

скому праву / В. А. Тархов. – Саратов : Сарат. ун-т, 1973. – 456 с. 14. Иоффе О. С. Обязательственное право / О. С. Иоффе. – М. : Юрид. лит., 1975. – 880 с. 15. Агарков М. М. Обязательство по советскому гражданскому праву / М. М. Агарков // Ученые труды. ВИЮН. – Вып. 3. – 1940. – 192 с. 16. Красавчиков О. А. Юридические факты в советском гражданском праве / О. А. Красавчиков. – М. : Госюриздат, 1958. – 183 с. 17. Яичков К. К. Система обязательств из причинения вреда в советском гражданском праве / К. К. Яичков // Вопросы гражданского права / [под ред. И. Б. Новицкого]. – М. : МГУ, 1957. – С. 145–201. 18. Брагинский М. И. Договорное право: Общие положения / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. – М. : Статут, 1997. – 681 с. 19. Цивільний кодекс України // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40. – Ст. 356. 20. Красавчиков О. А. Договорная дисциплина: сущность и основные компоненты / О. А. Красавчиков // Договорная дисциплина в советском гражданском праве : межвуз. сб. науч. тр. / [отв. ред. О. А. Красавчиков]. – Свердловск : Свердл. юрид. ин-т, 1985. – С. 4–27. 21. Халфина Р. О. Право и хозрасчёт / Р. О. Халфина. – М. : Юрид. лит., 1975. – 110 с. 22. Петров И. Н. Проблемы повышения эффективности законодательства об ответственности хозорганов за нарушение обязательств : автореф. дисс. на соискание науч. степени доктора юрид. наук / И. Н. Петров. – М., 1975. – 37 с. 23. Овсиенко В. В. Проблемы возмещения убытков в хозяйственном праве : автореф. дисс. на соискание науч. степени доктора юрид. наук / В. В. Овсиенко. – Х., 1972. – 33 с. 24. Хозяйственное законодательство : учебник / [под ред. Н. И. Клейн]. – М. : Юрид. лит., 1990. – 270 с. 25. Иоффе О. С. Право и хозяйственная деятельность социалистических организаций / О. С. Иоффе. – М. : Юрид. лит., 1979. – 111 с. 26. Матанцев И. В. Гражданско-правовая ответственность в обеспечении дисциплины поставок / И. В. Матанцев // Договорная дисциплина в советском гражданском праве : межвуз. сб. науч. тр. / [отв. ред. О. А. Красавчиков]. – Свердловск : Свердл. юрид. ин-т, 1985. – С. 115–119.

Надійшла до редколегії 08.05.2009

УДК 347.44(477):656.13

В. Ю. Моторна

ДОГОВІР ВИПРОБУВАННЯ АВТОМОБІЛЯ

Висвітлено причини використання в Україні договору випробування автомобіля, однією з яких є впровадження права Європи у національне законодавство; проаналізовано засади існуючої практики застосування такого договору; розкрито питання номенології та мети укладання угоди; запропоновано поняття договору випробування автомобіля та пояснено необхідність вивчення цього нового інституту.

Рассмотрены причины использования в Украине договора испытания автомобиля, одной из которых является внедрение права Европы в национальное законодательство; проанализированы основы существующей практики применения такого договора; раскрыты вопросы номенологии и цели соглашения; предложено понятие договора испытания автомобиля, а также объяснена необходимость изучения данного нового института.

The reasons of using car testing agreement in Ukraine are researched. The influence of European law on the national legislation is one of such reasons. The bases of existing practice of implementing such agreement are analyzed; the explanation of the name and purpose of agreement is presented; the definition of car testing agreement is offered and necessity of this new institution study is explained.

Вступ України до СОТ, її активна участь на міжнародному ринку надали додатковий поштовх для й так бурхливого розвитку договірних відносин. Це, по-перше, стверджує їх статус центральної ланки у врегулюванні ринкових відносин; по-друге, обумовлює посилення гнучкості та універсалізації договірного регулювання, а також зростання впливу законодавства інших країн на національне законодавство. Як наслідок, не тільки поглиблюється співпраця товаровласників та споживачів на ринку товарів, робіт і послуг, а й виникає нагальна необхідність закріплення відповідних новел у вітчизняному договірному праві. Товаровласники постійно вишукують форми, способи та засоби пропозиції свого товару споживачам, що надає динаміки регулюванню товарообігу. Як вказав Гедеман, «...щойно товарообіг набуває нових форм, відразу виникають нові типи зобов'язань» [1, с. 7].

