

## АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ СУСПІЛЬНИХ ВІДНОСИН В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ



УДК 656.13.015.4:355.1/303.724  
DOI 10.32782/2523-4269-2024-87-14-20

**Веселов Микола Юрійович,**

доктор юридичних наук, професор,  
професор кафедри державно-правових дисциплін  
(Криворізький навчально-науковий інститут

Донецького державного університету внутрішніх справ, м. Кривий Ріг)

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



**Марценишин Юрій Ігорович,**

кандидат юридичних наук, доцент,  
перший заступник

Голови Державної служби України з безпеки на транспорті

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4462-9885>



**Приходько Аліна Олександрівна,**

студентка

(Донецький державний університет внутрішніх справ, м. Кривий Ріг)

ORCID: <https://orcid.org/0009-0006-7861-5058>

### АНАЛІЗ СТАНУ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ АВАРІЙНОСТІ ЗА УЧАСТЮ ВІЙСЬКОВОСЛУЖБОВЦІВ В УКРАЇНІ

У статті представлено результати статистично-правового аналізу дорожньо-транспортних пригод за участю військовослужбовців в Україні, а також визначено основні причини, що детермінують це негативне явище. Дослідження розширює теоретичне та практичне уявлення про стан та характеристики дорожньо-транспортної аварійності за участю військовослужбовців в умовах війни. Встановлено різке зростання адміністративних та кримінальних правопорушень з боку військових у сфері безпеки дорожнього руху або експлуатації військової техніки та транспорту.

**Ключові слова:** аварійність, дорожньо-транспортна пригода, безпека дорожнього руху, військовослужбовець, деліктологічний та кримінологічний аналіз, детермінанти, запобігання правопорушень.

**Постановка проблеми.** За період з кінця 2012 року до кінця 2023 року чисельність Збройних сил України (далі – ЗСУ) зросла з 184 до 850 тис. осіб [17]. Науковці небезпідставно вбачають наявність причинно-наслідкового зв'язку між різким збільшенням кількості військовослужбовців (через проведення у країні загальної мобілізації) та динамікою правопорушень (у бік зростання) з боку зазначеної категорії осіб [3, с. 61]. Своєю чергою дорожньо-транспортну аварійність сміливо можна вважати однією із загроз державній безпеці «невоєнного характеру» для будь-якої країни. Навіть у воєнні часи ці чинники залишаються причиною багатьох випадків загибелі та травмування громадян.

За даними Національної поліції в Україні, за 2022 рік сталося 18 628 дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП), у результаті яких 2791 людина загинула, а 23145 – було травмовано [11]. У 2023 році ця «статистика» лише погіршилася: 23642 ДТП (+26,9%) – 3053 особи загинуло (+9,4%) – 29502 особи травмовано (+27,5%) [12]. Одним з проблемних питань, яке, на нашу думку, серед іншого впливає на загальний стан безпеки дорожнього руху (далі – БДР), є транспортна дисципліна військовослужбовців. На жаль, доводиться констатувати значне зростання кількості та тяжкості наслідків автопригод за участю військовослужбовців в Україні за два повні роки повномасштабної війни.

Напрацювання адекватних заходів реагування, зокрема запобігання аварійності за участю даної категорії учасників дорожнього руху, потребує визначення детермінант та прогнозування можливих тенденцій цього негативного явища на підставі детального наукового аналізу ДТП, оцінки тяжкості їх наслідків [6, с. 221]. На фоні окресленого, статистично-правовий аналіз ДТП та інших правопорушень у сфері БДР за участю чи з боку військовослужбовців набуває особливої актуальності.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Вітчизняні вчені активно досліджували різні аспекти БДР, серед сучасних робіт можна звернути увагу на публікації: В. Голіни [4], В. Батиргарєєвої [1], А. Калініної та С. Шрамка [6], С. Панової [10], Т. Вайди [2], О. Новікова [9]. Водночас поглиблений аналіз та вивчення ДТП за участю військовослужбовців за воєнний період не проводився, попри те, що умови війни внесли суттєві корективи у динаміку та характеристики цього явища порівняно з довоєнним часом. Наведене дає підстави розглядати дорожньо-транспортну аварійність за участю військовослужбовців як одну зі складових проблем аварійності в цілому і, як стратегічне завдання для наукових розвідок у цьому напрямку з метою подальшого напрацювання практичних заходів покращення стану транспортної дисципліни даної категорії учасників дорожнього руху [13, с. 517].

**Формування цілей статті.** З урахуванням наведеного, *метою цієї статті* є статистично-правовий аналіз ДТП за участю військовослужбовців (на підставі опрацювання різноманітних облікових даних) за період повномасштабної війни в Україні, а також визначення основних причин, що детермінують це негативне явище. Попередній аналіз наявних досліджень у сфері БДР дозволяє зробити припущення (висунути гіпотезу), що однією з основних детермінант дорожньо-транспортної аварійності є людський фактор, а саме – різноманітні порушення ПДР з боку учасників дорожнього руху. Ця наукова розвідка включає виявлення закономірностей та встановлення впливу порушень у сфері БДР на стан та характер дорожньо-транспортної аварійності за

участю військовослужбовців. Тож, досягнення заявленої мети передбачає вирішення таких дослідницьких завдань: визначення кількісних та якісних характеристик ДТП за участю військовослужбовців; аналіз адміністративних та кримінальних правопорушень у сфері БДР, скоєних військовослужбовцями.

