокат, укладення відповідних трудових договорів із фізичними особами, які будуть здійснювати таку діяльність від імені наймодавця, тощо) у сукупності свідчать про те, що така підприємницька діяльність саме із надання транспортних засобів у прокат є систематичною і здійснюється постійно.

6. Єдиною правовою формою з передання державного та комунального майна у користування є оренда, врегульована Законом України «Про оренду державного та комунального майна». Таким чином, передання транспортного засобу, який є державною або комунальною власністю не може бути здійснене за договором прокату, а державні та комунальні підприємства не можуть здійснювати підприємницьку діяльність із передання транспортних засобів у прокат.

7. Непідприємницькі товариства не можуть безпосередньо виступати наймодавцями у відносинах прокату транспортного засобу, оскільки цей договір є публічним, а отже у якості наймодавця у ньому обов'язково виступає виключно особа, яка має статус підприємця.

8. Наймодавець має право відмовити фізичній особі обмеженій у цивільній дієздатності внаслідок зловживання нею спиртними напоями, наркотичними засобами, токсичними речовинами, в укладенні договору прокату транспортного засобу, не зважаючи на його обов'язок укласти такий договір з кожним, хто до нього звернеться.

9. Публічна пропозиція про укладення договору прокату транспортного засобу, яка звернена до невизначеного кола осіб (потенційних наймачів) діє протягом усього періоду здійснення потенційним наймодавцем-підприємцем діяльності із передання транспортних засобів у прокат. Вона може носити характер навіть разового звернення до необмеженого кола осіб, але при цьому є постійно діючою. Публічна оферта наймодавця-підприємця є постійним його станом. Вона не зводиться до якихось разових дій, а існує в силу здійснення такої діяльності та оприлюднення її умов широкому загалу.

Після оприлюднення умов діяльності підприємця із передання у прокат транспортних засобів реклама або інші пропозиції укласти договір прокату транспортного засобу які містять істотні його умови, адресовані невизначеному колу осіб є не публічною пропозицією укласти згаданий договір, а способом доведення інформації про наявність існуючої публічної оферти до потенційних контрагентів. Якщо виходити з іншого і вважати, що кожне таке сповіщення є публічною офертою, то не зрозуміло, яке з них сприйнято акцептантом як таке, і яке із них зобов'язує оферента.

10. Стандартні форми повинні бути викладені наймодавцем у письмовій (електронній) формі (у формі документу), доступній як для об'єктивного сприйняття широким загалом потенційних наймачів, так і для порівняння відповідності з нею конкретних договорів прокату транспортного засобу, оскільки іншим чином пересвідчитися у однаковості умов для усіх договорів, які укладаються наймодавцем у своїй діяльності є неможливим.

Усна форма умов формулярів, не здатна забезпечити у повній мірі їх збереження та забезпечити однаковість для всіх споживачів.

11. Умови договору прокату транспортного засобу визначаються умовами публічної оферти, яка може виходити виключно від наймодавця, в силу того, що цей договір є договором приєднання, а отже формулювання «наймодавець може встановлювати типові умови...» є недоречним. Задля усунення аналізованих недоліків чинного законодавства пропонуємо викласти ч. 2 ст. 630 ЦК України у наступній редакції «2. Договір прокату є договором приєднання. Наймодавець встановлює умови договору прокату у публічній пропозиції укласти договір прокату. Умови встановлені у публічній пропозиції укласти договір прокату не можуть порушувати прав наймачів, встановлених законом.

Умови договору прокату, які погіршують становище наймача порівняно з тим, що встановлено публічною пропозицією укласти договір, є нікчемними».

12. Транспортний засіб, який є предметом договору прокату має відповідати вимогам ч. 1 ст. 788 ЦК України, тобто має бути здатним використовуватися для задоволення побутових невиробничих потреб. Вважаємо, що положення ч. 2 ст. 788

ЦК України, якою встановлено, що предмет прокату може використовуватися для виробничих потреб, якщо це встановлено договором, не змінює вимог щодо можливості його використання для задоволення побутових невиробничих потреб, а лише допускає можливість використання такого предмета ще й для виробничих потреб, у разі такої домовленості сторін.

13. Предметом договору прокату транспортного засобу є транспортний засіб, який є складним самохідним технічним пристроєм, призначеним для перевезення людей, багажу та вантажу водними, повітряними чи наземними шляхами, зареєстрований у встановленому законом порядку у відповідному державному органі, допущений до участі у русі, діяльність щодо якого є джерелом підвищеної небезпеки та є придатним для задоволення побутових невиробничих потреб.

14. У відносинах прокату транспортного засобу тариф становить собою певну вартість (плату), що стягується за використання транспортного засобу за визначену одиницю часу. Враховуючи короткостроковий характер досліджуваних відносин, одиницею часу може бути доба, година, тощо.

Тариф, що встановлюється за прокат транспортного засобу є складним економічним явищем, що охоплює собою декілька складових елементів. Так, до нього можуть включатися звичайний знос предмета прокату, що відбувається протягом його використання, витрати, пов'язані з технічним обслуговуванням транспортного засобу, заробітна плата найманих працівників, витрати з утримання пунктів прокату (наприклад, комунальні платежі), прибуток, який хоче отримати підприємець від передачі транспортного засобу в прокат, тощо. Розмір тарифу може формуватися виходячи із виду, марки та вартості самого транспортного засобу, що передається у прокату, а отже вказана сума визначається наймодавцем виходячи з індивідуальних показників окремого предмета прокату.

15. Оскільки договір прокату транспортного засобу є публічним, то встановлення плати за найм виключно у грошовій формі, є єдиним способом забезпечення однакового підходу до визначення умов такого правочину для всіх наймачів – споживачів. За своєю економічною сутністю гроші становлять собою загальне мірило вартості, еквівалент будь-яких товарів, робіт та послуг.

Встановлення плати за прокат у натуральній формі не зможе забезпечити такої однаковості умов для всіх споживачів.

16. Особливістю відносин прокату транспортного засобу є наявність переддоговірних прав та обов'язків сторін. Праву наймача-споживача на одержання необхідної, доступної, достовірної та своєчасної інформації про продукцію, що забезпечує можливість її свідомого і компетентного вибору завжди кореспондує відповідний обов'язок наймодавця – суб'єкта підприємницької діяльності таку інформацію надати. Подібний інформаційний обов'язок покладається на наймодавця і у разі участі у цих відносинах юридичних осіб-наймачів та фізичних осіб-підприємців, оскільки публічна оферта має містити усю необхідну, доступну, достовірну та своєчасну інформацію про умови договору прокату транспортного засобу, що забезпечить можливість свідомого та компетентного вибору наймача при укладенні ним договору.

До переддоговірних обов'язків наймодавця можна віднести і обов'язок повідомити наймача про всі права третіх осіб на транспортний засіб, що передається у прокат, який встановлено ч. 2 ст. 769 ЦК України.

