

**Гаруст Ю. В.,**полковник юстиції, доктор юридичних наук, професор,  
начальник кафедри операційного права  
Національного університету оборони України  
ORCID: 0000-0001-5450-4368**Бугіль В. П.,**підполковник Збройних Сил України,  
Національний університет оборони України  
ORCID: 0009-0004-5170-9201

## ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЕКСПЛУАТАЦІЇ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ ЗБРОЙНИХ СИЛ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

**Анотація.** У статті здійснено комплексний аналіз особливостей нормативно-правового регулювання експлуатації автомобільного транспорту у Збройних Силах України в умовах правового режиму воєнного стану. Досліджено трансформацію законодавства, спрямовану на забезпечення максимальної мобільності та боєздатності підрозділів. Проаналізовано механізми залучення техніки від підприємств та громадян. Розглянуто нормативні зміни щодо відомчої реєстрації транспортних засобів, що дозволяють оперативно вводити в експлуатацію волонтерську допомогу та трофейну техніку без зайвої бюрократизації. Особливу увагу приділено питанням правового забезпечення порядку експлуатації військового автотранспорту. Сформульовано рекомендації, спрямовані на вдосконалення правового регулювання експлуатації автомобільного транспорту в Збройних Силах України. Досліджуючи правове забезпечення порядку експлуатації військового автотранспорту. Метою статті є аналіз діючого нормативно-правового забезпечення сфери експлуатації автомобільного транспорту Збройних Сил України в умовах дії правового режиму воєнного стану та розробка рекомендацій щодо вдосконалення правового регулювання цієї сфери. У ході аналізу правового регулювання експлуатації автомобільного транспорту Збройних Сил України в умовах воєнного стану встановлено, що чинне законодавство України містить загальні положення щодо використання військового транспорту, проте відсутня достатня деталізація щодо особливостей його експлуатації саме в умовах воєнного стану, виявлено, що регулювання здійснюється переважно через накази та директиви Міністерства оборони та Генерального штабу, які мають підзаконний характер і потребують узгодження з законами України, дослідження показало, що фінансування експлуатації військового автомобільного транспорту у воєнний час має особливий режим, зокрема спрощені процедури закупівель та використання бюджетних коштів, виявлено колізії між нормами цивільного транспортного права та військовими статутами, що ускладнює правозастосування, порівняння з практикою країн НАТО показало, що в Україні бракує комплексного закону про військовий транспорт, який би враховував як адміністративні, так і технічні стандарти.

**Ключові слова:** *військовослужбовці, воєнний стан, Збройні Сили України, автомобільний транспорт, військово-транспортний обов'язок, логістика, списання військового майна.*

### **Garust Yu. V., Bugil V. P. Legal regulation of the operation of motor vehicles by the armed forces of Ukraine under martial law**

**Abstract.** This article provides a comprehensive analysis of the specific features of the legal regulation of motor vehicle operations within the Armed Forces of Ukraine under the legal regime of martial law. It examines legislative changes aimed at ensuring maximum mobility and combat readiness of military units. The mechanisms for mobilizing equipment from enterprises and citizens are analyzed. Regulatory changes regarding departmental registration of vehicles are examined, which allow for the rapid deployment of volunteer aid and captured equipment without unnecessary bureaucracy. Particular attention is paid to issues of legal support for the operation of military motor vehicles. Recommendations aimed at improving the legal regulation of the operation



of motor vehicles in the Armed Forces of Ukraine have been formulated. Examining the legal framework for the operation of military motor vehicles. An analysis of the legal framework governing the operation of the Armed Forces of Ukraine's motor transport under martial law has revealed that current Ukrainian legislation contains general provisions regarding the use of military transport, however, there is a lack of sufficient detail regarding the specifics of its operation specifically under martial law; it was found that regulation is carried out primarily through orders and directives of the Ministry of Defense and the General Staff, which are of a subordinate nature and require harmonization with the laws of Ukraine; the study showed that the financing of military motor transport operations during wartime is subject to a special regime, specifically simplified procurement procedures and the use of budget funds. Conflicts were identified between the norms of civil transport law and military statutes, which complicates law enforcement. A comparison with the practices of NATO countries revealed that Ukraine lacks a comprehensive law on military transport that would account for both administrative and technical standards.