**Виклад основного матеріалу.** Як зазначалося, триваюча війна викликала чималі соціальні зміни, які стали прямими чи опосередкованими детермінантами інших негативних явищ у різних сферах життєдіяльності країни. Ці обставини не могли не вплинути на поведінку учасників дорожнього руху. Зокрема на вулично-дорожній мережі загального користування вразі збільшилася кількість військової техніки, інших військових транспортних засобів (далі – ТЗ), умовно кажучи «цивільного» транспорту, яким керують військовослужбовці.

За даними Національної поліції, протягом 2022 та 2023 років, загальна кількість ДТП за участю військовослужбовців становила понад 7,5 тис. випадків, помітно зросла і кількість жертв від ДТП з постраждалими [8]. Наведена статистика включає сукупну кількість тих автопригод, які сталися як через вину військовослужбовців, так і випадки, у яких військові стали жертвами порушень ПДР з вини інших учасників дорожнього руху. При цьому цифри загиблих та травмованих включають сумарно військових та цивільних осіб, які постраждали у таких ДТП.

Лише на території Дніпропетровщини протягом двох років війни сталося 434 автопригоди (майже 6% від загальної кількості таких ДТП), з них 145 (33,4%) – це ДТП з постраждалими, у яких загинуло 23 особи, та ще 145 – було травмовано. Близько половини від усіх постраждалих становлять водії ТЗ (49% – 2022 р. та 55% – 2023 р.). Значну частину постраждалих у таких ДТП становлять військовослужбовці – 42% (2022 р.), при цьому за другий рік війни їх кількість зросла на 25% – до 67% (2023 р.). Як свідчить наведена статистика, наші військові гинуть чи отримують травми не лише у наслідок бойових дій, а й під час ДТП, зокрема глибоко у тилу.

На підставі опрацювання відомостей з карток ДТП було встановлено, що у 2022 році серед травм, отриманих військовими у таких автопригодах переважала легка форма (за попереднім діагнозом) – 62%, втім у 2023 році ситуація помітно погіршується і тяжкі травми становили вже майже половину (47,6%) від випадків травмування. Найбільша кількість ДТП за участю військовослужбовців відбувалася у населених пунктах, причому у містах з населенням понад 100 тис. мешканців.

Поширеними видами автопригод за участю військовослужбовців у 2022 та 2023 роках стали: зіткнення (50%), наїзд на перешкоду (18%), наїзд на транспортний засіб, що стоїть (17%), наїзд на пішохода (12%), перекидання ( $\approx 2\%$ ), наїзд на велосипедиста ( $< 1\%$ ).

Причини ДТП за участю військовослужбовців та їх розподіл за відсотками наведені у таблиці 1.

Майже за кожною причиною ДТП доводиться констатувати занадто високий коефіцієнт зростання за два проаналізовані роки війни. Як впливає з проаналізованих даних у більшості ситуацій детермінантами виникнення аварійної ситуації і, як наслідок, скоєння ДТП ставили декілька порушень ПДР у сукупності. Наведена статистика вказує, що першопричинами вчинення «аварійного» порушення/порушень ПДР у багатьох випадках ставало перебування водія (а у деяких випадках і пішохода) у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння, а також відсутність у «керманів»

## Причини ДТП за участю військовослужбовців (Дніпропетровська область)

| Причини  | Кількість порушень, які стали причиною ДТП |      | Темпи зростання |
|--|--|------|-----------------|
|  | 2022                                       | 2023 |                 |
| перевищення безпечної швидкості                  | 33   | 63   | +91%            |
| порушення правил маневрування                    | 27   | 56   | +107%           |
| порушення правил проїзду перехрестя              | 14   | 27   | +93%            |
| недотримання дистанції                           | 14   | 75   | +436%           |
| порушення правил обгону                          | 2  | 14   | +600%           |
| керування транспортним засобом у стані сп'яніння | 18   | 84   | +366%           |
| виїзд на смугу зустрічного руху                  | 1  | 14   | +1300%          |
| перехід пішоходів у невстановленому місці        | 1  | 1    | 0%              |
| інші порушення                                   | 9  | 1    | -89%            |

Джерело: результати авторського аналізу карток обліку ДТП (додатки до листа Управління патрульної поліції, 2024)

необхідного права та навичок керування ТЗ чи відповідної категорії.

Протягом 2022 року через ймовірну провину військових сталося 70% усіх ДТП за участю зазначеної категорії осіб, у тому числі 66% – ДТП з постраждалими. Протягом 2023 року це співвідношення дорівнювало 75% та 65% відповідно (рис. 1).

