

## ОСОБЛИВОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ПОЛІЦІЄЮ АВТОМОБІЛІВ-«ФАНТОМІВ» ЯК МОБІЛЬНИХ ТЕХНІЧНИХ ЗАСОБІВ У СИСТЕМІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ (НА ПРИКЛАДІ УКРАЇНИ)

*Метою статті є визначення на основі аналізу статистичних даних, що характеризують стан дорожнього травматизму в Україні, основних причин дорожньо-транспортних пригод; проведення порівняльної характеристики наявних технічних засобів контролю швидкісного режиму руху; опис специфіки застосування підрозділами патрульної поліції пересувних (мобільних) транспортних засобів з інтегрованими системами для автоматичного контролю за безпекою (швидкісним режимом) на дорогах.*

*Для досягнення поставленої мети використано такі наукові методи, як критичний аналіз спеціальної літератури та конкретизація чинних вимог нормативно-правових актів в галузі забезпечення безпеки дорожнього руху щодо порядку контролю за швидкісним режимом; систематизація знань (інформації) з відкритих інтернет-ресурсів та узагальнення наявних в науково-популярних публікаціях підходів щодо вирішення піднятої проблеми в Україні та в світі.*

**Результати дослідження.** *Визначено та проаналізовано норми чинного законодавства, які передбачають можливість здійснення фіксації порушень Правил дорожнього руху на стаціонарних постах та в автоматичному режимі. Уточнено такі категорії чинного законодавства в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, як «система фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення БДР в автоматичному режимі», «технічні засоби (прилади контролю)», порядок їх застосування у відповідності з вимогами законодавства.*

*Проведено порівняльний аналіз застосування автомобілів-«фантомів» за кордоном. Охарактеризовано тактико-технічні характеристики вітчизняних автомобілів патрульної поліції, які здійснюють контроль за швидкісним режимом дорожнього руху завдяки вмонтованим інтегрованим системам.*

*Конкретизовано деякі юридичної колізії, які виникають при застосуванні вище зазначених мобільних засобів для контролю за швидкісним режимом на дорогах.*

*Зроблено висновки про забезпечення безпеки дорожнього руху як комплексну проблему, що вимагає участі у її вирішенні на різних рівнях багатьох суб'єктів господарювання та органів виконавчої влади; відзначено різні способи контролю швидкісного режиму на дорогах (стаціонарні і мобільні технічні засоби); виділено як одне із нововведень в цій сфері застосування автомобілів-«фантомів» з інтегрованими системами контролю за швидкістю руху транспортних засобів; наявність таких автомобілів-«фантомів» дисциплінує водіїв та вимагає дотримання ними Правил дорожнього руху в будь-якому місці вулично-дорожньої мережі.*

**Ключові слова:** патрульна поліція, Правила дорожнього руху, правопорушення, транспортні засоби, прилади контролю швидкості руху, системи фіксації адміністративних правопорушень в автоматичному режимі.

**Тарас Вайда,**

кандидат педагогічних  
наук, доцент,  
доцент кафедри  
спеціальної фізичної  
та вогневої підготовки  
Херсонського факультету  
Одеського державного  
університету  
внутрішніх справ  
orcid.org/0000-0002-4355-5685  
vajda2015@ukr.net

**1. Вступ**

Актуальність піднятої нами проблеми обумовлюється в першу чергу незадовільним станом в частині дорожнього травматизму в Україні (порівняно з європейськими державами), який бажає бути кращим. Про це свідчать невтішні статистичні дані за 2021 рік щодо кількості дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП; за інформацією Департаменту патрульної поліції Національної поліції України – далі НПУ). Так, всього за минулий звітний рік трапилося 24521 ДТП із загиблими та/або травмованими, в яких отримали травми 29738 осіб та 3238 громадян загинуло (Статистика за 2021 рік, ДПП НПУ, 2022).