17. Гарантія якості транспортного засобу, у відносинах прокату, означає, що на наймодавця покладаються усі негативні наслідки погіршення його якості у період строку дії такої гарантії, якщо лише вони не є наслідком винної поведінки наймача.

У відносинах прокату транспортного засобу такий стан (умовно кажучи гарантії транспортного засобу) є постійним станом наймодавця, оскільки саме на нього у цих правовідносинах імперативно покладається обов'язок із здійснення як капітального так і поточного ремонту цього засобу та за свій рахунок, якщо він не доведе, що пошкодження речі сталося із вини наймача.

19. Встановлення у договорі прокату транспортного засобу цивільно-правової відповідальності наймача перед наймодавцем за керування транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного сп'яніння, тощо, є виправданим з огляду на те, наймач, таким чином, не лише порушує заборону, встановлену законом і створює підвищену небезпеку для третіх осіб (їх здоров'я, життя та майна), але і створює додаткову загрозу для цілісності транспортного засобу, яким він користується на

підставі договору прокату (небезпеку його пошкодження та знищення).

20. Здійснення поліпшень наймачем транспортного засобу може негативно вплинути як на подальшу його експлуатацію у частині зношення (наприклад збільшення потужності двигуна, як правило, призводить до скорочення строку його використання) так і на естетичну привабливість його для інших потенційних наймачів. Діяльність щодо транспортного засобу є джерелом підвищеної небезпеки і внесення поліпшень може негативно вплинути на відповідність цього засобу вимогам щодо безпечності його використання.

З огляду на викладене, до чинного законодавства, що регулює відносини з прокату транспортного засобу слід внести зміни, якими встановити заборону наймачеві здійснювати поліпшення предмету цього договору.

21. Практика відносин прокату транспортних засобів та той факт, що цей договір є (як правило) короткостроковим та договором приєднання свідчить про те, що наймодавці, зазвичай, включають положення про можливість їх односторонньої відмови від договору та обов'язок наймача повернути транспортний засіб (у разі несвоєчасного внесення плати за прокат наймачем), до договорів прокату транспортних засобів незалежно від їх виду. З огляду на зазначене пропонуємо внести зміни до § 2 «Прокат» Глави 58 «Найм (оренда)» Цивільного кодексу України, якими унормувати, що «наймодавець має право відмовитися від договору прокату і вимагати повернення речі, якщо наймач не вносить плату за користування річчю протягом одного місяця».



## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Агарков М.М. Обязательство по советскому гражданскому праву. Ученые труды. Москва : ВИЮН, 1940. Вып. 3. 192 с.
2. Агарков М. М. Избранные труды по гражданскому праву: в 2 т. Москва : Моск. гос. ун-т им. М. В. Ломоносова, 1982. Т. I. 490 с.
3. Аналіз деяких питань застосування судами законодавства про право власності при розгляді цивільних справ : Лист Верховного Суду України від 01.07.2013р. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/VSS00069> (дата звернення: 03.03.2023).
4. Антимонов Б.С. Основания договорной ответственности социалистической организации. Москва : Госюриздат, 1962. 175 с.
5. Баранова Л.М. Невиконання та неналежне виконання як види порушення зобов'язання. *Актуальні проблеми приватного права* : матеріали міжнар. наук.-практ. конф., присвяч. 92-й річниці з дня народж. д-ра юрид. наук, проф., чл.-кор. АН УРСР В. П. Маслова (м. Харків, 28 лютого 2014 р.). Харків, 2014. С. 87–90.
6. Баринов Н.А. Договор бытового проката. Саратов : Изд-во Сарат. ун-та, 1980. 150 с.
7. Баркова С.П. Щодо поняття «транспортні засоби». *Форум права*: електрон. наук. фахове вид. 2013. № 2. С. 13-18. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP\\_index.htm\\_2013\\_2\\_4](http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index.htm_2013_2_4) (дата звернення: 03.03.2023).
8. Батожська О.В. Порушення зобов'язання як підстава цивільно-правової відповідальності. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2012. №1 (56). С. 67-69.
9. Бервено С.М. Проблеми договірної права України : монографія. Київ : Юрінком Інтер, 2006. 392 с.
10. Болокан І. В. До питання про предмет та цивільно-правову характеристику договору прокату. *Науковий вісник херсонського державного університету*. 2012. Випуск 2. Том 2. С. 13-18.

11. Бондар Н.П. Превентивний захист цивільних прав : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Харків, 2015. 20 с.
12. Бучко Наталія. Документальне оформлення послуг прокату : сучасні тенденції. *Інститут бухгалтерського обліку, контроль та аналіз в умовах глобалізації. Міжнародний науковий журнал*. 2017. Випуск 3-4. С. 30-36.
13. Вакулович Е.В. Договір оренди транспортного засобу : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Харків, 2002. 163 с.
14. Венедиктов А.В. Государственная социалистическая собственность. Москва ; Ленинград : АН СССР /Ин-т права/, 1948. С. 340.
15. Венедиктова І. В. Захист охоронюваних законом інтересів у цивільному праві : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.03. Київ, 2013. 43 с.
16. Вівчарук Д.П. Типовий договір у цивільному праві : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.03. Харків, 2016. 22 с.
17. Водний кодекс України : Закон України від 06.06.1995р. № 213/95-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 4. Ст. 189 (із змінами).
18. Гавзе Ф.И. Обязательственное право: Общие положения. Минск : БГУ, 1968. 128 с.
19. Генкин Д.М. Право собственности в СССР. Москва : Госюриздат, 1961. 223 с.
20. Господарський кодекс України : Закон України від 16 січня 2003 року № 436-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 18. Ст. 144 (зі змінами).
21. Гудима М.М. До питання про поняття предмета цивільного договору. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Право*. 2014. Вип. 23. Ч. I. Т.1. С. 182-186.
22. Домбругова А. Зарахування зустрічних вимог. *Юридичний вісник України*. 2003. № 20 (412). с. 14.
23. Європейська угода що доповнює Конвенцію про дорожній рух, відкрита для підписання у м. Відні 8 листопада 1968 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_866#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_866#Text) (дата звернення: 03.03.2023).

