

УДК 351.74:614.8:351.86(477)  
DOI <https://doi.org/10.32782/2709-9261-2025-3-15-15>

**Санжаров Роман Борисович,**  
аспірант

(Донецький державний університет внутрішніх справ, м. Кропивницький)  
ORCID: <https://orcid.org/0009-0004-2996-9242>



## ЗАЛИШЕННЯ УЧАСНИКАМИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ МІСЦЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ: АНАЛІЗ СТАНУ ПРОБЛЕМИ В УКРАЇНІ ТА ЗА КОРДОНОМ

*Стаття аналізує феномен «Hit and Run» (залишення місця дорожньо-транспортної пригоди) на прикладі зарубіжного та вітчизняного досвіду. Виявлено, що попри негативні наслідки від таких інцидентів повна статистика щодо «Hit and Run» часто недоступна публічно. В Україні офіційні джерела не надають деталізованих даних щодо цього питання. Вибірковий аналіз судової статистики (2020–2024 рр.) виявив тривожне зростання випадків залишення місця ДТП, що вимагає системного моніторингу та перегляду існуючих механізмів протидії.*

**Ключові слова:** адміністративне правопорушення, безпека дорожнього руху, дорожньо-транспортна пригода, залишення місця пригоди, учасник дорожнього руху, статистичний аналіз, правоохоронна діяльність.

**Постановка проблеми.** Проблема дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) є однією з найгостріших у сучасному світі. Насамперед це пов'язано з тими негативними наслідками, до яких призводять такі інциденти: загибель чи травмування людей, матеріальні збитки у вигляді пошкодження чи знищення транспортних засобів, вантажів, дорожнього обладнання та устаткування, іншого майна, ускладнення дорожнього руху тощо. Одним з обтяжливих аспектів цієї проблеми є так звані «Hit and Run» – випадки, коли учасник ДТП залишає місце події, намагаючись уникнути відповідальності. Це часто призводить до унеможливлення чи несвоєчасності надання необхідної медичної допомоги постраждалим учасниками таких автопригод. Не менш негативна реакція виникає й у разі автопригоди без постраждалих (лише з матеріальними наслідками), оскільки залишення місця події, як правило винуватцем, ускладнює та затягує процес з'ясування обставин ДТП, притягнення винних до юридичної відповідальності, компенсації завданої шкоди. Тож зазначене соціально-правове явище не лише порушує принципи справедливості та законності, а й значно ускладнює процес відшкодування збитків, лягаючи тягарем на суспільство та страхові фонди.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Деякі проблеми безпеки дорожнього руху існують уже давно майже в усіх країнах із розвиненим транспортом, що свідчить про те, що їх нелегко вирішити. Якщо проблема не сприймається як проблема, то її, ймовірно, буде важко вирішити. Р. Елвік наголошує, що відсутність інформації про стан проблеми та її характеристик певною мірою може ускладнити її ефективне вирішення, це стосується і сфери безпеки дорожнього руху [1]. У 2021 р. в Лондоні було зареєстровано неприйнятно високу кількість

ДТП – 7 708, що означає у середньому понад 21 автопригода на день. Це вдвічі більше, ніж у 2009 р., та на 14% більше, ніж у 2017 р. 773 ДТП за участю водіїв, що втекли з місця події, у 2021 р. призвели до серйозних травм або летального результату. У 2024 р. у своєму звіті К. Рассел, член Лондонської асамблеї, зазначила: «Не повинно бути ні неминучим, ні прийнятним, що так багато людей гине та отримує серйозні травми на дорогах Лондона через те, що вони не зупиняються» [2].

Науковцями Донецького державного університету внутрішніх справ (С. Вітвіцький, А. Червінчук, Ю. Атаманенко, Є. Пилипенко) на підставі узагальнення даних Департаменту патрульної поліції НПУ, Головного сервісного центру МВС України, Державної служби України з безпеки на транспорті, Державної служби статистики України було проведено ґрунтовний аналіз ключових показників аварійності на автомобільному транспорті в Україні за 2021 і 2022 рр. та представлено у вигляді науково-аналітичних оглядів. У роботах акцентовано увагу на дослідженні «внутрішнього змісту автотранспортного травматизму, якісних характеристик учасників ДТП та виявленні чинників впливу на безпеку дорожнього руху, зокрема тих, що безпосередньо пов'язані з війною» [3]. Серед іншого, науково-аналітичні огляди містять аналіз ДТП за місцем скоєння (наприклад, за категоріями населених пунктів та автомобільних доріг, за умовами стану дорожнього покриття, погодними умовами тощо) [3; 4]. Водночас ці дослідження не містять згадування інформації про ті випадки, коли учасники самовільно залишили місце скоєння ДТП, а тим більш детального аналізу цих ситуацій за кількісними та якісними критеріями (статус учасника дорожнього руху, його вік та стаж керування (за наявності відповідно-

