

<b>Секція Право</b>	
<b>УДК 347.51:347.518</b>	
<b>Дата першого надходження статті до видання</b>	2026-01-15
<b>Дата прийняття статті до друку після рецензування</b>	2026-02-15
<b>Дата публікації/оприлюднення</b>	2026-02-28

**Щодо цивільно-правової відповідальності третіх осіб, які протиправно заволоділи наземними транспортними засобами**

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

**Анотація.** Розвиток автомобільного транспорту та зростання кількості транспортних засобів у власності фізичних і юридичних осіб зумовлюють виникнення численних правовідносин, пов'язаних із їх використанням, володінням і зберіганням. Однією з проблем, яка має істотне значення для цивільного права, є визначення відповідальності у випадках заподіяння шкоди транспортним засобом, яким треті особи заволоділи протиправно — без згоди власника.

Незаконним заволодінням транспортним засобом вважається умисне протиправне вилучення транспортного засобу з будь-якою метою у власника або законного користувача всупереч їх волі. Дійсно, таке заволодіння може бути вчинене таємно чи відкрито, шляхом обману чи зловживання довірою, із застосуванням насильства чи погроз. У сучасних умовах стрімкого розвитку транспортної інфраструктури та збільшення кількості наземних транспортних засобів питання їх захисту набуває все більшої важливості. Протиправне заволодіння транспортними засобами, що включає викрадення, незаконне користування або інші форми неправомірного володіння, стає не лише кримінальною, а й цивільно-правовою проблемою, що спричиняє значні матеріальні збитки для власників та ускладнює правове регулювання відповідних відносин. В умовах активного використання автомобілів у повсякденному житті та бізнесі, випадки незаконного заволодіння транспортними засобами негативно впливають на економіку, безпеку дорожнього руху і довіру суспільства до системи правосуддя.

Цивільно-правова відповідальність третіх осіб, які протиправно заволоділи транспортними засобами, є одним із ключових інструментів відновлення порушених прав і компенсації збитків потерпілим. Проте, правове регулювання цієї сфери має низку проблем, зокрема невизначеність у визначенні кола відповідальних осіб, механізмів відшкодування шкоди, а також складнощі у застосуванні існуючих законодавчих норм на практиці. Важливо дослідити, як чинне цивільне законодавство, разом із іншими нормативними актами, забезпечує баланс між захистом інтересів власників транспортних засобів та правами третіх осіб.

**Ключові слова:** цивільно-правова відповідальність, незаконне заволодіння, транспортні засоби, треті особи, відшкодування шкоди.

**On civil liability of third parties who unlawfully seized land vehicles**

**Ostapenko Leonid Oleksiiiovych**  
Doctor of Law, Professor,

Professor of the Department of Civil Law and Procedure,  
Institute of Postgraduate Education, Lviv Polytechnic National University,  
<https://orcid.org/0000-0002-9833-3043>

**Abstract.** The development of road transport and the increase in the number of vehicles owned by individuals and legal entities lead to the emergence of numerous legal relations related to their use, possession and storage. One of the problems that is of significant importance for civil law is the determination of liability in cases of damage caused by a vehicle that third parties have illegally taken possession of – without the owner’s consent. Illegal taking of a vehicle is considered to be the intentional unlawful seizure of a vehicle for any purpose from the owner or legal user against their will. Indeed, such taking can be committed secretly or openly, by deception or abuse of trust, with the use of violence or threats.

In the modern context of rapid development of transport infrastructure and an increasing number of ground vehicles, the issue of their protection is becoming increasingly important. Unlawful appropriation of vehicles, which includes theft, illegal use, or other forms of wrongful possession, has become not only a criminal but also a civil law problem, causing significant material damage to owners and complicating the legal regulation of relevant relations. In conditions of active use of cars in everyday life and business, cases of illegal vehicle appropriation negatively affect the economy, road safety, and public trust in the justice system.

Civil liability of third parties who unlawfully appropriate vehicles is one of the key tools for restoring violated rights and compensating losses to victims. However, the legal regulation of this sphere faces several problems, including uncertainty in defining the circle of responsible persons, mechanisms for damage compensation, as well as difficulties in applying existing legislative norms in practice. It is important to examine how current civil legislation, together with other regulatory acts, ensures a balance between protecting the interests of vehicle owners and the rights of third parties.

