

ОСОБЛИВОСТІ КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА НЕЗАКОННЕ ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ: ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ УДОСКОНАЛЕННЯ

FEATURES OF CRIMINAL LIABILITY FOR ILLEGAL POSSESSION OF VEHICLES IN MARTIAL ARTS CONDITIONS: PROBLEMS AND PROSPECTS FOR IMPROVEMENT

Почтовий М.М., д.ю.н., старший дослідник,
заступник директора

Навчально-науковий інститут права та інноваційної освіти
Дніпровського державного університету внутрішніх справ
ORCID ID: 0000-0003-0633-205X

У статті розглянуто кримінально-правові аспекти незаконного заволодіння транспортним засобом, що залишається одним із найбільш поширених і суспільно небезпечних посягань на право власності. Проаналізовано положення ст. 289 Кримінального кодексу України з акцентом на кваліфікуючі та особливо кваліфікуючі ознаки правопорушення, зокрема вчинення кримінального правопорушення групою осіб, із застосуванням насильства чи за наявності інших обтяжуючих обставин. Висвітлено динаміку збільшення кількості таких діянь у контексті дії правового режиму воєнного стану, що є наслідком широкомасштабної збройної агресії РФ проти України. Обґрунтовано необхідність законодавчого доповнення ст. 289 КК України кваліфікуючою ознакою «вчинене в умовах воєнного або надзвичайного стану» для забезпечення належного рівня кримінально-правового захисту від посягань на транспортні засоби, що мають критичне значення у воєнний час. Розмежовано правові підстави незаконного заволодіння транспортом та примусового відчуження або вилучення майна відповідно до чинного законодавства. Зроблено висновок про необхідність системного вдосконалення кримінального законодавства у цій сфері, враховуючи зміни безпекового середовища та практичні виклики правоохоронній системі.

Ключові слова: незаконне заволодіння, транспортний засіб, кримінальна відповідальність, воєнний стан, право власності, примусове відчуження, вилучення майна, кваліфікуючі ознаки, кримінальне правопорушення.

The article examines the criminal law aspects of unlawful seizure of a vehicle, which remains one of the most widespread and socially dangerous infringements on the right of ownership. The provisions of Article 289 of the Criminal Code of Ukraine are analyzed, with emphasis on qualifying and especially qualifying features of the offense, in particular, commission of the criminal offense by a group of persons, with the use of violence, or under other aggravating circumstances. The dynamics of the increase in such offenses under the legal regime of martial law—resulting from the large-scale armed aggression of the Russian Federation against Ukraine—are highlighted. The necessity of amending Article 289 of the Criminal Code of Ukraine by adding the qualifying feature “committed under conditions of martial or state of emergency” is substantiated, in order to ensure an adequate level of criminal law protection against encroachments on vehicles that are critically important during wartime. The article also distinguishes between the legal grounds for unlawful seizure of a vehicle and the forced alienation or seizure of property in accordance with current legislation. It concludes with a call for systemic improvement of criminal legislation in this area, taking into account changes in the security environment and practical challenges for law enforcement.

Key words: unlawful seizure, vehicle, criminal liability, martial law, right of ownership, forced alienation, property seizure, qualifying features, criminal offense.

Постановка проблеми. У сучасних умовах транспортний засіб є не лише засобом пересування, а й важливим інструментом забезпечення життєдіяльності суспільства, особливо в період воєнного стану. Автомобілі активно використовуються для транспортування гуманітарних вантажів, виконання бойових та евакуаційних завдань, а також як ключовий елемент у логістиці цивільного і військового секторів. Саме тому протиправне заволодіння транспортними засобами в умовах сьогодення набуває особливої суспільної небезпеки, адже воно не лише порушує право власності, а й може мати критичні наслідки для обороноздатності держави, безпеки громадян та функціонування важливих інфраструктур.

Разом із цим, незаконне заволодіння автомобілями стало стійким і високоорганізованим видом кримінального бізнесу. Високий рівень прибутковості, наявність тіньових ринків збуту, технологічна оснащеність осіб які вчиняють кримінальні правопорушення, а також причетність транснаціональних організованих злочинних структур перетворюють це на серйозну загрозу не лише для окремих власників, а й для державної безпеки в цілому. В умовах збройного конфлікту особливо актуальним є питання ефективної протидії таким діянням, удосконалення кримінально-правових засобів їх запобігання, а також підвищення ефективності розслідування, виявлення і притягнення до відповідальності винних осіб.