Для більшої об'єктивності необхідно уточнити, що наведений показник є лише умовним, оскільки інформація нами була отримана з первинних карток обліку ДТП, де причини автопригоди та винуватість визначається, виходячи з наявних даних, і може вважатися лише більш-менш ймовірною (остаточно винуватість особи як у межах кримінального, так і у межах адміністративно-деліктного провадження встановлюється судом). У цілому за два роки війни темпи зростання кількості ДТП через порушення ПДР військовослужбовцями становить: загальний – 120%, ДТП з постраждалими – 71,4%

Згідно з обліковими даними, у 2022 році за результатами проведених оглядів на стан сп'яніння учасників ДТП було виявлено 18 фактів керування військовослужбовцями ТЗ у стані алкогольного сп'яніння. При цьому у 16,6% таких випадків військові керували службовим транспортом ЗСУ. За результатами порівняння двох воєнних років темпи зростання таких ситуацій становить +255,5%. Тобто у 2023 році було констатовано вже 64 факти ДТП, скоєних військовослужбовцями, які керували ТЗ у стані сп'яніння. Майже всі вони (95%) трапилися під час керування цими особами власним «цивільним» транспортом. Певна кількість ДТП була

скоєна військовослужбовцями, які керували ТЗ без відповідного права керування (чи необхідної категорії). Викликає стурбованість той факт, що за останній рік збільшився відсоток ситуацій, коли військовослужбовці, які скоїли ДТП керували без відповідного права керування саме службовим транспортом – з 1% до 3% (Лист УПП в Дніпропетровській області, 2024).

Слід підкреслити, що час від часу у зарубіжних виданнях з'являються дослідження, які хоча й не завжди прямо, але вказують на наявність кореляції між порушенням ПДР й ДТП. Серед українських вчених на подібний детермінізм (між облікованими ДТП та адміністративними чи кримінальними правопорушеннями у цій сфері) звертав увагу О. Новіков. Він наголошує, що найбільш щільні кореляційні зв'язки простежуються між однорідними адміністративними та кримінальними правопорушеннями, тобто правопорушеннями об'єкти досягання яких співпадають або майже співпадають [9, с. 58–59].

Застосування стягнень за порушення ПДР є одним з ключових компонентів управління БДР, поширений у всьому світі. Такий превентивний захід повинен ставити за мету заохотити людей до безпечного використання дорожньої мережі та дотримання вимог законодавства [5, с. 4–5]. Одні й ті ж самі з об'єктивної сторони дій – порушення у сфері БДР можуть призвести до різних негативних наслідків, що буде обумовлювати їх юридичну оцінку та відповідну правову реакцію (адміністративне стягнення чи кримінальне покарання). Аналіз цих даних допомагає надати характеристику кількісним та якісним процесам, які пов'язані (є передумовою

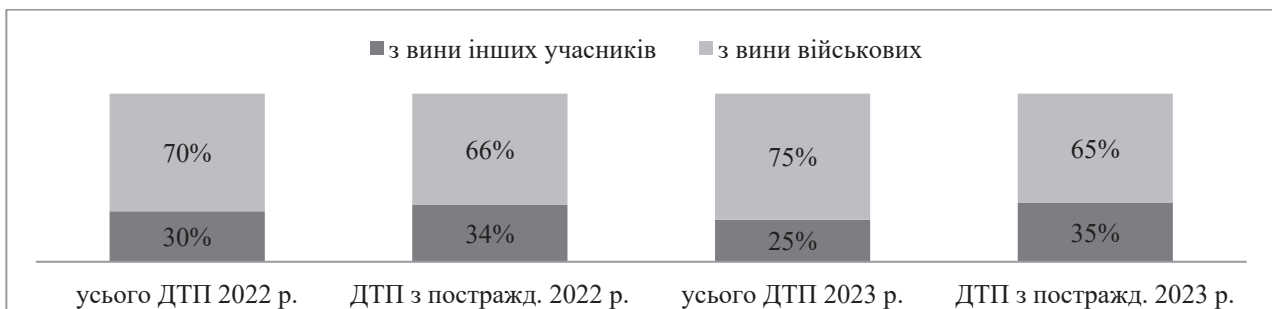


Рис. 1. Відсоток ДТП за участю військовослужбовців, скоєних через їх вірогідну провину (Дніпропетровська область)

Джерело: результати авторського аналізу карток обліку ДТП

чи наслідком) з дорожньо-транспортною аварійністю за участю військовослужбовців.

Характерно, що протягом 2022 року на військовослужбовців за правопорушення у сфері БДР було складено 3729 адміністративних матеріалів. При цьому це були порушення, передбачені статтями 124, 126 та 130 КУпАП. Ситуація суттєво змінилася у 2023 році (рис. 2).

Доводиться констатувати суттєве зростання керування ТЗ у стані сп'яніння (+1145%), скоєння ДТП «без постраждалих» (+1554%), залишення місця ДТП (+1460%), керування ТЗ без відповідного права чи реєстраційних документів на ТЗ (+3575%) [7]. Для більшої об'єктивності необхідно зазначити, що зростання правопорушень у сфері БДР має місце на фоні загального збільшення адміністративних проступків серед військовослужбовців по Україні за період повномасштабної війни (рис. 3).