**Key words:** civil liability, unlawful appropriation, vehicles, third parties, compensation.

### Вступ

Розвиток автомобільного транспорту та зростання кількості транспортних засобів у власності фізичних і юридичних осіб зумовлюють виникнення численних правовідносин, пов’язаних із їх використанням, володінням і зберіганням. Однією з проблем, яка має істотне значення для цивільного права, є визначення відповідальності у випадках заподіяння шкоди транспортним засобом, яким треті особи заволоділи протиправно — без згоди власника.

Незаконним заволодінням транспортним засобом вважається умисне протиправне вилучення транспортного засобу з будь-якою метою у власника або законного користувача всупереч їх волі. Дійсно, таке заволодіння може бути вчинене таємно чи відкрито, шляхом обману чи зловживання довірою, із застосуванням насильства чи погроз. Разом з тим, закінченим злочин вважається з моменту, коли транспортний засіб почав рухатися унаслідок запуску двигуна чи буксирування або ж перевезення на іншому транспортному засобі, а якщо заволодіння відбувається під час руху такого засобу, - з моменту встановлення контролю над ним. Про це нагадав Верховний Суд колегією суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду у справі № 755/16101/16-к [10].

Розвиток автомобільного транспорту та зростання кількості транспортних засобів у власності фізичних і юридичних осіб зумовлюють виникнення численних правовідносин, пов’язаних із їх використанням, володінням і зберіганням. Однією з проблем, яка має істотне значення для цивільного права, є визначення відповідальності

у випадках заподіяння шкоди транспортним засобом, яким треті особи заволоділи протиправно — без згоди власника.

Незаконним заволодінням транспортним засобом вважається умисне протиправне вилучення транспортного засобу з будь-якою метою у власника або законного користувача всупереч їх волі. Дійсно, таке заволодіння може бути вчинене таємно чи відкрито, шляхом обману чи зловживання довірою, із застосуванням насильства чи погроз. Разом з тим, закінченим злочин вважається з моменту, коли транспортний засіб почав рухатися унаслідок запуску двигуна чи буксирування або ж перевезення на іншому транспортному засобі, а якщо заволодіння відбувається під час руху такого засобу, - з моменту встановлення контролю над ним. Про це нагадав Верховний Суд колегією суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду у справі № 755/16101/16-к [10].

Актуальність цієї проблеми зумовлена тим, що цивільно-правова відповідальність за шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки, ґрунтується на особливих принципах, відмінних від загальних деліктних правил. Законодавець встановлює підвищені вимоги до осіб, які володіють транспортними засобами, проте у випадку незаконного заволодіння виникає питання: хто має нести обов'язок з відшкодування шкоди — власник чи фактичний володільць?

### Результати

Відповідно до статті 1187 Цивільного кодексу України (ЦК України), джерелом підвищеної небезпеки визнається діяльність, пов'язана з використанням транспортних засобів, механізмів, електроенергії, вибухових речовин тощо. Особи, які володіють джерелом підвищеної небезпеки на правовій підставі, зобов'язані відшкодувати шкоду, заподіяну цим джерелом[1].

Таким чином, для покладення цивільно-правової відповідальності необхідно встановити суб'єкта володіння — особу, яка мала фактичну можливість контролювати джерело підвищеної небезпеки. У разі протиправного заволодіння транспортним засобом така особа набуває статусу фактичного володільця, а її дії, як правило, створюють підстави для самостійного деліктного зобов'язання.

Науковці (зокрема, О. Дзера, Т. Боднар, Є. Харитонов) підкреслюють, що відповідальність у таких випадках має об'єктивний характер, тобто не залежить від наявності договірних зв'язків між потерпілим і заподіювачем шкоди. Основним критерієм є сам факт контролю над джерелом підвищеної небезпеки[2,3,4].

Ключовим питанням є визначення, хто саме повинен нести цивільно-правову відповідальність у ситуації, коли транспортним засобом заволоділа третя особа. Згідно з ч. 2 ст. 1187 ЦК України, якщо транспортний засіб вибув з володіння власника або іншої особи, яка ним володіла на законних підставах, внаслідок протиправних дій інших осіб, то така особа не відповідає за шкоду, завдану цим транспортним засобом[1].