Проведений аналіз масиву статистичних даних в сфері забезпечення БДР та їх узагальнення показує, що найбільше смертей і травм на дорозі пов'язано саме з перевищенням швидкості транспортних засобів. Наприкладі 2021 року: з причини перевищення безпечної швидкості трапилося 9 466 випадків ДТП із загиблими та/або травмованими особами, з яких у 1 646 осіб загинули та 11 632 учасників дорожнього руху були травмовані (кількість загиблих та травмованих осіб в ДТП з цієї причини порівняно з впливом інших факторів дорожнього руху є найбільшими) (Статистика за 2021 рік, ДПП НПУ, 2022). Також досить значною є кількість ДТП, які трапилися внаслідок перевищення встановленої швидкості руху (558 випадків ДТП), в яких загинули 145 осіб чи були травмовані 689 людей. Тому встановлення дієвого контролю уповноваженими органами та підрозділами НПУ (зокрема, патрульною поліцією) за дотриманням цього параметру дорожнього руху – запорука безпеки на дорогах і збережені життя багатьох громадян.

Таким чином, державою перш за все в особі Міністерства внутрішніх справ України (далі – МВС) та безпосередньо Національною поліцією України (далі – НПУ) вживається комплекс заходів, спрямованих на зниження як аварійності на вулично-дорожній мережі, так і створення безпечних умов для всіх учасників дорожнього руху. Серед цих заходів заслуговує на увагу вивчення та впровадження передового світового досвіду щодо застосування пристроїв автоматичної

фіксації швидкісного режиму руху транспортних засобів та притягнення правопорушників Правил дорожнього руху (далі – ПДР) до відповідальності.

*Метою та завданнями статті є:* 1) аналіз стану дорожнього травматизму та визначення основних причин дорожньо-транспортних пригод; 2) характеристика наявних технічних засобів контролю швидкісного режиму руху; 3) розгляд специфіки застосування підрозділами патрульної поліції пересувних (мобільних) транспортних засобів для контролю за безпекою на дорогах.

Для досягнення поставленої мети використано такі наукові методи, як критичний аналіз спеціальної літератури та конкретизація наявних вимог нормативно-правових актів в галузі забезпечення безпеки дорожнього руху; систематизація знань (інформації) з відкритих інтернет-ресурсів та узагальнення наявних в науково-популярних публікаціях підходів щодо вирішення піднятої проблеми.

## **2. Результати дослідження**

*2.1. Нормативно-правове забезпечення проведення автофіксації правопорушень в сфері дорожнього руху.* У чинному законодавстві визначено ряд норм, які передбачають можливість здійснення фіксації порушень ПДР (ПДР, 2021) не тільки на стаціонарних постах, а й в автоматичному режимі. Так, статтею 222 Кодексу України про адміністративні правопорушення передбачено, що органи НПУ розглядають справи про такі адміністративні правопорушення, як порушення ПДР, правил, що забезпечують безпеку руху транспорту, правил користування засобами транспорту; статті 279<sup>1</sup>-279<sup>3</sup> цього ж нормативно-правового акта визначають порядок розгляду справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (надалі – БДР), зафіксовані в автоматичному режимі (КУпАП, 1984).

Серед повноважень НПУ (п. 5 ч. 1 статті 16, п. 8 та 11 ч. 1 статті 23, п. 4 ч. 2 статті 25, п. 8 ч. 1 статті 26, ч. 1 статті 27 в сфері забезпечення БДР передбачено ведення (збирання, накопичення мультимедійної інформації (фото, відео-, звукозапис)) та застосування технічних приладів і технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, засобів фото- і кінозйомки, відеозапису (п. 9 статті 31 як превентивний поліцейський захід; стаття 40 щодо порядку застосування вищезазначених технічних засобів) Закону України (надалі – ЗУ) «Про Національну поліцію»), а також та використання баз (банків) даних, обмін інформацією між Міністерством внутрішніх справ України (надалі – МВС України), поліцією та іншими центральними органами виконавчої влади, діяльність яких спрямовується та координується Кабінетом Міністрів України (далі – КМУ) через Міністра внутрішніх справ України; у випадках, визначених законом, здійснює провадження у справах про адміністративні правопорушення, приймає рішення про застосування адміністративних стягнень та забезпечує їх виконання; регулює дорожній рух та здійснює контроль за дотриманням ПДР його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній

мережі; здійснює інформаційну взаємодію з іншими органами державної влади України, органами правопорядку іноземних держав та міжнародними організаціями; поліція наповнює та підтримує в актуальному стані бази (банки) даних, що входять до єдиної інформаційної системи МВС України, стосовно осіб, які скоїли адміністративні правопорушення, провадження у справах за якими здійснюється поліцією; поліція має безпосередній оперативний доступ до інформації та інформаційних ресурсів інших органів державної влади за обов'язковим дотриманням ЗУ «Про захист персональних даних» (ЗУ «Про НПУ», 2015; ЗУ «Про захист персональних даних», 2010).

