

ЗАПОБІГАННЯ КРИМІНАЛЬНИМ ПРАВОПОРУШЕННЯМ ПЕРЕДБАЧЕНИХ СТАТТЯМИ 286-1 ТА 289 КРИМІНАЛЬНОГО КОДЕКСУ УКРАЇНИ

PREVENTION OF CRIMINAL OFFENSES PROVIDED FOR BY ARTICLES 286-1 AND 289 OF THE CRIMINAL CODE OF UKRAINE

Шаблистий В.В. д.ю.н., директор,

Навчально-науковий інститут права та інноваційної освіти

Дніпровського державного університету внутрішніх справ

ORCID ID: 0000-0003-0210-1772

У статті проаналізовано проблематику кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Зокрема, на правопорушеннях, передбачених статтями 286-1 та 289 Кримінального кодексу України, які залишаються найбільш суспільно небезпечними та актуальними. Представлено аналіз офіційної статистики за 2022/2025 роки, що засвідчує загальну тенденцію до зниження кількості кримінальних правопорушень у цій сфері, проте водночас зафіксовано зростання випадків керування транспортними засобами у стані сп'яніння. Визначено основні причини такої динаміки, зокрема недостатню ефективність профілактичних заходів, соціальну нестабільність, високий рівень латентності злочинності та недовіру до контролюючих органів. Особливу увагу приділено впливу воєнного стану на дорожньо-транспортну ситуацію: зміна логістичних потоків, пошкодження інфраструктури, поява нових груп учасників дорожнього руху — військових, волонтерів, внутрішньо переміщених осіб. Проаналізовано правові ризики, зумовлені спрощенням процедур допуску до керування транспортними засобами, зокрема тимчасові дозволи та розширення дії посвідчень водія. Обґрунтовано необхідність впровадження комплексної системи запобігання правопорушенням, що включає підвищення правової свідомості громадян, соціальну рекламу, освітні програми та автоматизовані засоби контролю. Запропоновано заходи вдосконалення кримінально-правової політики в умовах воєнного стану з метою підвищення ефективності протидії кримінальним правопорушенням у досліджуваній сфері.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, воєнний стан, кримінальні правопорушення, транспортний засіб, профілактика, кримінальна політика.

The article analyzes the issue of criminal offenses in the field of road traffic safety and transport operation. Special attention is given to the offenses defined in Articles 286-1 and 289 of the Criminal Code of Ukraine, which remain among the most socially dangerous and relevant. The analysis of official statistics for the years 2022–2025 reveals a general trend of decreasing numbers of criminal offenses in this area, while simultaneously highlighting an increase in cases of driving under the influence. The main causes of this dynamic are identified, including the insufficient effectiveness of preventive measures, social instability, a high level of latent crime, and public distrust of supervisory authorities. Particular attention is paid to the impact of martial law on the road traffic situation: changes in logistical flows, damage to infrastructure, and the emergence of new groups of road users—military personnel, volunteers, and internally displaced persons. The article examines legal risks resulting from simplified procedures for obtaining permission to operate vehicles, such as temporary permits and extended validity of driver's licenses. The need for implementing a comprehensive prevention system is substantiated, which should include raising public legal awareness, social advertising, educational programs, and automated control tools. Measures to improve criminal law policy under martial law are proposed to enhance the effectiveness of combating criminal offenses in the studied field.

Key words: road traffic safety, martial law, criminal offenses, vehicle, prevention, criminal policy.

Постановка проблеми. Зростання інтенсивності дорожнього руху та розвиток транспортної інфраструктури супроводжуються підвищенням рівня кримінальних правопорушень, пов'язаних із експлуатацією транспортних засобів. Особливу загрозу становлять випадки користування ними у стані сп'яніння та незаконне заволодіння, що не лише завдають матеріальної шкоди, але й створюють реальні ризики для життя та здоров'я громадян. Саме тому такі дії підлягають кримінально-правовому переслідуванню відповідно до чинного законодавства.

Проблема запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху, зокрема передбаченими статтями 286-1 та 289 Кримінального кодексу України (далі – КК України), набуває особливої актуальності в умовах сучасних суспільних трансформацій [1]. Зростання кількості транспортних засобів на дорогах України, ускладнення дорожньої інфраструктури внаслідок воєнних дій, а також поява нових категорій учасників дорожнього руху (військових, волонтерів) сприяють підвищенню рівня ризиків, пов'язаних із дорожньо-транспортними пригодами. Таким чином, ключовим є створення цілісної системи запобігання, яка поєднувала б правові, соціальні та освітні заходи для зниження рівня кримінальних правопорушень у цій сфері.

