



В.Ю. Моторна  
(Харківський національний університет  
внутрішніх справ)  
(Науковий керівник доцент Р. В.Маєліханова)

## Становлення інституту випробування автомобіля у цивільному праві

**Ключові слова:** договір, автомобіль, випробування.

Давід Долар і Арт Край — економісти Всесвітнього банку — стверджують, що за останні 200 років прискорення темпів зростання світової економіки супроводжувалося посиленням інтеграційних процесів різних ринків. Як доводив А. Сміт, розширення ринку приводить до більш глибокого поділу праці, що полегшує використання інновацій. Деякі інновації, що мають відношення до засобів транспорту і зв'язку, скорочують витрати на сприяють інтеграції [4, 122].

Активність України на міжнародному ринку, глобалізація безпосередньо впливають на договірні відносини в країні. З розвитком цього договору, які застосовувалися у країнах Європи та Сполучених Штатах Америки, поступово починають використовуватися в українській практиці. Виникає ситуація, коли такі правовідносини фактично існують, але теоретично не є дослідженими. Договір випробування автомобіля є одним з таких договорів.

Його укладення вимагає від кожних, конкретних учасників знання всіх деталей угоди, чіткого розуміння своїх прав та обов'язків, відповідальності, що беруть на себе. З метою попередження проблем та спорів у судах, необхідно володіти достатньою інформацією з вказаних питань. Та при дослідженні деталей вказаного договору в наявному цивілістичному масиві напрацювань доходимо висновку про їх недосконалість та неповноту вивчення да-

ної проблематики. Бачимо, що теорією цивільного права та практиками не вивчалася природа такого договору, не виявлено його характерних ознак та місця в цивільній науці. В результаті цього дехто з підприємців вважає такі договірні відносини наймом, деякі — послугами. Та більшість взагалі не аналізують юридичну природу відносин і їх наслідків, спираючись на власне бачення ситуації і виходячи з власних інтересів. Вважаємо, що відсутність теоретичних досліджень і практичного аналізу приводить до незахищеності учасників такого договору.

Для з'ясування основних характеристик інституту випробування автомобіля необхідним є дослідження етапів та причин його розвитку, впливу на законодавство й правовідносини, що й буде зроблено у дані статті.

Так, слово «автомобіль» походить від грецького *αὐτός* — «сам» та латинського *mobilis* — «той, що рухається». У 1769–1770 рр. французький винахідник Ж. Кюньо побудував триколісний тягач для пересування артилерійських знарядь. «Візки Кюньо» вважають попередницями автомобіля. Перший російський автомобіль створений Яковлевим та Фреза в 1896 р. Оскільки з'явився новий об'єкт договору та відносини, які з ним пов'язані, види договорів зазнають змін та оформлюватися відповідно до нових транспортних відносин.

До Великої Вітчизняної війни автомобілі, як і майже всі інші промислові товари, не продавалися. З настанням періоду індустріалізації автомобілебудування почало розвиватися швидкими темпами. Були зведені заводи з виготовлення малолітражок в Москві, Нижньому Новгороді. Власне, одним із стратегічних завдань розвитку автомобілебудування в СРСР був підйом економіки за зразком розвитку економіки Сполучених Штатів Америки. Громадяни отримали право на придбання автомобілів. Але народного автомобіля, на зразок авто Г. Форда, створити не вдалося. Умови, перш за все соціальні та політичні, були зовсім інші, ніж в США.

З розвитком автомобілебудування необхідно було вирішити проблему регулювання збуту продукції цієї промисловості, тому приймалися відповідні відомчі акти. Оскільки ідеологія панування спільної, колективної (читай — державної) власності не могла дозволити приватну власність, в той час індивідуальна власність на автомобіль була швидше винятком, ніж правилом [8, 31]. Зрозуміло, за умови дефіциту автомобілів, дуже складної процедури його придбання, повного контролю над ринком та планової економіки, наукові розробки щодо договорів, пов'язаних з автомобілем, не велися активно, оскільки був відсутній сам предмет вивчення та можливості для цього.

