

Секція Право	
УДК 349	
Дата першого надходження статті до видання	2026-05-05
Дата прийняття статті до друку після рецензування	2026-05-10
Дата публікації/оприлюднення	2026-05-30

Цивільно-правова відповідальність за шкоду, заподіяну наземними транспортними засобами

Остапенко Л.О.

доктор юридичних наук, професор,
професор кафедри цивільного права та процесу
ІППО Національного університету «Львівська політехніка»,
<https://orcid.org/0000-0002-9833-3043>

Анотація. Проблема цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану наземними транспортними засобами, є надзвичайно актуальною в сучасних умовах інтенсивного розвитку транспортної інфраструктури та зростання кількості автомобілів. Забезпечення ефективного механізму відшкодування збитків потерпілим унаслідок ДТП стає важливим завданням для правової системи та суспільства загалом. У статті досліджуються правові основи відповідальності власників та користувачів транспортних засобів за шкоду, що виникає внаслідок їхньої діяльності, зокрема питання застосування цивільно-правових норм і страхових механізмів. Особлива увага приділяється аналізу чинного законодавства, проблемам його застосування та необхідності вдосконалення нормативно-правової бази для підвищення захисту прав потерпілих. Підкреслюється значення чіткої правової регламентації, яка б забезпечила баланс між інтересами власників транспортних засобів і потребою компенсації завданої шкоди. Такий підхід сприятиме підвищенню правової безпеки учасників дорожнього руху та зменшенню соціально-економічних втрат.

Ключові слова: цивільно-правова відповідальність, шкода, наземні транспортні засоби, ДТП, страхування.

Civil Law Liability for Damage Caused by Land Vehicles

Ostapenko Leonid Oleksiiovych

Doctor of Law, Professor,

Professor of the Department of Civil Law and Procedure,
Educational and Scientific Institute of Law, Psychology and Innovative Education,

Lviv Polytechnic National University, Ukraine

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9833-3043>

Abstract. The issue of civil liability for damage caused by land vehicles is extremely relevant in the modern context of rapid development of transport infrastructure and the increasing number of automobiles. Ensuring an effective mechanism for compensating victims of road traffic accidents has become an important task for the legal system and society as a whole. This article examines the legal foundations of the liability of vehicle owners and users for damage arising from their activities, particularly the application of civil law norms and insurance mechanisms. Special attention is given to the analysis of current legislation,

challenges in its implementation, and the need to improve the regulatory framework to enhance the protection of victims' rights. Emphasis is placed on the importance of clear legal regulation that would balance the interests of vehicle owners with the need to compensate for the damage caused. Such an approach will contribute to increasing the legal security of road users and reducing socio-economic losses.

Keywords: civil liability, damage, land vehicles, road traffic accidents, insurance

Вступ

Щоденне функціонування транспорту є невід'ємною частиною суспільного життя та економічного розвитку. Проте активне використання наземних транспортних засобів пов'язане не лише з перевагами мобільності, а й із підвищеним рівнем ризику для інших учасників дорожнього руху та третіх осіб. Саме тому правове регулювання наслідків заподіяння шкоди транспортом набуває особливого значення.

Стійке функціонування цивільного обороту можливе лише за умови, що його учасники дотримуються встановлених норм і чесно виконують покладені на них юридичні обов'язки. Відхилення від цих правил тягне за собою порушення прав інших осіб та призводить до негативних наслідків, зокрема майнових чи немайнових втрат для громадян, організацій або навіть цілих соціальних груп.

Коли одна зі сторін посягає на законні інтереси іншої, до неї може бути застосований механізм цивільно-правової відповідальності. Його суть полягає у виникненні для порушника додаткового обов'язку, який тягне за собою несприятливі для нього майнові наслідки. Наприклад, у разі порушення строків виконання зобов'язання за договором (як-от поставка товару чи надання послуг), винна особа може бути зобов'язана не тільки виконати зобов'язання, а й компенсувати збитки або сплатити неустойку. Такий фінансовий тягар покладається на порушника виключно з метою відновлення порушеного становища потерпілої сторони [1].