Аналіз останніх досліджень. Аналіз останніх досліджень щодо запобігання кримінальним правопорушенням, передбаченим статтями 286-1 та 289 КК України, свідчить про комплексний підхід до цієї проблеми, що охоплює законодавчі ініціативи, кримінологічні дослі-

дження та технологічні інновації. Зокрема, серед найбільш ґрунтовних праць слід виокремити імена наступних вчених: Бабанін С.В., Баулін Ю.В., Березняк В.С., Борисов В.І., Гізімчук С.В., Головкін Б.М., Колодяжного М.Г., Матвійчук Я.В., Мельник М.І., Мисливий В.А., Терлюк І.Я., Тютюгін В.І., Шевченко С.І., Юнін О.С. та інші.

Метою написання статті полягає у всебічному аналізі сучасного стану запобігання кримінальним правопорушенням, передбаченим статтями 286-1 та 289 КК України.

Виклад основного матеріалу. Безпека дорожнього руху є однією з ключових складових загальної системи національної безпеки, оскільки порушення у цій сфері безпосередньо загрожують життю та здоров'ю громадян, а також завдають значної шкоди державі та суспільству. Кримінальні правопорушення, що посягають на безпеку руху та експлуатацію транспорту, залишаються актуальною проблемою у кримінально-правовій політиці України. Особливу увагу серед них слід приділити кримінальним правопорушенням, передбаченим статтями 286-1 та 289 КК України. Зокрема, йдеться про порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння (ст. 286-1 КК України), а також про незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК України) [1].

Принагідно, що одним із ключових завдань сучасної кримінально-правової політики є ефективне запобігання кримінальним правопорушенням, що посягають на безпеку дорожнього руху та експлуатацію транспортних

засобів. Особливої актуальності набуває питання протидії діянням, передбаченим саме цими статтями, оскільки вони характеризуються високим ступенем суспільної небезпеки, безпосередньо загрожуючи життю, здоров'ю громадян, а також стабільності транспортної інфраструктури [2, с. 8].

Запобігання злочинності в загальному розумінні охоплює широкий спектр заходів економічного, правового, соціального та виховного характеру, що реалізуються як державними інституціями, так і громадськістю. У науковій літературі це поняття розглядається як форма цілеспрямованої соціально-профілактичної діяльності, що має на меті обмеження, нейтралізацію або усунення чинників, які детермінують протиправну поведінку. Так, Закалюк А.П. визначає запобігання злочинності як функціональний інструмент протидії її детермінантам через системну профілактику причин і умов правопорушень [3, с. 147]. У цьому ж контексті Литвак О.М. акцентує увагу на необхідності чіткого розмежування понять: превенцію слід розуміти як комплекс заходів запобігання, тоді як профілактика має спрямовуватись на усунення криміногенних факторів [4, с. 55]. Фріс П.Л., у свою чергу, наголошує на фундаментальній ролі кримінального права у цій системі, вказуючи на його здатність визначати межі протиправного й відображати ідеологічну парадигму суспільства [5, с. 118].

Вбачається, що сучасний підхід до запобігання кримінальним правопорушенням у сфері дорожньої безпеки вимагає не лише нормативного впливу, а й аналізу фактичної ситуації на основі статистики. З огляду на це, важливим аналітичним інструментом є офіційні статистичні дані Офісу Генерального прокурора України, які дозволяють оцінити динаміку поширення правопорушень, передбачених статтями 286-1 та 289 КК України, та сформулювати ефективні напрямки запобіжного впливу [6].

