


**ЮРІЙ БРОНІСЛАВОВИЧ ДАНИЛЬЧЕНКО,***доктор юридичних наук, доцент,**Науково-дослідний інститут вивчення проблем**злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України,**відділ кримінологічних досліджень;* <https://orcid.org/0000-0002-2642-5053>,*e-mail: ybd42ybd@gmail.com***КРИМІНОЛОГІЧНИЙ АНАЛІЗ СТАНУ ТА ОСОБЛИВОСТЕЙ ДЕТЕРМІНАЦІЇ НЕЗАКОННОГО ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ В УКРАЇНІ В УМОВАХ ЗБРОЙНОЇ АГРЕСІЇ**

Статтю присвячено кримінологічному аналізу стану та особливостей детермінації незаконного заволодіння транспортними засобами в умовах збройної агресії. Встановлено, що динаміка незаконного заволодіння транспортними засобами в умовах збройного конфлікту є несприятливою. Констатовано значне зростання кількості вчинених кримінальних правопорушень, передбачених ст. 289 Кримінального кодексу України. З'ясовано, що погіршення криміногенної обстановки за критерієм, який досліджується, сталося за рахунок активізації дії низки факторів, чільне місце серед яких належить ситуативним. Виявлено й описано чотири їх групи, які ідентифікуються за складовими криміногенних ситуацій.

Наглядно-дефіцитні фактори – група детермінант незаконного заволодіння транспортними засобами, що становлять комплекси криміногенних ситуацій, особливостями яких є недостатній контроль та нагляд за транспортними засобами на місцях їхнього статичного перебування. В умовах збройного конфлікту зазначені детермінанти формуються у зв'язку з терміновим залишенням транспортних засобів без нагляду, коли пріоритет надається порятунку життя та здоров'я, особистій свободі за наявності ризику бойового впливу, окупації території.

Кримінально-бойові чинники незаконного заволодіння транспортними засобами формуються як елементи бойової обстановки; заволодіння транспортними засобами цивільних осіб відбувається або на полі бою, або у зв'язку з виконанням представниками країни-агресора (комбатантами та іншими учасниками збройного конфлікту, що воюють) завдань на шкоду інтересам України: незаконне заволодіння транспортними засобами членами диверсійно-розвідувальних груп або ворожими (російськими) комбатантами під час ведення бойових дій.

Окупаційні фактори найбільш інтенсивно відтворюються в умовах повномасштабної збройної агресії російської федерації проти України та пов'язані з такою самою масштабною та комплексною віктимізацією населення, яка виявляється на тимчасово окупованих територіях. Ця категорія громадян повністю позбавлена юридичних гарантій дотримання їхніх прав і свобод.

Віктимно-урбаністичні фактори представлені конгломерацією обставин криміногенного значення, що формують ситуацію ослабленого контролю за транспортними засобами у місцях їх вимушеної концентрації через тривале зберігання. У таких ситуаціях йдеться насамперед про незаконне заволодіння транспортними засобами внутрішньо переміщених осіб. Через масове переміщення громадян із північних, східних, південних областей України в західний регіон країни утворився дефіцит охоронюваних, належним чином облаштованих місць для паркування, спротився доступ злочинців до транспортних засобів.

**Ключові слова:** *агресія, збройний конфлікт, окупація, злочинність, незаконне заволодіння транспортними засобами, безпека дорожнього руху.*

*Оригінальна стаття*

**ВСТУП.** Повномасштабна збройна агресія російської федерації проти України, що розгортається з 24 лютого 2022 року, окрім основних, безпосередніх, екзистенційних загроз Українській державності та суспільству, що є

сутністю агресії як міжнародно-протиправного діяння держави і як злочину, призвела до створення системи супутніх, фонових обструктивних факторів нормальної соціальності. Їх перелік є вельми широким: від людських

втратах серед цивільного населення, міграції, деурбанізації, економічного спаду й до низки негативних соціально-психологічних ефектів, ресентименту (Орлов, 2020) та інших негативних явищ. Зазнає структурних змін і загальна злочинність. У контексті ж забезпечення мобільності населення, що в умовах збройної агресії є одним із базових чинників особистої вітальності, на окрему увагу заслуговує проблема інтенсифікації кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, зокрема незаконного заволодіння транспортними засобами. Як продемонстрував річний відтинок війни, кількість таких злочинів є вищою за звичайний, ординарний період життєдіяльності. І цей феномен потребує вивчення насамперед на предмет виявлення особливих детермінант кримінальної активності за означеним напрямом.

**МЕТА І ЗАВДАННЯ ДОСЛІДЖЕННЯ.** Мета дослідження полягає у кримінологічному аналізі стану та характеристиці особливостей детермінації незаконного заволодіння транспортними засобами в умовах збройної агресії. Для досягнення цієї мети ставляться такі завдання: 1) виявити й описати поточний рівень і динаміку кримінальних правопорушень, передбачених ст. 289 Кримінального кодексу України (далі – КК України); 2) встановити типові криміногенні ситуації незаконного заволодіння транспортними засобами, пов'язані зі збройною агресією; 3) надати опис і пояснення основних ситуативних факторів злочинів, передбачених ст. 289 КК України, зі складу виявлених типових криміногенних ситуацій.

**МЕТОДОЛОГІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ.** Філософський рівень методології представлений концепцією діалектичного детермінізму, що оперує законами діалектичної єдності, протиріччя, принципами системності та історизму. Загальнонауковий рівень дослідження репрезентовано методами гіпотези, аналізу, синтезу, індукції, порівняння. Серед окремих наукових методів використано статистичне спостереження (на базі офіційної статистичної звітності Офісу Генерального прокурора щодо кількості зареєстрованих кримінальних правопорушень), експертні оцінки (110 слідчих Національної поліції в Харківській, Херсонській, Хмельницькій, Львівській областях, м. Києві), контент-аналіз 52 обвинувальних вироків суду за ст. 289 КК України, а також повідомлень у мережі Інтернет, у яких міститься опис фактичних обставин заволодіння транспортними засобами в умовах збройної агресії.

**РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ ТА ДИСКУСІЯ.** Проблеми детермінації злочинності є одними з найбільш складних і суперечли-

вих як на доктринальному, фундаментальному рівні, так і на рівні прикладних досліджень. Вітчизняна кримінологічна наука традиційно визначає детермінацію злочинності як процес взаємодії різнорідних соціальних та природних факторів (детермінант), що має своїм наслідком існування злочинності, її систематичне відтворення, появу новітніх її різновидів, форм прояву, негативних змін у стані (зростання рівня, ускладнення структури, географії тощо). Кримінологічне вчення про детермінацію злочинності виходить із розуміння комплексності, системності, багаторівневості та безперервності процесу відтворення злочинності (Орлов, 2017). При цьому до причин злочинності слід відносити соціально-психологічні детермінанти, елементи буденної свідомості, а підсистему умов злочинності формують як чинники соціально-психологічного характеру, так і комплекс всіх інших обставин, що виявляють кореляційний, функціональний зв'язок, зв'язок станів зі злочинністю (Закалюк, 2007). Такий загальнотеоретичний підхід щодо комплексності та безперервності детермінації злочинності знайшов своє відображення та специфікацію і в площині дослідження факторів незаконного заволодіння транспортними засобами.

Так, Д. В. Горшков (2015; 2016) доходить висновку, що в детермінаційному комплексі злочинів, передбачених ст. 289 КК України, доцільно виокремити: соціально-економічні (безробіття; незайнятість значної кількості молоді; зниження рівня життя; економічне розшарування населення), соціально-психологічні (послаблення соціальної ролі інституту сім'ї; щорічне збільшення кількості соціальних сиріт; атрофія функцій школи як інструменту виховання; відсутність належної організації сфери дозвілля та культурного відпочинку; поширення пияцтва, алкоголізму і наркоманії серед різних прошарків населення країни тощо), організаційно-управлінські (недоліки в діяльності правоохоронних органів із попередження і розкриття означених злочинів) фактори. І з цими твердженнями в цілому можна погодитись. Хоча вочевидь поза увагою дослідника залишилася низка ситуативних факторів, тобто чинників зі складу криміногенних ситуацій, які, як засвідчує досвід, виявилися чи не найвпливовішими факторами в умовах збройної агресії.

Дещо усувається ця прогалина результатами дослідження С. О. Колба (2016), який виявив та охарактеризував такі детермінанти вчинення злочину, передбаченого ст. 289 КК України: а) сукупність причин й умов особистісно-мотиваційного характеру, що виражаються

у вигляді деформованих потреб, інтересів, ціннісних орієнтацій особи злочинця, сформованих у середовищі, в якому відбувалася її життєдіяльність (потяг до протиправних пригод, а також діянь в умовах ризику; демонстрація певних індивідуальних переваг над іншими); б) криміногенні ситуації, що зумовили вчинення цього злочину (залишення власником транспортного засобу з двигуном, який працює; із незачиненими на замки дверима; добровільна передача власником транспортного засобу іншій особі); в) технічні прогалини транспортного засобу, що пов'язані з відсутністю охоронної сигналізації або її моральною застарілістю. Як можна пересвідчитись, дослідник позначає криміногенні ситуації у складі факторів незаконного заволодіння транспортними засобами, однак не приділяє їм необхідної самостійної уваги, через що їх опис залишається поверхневим.

Так само вказана група ситуативних факторів не знаходить свого опису і пояснення в низці інших досліджень, присвячених порушеній проблематиці, в яких увага фокусується здебільшого на економічній ситуації, слабкому контролю за обігом уживаних автомобілів і запчастин (Кіріленко, Мінаєв, 2018). Натомість дослідженню саме ситуативних криміногенних факторів традиційно значна увага приділяється в американській кримінології. Зокрема, група дослідників під керівництвом А. Тселоні та Р. Томпсона (2014) охарактеризували ефективність різних технічних засобів захисту від зламів, зокрема транспортних засобів, як елемент тактики ускладнення мож-

ливостей учинення кримінальних правопорушень. В інших дослідженнях також акцентується увага на ефективності заходів зі створення ситуативних перепон для незаконного заволодіння транспортними засобами (Cherbonneau, 2009; Morgan et al., 2016) й необхідності планового та програмного використання можливостей створення таких перешкод (Linden, 2005). Т. Ходкінсон, М. А. Андерсен та Дж. Г. Фарелл (2016) на підставі емпіричного дослідження встановили зв'язок між зниженням кількості випадків незаконного заволодіння транспортними засобами та застосуванням ситуативних стратегій кримінальної превенції у м. Ванкувер.

Отже, вважаємо, що кримінологічні напрацювання в напрямі розвитку ситуативних стратегій запобігання кримінальним правопорушенням, зокрема незаконному заволодінню транспортними засобами, засвідчили свою ефективність і потребують упровадження в Україні. Однак цьому має передувати вивчення ситуативних факторів, на які і мають бути націлені заходи обструкції в межах відповідної стратегії.

У зв'язку із цим зауважимо, що від початку повномасштабної агресії російської федерації проти України, з 24 лютого 2022 року, проблема незаконного заволодіння транспортними засобами постала з особливою гостротою. Дані офіційної статистичної звітності наочно свідчать про зростання, всупереч очікуванням, рівня вчинення кримінальних правопорушень, передбачених ст. 289 КК України (див. рис. 1).