го спеціального права), ДТП із постраждалими чи без (лише з матеріальними збитками), вид транспортного засобу, час доби і т. ін.), що може бути корисним для розуміння основних тенденцій цього негативного явища.

Серед публікацій вітчизняних науковців є актуальна для нашого часу робота, присвячена висвітленню результатів статистично-правового аналізу ДТП за участю військовослужбовців в Україні, у якій автори дослідження (М. Веселов, Ю. Марценішин та А. Приходько) констатують суттєве зростання ДТП та інших правопорушень ПДР із боку зазначеної категорії учасників дорожнього руху, зокрема залишення місця ДТП (+1460%) [5, с. 17]. Опрацювання різноманітних облікових даних у наведеному дослідженні здійснюється на підставі звітів та статистичних даних Національної поліції, судової влади України. Однак характерним є те, що відомості для аналізу саме випадків залишення військовослужбовцями місця ДТП та деяких інших даних, судячи з посилання на використані джерела, автори отримали за спеціально сформованими цільовими запитами та офіційними відповідями (наприклад, лист полку патрульної поліції у місті Кривий Ріг Управління патрульної поліції в Дніпропетровській області ДПП НПУ від 20.02.2024 № 1052/41/19/1/01-2024 та лист Управління патрульної поліції в Дніпропетровській області ДПП НПУ від 30.01.2024 № 1417/41/19/01-2024) [5].

Науковці – автори кримінологічних досліджень та досліджень у галузі юридичної психології, присвячених причинам правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, небезпідставно наголошують, що залишення місця ДТП суттєво ускладнює встановлення всіх обставин події та притягнення винних осіб до відповідальності. Діяльність поліції з розшуку таких учасників дорожнього руху як об'єкт наукового дослідження вимагає чіткого формулювання наукової проблеми, яка потребує вирішення. Необхідно з'ясувати, чому ця проблема є важливою саме зараз, які наслідки її неусвідомлення можуть бути та як результати дослідження можуть сприяти вирішенню певних практичних завдань або розвитку науки у сфері правоохоронної діяльності. На підставі наведеного вище аналізу можна припустити, що стан і характеристики такого правопорушення, як залишення місця ДТП його учасниками, у нашій державі сьогодні ще не мають належного рівня формації.

**Метою статті** є з'ясування стану і тенденцій (на прикладі аналізу зарубіжного та вітчизняного досвіду) та обґрунтування значущості статистичних і аналітичних даних для усвідомлення проблематики такого негативного соціально-правового явища, як залишення місця події учасниками ДТП.

**Виклад основного матеріалу.** Візьмемо за приклад США. За даними Національного управління безпеки дорожнього руху (NHTSA), у 2023 р. на дорогах цієї держави в ДТП загинуло 40 901 особа, що на 4,3% менше, ніж у попередньому (2022) році; водночас орієнтовна кількість постраждалих у ДТП осіб за вказаний період зросла до 2,44 млн, збільшившись на 2,5%. За участю водіїв, які втекли з місця події у 2023 р., загинуло 2 872 особи, що у цілому (незважаючи на те що це на 3,4% менше, ніж за попередній звітний період) становить значну кількість таких негативних інцидентів; із 7 314 смертельних ДТП за участю пішоходів 1 818 (25%) сталися внаслідок наїзду та втечі керманіча з місця події; із 1 166 смертельних випадків серед велосипедистів 274 особи (23%) загинули за подібних обставин [6, с. 1–2].

У Великій Британії у 2023 р. кількість смертей на дорогах поступово продовжує знижуватися. Остаточні

оцінки щодо зареєстрованих за 2023 р. ДТП та їхніх наслідків мали такий вигляд: 1 624 смертельні випадки (на 5% менше порівняно з 2022 р.); 29 711 загиблих або тяжко поранених осіб (цей показник несуттєво змінився порівняно з попереднім роком); 132 977 постраждалих усіх ступенів тяжкості (що на 2% менше порівняно з 2022 р.) [7].