Відповідальність покладається на незаконного володільця, оскільки саме його дії спричинили небезпеку для третіх осіб.

Загальні підстави відповідальності визначені у ст. 1166 ЦК України, відповідно до якої шкода відшкодовується особою, яка її завдала. Для деліктного зобов'язання мають бути наявні такі елементи:

1. Протиправна поведінка;
2. Шкода;
3. Причинний зв'язок між поведінкою і шкодою;
4. Вина заподіювача[1].

Особа, яка незаконно заволоділа транспортним засобом, діє протиправно, а тому несе повну цивільну відповідальність за шкоду, заподіяну внаслідок користування цим майном[5].

Водночас обов'язок власника довести факт незаконного заволодіння має суттєве значення, адже у разі відсутності належних доказів суд може визнати його відповідальним як власника джерела підвищеної небезпеки.

Проаналізувавши правову природу джерел підвищеної небезпеки, законодавчі позиції та сучасну судову практику, Ю. Лесько сформулював власне уявлення про ознаки, які характеризують такі джерела. Він виділяє такі характеристики: матеріальний об'єкт; наявність шкідливих властивостей; володіння об'єктом як фактичне, так і юридичне; використання у діяльності людей (напр., за призначенням, для зберігання чи утримання); неможливість повного контролю над проявом шкідливих властивостей; підвищений ризик спричинення шкоди; а також ймовірність випадкового завдання шкоди [7, с. 83-84]. З цього випливає, що відповідальність настає саме у разі прояву небезпечних або шкідливих якостей речей, пов'язаних із дією людини, при цьому сама людська діяльність є безпечною за умов дотримання встановлених правових норм.

Аналіз положень статті 1187 Цивільного кодексу України свідчить про те, що наведений перелік джерел підвищеної небезпеки є орієнтовним і покликаний визначити загальні ознаки речей, які пов'язані з активною участю суб'єктів. Залежно від конкретних обставин суди оцінюють фактичні дані справи і визначають, чи мають конкретні об'єкти матеріального світу шкідливі властивості, що створюють підстави для відповідальності. Водночас слід враховувати, що один і той же об'єкт може одночасно мати ознаки кількох видів джерел підвищеної небезпеки, а також здатність трансформувати один вид енергії в інший [8, с. 321]. Наприклад, автомобілі, які є складними технічними об'єктами, поєднують механічні, електричні, хімічні та вогнебезпечні властивості, що за певних умов, як у русі, так і на стоянці, можуть спричинити шкоду.

Деякі автори (зокрема, Д. Сиволап) пропонують розглядати такі ситуації як цивільно-деліктні комплекси, у яких відповідальність може бути розподілена між декількома особами — власником, користувачем і фактичним володільцем. Однак такий підхід не є домінуючим у судовій практиці[6].

Окремо слід підкреслити, що відповідальність особи, яка на відповідній правовій підставі володіє джерелом підвищеної небезпеки, настає незалежно від наявності вини, тобто навіть у випадку випадкового заподіяння шкоди. Це положення знайшло відображення у Постанові Пленуму Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ «Про деякі питання застосування судами законодавства при вирішенні спорів про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки» від 01.03.2013 р. № 4 [9].

Інтерпретація цієї норми є простою: для виникнення права потерпілого на відшкодування достатньо встановити три елементи — (1) протиправність діяння власника (володільця) джерела підвищеної небезпеки, (2) наявність шкоди (майнової або моральної) та (3) причинний зв'язок між діянням володільця і шкідливими наслідками для потерпілого. Отже, відповідальність тут носить переважно об'єктивний характер і спрямована на захист інтересів потерпілих.

Водночас застосування цієї інституту не є безумовним: закон та судова практика передбачають правові підстави для звільнення від відповідальності. Зокрема, володільця звільняється від обов'язку відшкодування, якщо доведе, що шкоду спричинила непереборна сила (*force majeure*) або умисні дії потерпілого. Через правову

презумпцію відповідальності саме володілець джерела підвищеної небезпеки має тягар доведення настання таких обставин, що звільняють його від відповідальності.