З огляду на викладене, постає необхідність наукового осмислення специфіки незаконного заволодіння тран-

спортними засобами, зокрема в умовах воєнного стану для формування дієвих механізмів кримінально-правової реакції на зазначені правопорушення.

Аналіз останніх досліджень. Питання кримінальної відповідальності за правопорушення, що посягають на безпеку руху та експлуатацію транспорту, тривалий час перебувають у полі зору науковців. Такій тематиці присвячено низку ґрунтовних досліджень, у яких розглядалися як загальні проблеми охорони транспортної безпеки, так і особливості кваліфікації окремих складів кримінальних правопорушень у цій сфері. Зокрема, це питання дослідили наступні автори: Бабанін С.В., Березняк В.С., Брисковська О.М., Демидова Л.М., Дудоров О.О., Дудорова К.Б., Ємельяненко В.В., Максимович Р.Л., Мисливий В.А., Олійник П.В., Татаров О.Ю., Христов О.Л., Шевченко С.І. та інші.

Метою написання статті є здійснення аналізу особливостей кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом.

Виклад основного матеріалу. Незаконне заволодіння транспортним засобом є одним із поширених кримінальних правопорушень, що становить серйозну загрозу майновим правам громадян, громадській безпеці та правопорядку. Згідно з ст. 1 Протоколу до Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод «Кожна фізична або юридична особа має право мирно володіти своїм майном. Ніхто не може бути позбавлений своєї власності інакше як в інтересах суспільства і на умовах, передбачених законом і загальними принципами міжнародного

права» [1]. Вбачається, що незаконне заволодіння автомобілем порушує фундаментальне право власності, гарантоване міжнародним правом, і спричиняє власнику не лише матеріальні збитки, пов'язані з втратою майна, але й моральну шкоду, викликану стресом, почуттям незахищеності та порушенням особистих прав.

Слід наголосити, що зростання кількості таких діянь, зокрема тих, що вчиняються за попередньою змовою групою осіб або організованою групою з використанням складних схем легалізації викраденого транспорту, актуалізує необхідність ґрунтовного аналізу правового регулювання відповідальності за такі діяння.

Так, ст. 289 Кримінального кодексу України (далі – КК України) встановлює чіткі норми, які диференціюють покарання залежно від тяжкості вчиненого правопорушення, враховуючи низку обтяжуючих обставин. Згідно з ч. 2 ст. 289 КК України, до останніх належать: 1) якщо воно вчинене за попередньою змовою групою осіб; 2) якщо особа раніше вже вчиняла незаконне заволодіння транспортним засобом або інше кримінальне правопорушення, передбачене статтями 185, 186, 187, 189–191, 262, 290, 410 КК України; 3) застосування насильства, що не є небезпечним для життя чи здоров'я потерпілого, або з погрозою його застосування; 4) якщо діяння супроводжувалося проникненням у приміщення чи інше сховище; 5) якщо використовувалися електронні пристрої для втручання в роботу технічних засобів охорони; 6) якщо об'єктом незаконного заволодіння був транспортний засіб, вартість якого становить від ста до двохсот п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян [2].

Ч. 3 цієї ж статті передбачає відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом у найбільш небезпечних формах, а саме: 1) вчинене організованою групою; 2) поєднане із застосуванням насильства, небезпечного для життя або здоров'я потерпілого, або з погрозою такого насильства; 3) якщо об'єктом злочину є транспортний засіб, вартість якого у двісті п'ятдесят і більше разів перевищує неоподатковуваний мінімум доходів громадян [2].

Принагідно зауважити, що незаконне заволодіння транспортними засобами найчастіше вчиняється не поодинокими особами, а групою осіб, що діють за попередньою змовою. Досліджуване кримінальне правопорушення становлять підвищену суспільну небезпеку, зокрема через те, що викрадачі часто не мають належних навичок водіння, а дії у стані сп'яніння ще більше підвищують ризики. Наслідком таких правопорушень нерідко стають дорожньо-транспортні пригоди, інколи – з тяжкими наслідками.

Водночас умови воєнного стану, які стали наслідком широкомасштабної збройної агресії РФ проти України, створили надзвичайно напружене криміногенне середовище, що, як справедливо зазначається в науковій літературі, суттєво впливає на загальний рівень злочинності та її структуру. В екстремальних умовах, за яких відбувається життєдіяльність усього суспільства, значно зростає вразливість цивільного населення, що, у свою чергу, полегшує вчинення кримінальних правопорушень, зокрема проти власності, та формує у осіб які вчиняють кримінальні правопорушення ілюзорне відчуття безкарності [3, с. 230]. Цей ризик посилюється і обмеженнями конституційних прав і свобод, що застосовуються у межах правового режиму воєнного стану.