24. Ємельянчик С. Послуга в цивільному праві. *Підприємництво, господарство і право*. 2005. № 3. С. 105-108.
25. Загальна теорія держави і права : підручник для студентів юридичних вищих навчальних закладів / М.В. Цвік та ін. ; за ред. М.В. Цвіка, О.В. Петришина. Харків : Право, 2009. 584 с.
26. Загальна теорія права : підручник / О.В. Петришин, та ін. ; за ред. О.В. Петришина. Харків : Право, 2020. 568 с.
27. Занковская С.В. Договор имущественного найма по советскому гражданскому праву: лекция для студентов ВЮЗИ / под ред. В.А. Рясенцева. Москва, 1953. 32 с.
28. Иоффе О.С. Обязательственное право. Москва : Юрид. лит., 1975. 880 с.
29. Иоффе О.С. Советское гражданское право: курс лекций. – Отдельные виды обязательств. Ленинград : ЛГУ, 1961. Ч. 2. 532 с.
30. Інструкція про безготівкові розрахунки в Україні в національній валюті : затв. постановою Правління НБУ від 21.04.2004 р. № 22. *Офіційний вісник України*. 2004. № 13. стор. 110. Ст. 908.
31. Інструкція про огляд баз для стоянки маломірних (малих) суден : затв. наказом Міністерства транспорту України від 16.07.2004 р. № 641. *Офіційний вісник України*. 2004. № 30. Т. 2. стор. 648. Ст. 2052.
32. Калаур І.Р. Договірні зобов'язання про передання майна у користування в цивільному праві України : дис. ... д-ра. юрид. наук : 12.00.03. Київ, 2015. 452 с.
33. Калмыков Ю.Х. К понятию обязательств по оказанию услуг в гражданском праве. *Советское государство и право*. 1966. № 5. С. 116-119.
34. Кодекс України з процедур банкрутства : Закон України від 18.10.2018 р. № 2597-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2019. № 19. Ст. 74.
35. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про договори міжнародної купівлі-продажу товарів від 11 квітня 1980 року. *Законодавство України* : база даних / Верхов. Рада України. URL: [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995\\_003](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_003) (дата звернення: 03.03.2023).

36. Конвенція про дорожній рух від 08 листопада 1968 року. *Законодавство України* : база даних / Верхов. Рада України. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_041#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041#Text) (дата звернення: 03.03.2023).
37. Конституція України : Закон України від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30. ст. 141 (зі змінами).
38. Коструба А. В. Прощення боргу як правопріпиняючий юридичний факт в цивільному праві. *Часопис Київівського університету права*. 2012. № 2. С. 158-161.
39. Кот О.О. Здійснення та захист суб'єктивних цивільних прав: проблеми теорії та судової практики : монографія. Київ: Правова єдність : Алерта, 2017. 492 с
40. Красавчиков О.А. Договор имущественного найма. Свердловск, 1963. 71с.
41. Кремер Ю. Особенности объекта аренды транспортных средств. *Хозяйство и право*. 2010. № 1. С. 58–60.
42. Кузнецова Н. С. Цивільно-правова відповідальність і захист цивільних прав. *Вісник Київського національного університету ім. Тараса Шевченка. Серія : Юридичні науки*. 2009. Вип. 81. С. 100–106.
43. Левенсон Д.С. В собственность или напрокат? (договор проката легковых автомобилей). Москва : Юрид. лит., 1966. 60 с.
44. Левенсон Д.С. Договор аренды транспортных средств. Москва : Юрид. лит., 1969. 120 с.
45. Луць В. Строки і терміни у цивільно-правових договорах :окремі аспекти. *Право України*. 2015. № 4. С. 43-49.
46. Луць В.В. Сучасна класифікація договірного права в Україні: здобутки і проблеми. *Вісник Національної академії правових наук України*. 2003. № 2 (22). С.424-437.
47. Мельниченко Н.М. Поняття та загальна характеристика припинення цивільно-правових договорів. *Ученые записки Таврического национального университета им. В.И. Вернадского. Серія : Юридические науки*. 2011. Т. 24 (63). № 2.– С.345-358.

48. Міловська Н.Д. Цивільно-правове регулювання строків у договорі прокату. Збірник наукових праць «Приватне право і підприємництво». Київ : Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва імені академіка Ф.Г. Бурчака Національної академії правових наук України, 2013. Вип. 12. 196 с.
49. Міхно О.І. Припинення договору за цивільним законодавством України : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Київ, 2007. 246 с.
50. Міхно О.І. Припинення договору за цивільним законодавством України : монографія. Київ ; Харків: Оберіг, 2009. 224 с.
51. Мороз М.В. Міри цивільно-правової відповідальності за порушення зобов'язання з договору найму (оренди). *Право та інновації*. 2018. № 3 (23). С. 104-109. URL: <https://pti.org.ua/index.php/ndipzir/article/view/419/365> (дата звернення: 03.03.2023).
52. Мороз М.В. Оплатність договору оренди майна державних підприємств. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2008. № 43. С. 272–278.
53. Мороз М.В. Право найму (оренди) нерухомості як речове право на чуже майно. *Форум права: електрон. наук. фахове вид.* 2014. № 3. С. 249-253. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP\\_index.htm\\_2014\\_3\\_42](http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index.htm_2014_3_42) (дата звернення: 03.03.2023).
54. Мороз М.В. Правові питання оренди майна державних підприємств : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Харків, 2000. 181 с.
55. Мороз М.В. Строк договору найму (оренди) та особливості його поновлення. *Право та інновації*. 2016. № 4 (16). 49–55. URL: <https://pti.org.ua/index.php/ndipzir/article/view/394/341> (дата звернення : 03.03.2023).
56. Мороз М.В., Чуркін І.А. Спеціальні підстави припинення договору найму (оренди). *Право та інновації*. 2019. № 3 (27). С. 69-75. URL: <https://pti.org.ua/index.php/ndipzir/article/view/558/506> (дата звернення: 03.03.2023).
57. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України : у 2 т. / за ред. О.В. Дзери, Н.С. Кузнецової, В.В. Луця. 2-ге вид., перероб. і доп. Київ : Юрінком Інтер, 2006. Т. 2. 1088 с.

58. Научно-практический комментарий к ГК РСФСР. Москва : Юридическая литература, 1966. 640 с.
59. Новицкий И.Б. Основы римского гражданского права. Москва : Юрид. лит., 1960. 240 с.
60. Новицкий И.Б., Л.А. Лунц Общее учение об обязательстве. Москва : Юриздат, 1950. 416 с.
61. Осетинська Г. Законодавча регламентація зобов'язань з надання послуг за участю споживачів. *Право України*. 2003. № 11. С. 130-133.
62. Особливості захисту суб'єктивних цивільних прав : монографія / за заг. ред. О. Д. Крупчана, В. В. Луця. Київ : НДІ приватного права і підприємництва НАПрН України, 2012. 400 с.
63. Отдельные виды обязательств: Курс советского гражданского права / под ред. К.А. Граве, И.Б. Новицкого. Москва : Госюриздат, 1954. 360 с.
64. Охорона і захист прав та інтересів фізичних та юридичних осіб в цивільних правовідносинах / за заг. ред. Я. М. Шевченко. Харків : Харків юрид., 2011. 528 с.
65. Паєнок А. Характеристика особенностей предмета договору роздрібної купівлі-продажу як однієї з його істотних умов. *Підприємництво господарство і право*. 2017. № 2. С. 40-45.
66. Панченко С.С. Строк як істотна умова цивільно-правового договору. *Електронне наукове видання «Порівняльно-аналітичне право»*. 2016. № 4 С. 92-94. URL: [http://pap-journal.in.ua/wp-content/uploads/2020/08/4\\_2016.pdf](http://pap-journal.in.ua/wp-content/uploads/2020/08/4_2016.pdf) (дата звернення: 03.03.2023).
67. Первушина А.П. Договор бытового проката по советскому праву. Москва: Юрид.лит., 1964. 70 с.
68. Плоом Э.Л. Договор бытового проката по советскому гражданскому праву : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Тарту, 1965. 13 с.
69. Положення про ведення касових операцій в національній валюті України : затв. постановою Правління НБУ від 29.12.2017 р. № 148. *Офіційний вісник України*. 2018. № 10. стор. 49. ст. 369.