Деякі вчені (наприклад, В. Батиргареева, О. Новіков) слушно відносять адміністративні правопорушення у сфері дорожнього руху до спеціальних фонових явищ щодо кримінальних правопорушень у цій сфері [1, с. 22; 9, с. 58].

Тож, здійснюючи аналіз ДТП за участю військовослужбовців не можна обмежуватися лише вивченням адміністративно-деліктної практики та статистики. Тільки у сукупності з дослідженням даних за результатами кримінальних проваджень, які пов'язані з ДТП картина характеристик дорожньо-транспортної аварійності за участю військовослужбовців буде повною.

Темпи зростання кількості облікованих кримінальних проваджень, пов'язаних з порушенням правил водіння або експлуатації військової техніки та транспорту (ст. 415 КК України) за період повномасштабної війни сягнули +548,5%. На жаль з форми Єдиного звіту про кримінальні правопорушення не можна так само встановити абсолютну кількість облікованих кри-

мінальних правопорушень за ст. 286 КК України, вчинених саме військовослужбовцями. Проте на ситуацію можна поглянути, приймаючи до уваги відомості з Єдиних звітів про осіб, які вчинили кримінальні правопорушення протягом 2021–2023 років.

Результати аналізу свідчать, що протягом війни кримінальні правопорушення, пов'язані з порушенням правил водіння або експлуатації бойової, спеціальної чи транспортної машини, що спричинило потерпілому середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження або загибель потерпілого не зазнали таких змін, як правопорушення, пов'язані з використанням умовно кажучи «цивільного» транспорту (ст. 286 КК України), де темпи зростання за період повномасштабної війни сягнув +948%. До того ж ці дані підкреслюють збільшення не лише загальної кількості даних видів кримінальних правопорушень, а й дають можливість простежити величезні темпи росту кваліфікованих складів (більш тяжких наслідків таких ДТП) даного виду правопорушень, порівняно з довоєнним періодом +1260%.

За видами служби у 2023 році найбільшу кількість осіб, які вчинили дані кримінальні правопорушення виявилися військовослужбовці, які проходять службу за контрактом (48,6%), до того ж саме у цьому році в облікових таблицях вперше з'явилася така категорія, як військовослужбовці за призовом під час мобілізації, на яку припадає майже 22% кримінальних правопорушень у сфері БДР.

Кількісні зміни складу ЗСУ напевно не могли не вплинути на характеристики військовослужбовців, які стали учасниками ДТП і залежно від належності їх до офіцерського, сержантського чи рядового складу. Якщо у 2021 році відсоток офіцерів серед осіб, які обвинувачувалися у скоєнні кримінальних правопорушень, пов'язаних з порушенням правил та норм БДР та експлуатації транспорту становив 21%, то за два роки війни, не зважаючи на загальний «вал» цих криміналь-

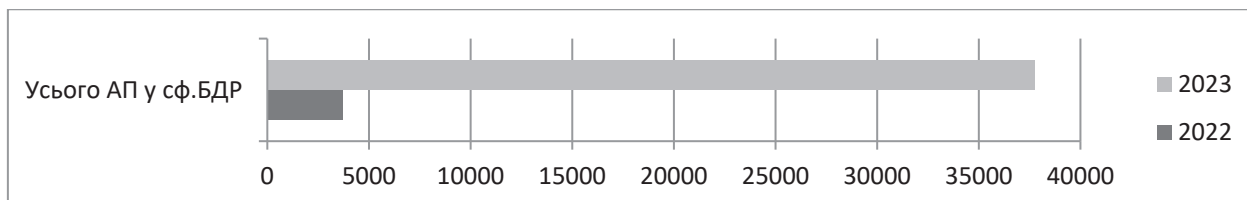


Рис. 2. Кількість адміністративних правопорушень, скоєних військовослужбовцями у сфері БДР в Україні

Джерело: результати авторського аналізу даних, отриманих від патрульної поліції

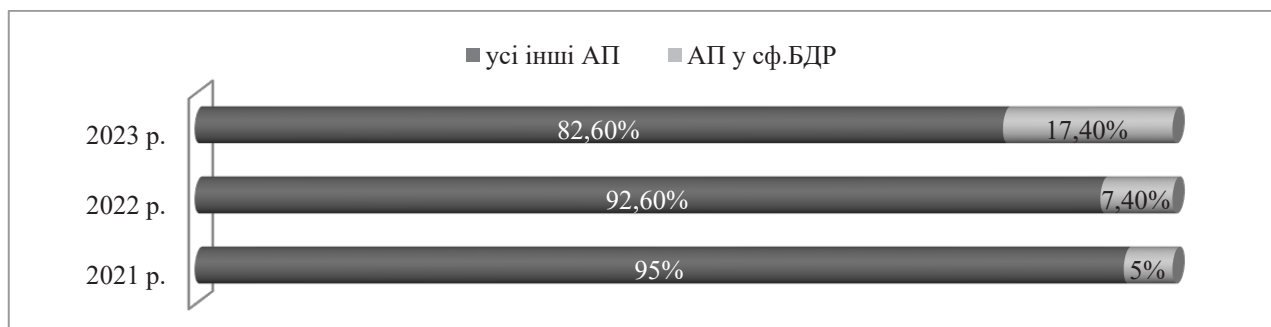


Рис. 3. Відсоток військовослужбовців, притягнутих судами першої інстанції до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері (2022–2023 рр.)