У статті 52<sup>1</sup> ЗУ «Про дорожній рух» передбачено серед повноважень МВС України у сфері забезпечення БДР ведення Реєстру адміністративних правопорушень у сфері БДР, в статті 523 цього ж нормативно-правового акту визначено серед завдань НПУ у цьому напрямі – безпосереднє забезпечення БДР; інформування учасників дорожнього руху про фіксацію фактів правопорушень у сфері БДР в автоматичному режимі (ЗУ «Про дорожній рух», 1993).

Постановою КМУ від 10 листопада 2017 року № 833 (із змінами станом на 30.05.2020) «Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення БДР в автоматичному режимі» визначено такі поняття, як:

1) «система фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення БДР в автоматичному режимі (далі – система)» – взаємопов'язана сукупність технічних засобів (приладів контролю), програмних і апаратних засобів обробки отриманих за допомогою технічних засобів (приладів контролю) інформаційних файлів та метаданих, обміну з використанням телекомунікаційних мереж інформацією, необхідною для реалізації організаційних і процесуальних заходів під час здійснення контролю за дотриманням ПДР його учасниками, що функціонує в єдиній інформаційній системі МВС (далі – єдина інформаційна система);

2) «технічні засоби (прилади контролю)» – пристрої, що дають змогу в автоматичному режимі здійснювати виявлення та фотозйомку або відеозапис подій, що містять ознаки адміністративних правопорушень у сфері забезпечення БДР, та інформація в яких захищена згідно із законодавством про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах); передбачено порядок функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення БДР в автоматичному режимі (ПКМ «Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення БДР в автоматичному режимі, 2017).

У відповідності з вимогами статті 40 «Застосування технічних приладів та технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, чи засобів фото- і кінозйомки, відеозапису» ЗУ «Про Національну поліцію» поліція для забезпечення публічної безпеки і порядку може закріплювати на ... службових транспортних засобах, монтувати/розміщувати по зовнішньому

периметру доріг і будівель автоматичну фото- і відеотехніку, а також використовувати інформацію, отриману із автоматичної фото- і відеотехніки, що знаходиться в чужому володінні, з метою: 1) попередження, виявлення або фіксування правопорушення, охорони громадської безпеки та власності, забезпечення безпеки осіб; 2) забезпечення дотримання Правил дорожнього руху. Ця інформація про змонтовану/розміщену автоматичну фототехніку і відеотехніку повинна бути розміщена на видному місці (ЗУ «Про НП», 2015).

За способом і місцем установлення та використання технічні засоби (прилади контролю) для контролю за БДР можуть бути:

1) стаціонарними, що монтуються/розміщуються на штучних спорудах, технічних засобах організації (регулювання) дорожнього руху, інженерному облаштуванні автомобільних доріг, вулично-дорожній мережі населених пунктів, будівлях та використовуються в безперервному режимі;

2) мобільними (рухомими), що монтуються/розміщуються уповноваженими органами (підрозділами) НПУ на автомобільних дорогах та використовуються протягом обмеженого періоду часу шляхом періодичної зміни місць їх установлення, а також на службових транспортних засобах Національної поліції – патрульні автомобілі поліції під прикриттям (так звані автомобілі-«фантоми»<sup>1</sup>) (ПКМУ «Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення БДР в автоматичному режимі», 2017).