Наїзд (чи зіткнення) та втеча з місця події («*Hit-and-runs*»), або «інциденти з невдалою зупинкою» («*Fail-to-stop incidents*»), як їх називають у відповідних британських законах, є кримінальними злочинами у будь-якому випадку, коли людині було завдано травми або пошкодження. Британські офіційні звіти з безпеки дорожнього руху (наприклад, «*Reported Road Casualties Great Britain*» від DfT) деталізують кількість ДТП, загиблих та травмованих, але не завжди надають розгорнуту статистику за конкретними правопорушеннями, як то «*failure to stop*» (термін за значенням включає «незупинку транспортного засобу», «залишення місця ДТП», «ненадання допомоги»). Такі дані зазвичай публікуються Міністерством юстиції (Ministry of Justice) у їхніх звітах про судову статистику і для публічного доступу потребують офіційного запиту. Нині якщо особу засуджено за наїзд та втечу з місця злочину (автопригоди), вона може отримати від 5 до 10 штрафних балів у своїх водійських правах або бути ув'язненою на строк до 26 тижнів. Суд також може оштрафувати її на суму до 5 тис фунтів стерлінгів.

Щоб отримати справжнє уявлення про поширеність наїздів та втеч із місця події на дорогах Британії, юридична компанія «*Legal Expert*» вирішила провести власне розслідування. Було подано запити на отримання інформації до всіх 44 поліцейських управлінь Англії та Вельсу, просячи надати кількість випадків наїзду та втечі з місця ДТП, зареєстрованих у кожному поліцейському окрузі за останні три роки (у період за квітень–місяць 2021–2024 рр.). Також було підготовлено звернення до Королівської прокуратури (CPS) із проханням надати інформацію про кількість кримінальних переслідувань за інциденти з наїздом та втечею з місця події або інциденти з невдалою зупинкою за останні три роки. Через те, як деякі поліцейські підрозділи організовують дані, деякі з них змогли надати інформацію лише про пошкодження, тобто коли «інциденти з невдалою зупинкою» призводять лише до пошкодження транспортних засобів, а не обов'язково до травм. Однак деякі поліцейські підрозділи надали відомості про кількість смертельних випадків, серйозних та легких травм за запитуваний період. Окрім того, було виявлено суттєві невідповідності у способах, якими Столична поліція та Управління транспорту Лондона організовують свої дані щодо випадків наїзду та втечі з місця події (злочину). У підсумку з 44 поліцейських управлінь лише 22 (50%) змогли надати дані у порівнянній формі, що дало б змогу чітко зрозуміти справжні масштаби відповідних інцидентів (ДТП), коли учасники залишають місце пригоди) в Англії та Вельсі. З отриманих даних було зроблено такі висновки: із 22 поліцейських управлінь Англії та Вельсу 6 повідомили про збільшення кількості аварій із наїздом та втечею з місця злочину; водночас окремі запити щодо свободи інформації, надіслані до Королівської прокуратури, показали, що кількість переслідувань за втечі з місця злочину в Англії та Вельсі за останні три роки скоротилася на 28%, причому ці показники зменшуються рік у рік [8].

Тож навіть для країн, яким властиві загальні тенденції щодо стабільного поступового зниження рівня дорожньо-транспортної аварійності, питання систем-

ного комплексного моніторингу окремих проявів ДТП та поведінки його учасників (зокрема, це стосується тих випадків, коли учасники інциденту залишили місце події) залишається не остаточно з'ясованим.