Разом із тим, усе частіше можна почути навіть від високопосадовців про ризики, які несе в собі глобальний ринок, що, власне, підтвердилось під час фінансової кризи 2008–2009 рр. із банкрутствами навіть ТНК зі світовим ім'ям, таких як «Дженерал Моторз». На глобальному ринку сформувалися досвідчені гравці – професійні комерційні структури, діяльність яких часто вступає в суперечність із загальновизнаними стандартами у сфері прав людини і захисту навколишнього середовища [2, с. 6]. Постанова Верховної Ради України від 17 лютого 2009 р. «Про проведення парламентських слухань «Стратегія інноваційного розвитку України на 2010–2020 роки в умовах глобалізаційних викликів» підтверджує вплив цих явищ на суспільно-економічні процеси та актуальність їх вивчення.

Враховуючи сказане, звертаємо увагу на наступну новацію у правовідносинах. Протягом останніх 5–7 років перед продажем, випуском товару чи започаткуванням бізнесу все частіше проводяться їх тестування (від англ. [test] – перевірка, випробування). Метою таких тестувань є з'ясування наявності/відсутності певних характеристик, якостей досліджуваного об'єкта (це може бути і успішність нового бізнес-проекту, і якість протекторів шин, і маневреність автомобіля тощо).

Тому метою цієї публікації є узагальнення досвіду використання договору випробування автомобіля та визначення його природи і можливих напрямів урегулювання відносин. Об'єктом є відносини, що виникають між сторонами під час випробування

чи тест-драйву автомобіля, а предметом – чинне договірне законодавство, наукова доктрина, окремі публікації за даною проблематикою, правозастосовна практика. Практичною метою цієї роботи є створення умов для максимальної охорони життя та здоров'я людей, які керують авто, збереження майна під час надання послуг за договором випробування і, звичайно, їх якісне надання.

Споживачі намагаються встановити властивості товару та визначитися у доцільності його придбання перед купівлею. Внаслідок цього наразі проводяться численні тестування (або їх іще називають випробуваннями) найрізноманітніших речей – від моторних човнів та буксирувальних тросів до модемів та косметики.

Представники найвідоміших автомобільних марок світу через автосалони з метою зацікавити потенційних клієнтів та прорекламувати свій товар усе частіше пропонують пройти транспортні випробування – так званий «тест-драйв» автомобіля*.

У 2006 р. в Україні продано близько 371 тисяч легкових автомобілів – на 40 % більше, ніж у 2005 р. У 2007 р. куплено на 83 % більше, ніж у 2006 р.

Крім того, Україна територіально розташована на перехресті транспортних шляхів, що з'єднують країни Північно-Західної та Південно-Східної Європи. Схвалення Кабінетом Міністрів 3 серпня 2006 р. Концепції розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 року та положення ст. 1 Закону України «Про транспорт», відповідно до якої транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва, дають підстави передбачати значне підвищення ролі автотранспорту в майбутньому. Звичайно, цю можливість треба використати, враховуючи діючі в Україні нормативно-правові вимоги, реалії економіки та існуючу практику правовідносин в інших країнах.

Однією з реалій вітчизняної науки є той факт, що відносини тестування/випробування транспорту не були предметом дослідження та врегулювання, не вивчалися ані правниками-практиками, ані науковцями, за винятком статті Р. Б. Шишки [3]. Такі договори є несистематизованими, нетипізованими, у зв'язку з чим переважній кількості учасників договору випробування складно визначитися щодо своїх суб'єктних прав та юридичних обов'язків. Дослідивши нечисельні наукові розробки з надання цього виду послуг, констатуємо їх «ембріональний» стан та відсут-

* Для ілюстрації можна вказати на низку Інтернет-сайтів, напр.: www.toyotabc.ru/rent.xml, www.suzuki-avtomir.ru/default.asp?trid=1512, www.newgalant.ru/, www.audi.ru/-ru/testdrv/, www.chevroletcrm.com/site/ru/testdrive_2006php, www.consumer-connect.com/eprofile/fordeprofile/web/ui/Renderer.aspx?formid=39&random=2090141910, www.mazda.ru/buyingamazda/testdrive/

ність вагомих напрацювань із питань дослідження договорів тестування автомобільного транспорту.