Так, упродовж 2022/2024 років в Україні простежується чітка тенденція до зменшення загального рівня кримінальних правопорушень, передбачених розділом XI КК України «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту». Аналіз офіційної статистики дозволяє визначити як загальні динамічні зміни,

Таблиця 1
Кількість облікованих кримінальних правопорушень передбачених розділом XI «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту»

Рік	2022 рік	2023 рік	2024 рік	Квітень 2025 року
Назва статті				
Загальна кількість кримінальних правопорушень	12 755	10 926	10 662	3386

Таблиця 2
Кількість облікованих кримінальних правопорушень передбачених ст. 286-1 КК України

Рік	2022 рік	2023 рік	2024 рік	Квітень 2025 року
Назва статті				
Ст. 286-1 КК України	774	950	1054	310

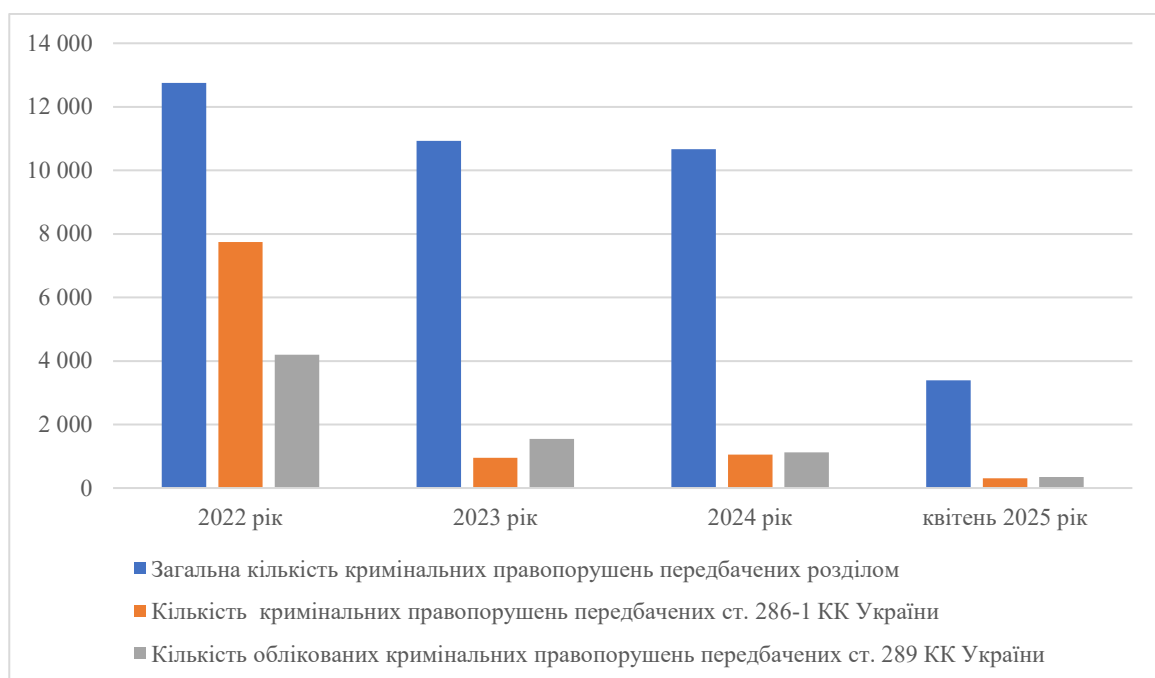
Таблиця 3
Кількість облікованих кримінальних правопорушень передбачених ст. 289 КК України

Рік	2022 рік	2023 рік	2024 рік	Квітень 2025 року
Назва статті				
Ст. 289 КК України	4194	1546	1119	347

так і специфіку трансформації структури кримінальних правопорушень у межах цього розділу.

У 2022 році органами досудового розслідування було обліковано 12 755 кримінальних правопорушень, що входять до зазначеного розділу. У 2023 році цей показник знизився до 10 926 випадків, тобто кількість таких правопорушень зменшилася на 1 829, або на 14,34% порівняно з попереднім роком. У 2024 році процес зниження тривав: зафіксовано 10 662 кримінальні правопорушення, що на 2,41% менше у порівнянні з 2023 роком. Упродовж перших

Таблиця 4
Динаміка кримінальних правопорушень передбачених розділом XI «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту»



чотирьох місяців 2025 року було обліковано 3 386 таких правопорушень, однак надання оцінки цьому показнику потребує обережності, з огляду на неповний річний цикл.