Що ж тоді є характерним для України? Уявлення про актуальний стан справ щодо ДТП, у яких учасники залишили місце пригоди, бажано було б формувати на аналізі наявних офіційних джерел та науково-аналітичних звітів. Саме така інформація викликає найменше зауважень та може бути використана для аналізу наявних тенденцій у соціальних процесах, слугувати основою для розроблення алгоритмів і планів заходів щодо покращення ситуації. Ми маємо доступ до окремих статистичних даних щодо кількості та деяких окремих характеристик ДТП із постраждалими (вебсайт Патрульної поліції «Статистика ДТП в Україні»), щодо зареєстрованих кримінальних правопорушень та результатів їх досудового розслідування (вебсайт Офісу Генерального прокурора: статистика), щодо розгляду справ про адміністративні правопорушення (вебсайт Судової влади України: судова статистика). Проте навіть поєднання різних джерел не дає змоги отримати достатньо чіткої картини про стан та різні характеристики такої категорії ДТП, у яких учасники автопригоди залишили місце події, в агрегованому вигляді. Утім, саме це дає змогу впевнено гово-

рити про наявність та масштаби проблеми, її динаміку, що, своєю чергою, є підставою для критичного аналізу ефективності способів впливу (нормативно-правових та організаційно-технічних), які передбачає національне законодавство та має у своєму арсеналі Національна поліція як основний суб'єкт розв'язання цієї проблеми.

Національна поліція України щорічно публікує статистику ДТП із загиблими та травмованими, хоча ці звіти зазвичай не виокремлюють випадки залишення водіями чи іншими учасниками місця ДТП («Hit and Run») як окрему категорію у загальнодоступних інфографіках. Так само у статистичних даних прокуратури щодо кримінальних правопорушень за ст. 286 та 286-1 Кримінального кодексу України та результатів їх досудового розслідування можна почерпнути лише загальні цифри таких правопорушень, не маючи нагоди виокремити з їх кількості ті інциденти, які пов'язані із залишенням місця ДТП. Більш-менш придатною для аналізу в межах цього дослідження видалася судова статистика. На підставі аналізу звітів судів першої інстанції щодо розгляду справ про адміністративні правопорушення за період 2020–2024 рр. нами було приблизно визначено властиві нашій країні стан та тенденції щодо такого негативного явища, як залишення місця ДТП без постраждалих (рис. 1 та 2).

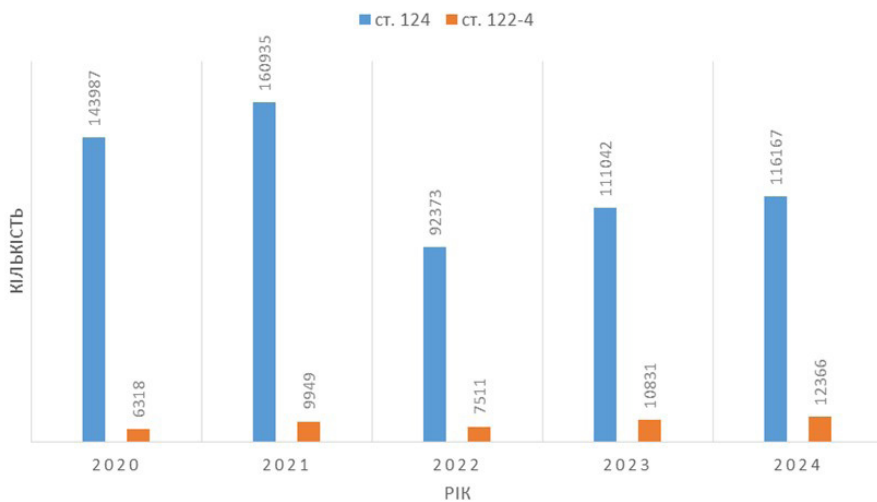


Рис. 1. Кількість справ за ст. 122-4 та ст. 124 КУпАП, що надійшли на розгляд суду за період із 2020 по 2024 р. (за результатами власного узагальнення відповідних звітів судової статистики [9])