70. Положення про паспортну службу органів внутрішніх справ : затв. постановою КМУ від 10.10.1994р. № 700. *Законодавство України* : база даних / Верхов. Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/700-94-%D0%BF#Text> (дата звернення: 03.03.2023).

71. Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами : затв. постановою Кабінету Міністрів України від 08.05.1993 р. № 340 (в редакції постанови КМУ від 20.05.2009 р. № 511). *Офіційний вісник України*. 2009. № 39. Ст. 1311 (зі змінами).

72. Положення про технічне обслуговування і ремонт дорожніх транспортних засобів автомобільного транспорту: затв. наказом Міністерства транспорту України від 30.03.1998 р. № 102. *Офіційний вісник України*. 1998. № 18. Ст. 71 (зі змінами).

73. Порядок ведення державного суднового реєстру України і Суднової книги України : затв. Постановою КМУ від 26.09.1997 р. № 1069. *Офіційний вісник України*. 1997. № 40. стор. 24 (зі змінами).

74. Порядок державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів : затв. постановою Кабінету міністрів України від 07.09.1998 р. № 1388. *Офіційний вісник України*. 1998. № 36. Ст. 6 (зі змінами).

75. Порядок надання у тимчасове користування громадянам предметів культурно-побутового та господарського вжитку : затв. наказом Українського союзу об'єднань підприємств та організацій побутового обслуговування населення від 16.12.1999 р. № 46. *Офіційний вісник України*. 2000 р. № 3. стор. 189. Ст. 103.

76. Постанова Вищого господарського суду України від 30.09.2008 р., судова справа № 20-9/249. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua>. (дата звернення: 03.03.2023).

77. Постанова Касаційного господарського суду у складі Верховного суду від 08.05.2018 р., судова справа № 910/9838/17. *Єдиний державний реєстр судових*

*рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/74281714> (дата звернення: 03.03.2023).

78. Постанова Касаційного цивільного суду у складі Верховного Суду від 18.04.2018 р., судова справа № 753/13595/15-ц. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/73627575> (дата звернення: 03.03.2023).

79. Постанова Тернопільського апеляційного суду від 5 січня 2021 року, судова справа № 607/16773/19. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/94015749>. (дата звернення: 03.03.2023).

80. Правила дорожнього руху : затв. постановою Кабінету Міністрів України № 1306 від 10.10.2001 р. № 1306. *Офіційний вісник України*. 2001. № 41. Ст. 1852 (зі змінами).

81. Правила експлуатації колісних транспортних засобів : затв. наказом Міністерства інфраструктури України від 26.07.2013 р. № 550. *Офіційний вісник України*. 2013. № 72. Ст. 2651 (зі змінами).

82. Правила користування маломірними (малими) суднами на водних об'єктах Харківської області : затв. рішенням обласної ради від 29 серпня 2013 року № 800-VI. База даних нормативних документів / Харківська обласна рада . URL: [https://ts.lica.com.ua/b\\_text.php?type=3&id=9120&base=77](https://ts.lica.com.ua/b_text.php?type=3&id=9120&base=77) (дата звернення: 03.03.2023).

83. Правила надання послуг з технічного обслуговування і ремонту автомобільних транспортних засобів : затв. наказом Міністерства транспорту України від 11.11.2002 р. № 792. *Офіційний вісник України*. 2003. № 8. Ст. 319 (зі змінами).

84. Правила охорони життя людей на водних об'єктах України : затв. наказом Міністерства внутрішніх справ України від 10.04.2017 р. № 301. *Офіційний вісник України*. 2017. № 42. стор. 14. Ст. 1312.

85. Правила пользования легковыми автомобилями на условиях проката (без шоферов) на территории РСФСР, утвержденные Министерством автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР 17 сентября 1962 г. по согласованию с



Госпланом РСФСР и Министерством финансов РСФСР / Левенсон Д.С. В собственности или напрокат? (договор проката легковых автомобилей). Москва : Юридическая литература, 1966. С. 51-54.

86. Право власності в Україні: навчальний посібник / О.В. Дзера та ін. ; за заг. ред. О.В. Дзери, Н.С. Кузнецової. Київ : Юрінком Інтер, 2000. 816 с.

87. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05.04.2001 р. № 2344-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 22. Ст. 105 (зі змінами).

88. Про банки і банківську діяльність : Закон України від 07.12.2000 р. № 2121-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 5. Ст. 30 (зі змінами).

89. Про благодійну діяльність та благодійні організації : Закон України від 05.07.2012 р. № 5073-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 25. Ст. 252 (зі змінами).

90. Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні: Закон України від 16.07.1999 року № 996-XIV. *Відомості Верховної Ради України*. 1999. № 40. Ст. 365 (зі змінами).

91. Про відповідальність за несвоєчасне виконання грошових зобов'язань : Закон України від 22.11.1996 р. № 543/96-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1997. № 5. Ст. 28 (зі змінами).

92. Про внутрішній водний транспорт : Закон України від 03.12.2020 р. № 1054-IX. *Офіційний вісник України*. 2021. № 4. стор. 11. Ст. 201.

93. Про громадські об'єднання : Закон України від 22.03.2012 р. № 4572-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 1. Ст. 1 (зі змінами).

94. Про державну реєстрацію речових прав на нерухоме майно та їх обтяжень: Закон України від 01.07.2004 р. № 1952-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2004. № 51. Ст. 553.

95. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-XII. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 31. Ст. 338 (зі змінами).

96. Про електронні довірчі послуги : Закон України від 05.10.2017 р. № 2155-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2017. № 45. Ст. 400 (зі змінами).