Джерело: результати авторського узагальнення (Звіти судів першої інстанції щодо розгляду справ про адміністративні правопорушення» 2021, 2022 та 2023 років [14; 15; 16])

них проваджень, відсоток офіцерів у загальній кількості винних у ДТП (з постраждалими) військовослужбовців поступово зменшувався – різниця становить 12%, проте відсоток осіб сержантського та старшинського складу виріс на 5%. Більша ж частина таких кримінальних правопорушень була скоєна особами рядового складу (у 2023 р. – 86%).

**Висновки.** *Дорожньо-транспортна пригода* за участю військовослужбовця – це подія, що сталася під час руху військового чи приватного (цивільного) ТЗ, як під керуванням військовослужбовця, так і будь-яких інших цивільних осіб, внаслідок якої загинули або поранені люди, у тому числі військовослужбовці чи завдані матеріальні збитки. За даними поліції протягом 2022 та 2023 років *темпи зростання* кількості таких інцидентів за два роки війни становить +134%.

Близько половини від усіх постраждалих становлять водії ТЗ. Значну частину постраждалих являють *військовослужбовці*, при цьому за другий рік війни їх кількість суттєво зросла. Щодо *тяжкості наслідків* ДТП, доводиться констатувати, що у 2023 році, крім росту кількості загиблих, збільшилася кількість отримання постраждалими тяжких травм. Поширеними *видами автопригод* у 2022 та 2023 роках стали: зіткнення, наїзд на перешкоду, наїзд на транспортний засіб, що стоїть, наїзд на пішохода. Найбільша кількість ДТП за участю військовослужбовців відбувається у великих населених пунктах – до 91,5%.

У 2023 році відбулися не лише кількісні, а й якісні зміни у детермінантах аварійності: найпоширенішими *причинами ДТП* стали: керування ТЗ у стані сп'яніння, недотримання безпечної дистанції, перевищення встановленої чи безпечної швидкості руху, порушення правил маневрування. Майже за кожною причиною ДТП доводиться констатувати занадто високі темпи зростання. Через *ймовірну провину військових* сталося дві третини усіх ДТП за участю зазначеної категорії осіб. Темпи зростання кількості таких ДТП за роки

війни становить загальний – 120%, ДТП з постраждалими – 71,4%. За результатами порівняння двох воєнних років темпи зростання випадків ДТП, коли військовослужбовці ТЗ *керували у стані алкогольного сп'яніння* становить +255,5%. При цьому умовно у кожному шостому випадку військовий керував військовим (службовим) транспортом.

Темпи зростання кількості *облікованих кримінальних проваджень*, пов'язаних з порушенням правил водіння або експлуатації військової техніки та транспорту за період повномасштабної війни сягнув +548,5%. Водночас результати аналізу кількості військовослужбовців, які вчинили кримінальні правопорушення, передбачені статтями 286 та 415 КК України свідчать, що такі кримінальні правопорушення здебільшого пов'язані з використанням умовно кажучи «цивільного» транспорту (ст. 286 КК України), де темп зростання за період повномасштабної війни становить +948%. Зафіксовано також зростання не лише загальної кількості даних видів кримінальних правопорушень, а й темпи *росту кількості кваліфікованих складів* (більш тяжких наслідків таких ДТП) даного виду злочинів, порівняно з довоєнним періодом.

Тож, статистично-правове дослідження взаємозв'язків між двома явищами: а) «порушення – відповідальність», б) «ДТП – наслідки – відповідальність», – дає можливість виявити не тільки наявність проблеми, її масштаби, а й визначити спільні закономірності, чинники, які детермінують ці процеси.

БДР формується як комплекс дій держави, зокрема правоохоронних органів та учасників дорожнього руху [18, с. 109]. Представлені у роботі узагальнення мають бути враховані при плануванні (органами Національної поліції України та Військової служби правопорядку у ЗСУ) превентивних (профілактичних) заходів, спрямованих на недопущення таких правопорушень у майбутньому, що становитиме завдання наших подальших наукових розвідок.