Згодом, в результаті посиленого фінансування розвитку інфраструктури та індустріалізації почали швидкими темпами будуватися дороги, залізниці, аеропорти та автовокзали, порти. Внаслідок цього поступово збільшується й кількість людей, які використовують особистий чи громадський транспорт.

Починаючи з 1970 р., рівень продажу автомобілів став зростати. У зв'язку з підвищенням рівня життя збільшилася кількість охочих стати «автолюбителями». В СРСР існував вторинний ринок транспорту, оскільки завжди знаходилися люди, готові переплатити за комфорт. Керівництво СРСР здійснює ряд заходів щодо розвитку автосервісу. З'являється мережа сервісних

центрів (станцій технічного обслуговування транспорту «АвтоВАЗу») [8, 42].

Відповідно до вказаних суспільних, політичних процесів розвивався й інститут надання послуг, хоча як такий він не був закріплений у законодавстві. Зважаючи на це, Р.О. Халфіна зазначала, що на сучасному етапі велике значення отримують цивільні форми задоволення індивідуальних потреб громадян, важливіші функції соціалістичних організацій у сфері обслуговування [8, 4].

З 1991 р., у зв'язку з розпадом СРСР, почало швидко змінюватися законодавство. Це сприяло бурхливому (часом незаконному) розвитку підприємництва. За відсутності у Цивільному кодексі УРСР закріплення договору послуг, вони частково регулювалися договорами підряду, частково — поручительства. Хоча, як вказують В.І. Жуков та Б.І. Юровський, «послуги мають багато видів, та усім їм притаманні ознаки, які відрізняють їх від таких видів діяльності як виробництво продукції, виконання робіт, торгівлі» [6, 20]. Лише з прийняттям 2003 р. Цивільного кодексу України договори про надання послуг віднесені до окремої групи, що сприяло їх активному вивченню науковцями.

Розвиток транспортної галузі вигідний і населенню і можновладцям, тому їй приділяли особливу увагу. Підприємництво, пов'язане з автомобілями, приносило прибутки, оскільки попит постійно зростає. Бум кредитування 2004–2008 рр., швидкий темп життя, зростання обсягів купівлі-продажу та перевезень, підвищення матеріального благополуччя населення сприяли придбанню й використанню все більшої кількості транспортних засобів. Доказом цього є той факт, що у 2006 р. в Україні продано близько 371 тисячі легкових автомобілів, а у 2008 році — 613 тисяч — рекордна кількість [1, 8].

Як бачимо, історія створення та поширення використання автомобіля не така вже й давня, настало поширення саме з розвитком ринкових відносин, досягненнями науки і техніки, міжнародного співробітництва.

Перші випробування (тест-драйв) автомобілів проводилися на замовлення автомобільних журналів та третіх осіб (не покупців) для оцінки вперше нової моделі. Випробування дисків, як правило, дозволялося на транспорті торговця чи виробника, щоб потенційні клієнти могли визначити придатність транспортного засобу до їх стилю водіння та вподобань [10].

Приблизно з 1991 до 2000 рр. здебільшого під час купівлі транспорту на стихійних авторинках, а згодом у автосалонах, власник чи представники виробника дозволяють можливому покупцю проїхати в авто (у зв'язку з чим часто траплялися випадки викрадення транспорту таким чином). Письмових договорів тоді не складали.

В Україні тест-драйв — можливість безкоштовно проїхати в авто з метою з'ясування його якостей, характеристик та власного ставлення до конкретного транспортного засобу використовують приблизно з 2001 р. За відсутності досліджень та спостережень з даної тематики можемо вказувати приблизні дати, хоча й не такі давні. У практиці, яка наразі склалася в Україні та Росії, виробники автомобілів активно вступають у відносини з приводу надання автомобіля на тест-драйв можливим покупцям через автосалони. Поняття тест-драйв все частіше почало зустрічатися у повсякденному житті та використовуватися продавцями автомобільного транспорту.