У контексті досліджуваної теми — цивільно-правової відповідальності третіх осіб, які протиправно заволоділи наземними транспортними засобами — зазначене правило має подвійне значення. По-перше, воно підкреслює захисну спрямованість інституту: потерпілі мають право на відшкодування шкоди незалежно від складності встановлення вини, що важливо, коли джерелом небезпеки є транспортний засіб. По-друге, у випадку незаконного заволодіння саме факт вибуття транспортного засобу з володіння власника унаслідок протиправних дій третіх осіб є ключовим для визначення кола суб'єктів, відповідальних за спричинену шкоду. Якщо факт незаконного заволодіння встановлено, обов'язок по відшкодуванню переходить до фактичного (незаконного) володільця; якщо ж такий факт не доведений — відповідальність може бути покладена на попереднього володільця у силу презумпції.

Отже, практика застосування ст. 1187 ЦКУ у світлі Постанови Пленуму № 4 демонструє, що вирішальними у подібних спорах є питання встановлення факту незаконного володіння, причинно-наслідкового зв'язку та наявності підстав для звільнення від відповідальності (непереборна сила або умисел потерпілого). Це визначає тактичні пріоритети сторін у цивільних процесах: потерпілий — ретельне доказування шкоди і її зв'язку з діями володільця; власник — збір доказів незаконного відчуження (заволодіння), а потенційний незаконний володілець — можливе доведення обставин, що виключають відповідальність.

У таких справах доказування має ключове значення. Відповідно до ч. 1 ст. 81 Цивільного процесуального кодексу України, кожна сторона повинна довести ті обставини, на які вона посилається як на підставу своїх вимог чи заперечень [11]. Для потерпілої особи важливо довести, що шкода була заподіяна саме внаслідок використання транспортного засобу третьою особою, яка володіла ним без законних підстав. Це може бути підтверджено записами камер відеоспостереження, технічними даними GPS-навігатора, показами свідків або матеріалами кримінального провадження [11].

Особливої ваги набуває доказування самого факту незаконного заволодіння. Зазвичай цей факт підтверджується вироком або ухвалою у кримінальній справі. Однак у разі відсутності вироку, позивач (зазвичай — власник або страхова компанія) повинен подати інші переконливі докази, які свідчать про вилучення транспортного засобу без його згоди [12]. Саме тому в практиці часто застосовується забезпечення доказів відповідно до ст. 117 ЦПК України — з метою уникнення їх втрати [11].

Для третьої особи, яка вважається відповідачем, важливо або довести відсутність володіння (фактичного контролю над транспортним засобом), або довести наявність обставин, що виключають її відповідальність, наприклад, вчинення дій в умовах крайньої необхідності чи дії з дозволу іншої особи, яка помилково сприймалася як власник.

Наявна судова практика також демонструє, що при відсутності чітких і переконливих доказів незаконного заволодіння транспортним засобом, суди можуть покласти відповідальність на власника на підставі презумпції володіння джерелом підвищеної небезпеки.

Таким чином, доказування в цих справах вимагає не лише формального підтвердження окремих фактів, а й логічної побудови причинно-наслідкового ланцюга: від моменту заволодіння транспортним засобом третьою особою — до моменту настання шкоди.

У контексті загального аналізу цивільно-правової відповідальності осіб, які протиправно заволоділи транспортними засобами, важливо звернути увагу на потребу

вдосконалення чинного законодавства та усталення підходів у судовій практиці. Попри існування усталених норм, що регламентують відповідальність за шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки, низка аспектів лишається відкритими.

Передусім, відсутня чітка регламентація відповідальності в ситуаціях, коли особа, що незаконно заволоділа транспортним засобом, є неповнолітньою або обмежено дієздатною. Аналогічно — відсутність вироку у кримінальному провадженні ускладнює встановлення обставин незаконного заволодіння, особливо якщо винна особа не ідентифікована.

Крім того, практика покладання обов'язку доказування незаконного вибуття транспортного засобу на власника інколи має несправедливі наслідки, особливо у випадках крадіжок без свідків або документальних підтверджень. Це ставить власника у вкрай вразливе процесуальне становище, тоді як третя особа може уникнути відповідальності через відсутність беззаперечних доказів.