**Key words:** *military personnel, martial law, Armed Forces of Ukraine, motor transport, military transport duty, logistics, write-off of military.*

Ефективність ведення бойових дій безпосередньо залежить від мобільності військових підрозділів. Саме тому, автомобільний транспорт є ключовим елементом системи логістичного забезпечення Збройних Сил України. Однак, з початком повномасштабного вторгнення виникла нагальна потреба в адаптації діючого законодавства в цій сфері до реалій високої інтенсивності бойових дій. Актуальність теми зумовлена необхідністю правової регламентації як процесу поповнення автопарку військових підрозділів, так і процедур його оперативного обліку та списання. У науковій літературі та практиці правового регулювання експлуатації автомобільного транспорту Збройних Сил України в умовах воєнного стану простежується кілька ключових напрямів: О. Бандурка, Ю. Битяк акцентують увагу на загальних питаннях адміністративно-правового регулювання діяльності органів державної влади та військових формувань, проте спеціальні аспекти експлуатації військового транспорту залишаються недостатньо розробленими; у працях І. Гриценка, О. Костюченка аналізуються проблеми правового регулювання автомобільного транспорту в цивільній сфері, але військовий транспорт розглядається лише побіжно. Сучасні дослідження А. Капінус, В. Ліпкана приділяють увагу правовому забезпеченню національної безпеки та функціонуванню Збройних Сил у період воєнних загроз, однак питання експлуатації автомобільного транспорту в умовах воєнного стану не є центральними. Досліджуючи чинне законодавство України у сфері експлуатації військового транспорту в умовах дії правового режиму воєнного стану, слід зазначити що базовими нормативно-правовими актами є Закон Укра-

їни «Про правовий режим воєнного стану» [1], Закон України «Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію» [2] та Положення про військово-транспортний обов'язок введеного в дію Постановою Кабінету Міністрів України від 28.12.2000 № 1921. Так, військово-транспортний обов'язок (ВТО) визначається як специфічний захід мобілізаційної підготовки, що полягає у нормативно регламентованому залученні транспортних ресурсів суб'єктів приватного і публічного права для стратегічного забезпечення обороноздатності держави ВТО характеризується принципом екстериторіальності, що передбачає поширення обов'язку на об'єкти незалежно від місця їхньої реєстрації чи постійної дислокації, та охоплює центральні та місцеві органи виконавчої влади, підприємства, установи та організації незалежно від форми власності, а також фізичних осіб – власників транспортних засобів (ТЗ). Важливо зауважити, що під час дії правового режиму воєнного стану особлива увага приділяється техніці високої прохідності (позашляховики, пікапи), вантажним автомобілям та спеціальній техніці (трактори, екскаватори).

Запровадження на певній території правового режиму воєнного стану визначає особливий порядок використання автомобільної техніки власниками транспортних засобів та обмежує їх право власності, дозволяючи певним суб'єктам таких правовідносин (територіальні центри комплектування та соціальної підтримки далі – ТЦК та СП), здійснювати тимчасове вилучення автотранспортної техніки у її законних власників. При цьому держава гарантує їм компенсацію збитків у разі пошкодження або знищення вилученого транспортного засобу. З метою відшкодування шкоди,

під час відчуження автомобіля у власника на користь сил оборони проводиться комісійна оцінка вартості на момент вилучення і така вартість фіксується в Акті приймання-передачі, який складається в присутності власника з обов'язковим наданням йому копії. Саме ця визначена законодавством процедура є ключовим запобіжником від порушення прав власників.

Слід зазначити, що діюче законодавство України встановлює певну систему контролю за використанням, вилученого у власників під час мобілізації автотранспорту. Така система контролю за автомобільним транспортом у Збройних Силах України в умовах правового режиму воєнного стану має дворівневу структуру: адміністративно-мобілізаційну (здійснюється ТЦК та СП) та оперативно-наглядову (здійснюється Військовою службою правопорядку далі – ВСП). Досліджуючи місце та роль ТЦК та СП в цій системі можемо зазначити, що ці підрозділи ЗС України виступають координатором між цивільним сектором та сектором оборони. Враховуючи це, при виконанні завдань оборони держави ТЦК та СП при забезпеченні ВТО здійснюють наступні функції: реєстраційна – підприємства, установи та організації зобов'язані подавати до ТЦК та СП двічі на рік (до 20 червня та 20 грудня) дані про наявність транспортних засобів і техніки, їх технічний стан, а також про осіб, які працюють на них. На підставі цих даних ТЦК та СП створюють актуальну базу даних автотранспортної техніки та водіїв, яка використовується для оперативного планування мобілізаційних ресурсів; обмежувальна – розпоряджались автотранспортом, що перебуває на військовому обліку власник має право лише після письмового погодження з ТЦК та СП. Тобто, будь-яка суттєва юридична чи технічна дія з транспортом, (перереєстрація в сервісних центрах МВС, передача в оренду/лізинг, застава, виїзд за межі області або за кордон), можлива лише з дозволу ТЦК та СП; контрольна – ТЦК та СП не частіше одного разу на рік, але не рідше трьох разів на п'ять років в мирний час, перевіряють транспортні засоби і техніку підприємств, установ та організацій, призначені для задоволення потреб військових формувань на особливий період.