Цивільно-правова відповідальність має низку специфічних рис, серед яких основоположною є її компенсаційна спрямованість. Її головна мета полягає у відновленні порушеного майнового становища потерпілої особи, тобто у приведенні її у такий стан, у якому вона перебувала до порушення її прав чи заподіяння шкоди. Такий підхід відрізняє цивільну відповідальність від кримінальної чи адміністративної, де акцент робиться на покаранні правопорушника, а не на компенсації збитків.

Саме з цієї компенсаційної природи випливають межі цивільно-правової відповідальності. Законодавець встановлює, що обсяг відшкодування має дорівнювати реальній вартості завданих збитків або шкоди, і лише за певних обставин може бути змінений. Повне відшкодування передбачає як покриття прямих майнових втрат, так і упущеної вигоди, якщо вона підлягає доведенню. Однак існують ситуації, коли закон допускає відступ від принципу повної компенсації: зокрема, у разі встановлення договором або законом іншого розміру відповідальності (наприклад, у вигляді штрафних санкцій чи лімітованої неустойки), або ж коли суд з урахуванням конкретних обставин справи зменшує розмір відшкодування.

Це пояснюється не лише практичними міркуваннями, але й тим, що цивільне право виконує багатофункціональну роль у правовій системі. Окрім того, що воно є інструментом регулювання майнових та особистих немайнових відносин, цивільне право також виконує превентивну та стимулюючу функцію. Через наявність відповідальності у разі порушення зобов'язань суб'єкти цивільного обороту заохочуються до добросовісної поведінки, ретельного дотримання умов договорів і зваженого ставлення до своїх дій. У цьому сенсі інститут відповідальності не лише забезпечує відновлення порушених прав, але й слугує важливим елементом підтримання правопорядку у сфері приватноправових відносин [2].

На думку С.М. Бервено, в договірних відносинах добросовісною має вважатися така поведінка сторони, яка, знаючи (повинна була знати), що здійснення нею або іншою стороною прав або виконання договірних обов'язків може призвести до негативних наслідків, вжила доступних їй заходів для їх усунення [3, с. 117].

У межах цивільного права ключовим принципом є юридична рівність сторін, що означає однаковий обсяг прав та обов'язків для всіх учасників правовідносин — незалежно від їхнього статусу, правової форми чи соціального положення. Цей принцип зберігає свою силу і в разі застосування цивільно-правових санкцій. Тобто, підходи до притягнення до відповідальності мають ґрунтуватися на рівному юридичному становищі сторін, без будь-яких преференцій чи обмежень [2].

Варто зауважити, що в окремих випадках новий обов'язок не доповнює первинний, а фактично його замінює. Особливо це характерно для деліктної відповідальності. Скажімо, у ситуації дорожньо-транспортної пригоди, винуватець події, який спричинив матеріальну шкоду, замість обов'язку дотримуватись правил дорожнього руху та не завдавати шкоди — набуває нового: повністю відшкодувати заподіяні збитки. Це правило ґрунтується на загальному принципі — порушення чужих прав не повинно залишатися без юридичних наслідків.

Перш ніж розглядати особливості цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану транспортними засобами, необхідно окреслити поняття джерела підвищеної небезпеки, оскільки саме до цієї категорії належить транспорт. У статті 1187 Цивільного кодексу України визначено, що джерелом підвищеної небезпеки є будь-яка діяльність, пов'язана з експлуатацією, зберіганням або обслуговуванням об'єктів, які за своєю природою становлять підвищений ризик для інших осіб [4]. У цьому контексті транспортні засоби — зокрема автомобілі, автобуси, вантажівки, мотоцикли, тролейбуси та інші механізми — визнаються такими об'єктами, оскільки вони часто стають причиною заподіяння шкоди.

Статистика свідчить, що переважна більшість спорів щодо відшкодування шкоди, заподіяної джерелами підвищеної небезпеки, пов'язана саме з дорожньо-транспортними пригодами. Це пояснюється широким розповсюдженням наземного транспорту та високою імовірністю настання небажаних наслідків під час його експлуатації. Тому транспортні засоби обґрунтовано розглядаються як типові джерела підвищеної небезпеки, з якими пов'язана підвищена юридична відповідальність їх володільців або користувачів.