*2.2. Стан запровадження мобільних транспортних засобів з системами контролю швидкісного режиму.* На практиці з метою посилення боротьби з таким негативним явищем, як перевищення встановлених швидкісних режимів (перш за все в населених пунктах), в Україні з 25 січня 2022 року розпочали патрулювання та здійснення автоматичного контролю за станом БДР на дорогах поліцейські автомобілі-«фантоми» НПУ без номерних та розпізнавальних знаків – пересувні комплекси фіксації швидкості автомобілів під час руху, які можуть фіксувати рухомі цілі-автопорушники швидкісного режиму (Маркіна, 2022). «Фантомами» називають спеціальні автомобілі патрульної поліції, які не мають розпізнавальних знаків та зовнішньо не відрізняються від звичайних транспортних засобів на дорозі. Поліцейські автомобілі-«фантоми» введено як засоби автоматичної фіксації правопорушень не для збільшення кількості штрафів, а для попередження перш за все самих ДТП. Зокрема, в перший день роботи чотирьох автомобілів-фантомів з їх участю було складено біля 1000 адміністративних протоколів.

*2.3. Будова автомобілів-фантомів та принцип роботи системи автофіксації правопорушень у сфері БДР.* Державне агентство інфраструктурних проєктів

<sup>1</sup> Фантом або Phantom (фр. *fantôme* < лат. *phantasma* < др.-гр. *φάντασμα* «явище; примара») – 1) привид, примара, ілюзія; образ когось або чогось: душа людини, істота, предмет; зазвичай, з минулого. Прикладами можуть служити «поїзди-примари» і «кораблі-примари» (для прикладу, «Летючий голландець»); 2) модель людського або тваринного тіла (чи його частини) натурального розміру, що служить наочним приладдям у навчальному закладі, є експонатом у музеї тощо.

в кінці 2021 року закупило чотири автомобілі-«фантоми» з комплексами фіксації порушень у попутному та зустрічному напрямках. Як зазначається в системі електронних закупівель ProZorro, чотири автомобілі коштували 3,95 млн грн. У 2022 році планується придбати додатково 30 таких автомобілів, а в 2023 році – ще 110 одиниць. Загалом упродовж наступних трьох років планується закупити 300 патрульних автомобілів-«фантомів». Їх використовуватимуть у всіх містах, де є патрульна поліція (Маркіна, 2022).

Поліцейські транспортні засоби-«фантоми» створено на базі легкового автомобіля моделі «Skoda Kodiaq» (повнопривідний кросовер білого, сірого або чорного кольорів з автоматичною коробкою передач та об'ємом двигуна не менше 2 л). Судячи з опису тендерної закупівлі, традиційних *проблискових маячків* на даху автомобілів немає – спеціальні світлові сигнальні пристрої синього та червоного кольорів встановлені під захисною решіткою радіатора на передньому бампері, у салоні автомобіля перед вітровим склом на силіконовому тримачі та на задньому склі. Усі світлові пристрої можуть працювати одночасно. Також правоохоронець може скористатися гучномовцем.

Поліцейські автомобілів-«фантомів» не зупиняють транспортні засоби, які порушують швидкісний режим. Правоохоронці можуть вдаватися до цього заходу лише в окремих випадках – при виявленні значного порушення ПДР і якщо аварійна ситуація загрожуватиме безпеці інших учасників дорожнього руху. При цьому на поліцейському транспортному засобі вмикаються проблискові синьо-червоні маячки (розміщені під решіткою радіатора) для зупинки водія-порушника та для демонстрації присутності поліцейського на місці ДТП.

За всіма іншими параметрами ззовні автомашини-«фантоми» нічим не відрізнятимуться від зовнішнього вигляду решти автомобілів в транспортному потоці.

Складний програмно-апаратний комплекс, який встановлено на такому автомобілі патрульної поліції, дозволяє фіксувати адміністративні правопорушення в автоматичному режимі. У цих транспортних засобах встановлені радары, які під час руху фіксуватимуть швидкість транспортних засобів (одночасно до 50 цілей), які рухаються як у попутному напрямку, так і в зустрічному. Спецтранспорт також обладнаний відеокамерою, що дає можливість водію подивитися повтор свого правопорушення на місці.

Крім фіксації порушення швидкості руху автомобілів, які їдуть у попутному або зустрічному напрямках, комплекси інтегрованої системи контролю швидкості зможуть автоматично зчитувати, розпізнавати та перевіряти інформацію про рухомі транспортні засоби у пошукових реєстрах (базах даних) МВС/НПУ. Зокрема, система зможе перевіряти номерні знаки-двійники і знищені знаки, виявляти автомобілі, що перебувають у розшуку поліції та по лінії Державної виконавчої служби України.