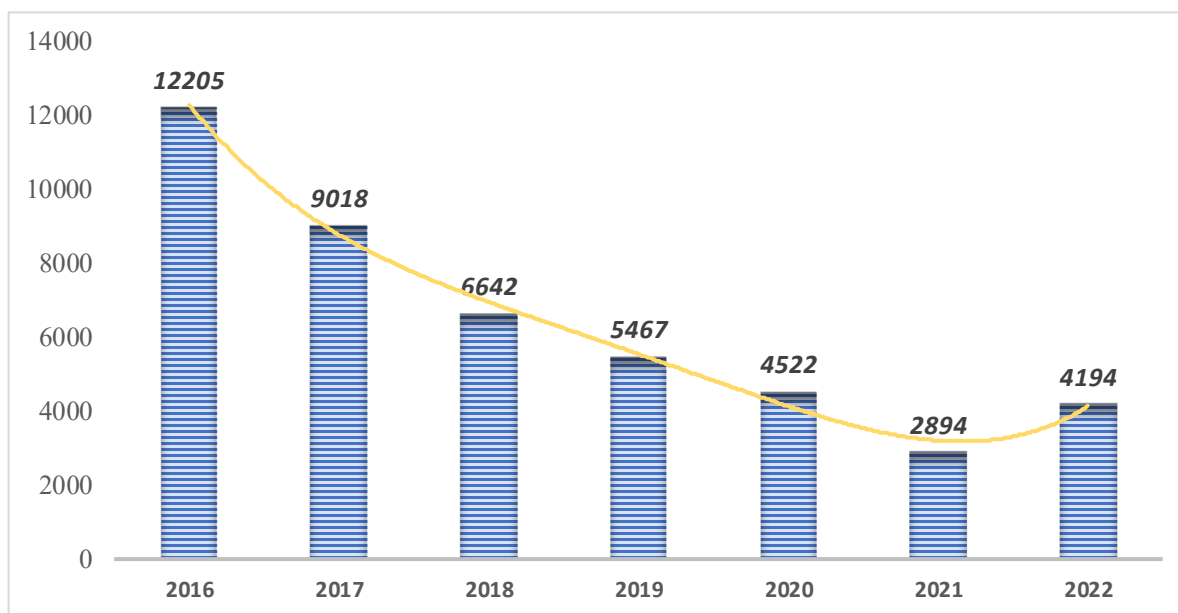


Рис. 1. Графічне зображення динаміки незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні (2016–2022 рр.)

Як можна побачити з діаграми, якщо починаючи з 2016 р. намітилась стійка тенденція до зниження інтенсивності відтворення цих кримінальних правопорушень (2016 р. – 12 205, 2017 р. – 9 018, 2018 р. – 6 642, 2019 р. – 5 467, 2020 р. – 4 522, 2021 р. – 2 894), що було пов'язано з активізацією цілеспрямованих оперативних відпрацювань підрозділами кримінальної поліції, передусім працівниками Департаменту карного розшуку та Департаменту стратегічних розслідувань Національної поліції, організованого злочинного елементу, що спеціалізується на незаконному заволодінні транспортними засобами (зокрема щодо представників транснаціональних злочинних організацій), то у 2022 р. ця тенденція була перервана.

У минулому році було зареєстровано 4 194 кримінальні правопорушення, передбачені ст. 289 КК України, що на 31 % більше, ніж у попередньому. І це при тому, що істотно скоротилася статистична база обліку. За даними Уряду, протягом року близько 8 млн громадян України залишили територію нашої держави. Крім того, скоротилася й територія обліку за рахунок тимчасової окупації (протягом різних проміжків часу) частин Київської, Чернігівської, Сумської, Харківської, Луганської, Донецької, Запорізької, Херсонської, Миколаївської областей. Тож вказаний 31 % у розрізі відносних показників (індексу злочинної інтенсивності й відповідного темпу зростання) має бути збільшений щонайменше на 20 %. Отже, реальний рівень зростання злочинності за досліджуваним маркером становить не менш ніж 50 %. У зв'язку із цим постає логічне питання: за рахунок яких саме складників кримінальної активності це відбулося та які особливості детермінаційного комплексу цьому сприяли?

Деталізований аналіз ситуацій учинення незаконного заволодіння транспортними засобами на підставі зібраних нами експертних оцінок (110 слідчих Національної поліції в Харківській, Херсонській, Хмельницькій, Львівській областях, м. Києві), а також обвинувальних вироків суду дає можливість зробити декілька висновків із цього приводу. На відміну від 2021 року, маємо відмінність принаймні за чотирма чинниками зі складу специфічних криміногенних ситуацій, що сприяють учиненню кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України: наглядово-дефіцитні, кримінально-бойові, окупаційні та віктимно-урбаністичні.

*Наглядово-дефіцитні фактори* – група детермінант незаконного заволодіння транспо-

ртними засобами, що презентують комплекси криміногенних ситуацій, особливостями яких є недостатній контроль, нагляд за транспортними засобами в місця їх статичного перебування. В умовах збройного конфлікту вказані детермінанти формуються у зв'язку з терміновим залишенням транспортних засобів без нагляду, коли пріоритет надається рятуванню життя і здоров'я, особистої свободи за наявності ризику бойового враження, окупації території. Громадяни, які евакуюються з ризикованих територій (зона бойових дій, ризику тимчасової окупації тощо; типовий приклад – м. Харків, Херсон та ін.), залишають свій транспортний засіб у вказаних регіонах. Здебільшого йдеться про випадки наявності в сім'ї декількох транспортних засобів і фізичної неможливості одночасно вивезти з небезпечної зони їх всі. У групі підвищеного ризику опинились насамперед сім'ї з доходом, вище середнього, а також приватні дилери – так звані перекупники і особи, які здійснюють продаж уживаних та відремонтованих після пошкодження за кордоном автомобілів (здебільшого привезених із США або країн Євросоюзу). Цілком зрозуміло, що залишені без догляду транспортні засоби нерідко ставали доступним предметом кримінального правопорушення. Додати до цього послаблений контроль за оперативною обстановкою з боку правоохоронних органів, особливо в перший період невизначених сценаріїв розвитку подій, й отримуємо ідеальну криміногенну ситуацію в населених пунктах, спальних районах, гаражних кооперативах.

Крім того, предметами посягань стала чимала кількість транспортних засобів, які отримали ушкодження або до 24 лютого 2022 року і їх неможливо було використати для здійснення евакуації цивільного населення або отримали ушкодження в процесі евакуації, у зв'язку з чим власники (законні володільці) змушені були кинути їх без нагляду. Лише в Харкові та Харківській області через елементи паніки населення, ускладнення дорожнього руху через затори в перший день повномасштабної агресії російської федерації було пошкоджено й кинуто десятки транспортних засобів, значна частина яких стала предметом незаконного заволодіння.