Порядок залучення під час мобілізації транспортних засобів і техніки, їх повернення власнику, а також компенсації шкоди, завданої транспортним засобам і техніці внаслідок їх залучення під час мобілізації, визначається відповідними нормативно-правовими актами. У разі, коли внаслідок залучення під час мобілізації транспортний засіб або техніка були знищені, через ТЦК та СП їх власнику відшкодовується майнова шкода. Вона визначається за результатами незалежної оцінки, проведеної відповідно до нормативно-правових актів про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність, на дату проведення такої оцінки [3]. Слід зазначити, що обсяги залучення техніки для потреб Збройних Сил України встановлюються Кабінетом Міністрів у відсотковому відношенні до загальної кількості транспортних засобів підприємства за типами (наприклад, вантажівки, спецтехніка) та мають ступінь доступу для службового користування [4].

Після вилучення під час мобілізації ТЦК та СП у власника техніки та її передачі до військової частини контроль за її експлуатацією переходить до Військової служби правопорядку у ЗСУ (далі – ВСП), зокрема до її підрозділу – Військової інспекції безпеки дорожнього руху (далі – ВІБДР). ВСП забезпечує ведення реєстру військових транспортних засобів, присвоєння номерних знаків спеціального зразка та видачу технічних талонів [5,6]. Також, Служба правопорядку здійснює нагляд за безпекою дорожнього руху. Військовослужбовці ВСП мають право перевіряти технічний стан військових транспортних засобів, правомірність їх використання, наявність шляхових листів у водіїв та наказів командирів військових на відрядження автомобільної техніки та водіїв. Також, ВСП забезпечує безпеку руху під час переміщення великих транспортних колон, що є критично важливим для збереження живучості логістичних шляхів Збройних Сил України [7].

Слід зазначити, що транспортні засоби, що надходять до ЗС України як гуманітарна допомога, також підлягають відомчій реєстрації у відповідному підрозділі Військової інспекції безпеки дорожнього руху. При цьому, вони як військові транспортні засоби не підлягають реєстрації в сервісних цен-

трах МВС, що дозволяє прискорити початок їх експлуатації у військовій частині та уникнути затримок у розгортанні логістичних маршрутів [8]. Констатуємо, що після початку повномасштабного вторгнення РФ, правове регулювання організації експлуатації автомобільного транспорту в ЗС України в умовах правового режиму воєнного стану, трансформувалося в бік децентралізації та спрощення відповідних процедур. На нашу думку, головними ефективними змінами стало запровадження дієвого механізму короткострокового прийняття волонтерської допомоги та спрощення процедури списання знищеного військового майна. При цьому, подальшого вдосконалення потребує питання цифровізації обліку зареєстрованої на підприємствах, установах та організаціях техніки, через систему «Оберіг» або інші військові комунікаційно-інформаційні системи. Слід зазначити, що з метою зменшення навантаження на бізнес та недопущення збитків для підприємств, установ та організацій у 2024 року запроваджено правову норму відповідно до якої вилучення автомобіля під час мобілізації можливо лише у разі наявності у власності двох і більше транспортних засобів [9].

Враховуючи зазначені зміни, можемо стверджувати, що не зважаючи на це, повномасштабна збройна агресія РФ, показала необхідність уніфікувати існуючі в Збройних Силах України, підходи до нагляду за безпекою дорожнього руху в умовах високої інтенсивності переміщення військ та запровадити чіткі критерії обліку та використання транспортних засобів, залучених до військових частин на виконання військово-транспортного обов'язку.

Досліджуючи правове забезпечення порядку експлуатації військового автотранспорту ми дійшли висновку, що його ефективність досягається завдяки постійній синергії власників автотранспорту, ТЦК та СП, Військової служби правопорядку та військових частин де зазначений транспорт експлуатується. При цьому, слід зазначити, що розподіл повноважень між ТЦК та СП і ВСП створює замкнений цикл процедури обліку, вилучення, постановки цивільного авто на військовий облік, його списання або повернення власнику. Така модель дозволяє дер-

жаві своєчасно реагувати на дефіцит транспортних засобів на фронті, зберігаючи при цьому базові принципи законності та безпеки дорожнього руху. Законодавством України передбачено, що будь-яке порушення правил виконання військово-транспортного обов'язку (наприклад, неподання звітності підприємством) є підставою для притягнення власників транспортних засобів до адміністративної відповідальності за статтею 210-1 КУпАП [10].