Зараз на авторинках існує практика надання авто для тест-драйву з метою з'ясування ним технічних, механічних та інших важливих для конкретної особи характеристик. В такому випадку продавець має максимум прав за мінімуму останніх у покупця. Більше того — через деякий час, хоч і можливо, але дуже складно пред'явити претензії до власника/продавця транспортного засобу з метою захисту чи поновлення порушених прав та інтересів. І при досягненні належного рівня вивчення доктрини та правової бази учасники досліджуваних відносин не лише дотримуватимуться вимог закону, а й отримають можливість попереджувати порушення своїх прав.

Звернувшись до практики надання автомобіля в європейських країнах та на Україні, відслідковуємо багато спільного. Так, у Великій Британії поширена практика страхування авто. І лише після цього транспорт виставляється на продаж чи надається на тест-драйв. Перед тим, як передати машину клієнту, його просять показати права водія. У Норвегії перед усним укладенням договору тест-драйву транспортного засобу представники автосалону роблять копію пластикової картки клієнта та просять показати водійські права. Маючи це, вони отримують відомості про його прізвище та ім'я, номер банківського рахунку, домашню та робочу адреси. У Сполучених Штатах Америки та Великій Британії договір тест-драйву (дослівно він так і називається) укладається також шляхом приєднання до запропонованих умов. Дослівно такий договір називається «примусовим договором» — сторона, яка приєднується, не може змінити його умови, вона або приєднується до його умов, або ні.

Як бачимо, здебільшого саме така практика укладення присутня і в нашій країні. Таким чином «...ми є свідками процесів проникнення, запозичення інститутів загального права в українську правову систему» [3, 18]. Після ґрунтовного аналізу української практики надання автомобіля на тест-драйв, виокремлюємо такі етапи надання автомобіля на тест-драйв.

1. Власник — через представників організації чи через уповноважених на те осіб — пропонує усім бажаючим проїхатися на певному автомобілі. Метою такої поїздки є надання можливості отримати інформацію про авто шляхом поїздки на ньому, зрозуміти, чи він подобається, та які, на думку клієнта, транспорт має позитивні/негативні характеристики чи якості. Пропозиція про тест-драйв розміщується в засобах масової інформації. Викладена вона таким чином, що у кожній особі складається враження, що вона може звернутися до автосалону, і його працівники обов'язково нададуть бажаний автомобіль.

2. В разі виникнення інтересу до тест-драйву певної машини, особа звертається до

того (фізичної чи юридичної особи), від кого надійшла пропозиція. Раніше при передачі автомобіля письмової угоди не укладалося. Особливо, якщо це ринок транспорту, де власники під час тест-драйву знаходяться поряд з товаром та безпосередньо контролюють ситуацію. Та останнім часом в автосалонах водіям пропонують підписати договір «тест-драйву» чи «оренди автомобіля», за яким покладають на них відповідальність за нанесення шкоди. Такі угоди складаються лише представниками автосалонів, без участі клієнтів. У бажаного взяти транспорт на тест-драйв є два варіанти — або приєднатися до запропонованих умов договору, або йому відмовлять у тест-драйві.

До клієнтів, які бажать керувати автомобілем самостійно, обов'язкові вимоги такі: бути у тверезому стані, мати права водія, чітко і негайно виконувати вимоги представника автосалону (чи власника, який одноосібно продає автомобіль), не порушувати Правила Дорожнього руху (далі — ПДР).

3. За дотримання необхідних умов, клієнту дозволяється проїхатися в авто 3–10 хвилин. Часто працівник салону знаходиться поряд з особою, яка керує транспортом, з метою контролю його діяльності та уникнення заподіяння шкоди. Якщо людина не має водійських прав, машину поведе менеджер автосалону, а вона зможе сидіти поруч та зрозуміти, чи до вподоби їй даний транспорт.

4. Автомобіль передається від клієнта власнику чи його представнику. В разі відсутності взаємних претензій, відносини щодо тест-драйву конкретного автомобіля припиняються. Якщо особі транспортний засіб сподобався, може початися обговорення деталей купівлі-продажу, що є початком інших відносин — укладення договору купівлі-продажу.