Як свідчить аналіз статистичних даних, за період 2021 – перше півріччя 2025 року спостерігається динаміка зростання кількості кримінальних правопорушень, передбачених статтею 289 КК України, вчинених як у складі групи осіб, так і у стані алкогольного сп'яніння. Зокрема, згідно з Табл. 1, кількість групових випадків незаконного заволодіння транспортними засобами зросла з 82 у 2021 році до 114 у 2024 році, з деяким зменшенням у першому півріччі 2025 року (9 випадків). У свою чергу,

Табл. 1 Кількість кримінальних правопорушень, передбачених ст. 289 КК України вчинених групою осіб, провадження за якими закінчені

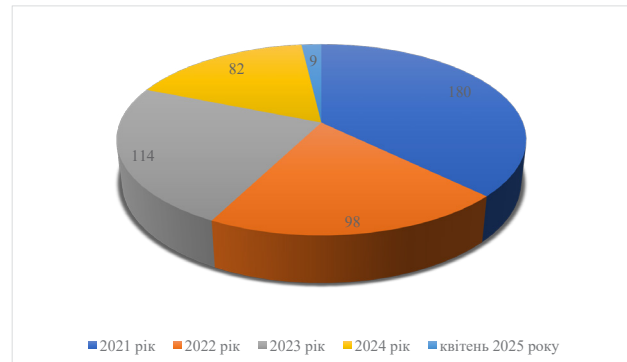
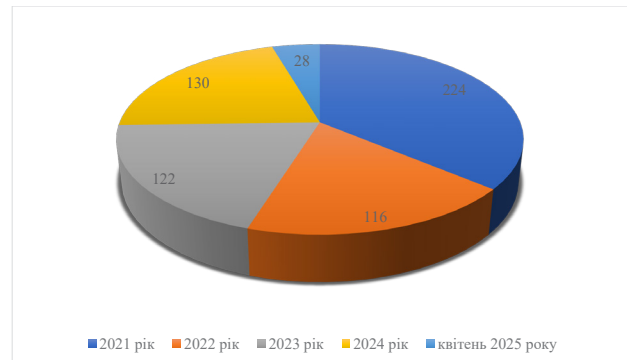


Табл. 2 Кількість кримінальних правопорушень, передбачених ст. 289 КК України вчинених особами у стані алкогольного сп'яніння, провадження за якими закінчені



за Табл. 2, кількість таких кримінальних правопорушень, учинених у стані алкогольного сп'яніння, демонструє ще виразнішу тенденцію до зростання – з 116 у 2022 році до 190 у 2024 році [4].

Ці показники підтверджують тезу про те, що в умовах воєнного стану рівень небезпеки таких діянь зростає не лише кількісно, а й якісно – за рахунок підвищеної агресивності правопорушників, їхньої дезорієнтованості та соціально-психологічної деградації внаслідок постійної напруги. Така суспільна небезпечність повинна враховуватись і при кваліфікації діяння, зокрема через запровадження системного підходу до використання ознаки «вчинено в умовах воєнного або надзвичайного стану».

Водночас Закон України від 3 березня 2022 року № 2117-IX (далі – Закон), який набрав чинності 7 березня того ж року, був ухвалений як реакція на численні випадки мародерства та інших посягань на власність у перші дні повномасштабної збройної агресії проти України. Основною метою цього нормативно-правового акта стало посилення кримінальної відповідальності за кримінальні правопорушення проти власності, вчинені в умовах воєнного або надзвичайного стану. Незважаючи на те, що назва Закону акцентує увагу на мародерстві, його положення не обмежуються лише змінами до ст. 432 КК України. Так, окрім підвищення мінімального строку позбавлення волі за мародерство з трьох до п'яти років, законодавець також вніс зміни до низки інших статей КК України: 185, 186, 187, 189 та 191. В усі ці норми було інтегровано нову кваліфікуючу ознаку – «вчинення в умовах воєнного або надзвичайного стану» [5].

Таке законодавче рішення є цілком логічним з огляду на характер суспільних відносин у воєнний час, коли відбувається масштабне ослаблення правопорядку, підвищу-

ється вразливість населення, а також значно ускладнюється належне функціонування правоохоронної системи. У цих умовах забезпечення невідворотності покарання за посягання на власність є важливим елементом не лише правового, а й соціального захисту. Проте чомусь це стосувалось лише окремих статей КК України.