Спеціальний комплекс, який вмонтовано у автомобіль-«фантом», налаштований на сканування правопорушень під час руху самого автомобіля-«фантому». У випадку фіксації порушення ПДР вмикаються спеціальні сигнали синього

та червоного кольору й автомобіль порушника зупиняється. Правопорушення припиняється, а водія притягують до відповідальності.

Для цього при автоматичній фіксації автомобілем-фантомом порушень на дорозі дані відправляються у систему автоматичної фіксації – автоматично формується постанова про адміністративне правопорушення, уповноважений поліцейський виносить адміністративну постанову з накладенням кваліфікованого електронного підпису. При цьому постанову підробити неможливо.

Таким чином, *головною відмінністю* нововведеної системи контролю за станом БДР (мобільних технічних засобів) від інших пристроїв є те, що: 1) сертифікована апаратура буде фіксувати порушення під час руху і без попередження водіїв-правопорушників; 2) водії не будуть знати, в якому місці їх чекатиме перевірка, і тому не зможуть завчасно до локальної ділянки знизити швидкість для уникнення покарання. Отже, єдиний спосіб уникнути штрафу – не порушувати правила дорожнього руху. Саме наявність цих автомобілів-«фантомів» на дорозі і розуміння водіїв, що такий спецтранспорт поліції може так само рухатись у потоці транспорту, і у випадку виявлення правопорушення автоматично відреагувати на нього буде дисциплінувати водіїв, спонукати постійно дотримуватися ПДР на будь-якій ділянці дороги.

Поліцейські, які несуть службу у автомобілях-«фантамах», перебувають у форменому одязі, з усіма атрибутами однострою поліцейського (нагрудний знак, пагони, шеврони, нагрудна камера тощо).

Юридична компанія «Міллер» оприлюднила номери чотирьох легкових автівок-«фантомів»: КА 0225 СВ, КА 2851 СЕ, КА 2896 СЕ, КА 2096 СЕ. Зазначається, що це Skoda Kodiaq сірого кольору (Сорока, 2022). Разом із тим, як показує практика, наявність цієї інформації ніяк не впливає на динамічну ситуацію на дорозі, оскільки у водіїв немає часу для відслідковування усіх аналогічних моделей легкових автомобілів цієї моделі у транспортному потоці (один з них протягом перших 15 днів сам потрапив в незначне ДТП).

У деяких країнах як альтернативу на автомобілях-фантамах використовують знімний пробісковий маячок, що кріпиться на даху автомобіля за допомогою магніту. «Фантомні» автопатрулі працюють у деяких країнах Євросоюзу – в Іспанії, Польщі, Словаччині, Литві, Німеччині, на Кіпрі. У Польщі це BMW, які, на відміну від інших поліцейських машин KIA, не мають жодних розпізнавальних знаків.

*2.4. Історичний аналіз щодо запровадження поліцейських автомобілів-«фантомів» для контролю за станом швидкісного режиму.* У 1971 році (за свідченням New York Times) у США проходив успішно експеримент в підрозділах американської поліції (Рихліцький, 2022). Упродовж чотирьох років у цій країні близько 6 тис автомобілів було оснащено комп'ютерним електронним приладом Vascar. Він дозволяв фіксувати швидкість автомобіля, який наближався до поліцейського транспортного засобу ззаду, проїжджав повз нього чи їхав назустріч.

З того часу минуло п'ятдесят років і такі пристрої стали використовувати в поліцейських підрозділах України. На початку експерименту у січні 2022 року випустили на дороги лише чотири тестових автомобіля (впродовж року планується ще тридцять одиниць такого спецтранспорту), в 2023 році – сто десять одиниць, а їх загальна кількість зросте до трьохсот одиниць. Особливістю таких спецавтомобілів поліції є те, що вони не вирізнятимуться із загального потоку, а пересічні водії не знатимуть про їхнє місце перебування. Українська поліція досі не використовувала пристрої для автоматичної фіксації порушень безпосередньо з поліцейського автомобіля, хоча історія із застосуванням різноманітних технічних засобів в Україні досить багата.