Цивільне законодавство також містить перелік суб'єктів, діяльність яких пов'язана з підвищеним ризиком для оточення. До них належать володільці транспортних засобів, перевізники, транспортні компанії, будівельні організації, промислові підприємства, що експлуатують спеціальну техніку (екскаватори, крани, бульдозери тощо). Усі вони можуть бути суб'єктами відповідальності у разі, якщо внаслідок використання відповідного засобу буде заподіяна шкода [5].

Важливо, що відповідальність за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки, має об'єктивний характер. Це означає, що особа несе відповідальність незалежно від наявності вини, тобто навіть якщо вона діяла обережно та не порушувала жодних норм. Такий підхід закріплений законодавцем задля ефективного захисту прав потерпілих та забезпечення балансу інтересів у правовідносинах, пов'язаних із джерелами підвищеної небезпеки.

Норми, що регламентують зазначену відповідальність, закріплені у статтях 1166, 1187 та 1188 Цивільного кодексу України. При цьому кожна із зазначених статей регулює окрему підставу відповідальності, і їх одночасне застосування у межах однієї справи, як правило, виключається. Попри наявність загального правового регулювання, окремі аспекти залишаються дискусійними. Наприклад, відсутня єдність судової практики у справах щодо зіткнення кількох транспортних засобів, а також при

вирішенні питань, коли витрати на ремонт автомобіля значно перевищують його залишкову вартість [6].

У цьому контексті цивільно-правова відповідальність виступає однією з форм державного примусу, що реалізується шляхом накладення майнових санкцій на порушника. Такі заходи спрямовані не лише на компенсацію заподіяної шкоди та відновлення порушених прав потерпілої сторони, але й виконують регулятивну та превентивну функцію — зокрема, утвердження правопорядку та забезпечення передбачуваності поведінки учасників цивільного обороту.

Як зазначається у ст. 1187 ЦК України, шкода, завдана джерелом підвищеної небезпеки, відшкодовується особою, яка на відповідній правовій підставі (право власності, інше речове право, договір підряду, оренди тощо) володіє транспортним засобом, механізмом, іншим об'єктом, використання, зберігання або утримання якого створює підвищену небезпеку. Особа, яка неправомірно заволоділа транспортним засобом, механізмом, іншим об'єктом, завдала шкоди діяльністю щодо його використання, зберігання або утримання, зобов'язана відшкодувати її на загальних підставах. Якщо неправомірному заволодінню іншою особою транспортним засобом, механізмом, іншим об'єктом сприяла недбалість її власника (володільця), шкода, завдана діяльністю щодо його використання, зберігання або утримання, відшкодовується ними спільно, у частці, яка визначається за рішенням суду з урахуванням обставин, що мають істотне значення. Особа, яка здійснює діяльність, що є джерелом підвищеної небезпеки, відповідає за завдану шкоду, якщо вона не доведе, що шкоду було завдано внаслідок непереборної сили або умислу потерпілого [4].

На практиці зобов'язання з відшкодування шкоди майже завжди покладається саме на володільця джерела підвищеної небезпеки. Це пояснюється тим, що саме він здійснює контроль за його експлуатацією, несе ризики, пов'язані з використанням відповідного об'єкта, та отримує користь від такої діяльності.

Під володільцем у цьому випадку розуміється не лише власник у класичному розумінні, а й будь-яка особа — фізична або юридична, — яка користується джерелом підвищеної небезпеки на підставі цивільно-правових договорів або інших юридичних підстав. Це може бути орендар, підрядник, перевізник чи навіть особа, яка володіє таким об'єктом на підставі адміністративного акта. Важливо, що в ситуації, коли транспортним засобом чи іншим об'єктом управляє працівник володільця (наприклад, водій, машиніст), відповідальність перед третіми особами покладається не на працівника, а на того, хто є володільцем джерела — підприємство, організацію або установу.

Водночас, якщо транспортний засіб опиняється у володінні особи незаконно — наприклад, у випадку самовільного заволодіння ним — саме така особа несе повну відповідальність за наслідки своєї діяльності. Якщо ж власник чи володільць проявив недбалість, що сприяла такому заволодінню (наприклад, залишив автомобіль незамкненим із ключами всередині), то відповідальність може бути солідарною, тобто розділеною між ним і особою, яка фактично завдала шкоду [5].