Ця невідповідність суперечать принципам узгодженості кримінального права, адже згідно з приміткою до ст. 289 КК України, діяння, передбачені статтями 185, 186, 187, 189 і 191, є однорідними щодо незаконного заволодіння транспортним засобом, а отже, мають подібну суспільну небезпечність, об'єкт посягання та форму вини [2]. Особливої актуальності ця проблема набуває в умовах воєнного стану, коли транспортний засіб часто виконує критичну функцію — евакуації цивільних, транспортування поранених, доставки гуманітарної допомоги або забезпечення безпеки в тилу. Незаконне заволодіння таким майном у воєнний час становить підвищену суспільну небезпеку. Відповідно, відсутність у ст. 289 КК України кваліфікуючої ознаки «вчинене в умовах воєнного або надзвичайного стану» не лише викривлює систему кримінально-правової оцінки суспільно небезпечних діянь, а й підриває принципи правової визначеності та рівності перед законом.

З огляду на це, логічним і юридично обґрунтованим є висновок Данилевської Ю.О. та Данилевського А.О. про доцільність доповнення ст. 289 КК України зазначеною кваліфікуючою ознакою [6, с. 19]. Адже хоча основним безпосереднім об'єктом цього правопорушення виступають суспільні відносини у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, не менш важливим є й суспільні відносини власності, юридичним вираженням яких є право володіння, користування та/або розпорядження механічним транспортним засобом, що, як зазначають науковці Шпіляревич В.В. та Смельяненко В.В. має розглядатися як додатковий обов'язковий об'єкт кримінально-правової охорони [7, с. 150; 8, с. 9].

На противагу цьому у контексті воєнного стану в Україні важливе значення має правове регулювання примусового відчуження та вилучення майна, зокрема транспортних засобів, для забезпечення потреб держави. Закон України «Про передачу, примусове відчуження або вилучення майна в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану» чітко визначає ці поняття, встановлюючи правові межі та умови їх застосування [9].

Так, примусове відчуження майна передбачає припинення права власності на індивідуально визначене майно, що належить приватним особам або комунальним підприємствам. Таке майно переходить у власність держави для використання в умовах воєнного чи надзвичайного стану. Ключовою умовою є повне відшкодування вартості майна, яке може здійснюватися або до, або після відчуження. Це гарантує захист прав власників, забезпечуючи справедливу компенсацію за втрачене майно [9].

Вилучення майна, натомість, стосується майна, що перебуває у державній власності. Воно передбачає позбавлення державних підприємств або господарських об'єднань права господарського відання чи оперативного управління індивідуально визначеним майном. Таке майно передається для задоволення державних потреб у період воєнного чи надзвичайного стану без необхідності компенсації, оскільки воно вже належить державі [9].

Ці процедури, врегульовані законодавством, мають на меті забезпечити оперативне реагування на виклики воєнного часу, зокрема шляхом надання державним органам і військовим формуванням необхідних ресурсів. Водночас чітко дотримання законодавчих вимог щодо документального оформлення, оцінки вартості майна та, у разі примусового відчуження, компенсації є запорукою правомірності таких дій. Це дозволяє уникнути зловживань і захистити права громадян, навіть у складних умовах воєнного стану.

Вбачається, що ключова відмінність між примусовим відчуженням або вилученням та незаконним заволодін-

ням транспортним засобом полягає в наявності правової підстави та відсутності протиправного умислу. Незаконне заволодіння характеризується вчиненням дій, спрямованих на заволодіння транспортним засобом усупереч волі власника, без законних підстав і з метою особистого збагачення чи іншої протиправної вигоди. Натомість правомірне примусове вилучення або відчуження здійснюється за наявності:

- рішення уповноважених органів;
- належно оформленого акту про передачу/відчуження майна;
- проведеної експертної оцінки вартості майна;
- передбаченої законом компенсації (у випадку з приватною власністю).

Навіть якщо під час реалізації таких процедур допущено окремі порушення, наприклад, оформлення документації з відхиленнями від вимог, це не може автоматично слугувати підставою для кваліфікації дій як незаконного заволодіння, якщо самі дії мали законну мету й здійснювалися в межах компетенції.