До прикладу, 28 березня 2022 року приблизно о 15 год. 50 хв., точний час у процесі досудового розслідування не встановлено, громадянин К., діючи за попередньою змовою із громадянином М., маючи спільний умисел, спрямований на незаконне заволодіння транспортним засобом, усвідомлюючи небезпечний

характер своїх дій та бажаючи їх настання, прибули до житлового будинку в м. Харкові, де помітили навпроти під'їзду автомобіль марки «АЗ-Даewoo», модель Т13110, 2005 року випуску. Підійшовши ближче до автомобіля, вищеказані особи помітили, що його двері перебувають у відчиненому стані та, продовжуючи умисел, спрямований на таємне незаконне заволодіння транспортним засобом, відремонтувавши переднє праве колесо та впевнившись, що цей автомобіль у справному стані, усвідомлюючи протиправність своїх дій, впевнившись, що за їхніми діями ніхто не спостерігає, діючи умисно, за попередньою змовою, шляхом вільного доступу проникли до салону автомобіля, де, реалізуючи свій злочинний умисел за допомогою з'єднання дротів живлення, які розташовані під кермом цього автомобіля, привели в дію двигун внутрішнього згорання та почали рух. Тим самим вони вчинили кримінальне правопорушення, передбачене ч. 2 ст. 289 КК України<sup>1</sup>.

Як можна побачити з вищезазначеного, автомобіль був, по-перше, пошкоджений, по-друге, не зачинений. Це свідчить про те, що його власник (законний володілець) залишав транспортний засіб поспіхом після отримання пошкодження (загалом незначного), намагаючись якомога швидше залишити небезпечну зону. Тобто йдеться про комбінацію і об'єктивних ситуативних, і пов'язаних з ними суб'єктивних віктимних факторів, що утворюють дефіцит нагляду за транспортним засобом, полегшують учинення злочину, знижують імовірність викриття винного, чим додатково стимулюють його при прийнятті відповідного рішення.

При цьому предметом посягань у таких умовах стають не лише приватні вживані транспортні засоби, а й транспортні засоби підприємств, установ, організацій, а також нові транспортні засоби з автосалонів. Так, наприклад, 7 березня 2022 року в м. Харкові група осіб, проникнувши в середину приміщення автосалону, намагалася незаконно заволодіти автомобілем марки «Porsche», але була затримана працівниками поліції<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Вирок Київського районного суду м. Харкова від 05.07.2022 : справа № 953/3474/22, провадження № 1-кп/953/616/22 // Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/105098518> (дата звернення: 25.02.2023).

<sup>2</sup> У Харкові мародери намагалися виїхати з автосалону на Porsche // Kharkiv Today : сайт. 09.03.2022. URL: <https://2day.kh.ua/ua/kharkow/>

*Кримінально-бойові фактори* – група криміногенних детермінант, що формуються як елемент бойової обстановки; заволодіння транспортними засобами цивільних осіб відбувається або на полі бою, або у зв'язку з виконанням представниками країни-агресора (комбатантами та іншими учасниками збройного конфлікту) завдань на шкоду інтересам України. Йдеться про випадки незаконного заволодіння транспортними засобами членами ворожих диверсійно-розвідувальних груп або ворожими (російськими) комбатантами під час ведення бойових дій. Так, слідство встановило, що 21-річний російський військовий В. Шишимарін 28 лютого 2022 року вбив беззбройного жителя смт Чупахівка Сумської області, який узбіччям дороги вів велосипед. Перед учиненням злочину колону, в якій був сержант В. Шишимарін, розбили ЗСУ. Втікаючи, він із ще чотирма товаришами по службі обстріляли з автоматів приватний автомобіль та заволоділи ним. На викраденій машині з пробитими ними ж колесами загарбники заїхали в село, де і вчинили вбивство<sup>3</sup>. І хоча такі дії належить кваліфікувати за ст. 438 КК України «Порушення законів та звичаїв війни», суті справи це не змінює: разом із посяганням на міжнародний правопорядок, власність так само відбувається й посягання на безпеку руху та експлуатацію транспорту. Особливістю цієї криміногенної ситуації є відсутність безпосереднього фізичного (бойового) захисту власності громадян перед ворожим комбатантом, використання останнім цивільного транспортного засобу як з метою прихованого виконання диверсійно-розвідувальних завдань, так і втечі з поля бою.

*Окупаційні фактори* є найбільш інтенсивно відтворюваними в умовах повномасштабної збройної агресії російської федерації проти України та пов'язуються з такою ж масштабною та комплексною віктимізацією населення, що опиняється на тимчасово окупованих територіях. Ця категорія громадян виявляється майже повністю позбавленою юридичних гарантій дотримання їхніх прав і свобод, адже, як засвідчує досвід, представники країни-агресора, окупаційна адміністрація у своїй діяльності на

u-kharkovi-marodery-namahalysya-vyyikhaty-z-avtosalonu-na-porsche (дата звернення: 25.02.2023).

<sup>3</sup> На Сумщині вперше судитимуть російського військового за вбивство мирного мешканця // I.UA.TV : сайт. 11.05.2022. URL: <https://i-ua.tv/news/36254-na-sumshchyni-vpershe-sudytymut-rosiiskoho-viiskovoho-za-vbyvstvo-myrnoho-meshkantsia> (дата звернення: 20.02.2023).

окупованих територіях фактично виявляються не зв'язаними міжнародно-правовими зобов'язаннями, зокрема у сфері прав людини у форматі міжнародного гуманітарного права. У низці досліджень, аналітичних оглядів небезпідставно констатується, що порушення російською федерацією базових громадянських, політичних, економічних прав громадян України на тимчасово окупованих територіях є явищем масовим, системним (Ляшко, 2018; 2020). Численні кейси демонструють тотальну беззахисність цивільного населення на окупованих територіях (Тимочко, Яковлев, Катриченко, 2022). Громадяни України опиняються в дуже вразливому з віктимологічної точки зору становищі, у зв'язку з чим механізм детермінації незаконного заволодіння транспортними засобами військовослужбовцями російської федерації та колаборантами на тимчасово окупованих територіях характеризується сприятливою ситуацією для вчинення кримінальних правопорушень, відкритого використання сили, погроз застосування насильства для посягань такого заволодіння. У цій ситуації громадяни України вирізняються підвищеною віктимністю в загаданому аспекті, абсолютною беззахисністю перед окупантом. Це стосується й майна юридичних осіб, зокрема неевакуйованих транспортних засобів з автомобільних салонів міст Херсона, Маріуполя, Мелітополя, інших міст, що опинились на тимчасово окупованій території. І це явище є масовим. Наведемо лише декілька прикладів.