97. Про електронну комерцію : Закон України від 03.09.2015 р. № 675-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2015. № 45. Ст. 410 (зі змінами).
98. Про єдині вимоги до конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, що експлуатуються : постанова КМУ від 22.12.2010 р. № 1166. *Офіційний вісник України*. 2010. № 98. стор. 46. Ст. 3483. (зі змінами).
99. Про забезпечення вимог кредиторів та реєстрацію обтяжень: Закон України від 18.11.2003 р. № 1255-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2004. № 11. Ст. 140 (зі змінами).
100. Про захист прав споживачів : Закон України від 12.05.1991 р. № 1023-XII. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1991. № 30. Ст. 379 (зі змінами).
101. Про інформацію : Закон України від 02.10.1992 р. № 2657-XII. *Відомості Верховної Ради України*. 1992. № 48. Ст. 650 (зі змінами).
102. Про кооперацію в СРСР : Закон СРСР від 26.05.1988 р. № 8998-11. *Законодавство України* : база даних / Верхов. Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v8998400-88#Text> (дата звернення: 03.03.2023).
103. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Закон України від 01.07.2004 р. № 1961-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2005. № 1. Ст. 1 (зі змінами).
104. Про оренду державного та комунального майна : Закон України від 03.10.2019 р. № 157-IX. *Відомості Верховної Ради України*. 2020. № 4. Ст. 25 (зі змінами).
105. Про оренду землі :Закон України від 06.10.1998 р. № 161-XIV. *Відомості Верховної Ради України*. 1998. № 46. Ст. 280.
106. Про платіжні системи та переказ коштів в Україні : Закон України від 05.04.2001 р. № 2346-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 29. Ст. 137 (зі змінами).
107. Про податок на промисел : Декрет Кабінету міністрів України від 17.03.1993 р. № 24-93. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 19. Ст. 208 (зі змінами).

108. Про практику застосування судами законодавства про відповідальність за окремі злочини у сфері господарської діяльності : Постанова пленуму Верховного суду України від 25.04.2003 р. № 3. *Законодавство України* : база даних / Верхов. Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/va003700-03#Text> (дата звернення: 03.03.2023).

109. Про практику розгляду цивільних справ за позовами про захист прав споживачів : Постанова Пленуму Верховного Суду України від 12.04.1996 р. № 5. *Законодавство України* : база даних / Верхов. Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0005700-96#Text> (дата звернення: 03.03.2023).

110. Про приєднання України до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання і частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів у 1958 році з поправками 1995 року : Закон України від 10.02.2000 р. № 1448-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2000. № 10. Ст. 80.

111. Про страхування : Закон України від 07.03.1996 р. № 85/96-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 18. Ст. 78 (зі змінами).

112. Про судоустрій і статус суддів : Закон України від 02.06.2016 р. № 1402-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2016. № 31. Ст. 545 (зі змінами).

113. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 51. Ст. 466 (зі змінами).

114. Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг : Закон України від 12.07.2001 р. №2664-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2002. № 1. Ст. 1 (зі змінами).

115. Пронина М.Г. Имущественный наем в отношениях между социалистическими организациями. Минск : Наука и техника, 1969. 140 с.

116. Публічний договір прокату автомобілів ТОВ з іноземними інвестиціями «АСТ – Комбі». URL: <https://az749841.vo.msecnd.net/siteassets/%D0%9F%D1%83%D0%B1%D0%BB%D1%96%D1%87%D0%BD%D0%B8%D0%B9%20%D0%B4%D0%BE%D0%B3%D0%BE%>

D0%B2%D1%96%D1%80.f68b054e58262555850352c97dce246e.pdf (дата звернення: 03.03.2023).

117. Пучковська І.Й. Теоретичні проблеми забезпечення зобов'язань : монографія. Харків : Право, 217. 472 с.

118. Рішення Конституційного суду України від 14.10.2001 р. № 15-рп/2001. *Законодавство України* : база даних / Верхов. Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v015p710-01#Text> (дата звернення : 03.03.2023).

119. Рішення Конституційного суду України від 3 липня 2012 року № 14-рп/2012. *Офіційний вісник України*. 2012. № 52. стор. 107. Ст. 2094.

120. Рішення Сторожинецького районного суду Чернівецької області : від 30.04.2014 р., справа № 723/3716/13-ц. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/38524132> (дата звернення: 03.03.2023).

121. Семенова А. П. Цивільно-правова кваліфікація договору прокату транспортного засобу. *Право і Безпека* : наук. журн. 2012. № 4. С. 295–299.

122. Семенова А.П. Співвідношення договору прокату транспортного засобу та договору перевезення. *Форум права*: електрон. наук. фахове вид. 2013. № 3. С. 567-570. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP\\_index.htm\\_2013\\_3\\_93](http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index.htm_2013_3_93).

123. Сенін Ю.Л. Новація як спосіб припинення зобов'язань за цивільним законодавством України : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Одеса, 2013. 20с.

124. Сенін Ю.Л. Підстави припинення зобов'язань та місце новації серед цих підстав. *Вісник Верховного суду України*. 2012. № 3 (139). С. 30-35.

125. Сібільов М.М. Підстава та умови цивільно-правової відповідальності за порушення договірних зобов'язань за чинним Цивільним кодексом України. *Вісник Національної академії правових наук України*. Харків, 2004. № 2 (37). С. 80-88.

126. Сліпченко С. Поняття об'єкта цивільного права за ЦК України. *Право України*. 2007. № 12. С. 80-84.

127. Сліпченко С.О. Послуга як об'єкт цивільних прав. *Проблеми цивільного права та процесу* : тези доп. учасників наук.-практ. конф., присвяч. 96-й річниці від

дня народження О.А. Пушкіна (м. Харків, 21 трав. 2021 р.) Харків : ХНУВС, 2021. С.69-73.

128. Советское гражданское право : учебник : в 2 ч. / под ред. В.Ф. Маслова и А.А. Пушкина. 2-е изд., перераб. и доп. Киев : Вища школа, 1983. Ч.1. 462 с.

129. Советское гражданское право: учебник в 2-х т. / под ред. О.А. Красавчикова. 3-е изд., испр. и доп. Москва : Высшая школа, 1985. Т.1. 544 с.

130. Спесівцев Д. Юридичні факти-стани в цивільному праві України: проблемні аспекти наукової концепції. *Юридичний вісник*. 2019. № 4. С.88-94.

131. Статут автомобільного транспорту УРСР : затв. постановою Ради міністрів УРСР від 27 червня 1969 року №401. *Законодавство України* : база даних / Верхов. Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/401-69-%D0%BF> (дата звернення: 03.03.2023)

132. Тарасенко Л.Л. Права та обов'язки сторін за договором прокату автомобіля. *Часопис Академії адвокатури України*. Том 5. 2013. № 3 (16). URL: <http://www.pravoznavec.com.ua/period/article/7817/%D2> (дата звернення: 03.03.2023).

133. Тарасенко Л.Л. Правове регулювання та особливості договору прокату транспортного засобу. *Форум права*: електрон. наук. фахове вид. 2012. № 2 С.693-699. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP\\_index.htm\\_2012\\_2\\_109](http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index.htm_2012_2_109) (дата звернення: 03.03.2023).