Як ми зазначали вище, в умовах дії правового режиму воєнного стану правове регулювання експлуатації автомобільного транспорту Збройних Сил України зазнало значних змін. Також, суттєвих спрощень набув механізм списання військового майна. Фактично, було скасовано застарілу бюрократизовану процедуру, яка через свою розтягнутість у часі заважала оперативному оновленню парку бойових машин та автомобільного транспорту бойових бригад. Так, для військової техніки, яка була втрачена або пошкоджена безпосередньо під час відбиття збройної агресії та ведення бойових дій, в Збройних Силах України діє алгоритм «за актом пуску» або «за актом технічного стану», що складається безпосередньо в зоні бойових дій [11].

Списання «за актом пуску» (використання) застосовується переважно для витратних матеріалів та озброєння, яке припиняє своє фізичне існування внаслідок цільового використання. Це документальне підтвердження того, що військове майно було використане за прямим призначенням під час бойових дій або навчань. Після підписання акта комісією та затвердження командиром частини, виріб автоматично знімається з балансу як такий, що виконав свою функцію.

Списання «за актом технічного стану» (втрата/пошкодження) – це основний інструмент для списання автомобільної та бронетанкової техніки, яка була пошкоджена або знищена вогнем противника. Документ, який фіксує фактичний стан техніки на момент огляду та визначає неможливість або економічну недоцільність її відновлення. В акті детально описуються пошкодження (наприклад, «внаслідок влучання артилерійського снаряда знищено двигун, деформовано раму, відновленню не підлягає»). Такий механізм

застосовується переважно для автомобілів, тягачів, причепів, спеціальної техніки, що перебуває на озброєнні Збройних Сил України. В умовах воєнного стану дозволяється складати такі акти в один етап без тривалих службових розслідувань, якщо втрата сталася під час бойового завдання. Важливо зазначити, що зараз діє норма, за якою для техніки, втраченої в бою, достатньо акта, підписаного комісією частини, без обов'язкового погодження з вищими штабами (до певної вартості або типу техніки), що значно прискорює її логістичний обіг.

Основними етапами процедури списання військової техніки є:

1. Встановлення факту пошкодження/знищення військового майна командиром підрозділу, та доповідь рапортом старшому начальнику про обставини втрати військової техніки (обстріл, підрих на міні, пряме влучання). Важливою умовою цього етапу є наявність «Акту технічного стану», яким підтверджується, що пошкодження отримані саме під час виконання бойових завдань.

2. Підтвердження факту пошкодження/знищення військового майна здійснюється спеціально створеною комісією (зазвичай на рівні військової частини), в ході проведення службового розслідування. В умовах інтенсивних боїв, якщо доступ до техніки неможливий (вона залишилася на окупованій території або в «сірій зоні»), акт складається на основі свідчень екіпажу та фото/відеофіксації (за наявності). В «Акті службового розслідування» комісія зазначає та підтверджує факт, що техніка непридатна для подальшої експлуатації або її відновлення є економічно недоцільним [12].

3. Списання військової техніки здійснюється шляхом складання «Акту про списання військового майна». Це звільняє матеріально відповідальних осіб від відшкодування вартості майна.

При цьому, військова техніка може бути або остаточно списана, або списана на запасні частини. Так, остаточно списання (знищення) здійснюється коли військове майно не підлягає відновленню або залишене на полі бою, а його подальша евакуація загрожує життю особового складу. В цьому варіанті, при наявності, остов військової техніки може

бути переданий на переплавку. Списання на запчастини (розбирання) відбувається в тому разі коли військова техніка знищена, але окремі агрегати (двигун, трансмісія, елементи підвіски) вціліли. Тоді, вони передаються відповідним ремонтним підрозділам та оприбутковуються як складські запаси для ремонту інших машин. Такий механізм списання дозволяє створювати внутрішній фонд запчастин без додаткових бюджетних витрат.

Аналізуючи досвід українсько-російської війни щодо списання військової техніки, можемо зазначити, в Збройних Силах України все ще залишається проблемою процедура підтвердження втрати техніки при відступі або в умовах «оточення», коли комісії провести фізичний огляд пошкодженого військового майна неможливо. У таких випадках допускається його списання на підставі відповідних записів у журналі бойових дій та відповідних наказів по стройовій частині, але не завжди в ході проведення службового розслідування цей механізм застосовується.