За відсутності нормативно-правових актів, які регулюють досліджувані відносини, спробуємо визначити сторони, мету та правову природу договору випробування завдяки розгляду сучасних технологій, змін на ринку товарів та фактичних відносин із надання транспорту на випробування.

Слід визначитися у висхідних підходах до регулювання цієї діяльності та відносин між сторонами. Насамперед, визначальними тут є: 1) свобода договору (ст. 627 ЦК України); 2) загальні підходи до врегулювання відносин щодо права власності на транспортні засоби та діяльності з їх використання; 3) загальна типологічна приналежність такого договору – договори з надання послуг; 4) така діяльність, згідно зі ст. 1187 ЦК України, є джерелом підвищеної небезпеки, такий договір заслуговує на більшу увагу; 5) допуск до управління автомобілем здійснюється на підставі виданого посвідчення водія; 6) спеціальна інфраструктура для випробування автомобілів практично відсутня; 7) ці відносини – відносно нове правове явище в українській договірній практиці й здебільшого охоплюються поняттям «передпродажний сервіс», 8) у США становлення автомобільного ринку дало поштовх для розвитку суспільних відносин, що може відбутися і в Україні, якщо системно вирішувати нагальні питання.

О. Бурлай у своїй статті звернула увагу на таку особливість вітчизняної правової системи, як «спонтанне запозичення», коли, за її словами, «з іноземної правової системи береться якийсь дуже прогресивний, демократичний і давно нам потрібний інститут, покликаний швидко і ефективно вирішити певне коло проблем вітчизняного правового поля... Спонтанність же такого запозичення полягає в тому, що до початку його впровадження вкрай мало уваги приділяється критичному аналізу інституту, який вивчається, аналізу тих тінювих і негативних наслідків, які може викликати його поява. Адже жоден інститут права не є ідеальним, і за кожним «плюсом» може йти свій «мінус» [4, с. 6]. Справді, у нашій країні постійно запроваджуються нові й нібито прогресивні правові інститути, функціонування яких однак так само постійно створює важко вирішувані проблеми.

Солідаризуючись із О. Бурлай, вважаємо, що вказане висловлювання можна повністю віднести до досліджуваних нами правовідносин з випробування/тестування транспорту. Проте, це стоїть таких договорів не тільки щодо автотранспорту, але й інших складних речей. Тому можна стверджувати про більш широке застосування такого договору.

Стаття 5 Закону України «Про автомобільний транспорт» основним завданням державного регулювання та контролю у сфері

автомобільного транспорту ставить створення умов безпечного, якісного та ефективного перевезення пасажирів і вантажів, надання додаткових транспортних послуг. Окрім зазначеного, важливим є підвищення надійності, комфортності та безпечності транспортних засобів, якості робіт і послуг відповідно до розвитку науки і техніки, потреб населення і народного господарства; захист інтересів споживачів і держави у питаннях безпеки перевезень для життя, здоров'я людей та майна осіб; сприяння споживачам у свідомому виборі транспортних засобів, робіт, послуг; створення умов для участі суб'єктів господарювання у міжнародному економічному, науково-технічному співробітництві. Аналізуючи процитовану статтю, доходимо висновку, що вивчення практики укладання договорів випробування як частини транспортних відносин сприятиме реалізації поставлених законодавцем завдань.

Говорячи про назву договору, під час якого проводиться тестування/випробування автомобіля щодо наявності певних характеристик транспорту та маючи необхідність чітко визначитися у вживаних термінах, вважаємо за необхідне повернутися до ст. 1 Закону України «Про автомобільний транспорт». Тут визначено, що автомобіль – це колісний транспортний засіб, який приводиться в рух джерелом енергії, має не менше чотирьох коліс, призначений для руху безрейковими дорогами і використовується для перевезення людей та (чи) вантажів, буксирування транспортних засобів, виконання спеціальних робіт. Таким чином, до автомобілів віднесені транспортні засоби з різними джерелами живлення, включаючи й електричні.