У випадках, коли водій або інша особа, що перебувала у трудових відносинах із володільцем, заподіяла шкоду, відповідальність за неї несе роботодавець. Натомість сам водій відповідає лише перед володільцем — через механізм так званої регресної вимоги. Така вимога виникає тоді, коли володільць джерела змушений був відшкодувати шкоду третій особі за дії свого працівника, і має право звернутися до останнього з позовом про повернення сплаченої суми. Таким чином, інститут регресу виконує функцію внутрішнього балансу відповідальності між учасниками, не порушуючи при цьому прав потерпілої сторони.

З урахуванням вищезазначеного, ключовим чинником у визначенні особи, яка повинна відшкодувати шкоду, заподіяну транспортним засобом, є саме факт володіння цим засобом на законній підставі, а не безпосередня участь у спричиненні шкоди. Такий

підхід забезпечує стабільність цивільного обороту та підвищує рівень правового захисту потерпілих.

У зв'язку з підвищеним ризиком заподіяння шкоди та значними фінансовими наслідками для відповідальної особи, у правовому полі особливого значення набуває питання страхування цивільно-правової відповідальності.

Страховання цивільної відповідальності власників транспортних засобів є обов'язковим на території всіх країн Європи. Відсутність у власника транспортного засобу страхового поліса такої відповідальності вважається серйозним правопорушенням, яке карається штрафом або навіть тюремним ув'язненням [10, с.113].

В Україні цей вид страхування став обов'язковим згідно із Законом України «Про страхування» (1996 р.) та Положенням «Про порядок і умови проведення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів» № 1175 від 28 вересня 1996 р., затвердженим Постановою Кабінету Міністрів України. Однак через низку причин на практиці ці нормативно-правові документи не виконувалися. У зв'язку з цим 1 липня 2004 р. було прийнято Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», який набрав чинності 1 січня 2005 р., а окремі пункти ст. 21 і ст. 41 цього закону - 1 квітня 2005 р [7, с.113].

Відповідно до ст. 3 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» від 1 липня 2004 року (далі - Закон України «Про ОСЦПВ») метою здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності є забезпечення відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та/або майну потерпілих внаслідок дорожньо-транспортної пригоди та захисту майнових інтересів страховальників [8].

Об'єктом обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності є майнові інтереси, що не суперечать законодавству України, пов'язані з відшкодуванням особою, цивільно-правова відповідальність якої застрахована, шкоди, заподіяної життю, здоров'ю, майну потерпілих внаслідок експлуатації забезпеченого транспортного засобу [8].

З 01 січня 2025 року Законом України "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів" № 3720-IX суми за внутрішніми договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності встановлені у розмірі:

- за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю - 500 000 грн. на одну потерпілу особу та 5 мільйонів грн. на один страховий випадок незалежно від кількості потерпілих осіб;
- за шкоду, заподіяну майну потерпілих - 250 000 грн. на одну потерпілу особу та 1,25 мільйона грн. на один страховий випадок незалежно від кількості потерпілих осіб [8].

Відповідно до положень законодавства, шкода, завдана життю або здоров'ю потерпілого в результаті дорожньо-транспортної пригоди, включає кілька видів збитків. Сюди належать витрати на лікування, тимчасова втрата працездатності, а також стійка (постійна) втрата працездатності потерпілого. Окрім матеріальних збитків, передбачено компенсацію моральної шкоди, яка полягає у фізичних стражданнях і душевних переживаннях, що виникли через каліцтво або інші ушкодження здоров'я. У разі смерті потерпілого, відповідальність поширюється і на шкоду, пов'язану з цією втратою.

Потерпілими у таких випадках визнаються водій і пасажир пошкодженого транспортного засобу, пасажир автомобіля винуватця ДТП, а також особи, які перебували на утриманні загиблого. Страхова компанія відшкодовує моральну шкоду, завдану внаслідок смерті, близьким родичам загиблого — його чоловіку або дружині,

батькам і дітям. Загальна сума страхового відшкодування становить 12 мінімальних заробітних плат, встановлених на момент настання страхового випадку, і розподіляється рівними частинами між членами сім'ї.

При цьому слід враховувати, що не завжди аварія трапляється з вини водія транспортного засобу. За статистикою патрульної поліції, до причин ДТП належать дії неповнолітніх водіїв, технічні несправності автомобілів, незадовільний стан доріг, помилки пішоходів (наприклад, перехід у недозволеному місці або у нетверезому стані), а також інші фактори, не пов'язані з безпосередньою провиною кермувальника [9].