Так, у Старобільському районі Луганської області надійшло повідомлення про заволодіння вісьма військовослужбовцями російської федерації автомобілями одного з лісомисливських господарств<sup>1</sup>. У селищі Щедрищево Луганської області російські військовослужбовці проникли до гаражу, звідки незаконно заволоділи автомобілем «Renault Mégane»<sup>2</sup>.

З інтерв'ю місцевого мешканця м. Мелітополя: «Перші мародери – це були російські

військові. Вони просто заходили до торгового центру, приміряли речі... Просто центр міста, центральний проспект і вони там нормально почувалися. Машини відбирали. Якщо твоя машина їм подобалася, на тебе наставляли автомат і «Здрастуйте машинка, водій виходить і звільняє». Їх цікавили більше автомобілі на дизельному пальному, але вони не гидували і бензином. «Лексус», BMW X5, ще щось...»<sup>3</sup>.

Прокурорами Вознесенівської та Шевченківської окружних прокуратур м. Запоріжжя здійснюється процесуальне керівництво у кримінальних провадженнях за фактами заволодіння військовослужбовцями рф транспортними засобами та розбою (ч. 3 ст. 289, ч. 4 ст. 187 КК України). За даними слідства, 9 квітня 2022 року озброєні російські військові проникли на територію Більмацької підстанції екстреної швидкої медичної допомоги і викрали дві автівки спецмедтранспорта. 11 квітня 2022 року представники збройних формувань країни-агресора незаконно заволоділи автобусом «ISUZU», який належав Федорівському центру професійної освіти та зберігався на території установи в Пологівському районі. Також військові країни-агресора продовжують викрадати транспортні засоби у громадян на окупованих територіях Запорізької області. 9 квітня 2022 року військовослужбовці збройних сил рф незаконно заволоділи двома вантажівками з причепом, які належали мешканцю м. Пологи. Ще одне незаконне заволодіння автотранспортом сталося наприкінці березня 2022 року на в'їзді до окупованого Енергодара. Погрожуючи водієві вогнепальною зброєю, окупанти заволоділи автомобілем та медпрепаратами, які повинні були потрапити до аптек міста на потреби мирного населення<sup>4</sup>.

При цьому зауважимо, що в слідчій та судовій практиці склалася незадовільна ситуація, коли по суті воєнні злочини кваліфікуються як загальнокримінальні. Зокрема, йдеться про

<sup>1</sup> У Старобільському районі військовослужбовці рф застрелили чоловіка: поліція Луганщини розпочала кримінальне провадження // Національна поліція України : офіц. сайт. 25.11.2022. URL: <https://www.npu.gov.ua/news/starobilskomu-raioni-viiskovosluzhbovtsi-rf-zastrelyly-cholovika-politsiia-luhanshchynu-rozpochala-kriminalne-provadhennia> (дата звернення: 20.02.2023).

<sup>2</sup> На Луганщині росіяни незаконно заволоділи автомобілем містянина // Сєверодонецьк онлайн : сайт. 20.01.2023. URL: <https://sd.ua/news/17486> (дата звернення: 25.02.2023).

<sup>3</sup> «Электроэнергию армия забирает, а авто-салони — чеченцы». Жители занятого российскими войсками Мелитополя рассказали «Спектру», как «освободители» отжимают их город // Спектр : сайт. 24.03.2022. URL: [https://spektr.press/melitopol-electroenergiyu\\_armiya\\_avto-salony\\_chechentsy/](https://spektr.press/melitopol-electroenergiyu_armiya_avto-salony_chechentsy/) (дата звернення: 25.02.2023).

<sup>4</sup> Заволодіння окупантами спецмедтранспортом на Запоріжжі – розпочато кримінальне провадження // Офіс Генерального прокурора : офіц. сайт. 12.04.2022. URL: <https://www.gp.gov.ua/ua/posts/zavolodinnya-okupantami-specmedtransportom-na-zaporizzi-rozpocato-kriminalni-provadhennya> (дата звернення: 25.02.2023).

описані вище випадки незаконного заволодіння транспортними засобами військовослужбовцями російської федерації, тобто коли комбатант у контексті збройного конфлікту здійснює напад на цивільний об'єкт або самочинно застосовує щодо нього репресалії, вилучає його в цивільної особи. Такі дії прямо забороняються ч. 1 ст. 52 Додаткового протоколу до Женевських конвенцій 1949 р. (Протокол I)<sup>1</sup>, зокрема й з урахуванням положень ч. 1 ст. 49 вказаного Протоколу (напад означає акти насильства щодо противника незалежно від того, здійснюються вони під час наступу чи під час оборони), а тому мають бути визнані воєнним злочином, що у вітчизняному кримінальному законі означає діяння, передбачене ч. 1 ст. 438 КК України. Стаття 33 Женевської конвенції про захист цивільного населення під час війни від 12 серпня 1949 року прямо визначає: «Пограбування забороняються. Репресалії щодо осіб, які перебувають під захистом, та їхнього майна забороняються»<sup>2</sup>. Отже, вітчизняна «статистика війни» необґрунтовано «не доотримує» значну частину злочинних фактів. Натомість статистична картина за кримінальним правопорушенням, передбаченим ст. 289 КК України, виявляється частково викривленою в частині неправильної кваліфікації воєнних злочинів як загальнокримінальних.