Також необхідно визначитися з використанням слів – тестування чи випробування, виходячи з їх значення та фактичних обставин. Нормативна база дає нам кілька визначень випробування.

Відповідно до наказу Міністерства транспорту та зв'язку № 703 від 14 грудня 2000 р. «Про затвердження Правил сертифікації виробництва авіаційної техніки», випробування – це технічна операція, яка складається з установалення однієї чи декількох характеристик продукції, процесу чи послуги відповідно до встановленої процедури.

Згідно з Постановою Кабінету Міністрів України від 26 травня 2004 р. № 687 «Про затвердження Порядку проведення огляду, випробування та експертного обстеження (технічного діагностування) машин, механізмів, устаткування підвищеної небезпеки», випробування – це експериментальне визначення кількісних та/або якісних характеристик устаткування.

За Постановою Кабінету Міністрів України від 9 листопада 2004 р. № 1497 «Про затвердження Порядку державної реєстрації медичної техніки та виробів медичного призначення», випробу-

вання – це визначення критеріїв, показників шляхом проведення досліджень.

Що ж стосується поняття «тестування», то згідно з наказом Головного контрольно-ревізійного управління від 9 жовтня 2007 р. № 232 «Про затвердження Методики», тестування – це формулювання переліку питань для оцінки об'єкта дослідження, за відповідями на які встановлюються фактори ризику та надається оцінка відповідності. Тобто поняття «тестування» має по суті ідентичне поняттю «випробування» визначення, якщо врахувати специфіку роботи ГоловКРУ. Таким чином, поняття «тестування» можна вважати відповідником іншомовного походження поняттю «випробування».

Поняття «випробування» є широковживаним, в юридичній лексичі в тому числі, і відповідає реальним обставинам. Тому є всі підстави вживати його у позначенні досліджуваного виду договорів.

Таким чином, проведено дослідження змісту аналізованих понять дозволяє дати наступне визначення: за договором випробування автомобіля одна сторона (виконавець) зобов'язується за завданням другої сторони (замовника) передати транспортний засіб для з'ясування замовником характеристик автомобіля, а інша – прийняти, випробувати відповідно до умов договору та повернути автомобіль з урахуванням нормального зносу.

Звернімося до практичного досвіду для з'ясування сторін такого договору. Автомобіль початково є власністю виробника чи того, на чие замовлення він виготовлявся. Відповідно до ст. 317, 319 ЦК України, лише власник має право розпоряджатися своїм майном. Таким чином, послугонадавачем є власник транспортного засобу чи належним чином уповноважена власником особа (наприклад, продавці в автосалонах), тобто суб'єкти, які мають право розпоряджатися майном. Отже, стороною, яка надає авто, можуть бути фізичні та юридичні особи.

Замовником найчастіше виступають фізичні особи. Але й юридична особа також може уповноважити фізичну особу на здійснення передачі автомобіля на випробування, так само як за дорученням юридичної особи фізична особа може здійснювати саме випробування. Тому стороною, яка здійснює випробування, також можуть бути і фізичні, і юридичні особи (за умов, окреслених нижче). Також вважаємо, що стороною, яка надає авто на випробування, може бути як належним чином уповноважений суб'єкт державної влади в межах своїх повноважень, так і підприємець з метою отримання прибутку.

Основним для виявлення системних факторів договору повинно бути визначення суті явища, яке обумовлює собою відповідне правове регулювання. [5, с. 28]. «Суттю» досліджуваної угоди є результат, якого сторони прагнуть досягти – мета. Метою договору є

з'ясування наявності чи відсутності характеристик транспортного засобу – технічних (маневреність, швидкість, якість), зовнішніх (чи зручно перебувати за кермом, чи подобаються кольори) та інших, які є важливими для майбутнього користувача.

На відміну від мети договору найму – отримання предмета для його користування – у договорі випробування автомобіль передається для отримання інформації про нього, власних вражень та думки, а не для використання самого транспорту. Так отримуємо характеристики договору послуг (звіряючись із главою 63 ЦК України) – нематеріальність результату (в результаті виконання договору сторона, яка стане користувачем автомобіля, зацікавлена і отримує важливу для себе інформацію), результат споживається у процесі вчинення певної дії (випробування) або здійснення певної діяльності (інформація про характеристики усвідомлюється та аналізується споживачем), невіддільність послуги від послугонадавача (невіддільність отриманої інформації про автомобіль від, наприклад, представника автосалону, який надав транспорт). Предметом договору є послуга (отримання інформації про автомобіль), оскільки саме в її отриманні зацікавлений замовник.