134. Теорія держави і права : підручник для студентів юридичних вищих навчальних закладів / О.В. Петришин та ін. ; за ред. О.В. Петришина. Харків : Право, 2014. 368 с.

135. Технічна енциклопедія Tech Trend. URL: <http://techtrend.com.ua/index.php?newsid=5898> (дата звернення: 03.03.2023).

136. Тиндик М.П. Застава як спосіб забезпечення виконання обов'язків наймача за договором прокату транспортного засобу. *Учасники цивільних відносин : новації рекодифікації Цивільного (приватного) права України : матеріали XIX наук.-практ. конф., присвяч. 99-й річниці з дня народж. д-ра юрид. наук., проф., чл.-кор. АН УРСР В.П. Маслова (м. Харків 12 берез. 2021 р.)*. Харків : Право, 2021. С. 363–366.

137. Тиндик М.П. Зміст обов'язку наймодавця з передання транспортного засобу за договором прокату транспортного засобу. Прикарпатський юридичний вісник. 2021. № 2 (37). С. 53–58.

138. Тиндик М.П. Плата за прокат як істотна умова договору прокату транспортного засобу. Право та інноваційне суспільство : електрон. наук. вид. 2021. № 2 (17). С. 240–247. URL: <https://apir.org.ua/index.php/lais/article/view/tyndyk17/154> (дата звернення: 03.03.2023).

139. Тиндик М.П. Прийняття транспортного засобу як кредиторський обов'язок наймача за договором прокату транспортного засобу. Проблеми цивільного права та процесу : тези доп. учасників наук.-практ. конф., присвяч. 96-й річниці від дня народження О.А. Пушкіна (м. Харків 21 трав. 2021 р.). Харків : ХНУВС, 2021. С. 297–300.

140. Тиндик М.П. Предмет договору прокату транспортного засобу. Проблеми вдосконалення приватноправових механізмів набуття, передачі, здійснення та захисту суб'єктивних цивільних та сімейних прав : матеріали наук.-практ. конф., присвяч. пам'яті проф. Ч. Н. Азімова (м. Харків, 15 грудня 2021 р.). Харків, 2021. С. 194–197.

141. Тиндик М.П. Сплата неустойки як правовий наслідок порушення сторонами обов'язків із договору прокату транспортного засобу. Право та інноваційне суспільство : електрон. наук. вид. 2021. № 1 (16). С. 79–84. URL: <http://apir.org.ua/wp-content/uploads/2021/06/Tyndyk16.pdf>. (дата звернення: 03.03.2023)

142. Типові умови прокату легкового автомобіля. URL: [https://7cars.com.ua/rules\\_ua.pdf](https://7cars.com.ua/rules_ua.pdf) (дата звернення: 03.03.2023).

143. Тлумачний словник сучасної української мови / за ред. В.С. Калашника. Харків : Белкар-книга, 2005. 800 с.

144. Тупицька Є.О. Новація боргу у позикове зобов'язання за законодавством України : монографія. Харків : ФІНН, 2012. 160 с.

145. Тюнінг авто. URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Тюнінг\\_авто](https://uk.wikipedia.org/wiki/Тюнінг_авто) (дата звернення: 03.03.2023).

146. Угода про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів від 20.03.1958 р. *Законодавство України* : база даних / Верхов. Рада України. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_343#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_343#Text) (дата звернення: 03.03.2023).

147. Умови прокату до договору прокату транспортного засобу ТОВ «Леодрайв»: веб-сайт. URL: [https://leodrive.com.ua/files/rent\\_terms\\_ua.pdf](https://leodrive.com.ua/files/rent_terms_ua.pdf) (дата звернення: 03.03.2023).

148. Федорончук А.В. Договір прокату : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Івано-Франківськ, 2015. 229 с.

149. Федорончук А.В. Строк договору прокату. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія : Юридичні науки*. 2015. Вип. 1 (1). С.206-209.

150. Философский энциклопедический словарь / (редкол.: С.С. Аверинцев, Э. А. Араб-оглы, Л.Ф.Ильичев и др.). 2- изд. Москва : Сов. Энциклопедия, 1989. 815 с.

151. Філонова Ю.М. Захист речових прав на чуже майно в Україні : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Харків, 2020. 20 с.

152. Філонова Ю.М. Захист речових прав на чуже майно в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Харків, 2020. 237 с.

153. Халфина Р.О. Общее учение о правоотношении. Москва : Юрид. лит., 1974. 351 с.

154. Хащівська Н.В. Цивільно-правове регулювання строків у договорах про передання майна у тимчасове користування : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Київ, 2011. 20 с.

155. Цивільне право України: підручник у 2-х кн. / Д.В. Боброва та ін. ; за ред. О.В. Дзери, Н.С. Кузнецової. Київ : Юрінком Інтер, 2002. Кн. 1. 720 с.

156. Цивільне право України: підручник у 2-х кн. / Д.В. Боброва та ін. ; за ред. О.В. Дзери, Н.С. Кузнецової. Київ : Юрінком Інтер, 1999. Кн. 1. 864 с.

157. Цивільне право: підруч. у 2 т. / Борисова В.І. (кер. авт. кол.), Баранова Л.М. та ін. ; за ред. В.І. Борисової, І.В. Спасибо-Фатєєвої, В.Л. Яроцького. Харків : Право, 2011. Т.2. 816 с.
158. Цивільне право: підруч. у 2 т. / Борисова В.І. (кер. авт. кол.), Баранова Л.М. та ін. ; за ред. В.І. Борисової, І.В. Спасибо-Фатєєвої, В.Л. Яроцького. Харків : Право, 2011. Т.1. 656 с.
159. Цивільне право: підруч. у 2т. / Борисова В.І. (кер. авт. кол.), Баранова Л.М., та ін. ; за ред. В.І. Борисової, І.В. Спасибо-Фатєєвої, В.Л. Яроцького. 2-ге вид., переробл. та допов. Харків : Право, 2014. Т.1. 656 с.
160. Цивільне право: підруч. у 2т. / Борисова В.І. (кер. авт. кол.), Баранова Л.М., та ін. ; за ред. В.І. Борисової, І.В. Спасибо-Фатєєвої, В.Л. Яроцького. 2-ге вид., переробл. та допов. Харків : Право, 2014. Т.2. 816 с.
161. Цивільний кодекс України : Закон України від 16.01.2003 р. № 435-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. №№ 40–44. Ст. 356 (із змінами).
162. Цивільний кодекс України: коментар : зі змінами та доповненнями станом на 18 лютого 2004 року /за заг. ред. Є. О. Харитонова, О. М. Калітенко. Одеса : Юрид.літ., 2004. 1112 с.
163. Цивільний кодекс України. Науково-практичний коментар: у 2 ч. / за заг. ред. Я.М. Шевченко. Київ : Ін Юре, 2004. Ч. 1. 692 с.
164. Цивільний кодекс України: науково-практичний коментар / за ред. А.С. Довгерта. Київ : Істина, 2004. 928 с.
165. Чуркін І.А. Договір найму (оренди) транспортного засобу без екіпажу : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Харків, 2015. 194 с.
166. Чуркін І.А. Поняття та ознаки предмета договору найму (оренди) автомобільного транспортного засобу без екіпажу. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2013. № 3 (62). С. 213 – 221.
167. Шимко Ф.А. Прощення боргу як спосіб припинення зобов'язань : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Харків, 2016. 197 с.
168. Шимон С. Об'єкт і предмет договору і цивільного правовідношення : нотатки для наукової дискусії. *Юридична Україна*. 2011. № 4. С. 229-275.