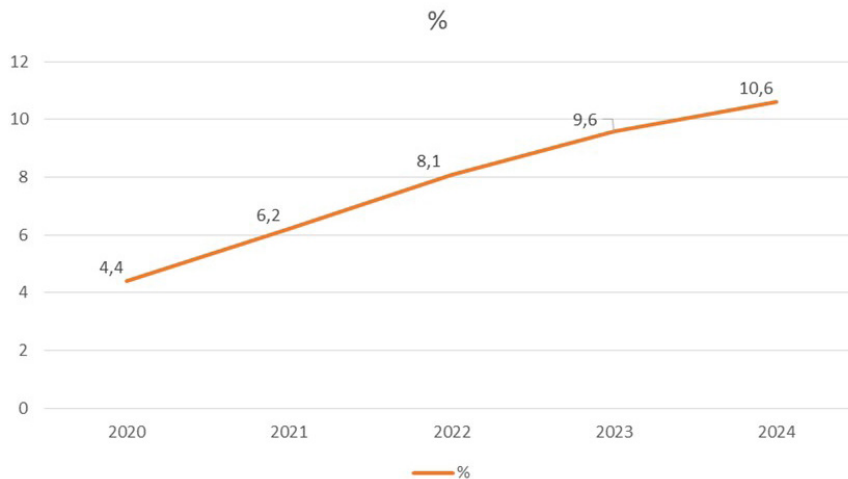


Рис. 2. Кількість справ за ст. 122-4 та ст. 124 КУпАП, що надійшли на розгляд суду за період із 2020 по 2024 р. (за результатами власного узагальнення відповідних звітів судової статистики [9])

Слід констатувати, що з початку повномасштабної війни в Україні поступово збільшуються обидва аналізовані показники: і кількість оформлених поліцією ДТП (із матеріальним збитком) – ст. 124 КУпАП, і кількість оформлених випадків залишення місця ДТП – ст. 122-4 КУпАП.

Із наведеного аналізу судової практики можна сформулювати лише уявлення про загальні тенденції досліджуваного явища, оскільки наведені статистичні дані про порушення ПДР, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна (ст. 124 КУпАП), не відбивають усієї реальної картини щодо кількості таких ДТП (відповідно до примітки до ст. 124 КУпАП за умови, що учасники ДТП скористалися правом спільно скласти повідомлення про цю пригоду, винні особи звільняються від адміністративної відповідальності, тож протокол про адміністративне правопорушення не складається), так само і дані про адміністративні правопорушення, пов'язані із залишенням місця ДТП (ст. 122-4 КУпАП), не охоплюють ті інциденти, де причетних до автопригоди винних осіб не вдалося встановити. Відомостей про цей відсоток публічно доступна статистика не містить. До того ж із практики відомо, що певна частина інцидентів, пов'язаних із залишенням місця ДТП винної особою, може вчинятися особами, які не досягли віку адміністративної відповідальності, а в такому випадку в разі їх установлення до адміністративної відповідальності притягуються їхні батьки або особи, що їх замінюють, за ч. 3 ст. 184 КУпАП.

Проте навіть дані, отримані з аналізу судової практики, дають змогу побачити ще одну не менш важливу для констатації проблеми тенденцію: відбувається не лише збільшення кількості ДТП, а й відсоток у цій загальній кількості тих випадків, коли учасник цього інциденту протиправно залишає місце пригоди. Якщо в 2020 р. залишення місця ДТП (без постраждалих) це була, умовно кажучи, кожна двадцять друга-двадцять третя автопригода, то в 2024 р. – кожна дев'ять-десята.

**Висновки.** Аналіз зарубіжного досвіду, зокрема на прикладі США та Великої Британії, указує на те, що залишення місця ДТП учасниками дорожнього руху, так само як і для України, є поширеним проблемним явищем у сфері безпеки дорожнього руху та правоохоронної діяльності. При цьому, незважаючи на кримінальну відповідальність за такі дії та передбачені санкції у наведених країнах, повна статистика щодо подібних інцидентів («*failure to stop*» або «*Hit-and-Run*») часто є недоступною

для публічного доступу і вимагає спеціальних запитів до Міністерства юстиції або правоохоронних органів. Це свідчить про складність збору та агрегації емпіричних даних для відповідних досліджень навіть у розвинених країнах Європи та Північної Америки.

Щодо України встановлено, що, незважаючи на доступність окремих статистичних даних щодо ДТП загалом, офіційні джерела (вебсайти Патрульної поліції, Офісу Генерального прокурора) не надають агрегованої та деталізованої інформації про випадки залишення місця ДТП як окремої категорії (незалежно від наявності чи відсутності постраждалих осіб). Це суттєво ускладнює формування чіткої картини про стан, масштаби та динаміку цієї проблеми в нашій державі як за попередні роки, так і на даний момент.

Проте на підставі аналізу судової статистики щодо розгляду справ про адміністративні правопорушення за ст. 122-4 та ст. 124 КУпАП за період із 2020 по 2024 р. виявлено тривожну тенденцію: від початку повномасштабної війни в Україні поступово збільшуються як кількість оформлених поліцією ДТП із матеріальним збитком, так і кількість оформлених випадків залишення місця ДТП. Зокрема, якщо в 2020 р. залишення місця ДТП (без постраждалих) умовно становило кожен двадцять другий-двадцять третій автопригоду, то в 2024 р. цей показник зріс до кожної дев'ятої-десятої автопригоди.