Для усунення вказаних проблем доцільним є запровадження в законодавстві презумпції фактичного володіння щодо особи, яка використовувала транспортний засіб на момент заподіяння шкоди. Такий підхід дозволить ефективніше притягати до відповідальності фактичного заподіювача шкоди без надмірного процесуального тиску на добросовісного власника.

У країнах континентальної Європи законодавець у деяких випадках надає перевагу презумпції відповідальності особи, яка була за кермом, незалежно від її статусу власника. Наприклад, німецьке цивільне право (§ 7 StVG – *Gesetz über die Haftpflicht für Kraftfahrzeughalter*) встановлює відповідальність саме на утримувача транспортного засобу, навіть якщо його було викрадено, за винятком доведеного факту протиправного заволодіння без жодної можливості контролю чи запобігання (StVG, § 7, 2023) [13].

Таким чином, законодавчі підходи європейських країн орієнтуються на максимальний захист потерпілих осіб шляхом покладання відповідальності на того, хто фактично контролював транспортний засіб у момент заподіяння шкоди. Це сприяє підвищенню ефективності відшкодування шкоди та зменшує кількість невирішених спорів у цій сфері. Українське законодавство, враховуючи власні особливості, також має потенціал для імплементації таких норм, що сприятиме гармонізації правового регулювання та підвищенню справедливості у вирішенні подібних спорів.

Варто також розглянути можливість створення окремого механізму цивільного страхування на випадок незаконного заволодіння транспортним засобом. Системи обов'язкового страхування цивільної відповідальності водіїв (ОСЦПВ) у чинному вигляді не завжди охоплюють випадки, пов'язані з деліктами третіх осіб, що не мають полісу, а подекуди й не встановлені правоохоронними органами.

Крім того, удосконалення законодавства у цій сфері має враховувати сучасні технологічні можливості — системи GPS-моніторингу, автоматизовані реєстри прав власності, що дозволять більш оперативно встановлювати факт незаконного заволодіння та визначати відповідальних осіб. Поєднання чітких норм цивільної відповідальності та сучасних технічних засобів контролю створить надійний правовий механізм для захисту інтересів власників та третіх осіб, які можуть постраждати від дій незаконних володільців транспортних засобів.

### Висновки

Цивільно-правова відповідальність третіх осіб, які протиправно заволоділи наземними транспортними засобами, є складним та багатограним інститутом, що потребує чіткого законодавчого регулювання. Аналіз українського законодавства, судової практики та порівняльного права свідчить, що ключовим є правильне встановлення суб'єкта відповідальності — фактичного володільця транспортного засобу в момент заподіяння шкоди. Водночас необхідність доведення факту

незаконного заволодіння визначає особливості процесуального захисту прав потерпілих.

Подальший розвиток інституту цивільної відповідальності у цій сфері має включати імплементацію сучасних європейських підходів, вдосконалення механізмів страхового захисту та інтеграцію новітніх технологій для оперативного встановлення фактів протиправних дій. Це сприятиме підвищенню правової визначеності, забезпеченню ефективного відшкодування шкоди та захисту законних інтересів усіх учасників правовідносин, пов'язаних із використанням транспортних засобів.