У цьому випадку вини водія немає, проте оскільки транспортний засіб віднесено законодавством до джерел підвищеної небезпеки, то особа, яка володіє, використовує, зберігає або утримує цей засіб, відповідає за шкоду, якщо вона не доведе, що шкоди було завдано внаслідок непереборної сили або умислу потерпілого (ст. 1187 ЦК України) [4].

Законом №3720-IX передбачено, що у разі настання дорожньо-транспортної пригоди, яка може бути підставою для здійснення страхового відшкодування (регламентної виплати), водій транспортного засобу, причетний до такої пригоди, зобов'язаний невідкладно, але не пізніше трьох робочих днів з дня настання дорожньо-транспортної пригоди, письмово надати страховику, з яким укладено договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності (у випадках, передбачених статтею 41 цього Закону, МТСБУ), повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду встановленого Моторно-транспортного страхового бюро України зразка, а також відомості про місцезнаходження свого транспортного засобу та пошкодженого майна, контактний телефон і свою адресу. Якщо водій транспортного засобу з поважних причин не мав змоги виконати зазначений обов'язок, він має підтвердити це документально [8].

Відповідно до статті 1194 Цивільного кодексу України, особа, яка застрахувала свою цивільну відповідальність, у разі недостатності страхової виплати (страхового відшкодування) для повного відшкодування завданої нею шкоди зобов'язана сплатити потерпілому різницю між фактичним розміром шкоди і страховою виплатою (страховим відшкодуванням). Відшкодування шкоди особою, яка її завдала, можливе лише за умови, що згідно із Законом України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» у страховика не виник обов'язок з виплати страхового відшкодування, або розмір завданої шкоди перевищує ліміт відповідальності страховика [4].

У результаті завдання шкоди під час ДТП виникають цивільні права та обов'язки, пов'язані з її відшкодуванням. Зокрема, потерпілий отримує право на компенсацію завданої шкоди, а обов'язок здійснити відповідне відшкодування покладається на страхову компанію особи, яка застрахувала свою цивільну відповідальність відповідно до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів». У певних випадках відшкодування може покладатися на Моторне страхове бюро України або на самого винуватця, якщо сума шкоди перевищує ліміт страхування або страховик не зобов'язаний виплачувати. Отже, винуватець ДТП не звільняється від обов'язку компенсувати завдану шкоду, але цей обов'язок розподіляється між ним і страховою компанією [10].

Особливістю цивільно-правової відповідальності за шкоду, заподіяну наземними транспортними засобами, є те, що вона базується на принципі підвищеної небезпеки. Відповідальність настає незалежно від вини власника чи користувача транспортного засобу, що зумовлює більш жорсткий режим відповідальності порівняно з іншими видами цивільно-правових зобов'язань.

Отже, цивільно-правова відповідальність за шкоду, спричинену наземними транспортними засобами, має свої специфічні ознаки, що відображаються у правовому режимі відповідальності та способах її реалізації. Вона поєднує у собі як індивідуальну

відповідальність власника або користувача транспортного засобу, так і колективний захист потерпілих через інститут обов'язкового страхування. Це забезпечує баланс між інтересами суб'єктів відповідальності і суспільства в цілому.

Висновки

Цивільно-правова відповідальність за шкоду, заподіяну наземними транспортними засобами, є важливим інститутом, що забезпечує відновлення порушених прав потерпілих та підтримання балансу інтересів у суспільстві. Особливість такої відповідальності полягає в об'єктивному характері, що передбачає відповідальність володільця транспортного засобу незалежно від вини, з урахуванням підвищеного ризику, притаманного експлуатації транспортних засобів як джерела підвищеної небезпеки. Цивільно-правова відповідальність носить компенсаційний характер і спрямована на повне відшкодування шкоди, включаючи матеріальні та моральні збитки.

Водночас, система відповідальності регламентується законодавчими нормами, які забезпечують рівність сторін та захист потерпілих, а також містить механізми страхового покриття, що мінімізують фінансові ризики для володільців транспортних засобів. Обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів є необхідним інструментом, який підвищує ефективність правового захисту потерпілих і стимулює добросовісну поведінку учасників дорожнього руху.