Однак можемо стверджувати, що удосконалення процедури списання військового майна дозволило значно пришвидшити процес «очищення формулярів військових частин» від неіснуючої техніки, та дало змогу відповідному командуванню родів військ (сил) бачити реальний стан боєздатності підпорядкованих підрозділів і своєчасно подавати запити на отримання нових транспортних засобів.

Висновок. На основі проведеного наукового дослідження можемо сформулювати наступні рекомендації, спрямовані на вдосконалення правового регулювання експлуатації автомобільного транспорту в Збройних Силах України.

По перше, шляхом запровадження процедур цифровізації доцільно розробити та впровадити механізм обліку техніки через АС «Оберіг» або через додаток «Резерв+» (для юридичних осіб), що дозволить підприємствам, установам та організаціям спростити механізм подачі до ТЦК та СП звітності про зареєстровану та наявну техніку. Дасть можливість відійти від паперових документів та подавати її до ТЦК та СП в електронному вигляді з накладанням електронного цифрового підпису керівника. Синхронізація цих відомостей з реєстрами МВС значно

полегшить здійснення облікових та контрольних процедур військовослужбовцями ТЦК та СП.

По-друге, необхідно на законодавчому рівні розробити спрощений ефективний механізм постановки на балансний облік військової частини технічно-справної техніки противника, яка захоплена підрозділами ЗС України в ході ведення бойових дій як трофейна, для подальшої експлуатації. Це дозволить командирам військових частин використовувати отримані на базах постачання паливно-мастильні матеріали та запчастини на її обслуговування та експлуатацію та проводити подальше їх списання.

По-третє, внести зміни у відповідні нормативно-правові акти щодо проведення відеофіксації знищеної військової техніки за допомогою БПЛА або камер «GoPro» на окупованій або недосяжній території, та дозволити використання її результатів як доказу підтвердження факту знищення військової техніки в ході службових розслідувань.

Також на нашу думку, доцільним є запровадження процедури ведення електронних журналів експлуатації військового транспорту та механізму автоматичного списання запчастин і витратних матеріалів у військових частинах, на підставі кілометражу автомобіля за даними GPS-трекерів, які на них встановлені.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ:

1. Про правовий режим воєнного стану : Закон України від 12.05.2015 № 389-VIII. URL. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19>
2. Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію : Закон України від 21.10.1993 № 3543-XII, URL. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3543-12>
3. Про затвердження Положення про військово-транспортний обов'язок : Постанова Кабінету Міністрів України від 28.12.2000 № 1921 URL. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1921-2000-%D0%BF>
4. Про затвердження лімітів та відсоткових норм вилучення техніки у підприємств, установ та організацій для комплектування Збройних Сил України та інших військових формувань під час мобілізації: Постанова Кабінету Міністрів України від 12 жовтня 1998 р. № 1613-056 URL. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1921-2000-n/en/ed20230427#Text>
5. Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 року № 3353-XII. URL. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>
6. Про затвердження Порядку відомчої реєстрації та ведення обліку транспортних засобів Збройних Сил України: Постанова Кабінету Міністрів України від 30 вересня 2009 р. № 1032. URL. <https://www.kmu.gov.ua/npas/243093408>
7. Про затвердження Порядку проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів Збройних Сил: Постанова Кабінету Міністрів України від 30 листопада 2011 р. № 1225 URL. <https://www.kmu.gov.ua/npas/244748303>
8. Положення про органи безпеки дорожнього руху Міністерства оборони України: Наказ Міністерства оборони України № 330 від 01.11.1999 року. URL. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0804-99#Text>
9. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо окремих питань проходження військової служби, мобілізації та військового обліку : Закон України від 11.04.2024 № 3633-IX. URL. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3633-20>
10. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07.12.1984 № 8073-X URL. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>
11. Про затвердження Порядку списання військового майна у Збройних Силах України : Наказ Міністерства оборони України від 12.01.2015 № 359 URL. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0087-15>
12. Про затвердження Порядку проведення службового розслідування у Збройних Силах України: Наказ Міністерства оборони України від 21.11.201 № 608 URL. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1503-17#Text>

Дата першого надходження статті до видання: 17.03.2026

Дата прийняття статті до друку після рецензування: 21.04.2026

Дата публікації (оприлюднення) статті: 21.05.2026