При цьому Дудоров О. О. та Дудорова К.Б. звертають увагу й на інші, передбачені у законодавстві випадки, коли працівники певних державних органів уповноважені на використання чужих транспортних засобів: п. 6 ч. 1 ст. 25 Закону України «Про Службу безпеки України», п. 10 ч. 1 ст. 13 Закону України «Про Національну гвардію України», п. 4 ч. 1 ст. 18 Закону України «Про державну охорону органів державної влади України та посадових осіб», п. 37 ч. 1 ст. 20 Закону України «Про Державну прикордонну службу України», п. 30 ч. 1 ст. 7 Закону України «Про Військову службу правопорядку у Збройних силах України», п. 5 ч. 1 ст. 7 Закону України «Про Державне бюро розслідувань», ч. 10 ст. 33 Кодексу цивільного захисту України [10, с. 312].

Окрім того, в окремих випадках вилучення транспортного засобу може бути обґрунтоване крайньою необхідністю. Так, використання чужого транспортного засобу, наприклад, для термінової евакуації пораненого військовослужбовця у ситуації, коли інші засоби відсутні, не є кримінально караним, якщо дотримано умов правомірності такого діяння: наявність реальної і безпосередньої загрози, відсутність альтернативних засобів її усунення, а також співмірність заподіяної та відверненої шкоди.

Висновок. Незаконне заволодіння транспортним засобом, передбачене ст. 289 КК України, у сучасних умовах набуває особливої суспільної небезпеки, зумовленої не лише зростанням кількості таких правопорушень, а й зміною їхньої структури в умовах воєнного стану. Залучення організованих груп, вчинення кримінального правопорушення у стані алкогольного сп'яніння, агресивна поведінка правопорушників — усе це свідчить про необхідність посилення кримінально-правової реакції держави. Водночас відсутність у ст. 289 КК України кваліфікуючої ознаки «вчинення в умовах воєнного або надзвичайного стану» створює дисбаланс у системі кримінального права, оскільки аналогічні за характером правопорушення проти власності вже містять таку норму. Враховуючи критичну роль транспортних засобів у воєнний час, доповнення такою кваліфікуючою ознакою виглядає обґрунтованим і таким, що відповідає принципам правової визначеності та рівності перед законом.

Окрім цього, слід чітко відмежовувати незаконне заволодіння від правомірного примусового відчуження чи вилучення транспортних засобів, які здійснюються відповідно до закону з дотриманням встановлених процедур і за умови справедливої компенсації. Це не лише забезпечує баланс між потребами держави та правами громадян, а й мінімізує ризики неправомірного переслідування осіб, які діяли в умовах крайньої необхідності або в межах повноважень. Таким чином, системне вдосконалення кримінального законодавства та його гармонізація з реаліями воєнного стану є нагальним завданням для законодавця і правозастосовної практики.

ЛІТЕРАТУРА

1. Перший Протокол до Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод. *Верховна Рада України*. Законодавство : офіційний вебсайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua>
2. Кримінальний кодекс України від 5 квітня 2001 року // *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 25-26. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>
3. Березняк В. С. Особливості кваліфікації кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту: огляд судової практики. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2021. № 3 (112). С. 227-233.
4. Статистика: Офіс Генерального прокурора. URL: <https://www.gp.gov.ua/ua/posts/statistika>
5. Про внесення змін до Кримінального кодексу України щодо посилення відповідальності за мародерство: Закон України від 03.03.2022 № 2117-IX URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2117-20#Text>
6. Данилевський А.О., Данилевська Ю.О. Незаконне заволодіння транспортним засобом в умовах воєнного стану. *Центральноукраїнський вісник права та публічного управління*. Випуск 2 (6). 2024. С. 16-23.
7. Данилевська Ю.О., Данилевський А.О. Щодо використання воєнного стану як кваліфікуючої ознаки кримінальних правопорушень проти власності. Забезпечення публічної безпеки і порядку в умовах воєнного стану: матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Кропивницький, 1 липня 2022 року). *Донецький державний університет внутрішніх справ*. Кропивницький, 2022. С. 115–118.
8. Шпілярович В. Окремі аспекти дослідження безпосереднього об'єкта та предмета незаконного заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК України). *Новітні кримінально-правові дослідження – 2021 : Альманах наукових праць / за ред. проф. Є. Л. Стрельцова, проф. О. В. Козаченка, PhD О. М. Мусиченко*. Миколаїв : МІП НУ ОЮА, 2021. С. 145–151.
9. Закон України «Про передачу, примусове відчуження або вилучення майна в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану» від 17.05.2012 р. № 4765-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 15. Ст. 99.
10. Дудоров О.О., Дудорова К.Б. Незаконне заволодіння транспортним засобом: проблеми кваліфікації та вдосконалення кримінального закону. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2020. № 2. С. 307–315.