При цьому варто вказати на те, що загалом незаконне заволодіння майном комбатантами в контексті збройного конфлікту, як правило, судами кваліфікуються правильно. Так, наприклад, заволодіння майном цивільної особи за відсутності військових потреб кваліфіковано як порушення законів і звичаїв війни також у вирокі Новозаводського районного суду м. Чернігова від 31 серпня 2022 року у справі № 751/2961/22. Цим вирокі військовослужбовця визнано винуватим у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 438 КК України. Суд зазначив, що засуджений, розуміючи порушення ним вимог міжнародного гуманітарного права, а саме

статей 51 та 52 Додаткового протоколу до Женевських конвенцій від 12 серпня 1949 року, що стосується захисту жертв міжнародних збройних конфліктів (Протокол I від 8 червня 1977 року), з мотивів безумовного виконання отриманих бойових наказів військового керівництва та з метою вчинення нападів на цивільне населення та нападів невивіркового характеру, під час повномасштабного збройного наступу зс рф на територію України, перебуваючи у складі танкового екіпажу, рухаючись у колоні танків та БМП, 24 лютого 2022 р. перетнув державний кордон України з боку республіки білорусь та направився у бік м. Чернігів<sup>3</sup>.

1 березня 2022 року засуджений перебував у дворі приватного господарства і з метою протиправного заволодіння чужим майном, відкрито, погрожуючи вогнепальною зброєю, висловив потерпілому вимогу зняти із себе золоті вироби та передати йому. Реально сприймаючи погрозу для свого життя та здоров'я, потерпілий, виконуючи вимогу засудженого, зняв із себе золотий шийний ланцюжок із золотим хрестиком та віддав їх. У результаті засуджений заволодів золотими виробами, що не виправдано воєнною необхідністю, чим вчинив порушення законів та звичаїв війни, які передбачені міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України. Суд дійшов висновку, що засуджений розумів, що він порушує вимоги міжнародного гуманітарного права, а саме ст. 33 Конвенції про захист цивільного населення від 12 серпня 1949 року, статей 28 та 47 Конвенції про закони та звичаї війни на суходолі від 18 жовтня 1907 року, ст. 4 Додаткового протоколу до Женевських конвенцій від 12 серпня 1949 року, що стосується захисту жертв міжнародних збройних конфліктів (Протокол I від 8 червня 1977 року)<sup>4</sup>.

Однак щодо незаконного заволодіння транспортними засобами такої усталеної практики немає. В одних випадках, як в описаній вище ситуації із В. Шишимаріним, суди

<sup>1</sup> Додатковий протокол до Женевських конвенцій від 12 серпня 1949 р., що стосується захисту жертв міжнародних збройних конфліктів (Протокол I), від 8 червня 1977 р. // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_199](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_199) (дата звернення: 25.02.2023).

<sup>2</sup> Женевська конвенція про захист цивільного населення під час війни : від 12.08.1949 // LIGA 360 : сайт. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU49006?an=445649> (дата звернення: 25.02.2023).

<sup>3</sup> Вирок Новозаводського районного суду м. Чернігів від 31.08.2022 : справа № 751/2961/22, провадження № 1-кп/751/196/22 // Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/105986768> (дата звернення: 25.02.2023).

<sup>4</sup> Вирок Новозаводського районного суду м. Чернігів від 31.08.2022 : справа № 751/2961/22, провадження № 1-кп/751/196/22 // Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/105986768> (дата звернення: 25.02.2023).

інкримінують ст. 289 КК України, в інших – ст. 438 КК України, як, наприклад, у вироку Жовтневого районного суду м. Полтави у справі № 554/3864/22<sup>1</sup>. Хоча посилань на положення міжнародного гуманітарного права це судові рішення не містить, порушенням законів і звичаїв війни визначено те, що в період з 11 по 16 березня 2022 року засуджений в умовах міжнародного збройного конфлікту здійснив незаконне заволодіння та розграбування належних підприємству автомобілів (Михайленко, 2022).

Отже, констатуємо відсутність єдності правозастосовної практики в застосуванні закону, що є порушенням принципу рівності громадян перед законом. Так само це є порушенням принципу верховенства права. І цього не має бути, адже за зроблений і виборюваний у жорстокій війні ціннісно-цивілізаційний вибір України наш народ платить дуже високу ціну. Завданням же правників, зокрема кримінологів, у цьому аспекті є забезпечення дотримання принципу верховенства права, а надто в умовах перехідного періоду, крізь призму реалізації концепції перехідного правосуддя. Серед іншого приведення до єдності правозастосовної практики забезпечить і формування більш адекватної статистичної картини відповідного сегмента злочинності проти безпеки руху та експлуатації транспорту, відкриє додаткові можливості для конструювання адекватної інформаційної моделі її детермінаційного комплексу.

*Віктимно-урбаністичні фактори* представлені конгломерацією обставин криміногенного значення, які формують ситуації послабленого контролю за транспортними засобами в місцях їх вимушеної концентрації через тривале зберігання. У таких ситуаціях йдеться насамперед про незаконне заволодіння транспортними засобами внутрішньо переміщених осіб. Через масове переміщення громадян із північних, східних, південних областей України до західного регіону країни утворився цілком очевидний дефіцит охоронюваних, належним чином облаштованих паркомісць. Особливо відчутною ця проблема стала у Львові та Івано-Франківську. Отже, значна кі-

лькість транспортних засобів була й досі залишається в умовах зниженої охоронюваності та, відповідно, підвищеного ризику стати предметом незаконного посягання.

Принагідно зауважимо, що тільки у Львівській області у *травні-червні минулого року було зареєстровано більше 600 тис. внутрішньо переміщених осіб* (Карташева, 2023). Цифра ж тих осіб, які не легалізували своє правове становище як внутрішньо переміщених, є ще більшою. Фактично лише по Львову можемо говорити майже про двократний приріст населення. Протягом лютого-червня 2022 року кількість населення відповідної категорії поступово зменшувалась, проте й надалі західний регіон країни в цілому вирізняється неординарним збільшенням концентрації мешканців і транспортних засобів. Отже, і в розрізі статистичних зв'язків, і зумовлюючих факторів детермінації незаконного заволодіння транспортними засобами маємо зазначити погіршення криміногенної обстановки, яка зберігатиметься й надалі, принаймні в короткостроковій перспективі.