Наведені дані підкреслюють не лише наявність, а й зростання проблеми, пов'язаної із залишенням місця ДТП її учасниками в Україні, що вимагає критичного аналізу ефективності існуючих нормативно-правових та організаційно-технічних способів впливу на ситуацію. Для покращення поліцейської діяльності з розшуку учасників дорожнього руху, що залишили місце ДТП, необхідний системний та комплексний моніторинг усіх проявів таких інцидентів. Цей показник має посісти місце у статистичній звітності Національної поліції на системній основі, що слугуватиме основою для розроблення ефективних алгоритмів та планів заходів, спрямованих на запобігання і протидію цьому негативному явищу та коригування вже існуючих практик.

Ця стаття одночасно є передумовою і складовою частиною більш комплексного вивчення сучасного стану наукової думки щодо розшуку учасників дорожнього руху, що залишили місце ДТП. Перспективним продовженням цього дослідження мають стати моніторинг та узагальнення зарубіжних і вітчизняних наукових підходів та сучасних практик цього напряму правоохоронної діяльності.

#### Список використаних джерел

1. Elvik R. Why some road safety problems are more difficult to solve than others. *Accid Anal Prev.* 2010. 42(4). P. 1089–96. DOI: 10.1016/j.aap.2009.12.020.
2. RoadPeace. New report highlights the rise of hit-and-run collisions in London. 2024, January 31. URL: <https://www.roadpeace.org/new-report-highlights-the-rise-of-hit-and-run-collisions-in-london/> (дата звернення: 09.07.2025).
3. Вітвіцький С.С., Червінчук А.В., Атаманенко Ю.Ю., Пилипенко Є.О. Стан дорожньо-транспортного травматизму в Україні у 2022 році : науково-аналітичний огляд. Київ : Дакор, 2023. 204 с.
4. Спринцев П.С., Червінчук А.В., Атаманенко Ю.Ю., Пилипенко Є.О. Стан дорожньо-транспортного травматизму в Україні за 2021 рік : науково-аналітичний огляд / за заг. ред. проф. С.С. Вітвіцького. Київ : Дакор, 2022. 252 с.
5. Веселов М.Ю., Марценишин І.Ю., Приходько А.О. Аналіз стану дорожньо-транспортної аварійності за участю військовослужбовців в Україні. *Правовий часопис Донбасу.* 2024. №2(87). С. 14–20. DOI: 10.32782/2523-4269-2024-87-14-20.
6. National Highway Traffic Safety Administration. (2023). Traffic Safety Facts: Hit-and-Run Crashes. U.S. Department of Transportation. URL: <https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/813426> (дата звернення: 09.07.2025).
7. GOV.UK. Accredited official statistics. Reported road casualties Great Britain, annual report: 2023. 2024. URL: <https://surl.li/zexlhs> (дата звернення: 09.07.2025).
8. Legal Expert. Our Research Into Hit-And-Run Incidents in England And Wales. 2024, April 24. URL: <https://www.legalexpert.co.uk/car-accident-claims/research-hit-and-run-incidents-england-wales/> (дата звернення: 09.07.2025).

9. Звіт судів першої інстанції щодо розгляду справ про адміністративні правопорушення: 2020/2021/2022/2023/2024. Судова влада України: судова статистика. URL: [https://court.gov.ua/inshe/sudova\\_statystyka](https://court.gov.ua/inshe/sudova_statystyka) (дата звернення: 09.07.2025).