Слід зауважити, що аналіз окремих складів кримінальних правопорушень свідчить про відмінні тенденції у динаміці та поширенні окремих видів правопорушень, що свідчить про зміну криміногенної ситуації у сфері безпеки дорожнього руху. Зокрема, спостерігається стабільне зростання кількості кримінальних правопорушень, передбачених статтею 286-1 КК України. У 2022 році обліковано 774 випадки цього правопорушення, у 2023 році – вже 950, що становить зростання на 22,75%. У 2024 році кількість таких правопорушень сягнула 1 054, що на 10,95% більше, ніж у 2023 році. За перші чотири місяці 2025 року зафіксовано 310 випадків. Якщо тенденція збережеться, то за підсумками року можливе перевищення показників попереднього періоду.

Така динаміка свідчить про зростаючу соціальну небезпеку правопорушень, пов'язаних із керуванням транспортом у стані сп'яніння. Це може бути пов'язано як із недостатньою ефективністю профілактичної роботи, так і з високою латентністю окремих правопорушень, які залишаються поза межами офіційної статистики, а також із соціальними чинниками, включаючи вживання алкоголю, психотропних речовин, недовіру до контролюючих органів тощо.

Натомість спостерігається різке зниження кількості кримінальних правопорушень, передбачених статтею 289 КК України – незаконне заволодіння транспортним засобом. У 2022 році обліковано 4 194 таких випадки, у 2023 році – лише 1 546 (зниження на 63,12%), а у 2024 році – 1 119, що ще на 27,62% менше. За січень–квітень 2025 року зареєстровано 347 таких правопорушень. Така тенденція може свідчити як про посилення ефективності роботи правоохоронних органів у боротьбі з незаконним заволодінням транспортом, так і про загальні соціально-економічні зрушення, зокрема зменшення попиту на викрадені транспортні засоби або зміну методів протиправної діяльності.

Варто також звернути увагу на зміну співвідношення між окремими видами кримінальних правопорушень у загальній структурі злочинності у сфері безпеки дорожнього руху. Якщо у 2022 році правопорушення, передбачені ст. 289 КК України, складали значну частину від загальної кількості (близько 33% від усіх правопорушень у межах розділу XI), то вже у 2024 році їх питома вага суттєво знизилася. У той же час стаття 286-1 демонструє поступове зростання частки у загальній структурі кримінальних правопорушень даної категорії. З огляду на ці тенденції, особливого значення набувають заходи запобігання, спрямовані на посилення безпеки дорожнього руху.

Відповідно у науковій літературі наголошується, що ключовим аспектом загальносоціальної профілактики порушень безпеки дорожнього руху є забезпечення якісної підготовки водіїв та підвищення їхньої кваліфікації. Одним із дієвих інструментів впливу на учасників дорожнього руху пропонується використання соціальної реклами. Зокрема, акцентується увага на успішному досвіді таких кампаній, спрямованих на запобігання керуванню транспортними засобами у стані алкогольного чи іншого сп'яніння, а також на підвищення безпеки на дорогах. Прикладами є рекламні кампанії агентства Mudra Group в Індії та SAAQ у Канаді, які використовують білборди та великі банери з інформацією про правила безпечного водіння [7, с. 179–180].

Суспільні зміни, спричинені повномасштабним вторгненням, також торкнулися сфери безпеки дорожнього руху. Зокрема, було внесено зміни до процедури отримання посвідчення водія, спрощуючи цей процес. Наприклад, особи з посвідченням категорії В тепер можуть керувати транспортними засобами категорій С і С1 на території

України, а водіям дозволено використовувати протерміновані посвідчення в паперовому або електронному форматі. Хоча ці заходи є вимушеними і тимчасовими, вони створюють додаткові виклики для забезпечення безпеки дорожнього руху, особливо в прифронтових регіонах під час воєнного стану [8].

З урахуванням умов воєнного стану, Головін Б. М. обґрунтовано акцентує увагу на появі нової категорії учасників дорожнього руху, поведінка яких в сучасних безпекових реаліях залишається недостатньо вивченою. Зокрема, дослідник зазначає, що під час воєнного стану на автомобільних шляхах загальнодержавного та місцевого значення спостерігається інтенсивна взаємодія між водіями військової техніки, транспорту тилового забезпечення, гуманітарних колон, волонтерами, внутрішньо переміщеними особами, водіями комерційного транспорту, а також особами, які здійснюють масове ввезення транспортних засобів на територію України без сплати митних платежів. Ураження дорожньої інфраструктури внаслідок збройної агресії, порушення логістичних ланцюгів, перевантаженість транспортних коридорів у напрямку західних регіонів, систематичні авіаційні та артилерійські обстріли, а також недотримання правил дорожнього руху в зонах бойових дій і на прилеглих територіях суттєво ускладнюють безпекову ситуацію. Як підкреслює науковець, нова дорожньо-транспортна обстановка, сформована в умовах воєнного стану, зумовлює зростання рівня віктимізації та підвищення вразливості користувачів автомобільних доріг і транспортних засобів [9, с. 43].