**ВИСНОВКИ.** Підсумовуючи вищевикладене, зазначимо, що динаміка незаконного заволодіння транспортними засобами в умовах збройного конфлікту є несприятливою. Маємо суттєве зростання кількості вчинених кримінальних правопорушень, передбачених ст. 289 КК України. Встановлено, що погіршення криміногенної обстановки за досліджуваним критерієм відбулось за рахунок активізації дії низки чинників, чільне місце серед яких посідають ситуативні фактори. Виявлено та описано особливі криміногенні ситуації чотирьох типів: наглядово-дефіцитні, кримінально-бойові, окупаційні та віктимно-урбаністичні. Вони складаються як об'єктивні детермінанти незаконного заволодіння транспортними засобами, блокування чи послаблення дії яких можливе в комбінації воєннобойових, безпекових, віктимологічних, інфраструктурних заходів. Розробка останніх і вмонтування їх у єдину стратегію кримінологічного забезпечення протидії злочинності в умовах збройної агресії – завдання подальших наукових досліджень.

#### СПИСОК БІБЛІОГРАФІЧНИХ ПОСИЛАНЬ

1. Горшков Д. В. Незаконне заволодіння транспортними засобами: кримінологічна характеристика та запобігання : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Харків, 2016. 16 с.
2. Горшков Д. В. Незаконне заволодіння транспортними засобами: характеристика основних детермінант. *Митна справа*. 2015. № 4 (100), ч. 2. С. 72–77.

<sup>1</sup> Вирок Октябрського районного суду м. Полтава від 13.06.2022 : справа № 554/3864/22, провадження № 1-кп/554/374/2022 // Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/104739440> (дата звернення: 25.02.2023).



3. Закалюк А. П. Курс сучасної української кримінології: теорія і практика : у 3 кн. Київ : Ін Юре, 2007. Кн. 1. 423 с.
4. Ляшко В. І. Порушення громадянських і політичних прав та свобод людини на тимчасово окупованих територіях України та способи їх захисту. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського. Серія: Юридичні науки*. 2018. № 4, т. 29 (68). С. 19–27.
5. Ляшко О. О. Правова політика держави щодо тимчасово окупованих територій. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2020. № 2. С. 528–532. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2020-2/138>.
6. Карташева А. Регіон тилу: які підприємства та скільки ВПО переїхали у Львів // Новини Live : сайт. 16.02.2023. URL: <https://lviv.novyny.live/region-tilu-ia-ki-pidpriemstva-ta-skilki-vpo-pereyikhali-u-lviv-77784.html> (дата звернення: 25.02.2023).
7. Кіріленко Ф. О., Мінаєв Д. Д. Профілактика та запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2018. № 1. С. 56–60.
8. Колб С. О. Запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Київ, 2016. 263 с.
9. Михайленко В. Справи про воєнні злочини: як українські судді застосовують норми міжнародного гуманітарного права // Українська Гельсінська спілка з прав людини : сайт. 01.12.2022. URL: <https://www.helsinki.org.ua/articles/spravu-pro-voenni-zlochyny-ukrainiski-suddi-zastosovuiut-normy-mizhnarodnoho-humanitarnogo-prava/> (дата звернення: 25.02.2023).
10. Орлов Ю. В. Дегермінація злочинності // Українська кримінологічна енциклопедія / за заг. ред. В. В. Чернея, В. В. Сокурєнка ; упоряд. О. М. Джужа, О. М. Литвинов. Харків : Золота миля, 2017. С. 178–180.
11. Орлов Ю. В. Ресентимент: шлях від жертвовності до злочинності. *Вісник Кримінологічної асоціації України*. 2020. № 1 (22). С. 140–151.
12. Тимочко М., Яковлєв А., Катриченко Т. Квазіправова система на окупованих територіях: впровадження та розповсюдження практик : аналіт. звіт. Київ, 2022. 36 с. URL: [https://mipl.org.ua/wp-content/uploads/2022/12/kvazipravova-systema\\_ua\\_interactive-1-1.pdf](https://mipl.org.ua/wp-content/uploads/2022/12/kvazipravova-systema_ua_interactive-1-1.pdf) (дата звернення: 25.02.2023).
13. Cherbonneau M. Auto theft // *The Oxford handbook of crime and public policy* / ed. by M. Tonry. Oxford : Oxford University Press, 2009. Pp. 191–222.
14. Hodgkinson T., Andresen M. A., Farrell G. The decline and locational shift of automotive theft: A local level analysis. *Journal of Criminal Justice*. 2016. Vol. 44. Pp. 49–57. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jcrimjus.2015.12.003>.
15. Linden R. The Need for Comprehensive Crime Prevention Planning: The Case of Motor Vehicle Theft. *Canadian Journal of Criminology and Criminal Justice*. 2005. № 47 (2). Pp. 251–270. DOI: <https://doi.org/10.3138/cjccj.47.2.251>.
16. Morgan N., Shaw O., Feist A., Byron C. Reducing criminal opportunity: vehicle security and vehicle crime. *Research Report*. 2016. No. 87. URL: [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/489097/horr87.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/489097/horr87.pdf) (дата звернення: 25.02.2023).
17. Tseloni A., Thompson R., Grove L., Tilley N., Farrell G. The effectiveness of burglary security devices. *Security Journal*. 2014. No. 6. Pp. 646–664. DOI: <https://doi.org/10.1057/sj.2014.30>.

Надійшла до редакції: 07.03.2023

Прийнята до опублікування: 05.04.2023

## REFERENCES

1. Cherbonneau, M. (2009). Auto theft. In M. Tonry (Ed.), *The Oxford handbook of crime and public policy* (pp. 191-222). Oxford University Press.
2. Hodgkinson, T., Andresen, M. A., & Farrell, G. (2016). The decline and locational shift of automotive theft: A local level analysis. *Journal of Criminal Justice*, 44, 49-57. <https://doi.org/10.1016/j.jcrimjus.2015.12.003>.
3. Horshkov, D. V. (2015). Illegal possession of vehicles: characteristics of the main determinants. *Customs business*, 4(100), 72-77.
4. Horshkov, D. V. (2016). *Illegal possession of vehicles: criminological characteristics and prevention* [Candidate thesis, Kharkiv National University of Internal Affairs].
5. Iliashko, O. O. (2020). The state legal policy concerning temporarily occupied territories. *Juridical Scientific and Electronic Journal*, 2, 528-532. <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2020-2/138>.
6. Iliashko, V. I. (2018). Violations of the civil and political human rights and freedoms on the temporarily occupied territories of Ukraine and ways of their protection. *Scientific notes of Taurida National V. I. Vernadsky University. Series: Juridical Sciences*, 4(29), 19-27.