Оскільки найчастіше надання послуги не супроводжується відповідною компенсацією з боку замовника, договір випробування авто є безвідплатним. Це є своєрідною рекламою транспортного засобу з метою залучення якомога більшої кількості потенційних покупців, клієнтів.

З цієї ж причини договір випробування є публічним – пропозиція його укласти адресована необмеженому колу осіб. За умови, що особа, яка керуватиме транспортом, матиме посвідчення водія відповідної категорії та буде тверезою. З урахуванням цих положень, досліджувана угода є двостороннім договором – обов'язку однієї сторони передати авто для випробування кореспондує обов'язок іншої сторони повернути транспорт у такому ж стані та не завдавати ним шкоди іншим особам та чужому майну.

Економічні зміни обумовлюють трансформацію навіть правової природи договору, що є взаємопов'язаними сферами життя країни, оскільки виробництво масового товару для невизначеного кола споживачів веде до масового укладення однотипних договорів. Договір стає «стандартним», оскільки індивідуальні відносини під час укладення договору витісняються феноменом масовості [6, с. 32]. Зважаючи на існуючу практику, власник пропонує умови, на яких надається авто і які не підлягають змінам. У такий спосіб очевидними стають ознаки договору приєднання, що ставить особу, яка пропонує укласти такий договір, у вигідніше становище стосовно сторони, яка до цієї пропозиції приєднується.

Як було зазначено на початку статті, глобалізація та поглиблення міжнародних відносин обумовлюють посилення гнучкості

та універсалізації договірного регулювання, що спричиняє необхідність закріплення новел у вітчизняному договірному праві.

Головною метою законодавчого регулювання є максимально ефективна регламентація суспільних відносин. Про ефективне правове регулювання можна говорити лише в тому випадку, якщо норми права адекватно відображають регульовані суспільні відносини [7, р. 17]. Договір випробування автомобіля вже став відносно розповсюдженим явищем. Чим якісніше буде проведено випробування, а інколи виробник здатний внести й відповідні потреби покупця зміни, тим краще буде задоволений попит споживачів на безпечну та якісну продукцію.

Таким чином, діяльність послугонадавачів у сфері випробування впливає на соціальну сферу життя та його рівень. Як наслідок, реалізовуватимуться у тому числі й завдання щодо стану транспортної галузі, поставлені перед Україною як учасницею СОТ. Сторони договірних відносин повинні бути захищені конкретними нормативно-правовими положеннями та діяти у чітко визначеному правовому полі.

На підставі наведеного вважаємо за доцільне розробити спеціальний підзаконний нормативний акт щодо порядку укладення та виконання договорів на випробування (тест-драйв) складних речей.

Список літератури: 1. Иоффе О. С. Гражданское правоотношение. Критика теории «хозяйственного права» / Олимпиад Соломонович Иоффе. – М. : Статут, 2000. – 34 с. – (Серия «Классика российской цивилистики» : избранные труды по гражданскому праву: из истории цивилистической мысли). 2. Дудін В. Невловими доброти / Віталій Дудін // Юридичний вісник України. – 2009. – № 10 (714). – С. 6. 3. Шишка Р. Б. Договір драйвінгу / Р. Б. Шишка // Вісник Харк. нац. ун-ту внутр. справ. – 2007. – № 38. – С. 216–222. 4. Бурлай О. Обуздание третейский судов / Ольга Бурлай // Юридическая практика. – № 45 (567). – С. 6. 5. Харитонов Є. О. Науково-практичний коментар до Цивільного кодексу України / Є. О. Харитонов, О. І. Харитонova, Н. Ю. Голубева. – К. : Правова єдність, Всеукраїнська асоціація видавців, 2008. – 201 с. 6. Романец Ю. В. Система договорів в Гражданском праве России / Ю. В. Романец. – М. : Юристъ, 2001. 7. Berlioz G. Le contrat d'adhesion / Berlioz G. – Paris, 1973.

Надійшла до редколегії 16.06.2009