Варто підтримати думку Колодяжного М.Г. про те, що ефективним заходом для запобігання порушенням безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту є формування в суспільстві нульової толерантності до будь-яких порушень правил дорожнього руху та вимог транспортної безпеки всіма учасниками дорожнього руху [10, с. 206]. На нашу думку, це повинно включати не лише посилення контролю з боку правоохоронних органів, а й активну просвітницьку роботу серед населення. Необхідно впроваджувати освітні програми, спрямовані на підвищення правової свідомості водіїв, пішоходів та інших учасників дорожнього руху, починаючи зі шкільного віку. Крім того, важливим є створення ефективної системи покарань, яка забезпечить невідворотність відповідальності за порушення. Соціальні кампанії, що популяризують безпечну поведінку на дорогах, та використання сучасних технологій, таких як автоматизовані системи фіксації порушень, також сприятимуть формуванню культури нульової толерантності. Лише спільними зусиллями держави, громадськості та кожного громадянина можна досягти значного зниження аварійності та підвищення безпеки на дорогах.

Висновок. Отже, проведений аналіз засвідчує комплексну трансформацію кримінально-правової ситуації у сфері дорожньої безпеки. Статистичні дані свідчать про зміну структури кримінальних правопорушень: якщо у 2022 році значну частку (близько 33%) становили правопорушення за ст. 289 КК України, то у 2024 році спостерігається зростання частки правопорушень за ст. 286-1 КК України, що актуалізує потребу у посиленні профілактичної, роз'яснювальної та правоохоронної діяльності. Ці тенденції вказують на необхідність розробки та впровадження ефективних превентивних заходів, які б комплексно охоплювали як підвищення правової свідомості водіїв, так і вдосконалення механізмів контролю за дотриманням правил дорожнього руху. Також доцільним видається подальше вдосконалення кримінального законодавства, спрямованого на підвищення ефективності притягнення до відповідальності осіб, які систематично порушують правила безпеки дорожнього руху, створюючи значну загрозу життю та здоров'ю громадян.

ЛІТЕРАТУРА

1. 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>
2. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (детермінанти та кримінально-правові заходи запобігання): методичні рекомендації / О. С. Юнін, С. І. Шевченко, С. В. Бабанін, Н. В. Толошна. Дніпро: ДДУВС, 2022. 80 с.
3. Закалюк А. П. Курс сучасної української кримінології: теорія і практика: підручник: учебник. У 3 кн. Київ: Ін Юре, 2007. Кн. 1: Теоретичні засади та історія української кримінології науки. 424 с.
4. Литвак О. М. Держава і злочинність: монографія / наук. ред. М. Й. Коржанський. Київ: Атіка, 2004. 303 с.
5. Фріс П. Л. Ідеологія кримінального права й кримінально-правові політика. Актуальні проблеми кримінальної відповідальності: матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (м. Харків, 10–11 жовт. 2013 р.) / редкол.: В. Я. Тацій, В. І. Борисов та ін. Харків: Право, 2012. 288 с. С. 117–120.
6. Статистика: Офіс Генерального прокурора. URL: <https://www.gp.gov.ua/ua/posts/statistika>
7. Блага А. Б., Короленко О. В. Кримінологічна характеристика кримінальних правопорушень, скоєних на автомобільному та міському електротранспорті. *Право і суспільство*. 2021. № 1. С. 176–180. URL: <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2021.1.27>
8. Стрільчук В. Для водіїв змінили правила на час війни – що можна робити на дорогах. URL: <https://economics.segoday.ua/ua/economics/avto/dlya-voditeley-izmenilipravila-na-vremya-voyny-htomozhno-delat-na-dorogah-1610833.html>
9. Головкін Б.М. Щодо жертв дорожньо-транспортних пригод. Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану : матеріали Всеукраїнської науково-практичної онлайн-конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 27 травня 2022 року). Кривий Ріг, 2022. 148 с.
10. Колодяжний М. Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України : монографія. Харків : Право, 2022. 300 с.