#### Список використаних джерел

1. Батиргарєєва В. С. Методологія кримінологічного вивчення правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні. *Питання боротьби зі злочинністю*. 2022. № 44. С. 18–29. DOI: <https://doi.org/10.31359/2079-6242-2022-44-18>.
2. Вайда Т. С. Безпечна експлуатація транспортних засобів в умовах правового режиму воєнного стану як обов'язковий чинник дорожнього руху. *Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану*: матеріали Всеукраїнської науково-практичної онлайн-конференції, (м. Кривий Ріг, 27 трав. 2022 р.). Кривий Ріг, 2022. С. 22–25.
3. Веселов М. Ю., Нестеренко О. М. Військові службові адміністративні правопорушення: проблеми правової регламентації та кваліфікації. *Правовий часопис Донбасу*. 2022. № 4. Ч. 1. С. 61–67. DOI: <https://doi.org/10.32782/2523-4269-2022-81-4-1-61-67>.
4. Голіна В. В. Запобігання автодорожнім правопорушенням: проблема наукового забезпечення. *Забезпечення стійкості у складних умовах*: збірник матеріалів доповідей учасників міжнародної міждисциплінарної науково-практичної конференції, (м. Харків – м. Брістоль, 8 червня 2023 р.). Харків, 2023. С. 14–16.
5. Загреба В., Шульга М., П'ятак І. Аналітичний звіт щодо систем стягнень за порушення Правил дорожнього руху в Україні та міжнародній практиці. Київ: Центр демократії та верховенства права, 2022. 28 с.
6. Калініна А. В., Шрамко С. С. Запобігання автотранспортній злочинності: аспекти наукового і прикладного дискурсу. *Вісник Асоціації кримінального права України*, 2023, № 2(20). С. 210–230. DOI: <https://doi.org/10.21564/2311-9640.2023.20.292371>.
7. Лист полку патрульної поліції в місті Кривий Ріг управління патрульної поліції в Дніпропетровській області Департаменту патрульної поліції Національної поліції України від 20.02.2024 р. № 1052/41/19/01-2024.
8. Лист управління патрульної поліції в Дніпропетровській області Департаменту патрульної поліції Національної поліції України від 30.01.2024 р. № 1417/41/19/01-2024.
9. Новіков О. В. Статистичне співвідношення між облікованими дорожньо-транспортними пригодами, адміністративними правопорушеннями у сфері дорожнього руху та кримінальними правопорушеннями проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. *Journal «ScienceRise: Juridical Science»*, 2022. № 1(19). С. 57–63. DOI: <https://doi.org/10.15587/2523-4153.2022.254297>.

10. Панова С. В. Дорожньо-транспортний травматизм і смертність в умовах воєнної загрози суверенітету і територіальній цілісності України. *Питання боротьби зі злочинністю*. 2022. Вип. 43. С. 77–83. DOI: <https://doi.org/10.31359/2079-6242-2022-43-77>.
11. Патрульна поліція. (2023). *Статистика ДТП в Україні за 2022 рік*. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 20.05.2024).
12. Патрульна поліція. (2024). *Статистика ДТП в Україні за 2023 рік*. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 20.05.2024).
13. Приходько А., Веселов М. Проблема дорожньо-транспортної аварійності за участю військовослужбовців. *Україна у просторі соціальних комунікацій: суспільство, медіа, рефлексії війни*: матеріали II Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції (м. Київ, 27-28 лютого 2024 р.). Київ, 2024. С. 514–517.
14. Судова влада України. (2022). *Звіт судів першої інстанції щодо розгляду справ про адміністративні правопорушення: зведений за 2021 рік*. URL: [https://court.gov.ua/inshe/sudova\\_statystyka/zvit\\_dsau\\_2021](https://court.gov.ua/inshe/sudova_statystyka/zvit_dsau_2021) (дата звернення: 20.05.2024).
15. Судова влада України. (2023). *Звіт судів першої інстанції щодо розгляду справ про адміністративні правопорушення: зведений за 2022 рік*. URL: [https://court.gov.ua/inshe/sudova\\_statystyka/zvit\\_dsau\\_2022](https://court.gov.ua/inshe/sudova_statystyka/zvit_dsau_2022) (дата звернення: 20.05.2024).
16. Судова влада України. (2024). *Звіт судів першої інстанції щодо розгляду справ про адміністративні правопорушення: зведений за 2023 рік*. URL: [https://court.gov.ua/inshe/sudova\\_statystyka/zvit\\_dsau\\_2023](https://court.gov.ua/inshe/sudova_statystyka/zvit_dsau_2023) (дата звернення: 20.05.2024).
17. Факти Україна. (2023, 6 грудня). *Від чисельності до зброї: як війна змінила ЗСУ та яке майбутнє чекає на армію після перемоги*. URL: <http://surl.li/txiex> (дата звернення: 20.05.2024).
18. Chervinchuk A., Pylypenko Y., Veselov M., Pylypiv R., Merdova O. Influence of Police Authorities and Units on Transport Safety in the European Union Countries. *IJCSNS International Journal of Computer Science and Network Security*, 2022. (22(6)), 109–114. <https://doi.org/10.22937/IJCSNS.2022.22.6.17>.