7. Kartasheva, A. (2023, February 16). Rear region: which enterprises and how many IDPs moved to Lviv. *News Live*. <https://lviv.novyny.live/region-tilu-iaki-pidpriemstva-ta-skillki-vpo-pereyikhali-u-lviv-77784.html>.
8. Kirilenko, F. O., & Minaiev, D. D. (2018). Prevention and prevention of illegal possession of vehicles. *South Ukrainian Law Journal*, 1, 56-60.
9. Kolb, S. O. (2016). *Prevention of illegal possession of vehicles* [Candidate dissertation, National Academy of Internal Affairs].
10. Linden, R. (2005). The Need for Comprehensive Crime Prevention Planning: The Case of Motor Vehicle Theft. *Canadian Journal of Criminology and Criminal Justice*, 47(2), 251-270. <https://doi.org/10.3138/cjccj.47.2.251>.
11. Morgan, N., Shaw, O., Feist, A., & Byron, C. (2016). Reducing criminal opportunity: vehicle security and vehicle crime. *Research Report*, 87. [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/489097/horr87.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/489097/horr87.pdf).
12. Mykhailenko, V. (2020, Decemder 1). War crimes cases: how Ukrainian judges apply norms of international humanitarian law. *Ukrainian Helsinki Union for Human Rights*. <https://www.helsinki.org.ua/articles/spravy-pro-voienni-zlochyny-iak-ukrainski-suddi-zastosovuiut-normy-mizhnarodnoho-humanitarnoho-prava/>.
13. Orlov, Yu. V. (2017). Determination of crime. In V. V. Chernei, & V. V. Sakurenko (Eds.), *Ukrainian criminological encyclopedia* (pp. 178-180). Golden Mile.
14. Orlov, Yu. V. (2020). Resentment: the path from sacrifice to crime. *Bulletin of the Criminological Association of Ukraine*, 1(22), 140-151.
15. Tseloni, A., Thompson, R., Grove, L., Tilley, N., & Farrell, G. (2014). The effectiveness of burglary security devices. *Security Journal*, 6, 646-664. <https://doi.org/10.1057/sj.2014.30>.
16. Tymochko, M., Yakovliev, A., & Katrychenko, T. (2022). *Quasi-legal system in the occupied territories: implementation and dissemination of practices*. Kyiv. [https://mipl.org.ua/wp-content/uploads/2022/12/kvazipravova-systema\\_ua\\_interactive-1-1.pdf](https://mipl.org.ua/wp-content/uploads/2022/12/kvazipravova-systema_ua_interactive-1-1.pdf).
17. Zakaliuk, A. P. (2007). *Course of modern Ukrainian criminology: theory and practice* (Book 1). In Yure.

Received the editorial office: 7 March 2023

Accepted for publication: 5 April 2023

## **YURII BRONISLAVOVYCH DANYLCHENKO,**

*Doctor of Law, Associate Professor,  
Academician Stashis Scientific Research Institute for the Study  
of Crime Problems of the National Academy of Law Sciences of Ukraine,  
Criminological Research Department;  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2642-5053>,  
e-mail: [ybd42ybd@gmail.com](mailto:ybd42ybd@gmail.com)*

### **CRIMINOLOGICAL ANALYSIS OF THE STATE AND PARTICULARITIES OF DETERMINATION OF THE ILLEGAL POSSESSION OF VEHICLES IN UKRAINE UNDER CONDITIONS OF ARMED AGGRESSION**

The article deals with the criminological analysis of the state and peculiarities of determination of the illegal possession of vehicles in conditions of armed aggression. It has been established that the dynamics of illegal vehicle possession in the context of armed conflict are unfavourable. There has been a significant increase in the number of criminal offences committed under article 289 of the Criminal Code of Ukraine. It has been established that the deterioration of criminogenic situation according to the criterion under study was due to the intensification of a number of factors, the leading place among which is occupied by situational factors. Four groups have been defined and described, which are identified with the components of criminogenic situations.

Supervisory and deficit factors are a group of determinants of illegal vehicle possession that represent complex criminogenic situations, the characteristics of which are inadequate control, supervision of vehicles in a static location. In situations of armed conflict, these determinants are shaped by the urgency of leaving vehicles unattended, prioritising saving lives and health, personal freedom when there is a risk of combat exposure, and the occupation of territory.

Criminal and combat factors of illegal possession of vehicles are formed as an element of the combat situation; possession of vehicles by civilians occurs either on the battlefield or in connection with the performance by representatives of the aggressor country (combatants and

other participants in the armed conflict) of tasks harmful to the interests of Ukraine: illegal possession of vehicles by members of diversionary-intelligence groups or hostile (Russian) combatants during combat operations.

Occupation factors are most intensively reproduced in the conditions of full-scale armed aggression of the Russian Federation against Ukraine and are associated with the same large-scale and complex victimisation of the population who find themselves in the temporarily occupied territories. This category of citizens is completely deprived of legal guarantees of their rights and freedoms.

Victim-urban factors are represented by a conglomeration of circumstances of criminogenic significance that form a situation of relaxed control over vehicles in places where they are forced to concentrate, for relatively long periods of time. These situations primarily involve the illegal possession of vehicles by internally displaced persons. The mass displacement of citizens from the northern, eastern and southern regions of Ukraine to the western region has created a shortage of secure, properly equipped parking spaces, making it easier for criminals to gain access to vehicles.

**Key words:** *aggression, armed conflict, occupation, criminality, illegal possession of vehicles, road safety.*

**Цитування (ДСТУ 8302:2015):** Данильченко Ю. Б. Кримінологічний аналіз стану та особливостей детермінації незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні в умовах збройної агресії. *Право і безпека*. 2023. № 2 (89). С. 66–76. DOI: <https://doi.org/10.32631/pb.2023.2.06>.

**Citation (APA):** Danylchenko, Yu. B. (2023). Criminological analysis of the state and particularities of determination of the illegal possession of vehicles in Ukraine under conditions of armed aggression. *Law and Safety*, 2(89), 66–76. <https://doi.org/10.32631/pb.2023.2.06>.