### Список використаних джерел

1. Цивільний кодекс України : Кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV : станом на 5 жовт. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 20.10.2025).
2. Дзера О. В. Відповідальність за завдання шкоди у цивільному праві України. К.: Юрінком Інтер, 2008. 368 с.
3. Боднар Т. В. Цивільно-правова відповідальність за шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки. Вісник КНУ ім. Т. Шевченка. 2020. № 1 (111). С. 34–39.
4. Харитонов Є. О., Харитонova О. І. Цивільне право України: підручник. К.: Юрінком Інтер, 2021. 848 с.
5. Шевченко Я. М. Особливості деліктної відповідальності при заволодінні джерелом підвищеної небезпеки без згоди власника. Юридичний науковий журнал. 2022. № 2. С. 40–45.
6. Сиволап Д. П. Проблеми визначення суб'єкта відповідальності при незаконному володінні транспортним засобом. Часопис цивільного і господарського права. 2021. № 3. С. 52–58.
7. Лесько. Ю.В. Поняття та ознаки джерела підвищеної небезпеки. Університетські наукові записки. 2015. № 55. С. 74–86.
8. Івашкова Т.О. Особливості визначення джерел підвищеної небезпеки в органах охорони державного кордону. Форум права. 2011. № 2. С. 320–326. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP\\_index](http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index) (дата звернення: 20.10.2025).
9. Про деякі питання застосування судами законодавства при вирішенні спорів про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки : Постанова Пленуму Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ від 01.03.2013 № 4. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0004740-13#Text> (дата звернення: 20.10.2025).
10. Незаконне заволодіння транспортним засобом: коли особа не є суб'єктом злочину. Судово-юридична газета. URL: <https://sud.ua/ru/news/sudebnaya-praktika/170167-nezakonne-zavolodinnya-transportnim-zasobom-koli-osoba-ne-ye-subyektom-zlochinu> (дата звернення: 20.10.2025).
11. Цивільний процесуальний кодекс України: Кодекс України від 18.03.2004 № 1618-IV : станом на 17 лип. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1618-15#Text> (дата звернення: 20.10.2025).
12. Рішення Верховного Суду у справі № 161/3414/20 від 18.03.2021 р. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/95741546> (дата звернення: 20.10.2025).
13. Gesetz über die Haftpflicht für Kraftfahrzeughalter (StVG), § 7 Haftung des Halters. Доступно за посиланням: [https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/\\_7.html](https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/_7.html) (дата звернення: 20.10.2025).

## References

1. Civil Code of Ukraine. (2003, January 16). No. 435-IV (as of October 5, 2025). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>
2. Dzéra O. V.. (2008). *Vidpovidalnist za zavdannia shkody u tsyvilnomu pravi Ukrainy*. Yurinkom Inter.
3. Bodnar T. V.. (2020). Tsyvilno-pravova vidpovidalnist za shkodу, zavdanu dzherelom pidvyshchenoi nebezpeky. *Visnyk KNU im. T. Shevchenka*, (1(111)), 34–39.
4. Kharytonov Ye. O., & Kharytonova O. I.. (2021). *Tsyvilne pravo Ukrainy*. Yurinkom Inter.
5. Shevchenko Ya. M.. (2022). Osoblyvosti deliktnoi vidpovidalnosti pry zavolodinni dzherelom pidvyshchenoi nebezpeky bez zghody vlasnyka. *Yurydychnyi naukovyi zhurnal*, (2), 40–45.
6. Syvolap D. P.. (2021). Problemy vyznachennia subiekta vidpovidalnosti pry nezakonnomu volodinni transportnym zasobom. *Chasopys tsyvilnoho i hospodarskoho prava*, (3), 52–58.
7. Lesko Yu. V.. (2015). Poniattia ta oznaky dzherela pidvyshchenoi nebezpeky. *Universytetski naukovi zapysky*, (55), 74–86.
8. Ivashkova T. O.. (2011). Osoblyvosti vyznachennia dzherel pidvyshchenoi nebezpeky v orhanakh okhorony derzhavnoho kordonu. *Forum prava*, (2), 320–326. [http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP\\_index](http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index)
9. Plenum of the High Specialized Court of Ukraine for Civil and Criminal Cases. (2013, March 1). On certain issues of application of legislation by courts when resolving disputes on compensation for damage caused by a source of increased danger (No. 4). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0004740-13#Text>
10. Sudovo-yurydychna hazeta. (n.d.). Nezakonne zavolodinnia transportnym zasobom: Koly osoba ne ye subiekтом zlochynu. <https://sud.ua/ru/news/sudebnaya-praktika/170167-nezakonne-zavolodinnya-transportnim-zasobom-koli-osoba-ne-ye-subyektom-zlochynu>
11. Civil Procedure Code of Ukraine. (2004, March 18). No. 1618-IV (as of July 17, 2025). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1618-15#Text>
12. Supreme Court. (2021, March 18). Decision in case No. 161/3414/20. <https://reyestr.court.gov.ua/Review/95741546>
13. German Road Traffic Act (StVG), § 7 Liability of the holder. (n.d.). [https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/\\_7.html](https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/_7.html)