169. Шимон С.І. Відшкодування моральної (немайнової) шкоди як спосіб захисту суб'єктивних цивільних прав : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Київ, 1998. 199 с.

170. Шимон С.І. Теоретичні проблеми визначення поняття «право користування». *Становлення, функціонування та розвиток правових систем сучасності: проблеми науки і практики* : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції, присвяченої 145-й річниці створення Одеського національного університету ім. І.І. Мечникова (м. Одеса, 23 квітня 2010 р.). Одеса : Астропринт, 2010. С. 324-327.

171. Що таке каршерінг авто : веб-сайт. URL: <https://sollyplus.rent/uk/blog/chto-takoe-karsherynh/> (дата звернення: 05.06.2021).

172. Яворська О.С. Договірні зобов'язання про передання майна у власність: цивільно-правові аспекти: автореф. дис. д-ра юрид. наук : 12.00.03. Київ, 2011. 38 с.

173. Яроцький В. Л. Характеристика самозахисту речових прав як різновиду правомірних дій. *Форум права*: електрон. наук. фахове вид. 2013. № 4. С. 466 – 473. URL: [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/FP\\_index.htm\\_2013\\_4\\_79.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/FP_index.htm_2013_4_79.pdf) (дата звернення: 03.03.2023).

174. Яроцький В.Л. Проблеми консенсуальності та реальності окремих видів договорів. *Актуальні проблеми цивільного, житлового та сімейного законодавства*: матеріали міжнародної наук.-практ. конф., присвяч. пам'яті В.П. Маслова (м. Харків, 25 лютого 2011 р.). Харків, 2011. С. 81 – 84.

175. Amir H. Ansariipoor a, Fernando S. Oliveira. Flexible lease contracts in the fleet replacement problem with alternative fuel vehicles: A real-options approach / *European Journal of Operational Research* Volume 266, Issue 1, 1 April 2018, Pages 316-327. Electronic resource. Access mode: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0377221717308007#preview-section-abstract> (дата звернення: 03.03.2023).

176. Ayres I., Schwartz A. The No-Reading Problem in Consumer Contract Law. *Stanford Law Review*, Vol. 66, No. 3 (MARCH 2014), pp. 545-609 (65 pages). Electronic

resource. Access mode: <https://www.jstor.org/stable/24246723> (дата звернення: 03.03.2023).

177. Brkić, A. Consumer protection in financial leasing contracts / *Annals of the Faculty of Law in Zenica*, (2014), 275-326. (дата звернення: 03.03.2023).

178. Dobrić, V., Jovičić, K. Legal (in) security of real estate leasing contracts in contemporary Serbian law / *Annals of the Faculty of Law in Belgrade* (2019), no. 2, 133-149. (дата звернення: 03.03.2023).

179. Dasgupta, S., Siddarth, S., & Silva-Risso, J. (2007). To Lease or to Buy? A Structural Model of a Consumer's Vehicle and Contract Choice Decisions. *Journal of Marketing Research*, 44(3), 490–502. Electronic resource. Access mode: <https://doi.org/10.1509/jmkr.44.3.490> (дата звернення: 03.03.2023).

180. Gholamreza Farsad Amanollahi. The influence of external factors on the credit risk in leasing industry / *Management Science Letters* 6 (2016) 251–258. Electronic resource. Access mode: [https://www.growingscience.com/msl/Vol6/msl\\_2016\\_3.pdf](https://www.growingscience.com/msl/Vol6/msl_2016_3.pdf) (дата звернення: 03.03.2023).

181. Idleman, Hillis K. Ed. *Cars, Cycles, and Consumers*. New York State Education Dept, 1974, 118 p. Electronic resource. Access mode: <https://files.eric.ed.gov/fulltext/ED105082.pdf> (дата звернення: 03.03.2023).

182. Isai Violeta, Radu Riana Iren. Conventional Leasing vs Islamic Leasing / *The Annals of "Dunarea de Jos" University - Fascicle I. Economics and Applied Informatics journal*, 2014 № 3. Electronic resource. Access mode: [http://www.eia.feaa.ugal.ro/images/eia/2014\\_3/IsaiRadu.pdf](http://www.eia.feaa.ugal.ro/images/eia/2014_3/IsaiRadu.pdf) (дата звернення: 03.03.2023).

183. José Balibrea-Iniesta, Carlos Rodríguez-Monroy, Yilsy María Núñez-Guerrero. Economic analysis of the German regulation for electrical generation projects from biogas applying the theory of real options / *Energy* Volume 231, 15 September 2021. Electronic resource. Access mode: <https://doi.org/10.1016/j.energy.2021.120976> (дата звернення: 03.03.2023).

184. Leivaditi S., Rossi J., Kanoulas E. A Benchmark for Lease Contract Review. arXiv:2010.10386v1. Electronic resource. Access mode: <https://doi.org/10.48550/arXiv.2010.10386> (дата звернення: 03.03.2023).

185. Lošić Slavko, Malinović Mirko, Jovanović Milica. Obtaining funds on the basis of leasing in the Republic of Srpska / Ekonomski Signali, (jan. 2020), Vol. 15, no. 2, pp. 71 – 87. Electronic resource. Access mode: <https://doaj.org/article/f9632a2246ac439c9a4f5eb0d4758ce7> (дата звернення: 03.03.2023).

186. Lubis M., Furqoni S. Legal Analysis of Unpaid Loss Insurance Claims Against Rental Cars / LEGAL BRIEF, Vol. 11 No. 2 (2022): Law Science and Field. Electronic resource. Access mode: <https://www.legal.isha.or.id/index.php/legal/article/view/171> (дата звернення: 03.03.2023).

187. Oliveira M. Fleet and Revenue Management in Car Rental: Quantitative Approaches for Optimization Under Uncertainty. Department of Industrial Engineering and Management, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, 2018, 191 pages. Electronic resource. Access mode: <https://core.ac.uk/download/pdf/302953307.pdf> (дата звернення: 03.03.2023).