#### References

1. Elvik, R. (2010). Why some road safety problems are more difficult to solve than others. *Accid Anal Prev*, 42(4), 1089–96. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.12.020> [in English].
2. RoadPeace. (2024, January 31). New report highlights the rise of hit-and-run collisions in London. Retrieved from <https://www.roadpeace.org/new-report-highlights-the-rise-of-hit-and-run-collisions-in-london/> [in English].
3. Vitvitskyi, S., Chervinchuk, A., Atamanenko, Yu., & Pylypenko, Ye. (2023). Stan dorozhno-transportnoho travmatyzmu v Ukraini u 2022 rotsi : naukovo-analitychnyi ohliad [The state of road traffic injuries in Ukraine in 2022: a scientific and analytical review]. Kyiv : VD Dakor [in Ukrainian].
4. Yepryntsev, P., Chervinchuk, A., Atamanenko, Yu., Pylypenko, Ye., Vitvitskyi, S. (Ed.) (2022). Stan dorozhno-transportnoho travmatyzmu v Ukraini za 2021 rik : naukovo-analitychnyi ohliad [The state of road traffic injuries in Ukraine in 2021: a scientific and analytical review]. Kyiv : VD Dakor [in Ukrainian].
5. Veselov, M.Yu., Martsenyshyn, I.Yu., Prykhodko, A.O. (2024). Analiz stanu dorozhno-transportnoi avariinosti za uchastiu viiskovosluzhbovtziv v Ukraini [Analysis of the state of road traffic accidents with the participation of military personnel in Ukraine]. *Pravovyi chasopys Donbasu*, 2(87), 14–20. DOI: <https://doi.org/10.32782/2523-4269-2024-87-14-20> [in Ukrainian].
6. National Highway Traffic Safety Administration. (2023). Traffic Safety Facts: Hit-and-Run Crashes. U.S. Department of Transportation. Retrieved from: <https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/813426> [in English].
7. GOV.UK. (2024). Accredited official statistics. Reported road casualties Great Britain, annual report: 2023. Retrieved from: <https://surl.li/zexlhs> [in English].
8. Legal Expert. (2024, April 24). Our Research Into Hit-And-Run Incidents in England And Wales. Retrieved from: <https://www.legalexpert.co.uk/car-accident-claims/research-hit-and-run-accidents-england-wales/> [in English].
9. Sudova vlada Ukrainy (n.d.). Zvit sudiv pershoi instantsii shchodo rozghliadu sprav pro administratyvni pravoporushennia: 2020/2021/2022/2023/2024 [Report of courts of first instance on the consideration of cases of administrative offenses: 2020/2021/2022/2023/2024]. Retrieved from: [https://court.gov.ua/inshe/sudova\\_statystyka](https://court.gov.ua/inshe/sudova_statystyka) [in Ukrainian].

#### Sanzharov Roman,

Postgraduate Student

(Donetsk State University of Internal Affairs, Kropyvnytskyi)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3963-2764>

### ROAD TRAFFIC PARTICIPANTS LEAVING THE VENUE OF A ROAD ACCIDENT («HIT-AND-RUN»): ANALYSIS OF THE STATE OF THE PROBLEM IN UKRAINE AND ABROAD

*This article is devoted to the actualization of the problem and clarification of the status of such offenses as leaving the scene of a road accident by its participants. It is assumed that the status and characteristics of this negative socio-legal phenomenon in our country today do not yet have the proper level of formation. The purpose of the study is to clarify the status and trends (using the example of an analysis of foreign and domestic experience) and to substantiate the significance of statistical and analytical data for understanding the problems of such a phenomenon as leaving the scene of an accident by participants in a road accident. An analysis of foreign experience (using the example of the USA and Great Britain) indicates that in other countries of the world, leaving the scene of an accident by road traffic participants, as well as for Ukraine, is a widespread problematic phenomenon in the field of road safety and law enforcement. At the same time, complete statistics on such incidents («failure to stop» or «Hit-and-Run») are often unavailable for public access and require special requests to the Ministry of Justice or law enforcement agencies. Regarding Ukraine, it has been established that publicly available official sources of statistics in the field of road safety and law enforcement activities do not provide aggregated and detailed information on cases of leaving the scene of road accidents as a separate category. This significantly complicates the formation of a clear picture of the state, scale and dynamics of this problem in our country both in previous years and at the moment. Based on the analysis of judicial statistics on the consideration of cases of administrative offenses under Articles 122-4 and 124 of the Code of Ukraine on Administrative Offenses for the period from 2020 to 2024, an alarming trend was identified: since the beginning of the full-scale war in Ukraine, the number of cases of leaving the scene of traffic accidents with material damage (without victims) registered by the police has been gradually increasing.*

**Key words:** administrative offense, road safety, road accident, leaving the scene of the accident, road user, statistical analysis, law enforcement activities.

Надіслано до редколегії 15.07.2025  
Рекомендовано до публікації 27.08.2025  
Опубліковано 21.11.2025