### References

1. Baturhareieva, V. S. (2022). Metodolohiia kryminolohichnoho vyvchennia pravoporushen u sferi dorozhnoho rukhu ta ekspluatatsii transportu v Ukraini [Methodology of criminological study of offenses in the field of traffic and transport operation in Ukraine]. *Pytannia borotby zi zlochynnistiu – Issues of crime control*, 44, 18–29. <https://doi.org/10.31359/2079-6242-2022-44-18> [in Ukrainian].
2. Vaida, T. S. (2022). Bezpechna ekspluatatsiia transportnykh zasobiv v umovakh pravovoho rezhymu voiennoho stanu yak obov'iazkovyi chynnyk dorozhnoho rukhu [Safe operation of vehicles in the conditions of the legal regime of martial law as a mandatory factor in road traffic]. *Bezpeka dorozhnoho rukhu v umovakh voiennoho stanu – Road traffic safety under martial law*, (22–25) [in Ukrainian].
3. Veselov, M. Yu., & Nesterenko, O. M. (2022). Viiskovi sluzhbovi administratyvni pravoporushennia: problemy pravovoi rehlymentatsii ta kvalifikatsii [Military service administrative offenses: problems of legal regulation and qualification]. *Pravovyi chasopys Donbasu – Law journal of Donbass*, 4/1, 61–67. <https://doi.org/10.32782/2523-4269-2022-81-4-1-61-67> [in Ukrainian].
4. Holina, V. V. (2023). Zapobihannia avtodorozhnykh pravoporushenniam: problema naukovooho zabezpechennia [Prevention of traffic offenses: the problem of scientific support]. *Zabezpechennia stiikosti u skladnykh umovakh – Ensuring stability in difficult conditions*, (14–16) [in Ukrainian].
5. Zahreba, V., Shulha, M., & P'iatak, I. (2022). Analychnyi zvit shchodo system stiahnen za porushennia Pravyl dorozhnoho rukhu v Ukraini ta mizhnarodnii praktysi [Analytical report on penalty systems for traffic violations in Ukraine and international practice]. Kyiv: Tsentr demokratii ta verkhovenstva prava, 28 [in Ukrainian].
6. Kalinina, A. V., & Shramko, S. S. (2023). Zapobihannia avtotransportnii zlochynnosti: aspekty naukovooho i prykladnoho dyskursu [Prevention of motor vehicle crime: aspects of scientific and applied discourse]. *Visnyk Asotsiatsii kryminalnoho prava Ukrainy – Bulletin of the Criminal Law Association of Ukraine*, 2(20), 210–230. <https://doi.org/10.21564/2311-9640.2023.20.292371> [in Ukrainian].
7. Lyst polku patrolnoi politsii v misti Kryvyi Rih upravlinnia patrolnoi politsii v Dnipropetrovskii oblasti Departamentu patrolnoi politsii Natsionalnoi politsii Ukrainy [Letter of the patrol police regiment in the city of Kryvyi Rih from the patrol police department in the Dnipropetrovsk Region of the Patrol Police Department of the National Police of Ukraine] № 1052/41/19/01-2024 (2024) [in Ukrainian].
8. Lyst upravlinnia patrolnoi politsii v Dnipropetrovskii oblasti Departamentu patrolnoi politsii Natsionalnoi politsii Ukrainy [Letter from the Patrol Police Department in the Dnipropetrovsk Region of the Patrol Police Department of the National Police of Ukraine] № 1417/41/19/01-2024 (2024) [in Ukrainian].
9. Novikov, O. V. (2022). Statystychni spivvidnoshennia mizh oblikovanyimi dorozhno-transportnyimi pryhodamy, administratyvnymi pravoporushenniamy u sferi dorozhnoho rukhu ta kryminalnyimi pravoporushenniamy proty bezpeky dorozhnoho rukhu ta ekspluatatsii transportu [Statistical correlation between recorded traffic accidents, administrative offenses in the field of traffic and criminal offenses against traffic safety and transport operation]. *Journal «ScienceRise: Juridical Science»*, 1(19), 57–63. <https://doi.org/10.15587/2523-4153.2022.254297> [in Ukrainian].
10. Panova, S. V. (2022). Dorozhno-transportnyi travmatyzm i smertnist v umovakh voiennoi zahrozy suverenitetu i terytorialnii tsilisnosti Ukrainy [Traffic injuries and mortality in the conditions of a military threat to the sovereignty and territorial integrity of Ukraine]. *Pytannia borotby zi zlochynnistiu – Issues of crime control*, 43, 77–83. [10.31359/2079-6242-2022-43-77](https://doi.org/10.31359/2079-6242-2022-43-77) [in Ukrainian].
11. Patrolna politsiia. (2023). Statystyka DTP v Ukraini za 2022 rik [Traffic accident statistics in Ukraine for 2022]. <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> [in Ukrainian].
12. Patrolna politsiia. (2024). Statystyka DTP v Ukraini za 2023 rik [Traffic accident statistics in Ukraine for 2023]. <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> [in Ukrainian].