188. Pearce, D. and Halson, R. (2007) Damages for breach of contract: compensation, restitution, and vindication. Oxford Journal of Legal Studies. Electronic resource. Access mode: <https://eprints.whiterose.ac.uk/3518/1/pearced1.pdf> (дата звернення: 03.03.2023).

189. Richard A. Epstein. Rent Control and the Theory of Efficient Regulation. Brooklyn Law Review 741 (1988). Electronic resource. Access mode: [https://chicagounbound.uchicago.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=&httpsredir=1&article=2326&context=journal\\_articles](https://chicagounbound.uchicago.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=&httpsredir=1&article=2326&context=journal_articles) (дата звернення: 03.03.2023).

190. Rusli T. Consumer protection concept in a fair consumer financing contract with motor vehicle object in Indonesia / Baltic Journal of Law & Politics, Vol. 15 No. 3 (2022): August-2022. Electronic resource. Access mode:

<https://versita.com/manuscript/index.php/Versita/article/view/669> (дата звернення: 03.03.2023).

191. Russell I. S., Got Wheels - Article 2A, Standardized Rental Car Terms, Rational Inaction, and Unilateral Private Ordering, 40 Loy. L.A. L. Rev. 137 (2006). Electronic resource. Access mode: <https://digitalcommons.lmu.edu/llr/vol40/iss1/4> (дата звернення: 03.03.2023).

192. Simms B. W., Lamarre B. G., Jardine A. K. S., Boudreau A. Optimal buy, operate and sell policies for fleets of vehicles / European Journal of Operational Research, Volume 15, Issue 2, February 1984, Pages 183-195. Electronic resource. Access mode: [https://doi.org/10.1016/0377-2217\(84\)90208-X](https://doi.org/10.1016/0377-2217(84)90208-X) (дата звернення: 03.03.2023).

193. Shanker Macha. Use Case: Smart Contract for Lease Agreements using Blockchain Technology / International Journal of Scientific Research in Computer Science and Engineering 7.6 (2019): 1-9. Electronic resource. Access mode: [https://www.isroset.org/pdf\\_paper\\_view.php?paper\\_id=1585&1-IJSCSE-02773.pdf](https://www.isroset.org/pdf_paper_view.php?paper_id=1585&1-IJSCSE-02773.pdf) (дата звернення: 03.03.2023).

194. Sharkar Md. Emon. Vehicle Rental System using Blockchain/ Research September 2022. Electronic resource. Access mode: <https://www.researchgate.net/publication/363520311> (дата звернення: 03.03.2023).

195. Stone E. G. Legal Implications: Cameron Rowland's Rental Contract. Magazine, Ltd. and Massachusetts Institute of Technology, October 2018, (164): 89–112. Electronic resource. Access mode: [https://direct.mit.edu/octo/article/doi/10.1162/octo\\_a\\_00324/59370/Legal-Implications-Cameron-Rowland-s-Rental](https://direct.mit.edu/octo/article/doi/10.1162/octo_a_00324/59370/Legal-Implications-Cameron-Rowland-s-Rental) (дата звернення: 03.03.2023).

196. Sivotwa Lynet. Rental Lease Agreement on Blockchain / Samukeliso Mabarani Carnegie Mellon University, Nov. 2021. Electronic resource. Access mode: [https://www.researchgate.net/publication/356148863\\_Rental\\_Lease\\_Agreement\\_on\\_Blockchain](https://www.researchgate.net/publication/356148863_Rental_Lease_Agreement_on_Blockchain) (дата звернення: 03.03.2023).

197. Thakur A. Car Rental System / International Journal for Research in Applied Science & Engineering Technology (IJRASET) Vol. 9, Issue VII July 2021. Electronic resource. Access mode: [www.ijraset.com](http://www.ijraset.com) (дата звернення: 03.03.2023).

198. Tomescu Raluca Antoanetta. The object of leasing operations / Challenges of the Knowledge Society, 2017, Vol. 7, no. pp. 308 – 311. Electronic resource. Access mode: <https://doaj.org/article/afddf9fe5bb74103a8088111eb6f5ce0> (дата звернення: 03.03.2023).

199. Tyndyk M. Distinction between a Vehicle Rental Contract and a Vehicle Lease Contract. Knowledge, Education, Law, Management. 2021 № 5 (41), vol. 2 P. 156–160.

**ДОДАТКИ**  
**Додаток А**

**СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ ТА ВІДОМОСТІ ПРО  
АПРОБАЦІЮ РЕЗУЛЬТАТІВ ДИСЕРТАЦІЇ**

***Наукові праці, в яких опубліковані основні результати дисертації:***

1. Тиндик М.П. Сплата неустойки як правовий наслідок порушення сторонами обов'язків із договору прокату транспортного засобу. *Право та інноваційне суспільство* : електрон. наук. вид. 2021. № 1 (16). С. 79–84. URL: <http://apir.org.ua/wp-content/uploads/2021/06/Tyndyk16.pdf>.

2. Тиндик М.П. Зміст обов'язку наймодавця з передання транспортного засобу за договором прокату транспортного засобу. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2021. № 2 (37). С. 53–58.

3. Тиндик М.П. Плата за прокат як істотна умова договору прокату транспортного засобу. *Право та інноваційне суспільство* : електрон. наук. вид. 2021. № 2 (17). С. 240–247. URL: <https://apir.org.ua/index.php/lais/article/view/tyndyk17/154> .

4. Tyndyk M. Distinction between a Vehicle Rental Contract and a Vehicle Lease Contract. *Knowledge, Education, Law, Management*. 2021 № 5 (41), vol. 2 P. 156–160.

***Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:***

1. Тиндик М.П. Застава як спосіб забезпечення виконання обов'язків наймача за договором прокату транспортного засобу. *Учасники цивільних відносин : новації рекодифікації Цивільного (приватного) права України* : матеріали ХІХ наук.-практ. конф., присвяч. 99-й річниці з дня народж. д-ра юрид. наук., проф., чл.-кор. АН УРСР В.П. Маслова (м. Харків 12 берез. 2021 р.). Харків : Право, 2021. С. 363–366.

2. Тиндик М.П. Прийняття транспортного засобу як кредиторський обов'язок наймача за договором прокату транспортного засобу. *Проблеми цивільного права та процесу* : тези доп. учасників наук.-практ. конф., присвяч. 96-й річниці від дня народження О.А. Пушкіна (м. Харків 21 трав. 2021 р.). Харків : ХНУВС, 2021. С. 297–300.

3. Тиндик М.П. Предмет договору прокату транспортного засобу. *Проблеми вдосконалення приватноправових механізмів набуття, передачі, здійснення та захисту суб'єктивних цивільних та сімейних прав* : матеріали наук.-практ. конф., присвяч. пам'яті проф. Ч. Н. Азімова (м. Харків, 15 грудня 2021 р.). Харків, 2021. С. 194–197.