Таким чином, бачимо основу право-відносин випробування (тест-драйву) автомобіля, яка почала сформуватися ще за СРСР, а з урахуванням інтеграційних та глобалізаційних процесів отримала бурхливий розвиток у 2001–2009 рр. й існує в зазначеному виді на даний час.

Вищевказана схема дій притаманна більшості відносин тест-драйву. Різниця залежить від того, які умови запропонує окрема компанія-представник виробника автомобілів, в залежності від розвитку транспортної інфраструктури і особливостей таких відносин в тій чи іншій місцевості.

Саме з-за цього проведення тест-драйву часто різняться між собою. Відомі випадки, коли перед дозволом сісти за кермо менеджер з продажу автосалону навіть не поцікавився наявністю в особи водійських прав. За 6 місяців 2008 р. про проведення тест-драйву відомі три випадки лише у м. Харків, під час чого пошкоджено авто й існувала загроза нанесення матеріальних збитків чи шкоди здоров'ю третім особам.

Проаналізувавши дії учасників при тест-драйві, бачимо, що власник (чи уповноважена ним особа) шляхом обіцянки надати автомобіль зобов'язується його надати особі за умови наявності в неї певних характеристик (бути тверезою, мати права водія, якщо вона самостійно хоче повести авто). Особа, в свою чергу, отримує право просити в конкретної особи/організації транспорт та зобов'язується не порушувати ПДР, повернути наданий їй автомобіль.

Отже, одна особа шляхом публічного оголошення про це зобов'язується вчинити певні дії на користь будь-якої особи, яка до неї звернеться. Якщо хтось звертається, він бере на себе обов'язок не вчиняти певних дій (не порушувати ПДР) та зобов'язується вчинити певні дії щодо першої сторони (повернути автомобіль).

Пропозиція проїхатися на авто адресується необмеженому колу осіб. У разі погодження певної особи на пропозицію, вони стають взаємопов'язаними своїми правами та обов'язками одна щодо іншої. Таким чином, власник спрямовує дії на набуття своїх цивільних прав та обов'язків (надати автомобіль на випробування та право вимагати його повернення) та зміну цивільних прав та обов'язків іншої особи (вона набуває право вимагати надання авто на тест-драйв та зобов'язується його повернути власнику). Йде мова про цивільні відносини, тому що підставою виникнення нових зобов'язань

не є правопорушення чи юридичний проступок, а вільне волевиявлення сторони на набуття прав та обов'язків. Керуючись ст. 202 ЦК такі дії власника та іншої особи є правомочним [9, 132].

Правочин є дією, тобто вольовим актом. Він здійснюється в результаті прояву волі особи, що має певні причини і мотиви, бажання досягнення поставленої мети. Як і будь-який вольовий акт, правочин включає два елементи: 1) внутрішню волю особи, що здійснює операцію; 2) волевиявлення, тобто вираз внутрішньої волі зовні. За відсутності одного з цих елементів не можна говорити про угоду як про юридичний факт [2, 188].

Повідомлення осіб про бажання надати автомобіль на тест-драйв є зовнішнім виявом внутрішньої волі це вчинити.

Наступною ознакою того, що тест-драйв — це правочин, є те, що він здійснюється добровільно фізичними чи юридичними особами. Правочин є основним інструментом цивільного права й регулює відносини, засновані на рівності, автономії волі і майновій самостійності їх учасників [2, 189]. Отже, дві особи домовилися про надання автомобіля на тест-драйв — одна запропонувала, а інша прийняла пропозицію та погодилася на запропоновані умови. З цього випливає — особи уклали договір, тому що дійшли обопільної згоди щодо зміни своїх прав та обов'язків. Це підтверджується закріпленому ст. 626 ЦК положенню — домовленість двох або більше сторін, спрямована на встановлення, зміну або припинення цивільних прав та обов'язків, є договором [9, 364].