13. Prykhodko, A. & Veselov, M. (2024). Problema dorozhno-transportnoi avariinosti za uchastiu viiskovosluzhbovtvits [The problem of traffic accidents involving military personnel]. *Ukraina u prostori sotsialnykh komunikatsii: suspilstvo, media, refleksii viiny – Ukraine in the space of social communications: society, media, reflections on the war*, (514–517) [in Ukrainian].

14. Sudova vlada Ukrainy. (2022). Zvit sudiv pershoi instantsii shchodo rozghliadu sprav pro administratyvni pravoporushennia: zvedenyi za 2021 rik [Report of the courts of the first instance on the consideration of cases on administrative offenses: compiled for 2021]. [https://court.gov.ua/inshe/sudova\\_statystyka/zvit\\_dsau\\_2021](https://court.gov.ua/inshe/sudova_statystyka/zvit_dsau_2021) [in Ukrainian].

15. Sudova vlada Ukrainy. (2023). Zvit sudiv pershoi instantsii shchodo rozghliadu sprav pro administratyvni pravoporushennia: zvedenyi za 2022 rik [Report of the courts of the first instance on the consideration of cases on administrative offenses: compiled for 2022]. [https://court.gov.ua/inshe/sudova\\_statystyka/zvit\\_dsau\\_2022](https://court.gov.ua/inshe/sudova_statystyka/zvit_dsau_2022) [in Ukrainian].

16. Sudova vlada Ukrainy. (2024). Zvit sudiv pershoi instantsii shchodo rozghliadu sprav pro administratyvni pravoporushennia: zvedenyi za 2023 rik [Report of the courts of the first instance on the consideration of cases on administrative offenses: compiled for 2023]. [https://court.gov.ua/inshe/sudova\\_statystyka/zvit\\_dsau\\_2023](https://court.gov.ua/inshe/sudova_statystyka/zvit_dsau_2023) [in Ukrainian].

17. Fakty Ukraina. (2023, 6 hrudnia). Vid chyselnosti do zbroi: yak viina zminyla ZSU ta yake maibutnie chekaie na armiiu pislia peremohy [From numbers to weapons: how the war changed the Armed Forces and what future awaits the army after victory]. <http://surl.li/txiey> [in Ukrainian].

18. Chervinchuk, A., Pylypenko, Y., Veselov, M., Pylypiv, R. & Merdova, O. (2022). Influence of Police Authorities and Units on Transport Safety in the European Union Countries. *IJCSNS International Journal of Computer Science and Network Security*, (22(6)), 109–114. <https://doi.org/10.22937/IJCSNS.2022.22.6.17> [in English].

### **Veselov Mykola,**

Doctor of Science (Law), Professor,  
Professor at the Department of State and Legal Disciplines  
(Kryvyi Rih Educational and Scientific Institute  
Donetsk State University of Internal Affairs, Kryvyi Rih)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3963-2764>

### **Martsenyshyn Yuriy,**

Ph.D., Associate Professor,  
First Deputy Head of the State Transport Safety Service of Ukraine  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4462-9885>

### **Prikhodko Alina,**

Student  
(Donetsk State University Internal Affairs of Ukraine, Kryvyi Rih)  
ORCID: <https://orcid.org/0009-0006-7861-5058>

## **ANALYSIS OF ROAD AND TRANSPORT ACCIDENTS INVOLVING MILITARY SERVANTS IN UKRAINE**

*One of the problematic issues, which now significantly affects the general state of road safety, is the transport discipline of military personnel. The number of car accidents involving servicemen and the severity of their consequences have increased significantly during the two full years of full-scale war in Ukraine. The development of adequate response measures to prevent traffic accidents involving military personnel requires the determination of determinants and forecasting of possible trends of this negative phenomenon on the basis of a detailed scientific analysis of traffic accidents, assessment of the severity of their consequences. The aim of the article is the statistical and legal analysis of road accidents involving military personnel (based on the processing of various accounting data) during the period of full-scale war in Ukraine, as well as the determination of the main reasons that determine this negative phenomenon. Statistical and accounting information, scientific publications and monitoring of information about traffic incidents involving servicemen in Ukraine during the full-scale war became the empirical basis of the research. Thanks to the combination of general scientific and special methods of cognition, it was possible to process the specified empirical material and obtain our own scientific conclusions, which correlate with the purpose and tasks of the article. The research expands the theoretical and practical understanding of the state and characteristics of traffic accidents involving military personnel in wartime conditions. The understanding of the determinants of traffic accidents involving military personnel has been improved. The most common causes of car accidents were: driving vehicles while intoxicated, failure to maintain a safe distance, exceeding the set or safe speed of movement. It is widely believed that, on average, during 2022 and 2023, 72.5% of car accidents occurred due to the alleged fault of the military; understanding that the rate of growth of such cases exceeds 100% – 200%. A sharp increase in administrative and criminal offenses by the military in the field of road traffic safety or operation of military equipment and transport was established.*

**Key words:** accident, traffic accident, wartime, traffic safety, military serviceman, accident analysis, delictological and criminological analysis, determinants, offenses.

Надіслано до редколегії 10.06.2024