Таким чином, цивільно-правова відповідальність за шкоду, заподіяну наземними транспортними засобами, є комплексним правовим механізмом, що сприяє не лише компенсації збитків, а й забезпеченню безпеки та стабільності у сфері транспортних відносин.

Список використаних джерел

1. Цивільно-правова відповідальність - Бібліотека BukLib.net. *Головна - Бібліотека BukLib.net*. URL: <https://buklib.net/books/25014/> (дата звернення: 12.05.2026).
2. Приленський С. А. Поняття цивільно-правової відповідальності сторін за договором. *Юридичний вісник*. 2021. № 2. С. 159–162.
3. Бервено С.М. Проблеми договірної права України : монографія. Київ : Юрінком Інтер, 2006. 392 с.
4. Цивільний кодекс України : Кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV : станом на 5 жовт. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 12.05.2026).
5. Які особливості відповідальності за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки? URL: <http://www.vuzlib.su/ck/5-82.htm> (дата звернення: 12.05.2026).
6. Деякі проблеми регулювання відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки. Pravin.Znavel. URL: [http://pravoznavel.com.ua/erod/article/22885%](http://pravoznavel.com.ua/erod/article/22885%20) (дата звернення: : 12.05.2026).
7. Долгошея Н. О. Страхування в запитаннях та відповідях: навч. посібник. Київ: Центр учбової літератури, 2010. 318 с.
8. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Закон України від 21.05.2024 № 3720-IX : станом на 7 черв. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3720-20#Text> (дата звернення: 12.05.2026).
9. Ільченко Г. О. Сучасні тенденції настання цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів сучасні тенденції настання цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. *Матвєєвські цивілістичні читання атеріали міжн. наук.-практ. конф.* Київ, 18 жовт. 2019 р.

10. Петрончак Ю. О. До питання про відшкодування шкоди, завданої наземним транспортним засобом. *Актуальні проблеми приватного права в умовах євроінтеграційних процесів в Україні*. 2024 р.

References

1. BukLib.net. (n.d.). Tsyvilno-pravova vidpovidalnist. <https://buklib.net/books/25014/>.
2. Prylenskyi, S. A. (2021). Poniattia tsyvilno-pravovoi vidpovidalnosti storon za dohovorom. *Yurydychnyi Visnyk*, (2), 159–162.
3. Berveno, S. M. (2006). Problemy dohovirnoho prava Ukrainy: monohrafiia. Yurinkom Inter.
4. Tsyvilnyi kodeks Ukrainy [Civil Code of Ukraine] No. 435-IV (2003). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>.
5. Vuzlib.su. (n.d.). Yaki osoblyvosti vidpovidalnosti za shkodu, zapodiianu dzherelom pidvyshchenoi nebezpeky? <http://www.vuzlib.su/ck/5-82.htm>.
6. Pravoznavets. (n.d.). Deiaki problemy rehuliuвання vidshkoduvannya shkody, zavdanoi dzherelom pidvyshchenoi nebezpeky. <http://pravoznavel.com.ua%>.
7. Dolhosheia, N. O. (2010). *Strakhuvannia v zapytanniakh ta vidpovidiakh: navchalnyi posibnyk*. Tsentr Uchbovoi Literatury.
8. Pro oboviazkove strakhuvannia tsyvilno-pravovoi vidpovidalnosti vlasnykiv nazemnykh transportnykh zasobiv [On compulsory insurance of civil liability of owners of land motor vehicles] No. 3720-IX (2024). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3720-20#Text>.
9. Ilchenko, H. O. (2019, October 18). Suchasni tendentsii nastannia tsyvilno-pravovoi vidpovidalnosti vlasnykiv nazemnykh transportnykh zasobiv [Modern trends in the occurrence of civil liability of owners of land motor vehicles]. In Matvieievski tsyvilistychni chytannia: materialy mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii [Matveev civil readings: materials of the international scientific and practical conference], Kyiv, Ukraine.
10. Petronchak, Yu. O. (2024). Do pytannia pro vidshkoduvannya shkody, zavdanoi nazemnym transportnym zasobom [On the issue of compensation for damage caused by a land motor vehicle]. In Aktualni problemy pryvatnoho prava v umovakh yevrointehratsiinykh protsesiv v Ukraini.