Власник автомобіля виступає боржником — зобов'язується надати транспорт, а інша особа — кредитором — має право

вимагати від власника надання авто. Тому такий договір є зобов'язанням [9, 312].

Зважаючи на сказане, доходимо висновку, що відносини тест-драйву досягли того розвитку, що отримали ознаки договірних відносин. Договір поєднує в собі різні характеристики, він є і джерелом права, і юридичним фактом, і джерелом встановлення договірних відносин [5, 228].

Наразі більшість представників провідних автовиробників світу пропонують укласти такий договір. Тому маємо низку недосліджених цивільних майнових відносин, пов'язаних з реалізацією договору випробування автомобіля. Вирішення цих правових питань сприятиме розв'язанню відповідних соціально-економічних проблем, що знаходяться у безпосередньому причинно-наслідковому зв'язку між собою (наприклад, якість надання послуг при виконанні договору випробування автомобіля, дотримання прав споживачів, захищеність сторони, яка приєднується до договору).

Інтеграційні процеси вимагають наближення норм українського законодавства до європейських та міжнародних. Вказане підтверджують Р.І. Кондратьєв та Р.О. Стефанчук, говорячи, що «важливим фактором повноцінного інтегрування до європейського простору є приведення правової системи України до принципів правового регулювання, які існують в Європейському Союзі» [7, 64–66].

В результаті активної участі України у міжнародних відносинах, правовідносини з тест-драйву виокремлюються у договір випробування автомобіля. Це зумовлює необхідність визначення основних принципів регулювання договору випробування автомобіля з врахуванням економічних умов, які на даний момент склалися в Україні.

### Список літератури:

1. Авторынок: Шоппинг по-Пекински / Корреспондент. — 14.08.2009. — № 30(369).
2. Гражданское право: учебник / [под ред. О.Н. Садикова]. — Том I. — М.: Юридическая фирма «КОНТРАКТ»: «ИНФРА-М», 2006.
3. Демченко С. Про акціонерні угоди, корпоративне управління та застосування іноземного права / С. Демченко, Г. Остапович // Юридичний вісник України. — 2009. — № 14(718).



4. Долар Д. Путь к процветанию / Д. Долар, А. Край // Россия в глобальной политике. — 2002. — № 1.
5. Дутко А.О. Аналіз юридичної конструкції господарського договору / А.О. Дутко // Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. — 2008. — № 6(74).
6. Жуков В.И. Юридическая природа услуги / В.И. Жуков, Б.И. Юровский // Экспресс-анализ законодательных и нормативных актов. — 2001. — № 38.
7. Кондратьев Р.И. Перші кроки на шляху створення пан'європейської кодифікації приватного права / Р. І. Кондратьев, Р.О. Стефанчук // Університетські записки. — 2007. — № 1(21).
8. Степанов О.В. Право приватної власності на автомобіль та угоди, пов'язані з його обслуговуванням: дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право / О.В. Степанов. — Харків, 2000.
9. Цивільний кодекс: Науково-практичний коментар / [за заг. ред. Є.О. Харитонова, О.І. Харитонової, Н.Ю. Голубевої]. — К.: Всеукраїнська асоціація видавців «Правова Єдність», 2008.
10. The free Encyclopedia Wikipedia [Електронний ресурс]. — Режим доступу до енциклопедії Wikipedia: [http://en.wikipedia.org/wiki/Test\\_drive](http://en.wikipedia.org/wiki/Test_drive)

#### РЕЗЮМЕ

В статье раскрыты основные этапы становления института испытания автомобиля. Доказано, что свое развитие договор испытания автомобиля получил вследствие процессов глобализации и активизации Украины на мировом рынке. Автором приводится практика заключения договора в других странах.

#### SUMMARY

The article describes the main development stages of laws for car test. Proved that the agreement of car test developed due to globalisation and Ukraine trade on the world market. The author describes the way the agreement is made in other countries.

*Рекомендовано кафедрою  
цивільного, господарського права та процесу*

*Подано 05.10.09*