Втім, поведінку водіїв щодо дотримання ПДР за кордоном та в Україні порівнювати складно. Як показує досвід застосування камер автофіксації порушень ПДР, їх кількість (порушень – *уточнено нами*) з часом почала стрімко зменшуватися. Законодавчо така новація щодо динамічного контролю за перевищенням швидкості руху в Україні була дозволена в 2020 році (ПДР, 2021; КУпАП, 1984; ЗУ «Про НПУ», 2015; ЗУ «Про захист персональних даних», 2010; ЗУ «Про дорожній рух», 1993; ПКМ «Про функціонування системи фіксації адмін. правопорушень у сфері забезпечення БДР в автоматичному режимі», 2017).

Доцільно згадати досвід використання на дорогах працівниками Державної автомобільної інспекції (*далі* – ДАІ) російських приладів фіксації швидкості руху «Візир», за допомогою яких правоохоронці могли фіксувати порушників швидкісного режиму на камеру. Водіїв штрафували без зупинки автомобіля, розсилаючи згодом так звані «листи щастя» разом з фотодоказом правопорушення. Основним недоліком їх використання в системі забезпечення БДР було те, що ці пристрої не були сертифіковані в Україні, тож штраф можна було досить легко оскаржити в суді (Рихліцький, 2022). Щоправда, процедура оскарження зазвичай коштувала більше (судовий збір, послуги адвоката, експертизи тощо), ніж сума штрафу, тому більшість водіїв справно сплачували штрафи. Така система фіксації порушень швидкісного режиму існувала до 2010 року, доки після хвилі судових позовів підрозділи ДАІ вирішили відмовитися від приладів «Візир».

Новий виток активізації НПУ щодо фіксації порушень швидкості транспортних засобів розпочався у 2018 році, коли оновлена патрульна поліція отримала американські лазерні вимірювачі швидкості з режимом відеофіксації TruCam. Ці пристрої здатні зафіксувати перевищення автомобілем швидкості руху в загальному потоці транспорту на віддалі понад 1 км.

Згодом розпочався етап застосування стаціонарних пристроїв, які здійснювали автофіксацію порушень транспортними засобами швидкісного режиму. У тестовому режимі на стаціонарному поліцейському посту систему «Гарпун» запустили в липні 2020 року (Дніпропетровська область). Кілька разів запуск такої системи переносили і повноцінно впровадили її лише у Києві та Київській області. Загалом було встановлено сорок п'ять таких камер, з них 20 – у столиці України. У перший день роботи система зафіксувала



понад 57 тисяч порушень, хоча вже за тиждень їх кількість зменшилася на третину. За перший місяць роботи камер статистика перевищень швидкості продовжувала зменшуватися і в кінці червня становила 13,3 тис. випадків. Достовірних причин цієї тенденції складно визначити – чи то водії почали менше порушувати, чи просто запам'ятали місця встановлення камер фіксації правопорушень (Рихліцький, 2022). Крім того, інформація про місця їх розташування розміщена на сайті МВС і навіть нанесена на Google-карту, а спеціальні мобільні додатки (наприклад, Waze) попереджають водіїв про наближення до цих камер; ділянки доріг з камерами позначені відповідними дорожніми знаками, тож уважні водії, які їздять з перевищенням швидкості, можуть легко уникати штрафів, гальмуючи завчасно в потрібному місці.

Водночас перехитрити нову мобільну систему фіксації швидкості, яка встановлена на автомобілях-«фантомах», буде складніше, тож держава або отримає більш дисциплінованих водіїв, або в крайній мірі збільшиться надходження коштів до бюджету за рахунок сплати штрафів за перевищення швидкості.

*2.5. Деякі проблемні аспекти застосування автомобілів-«фантомів».* Згідно з вимогами ЗУ «Про Національну поліцію», поліція для забезпечення публічної безпеки й порядку дійсно може закріплювати на службових транспортних засобах без розпізнавальних знаків техніку для фото- та відеофіксації порушень. Так, у ч. 2 статті 40 цього нормативно-правового акта вказано, що інформація про змонтовану/розміщену фото- і відеотехніку, технічні засоби з виявлення та/або фіксації правопорушень (в тому числі, наприклад, й радіаційних, хімічних, біологічних та ядерних загроз) *має бути розміщена на видному місці* (ЗУ «Про НП», 2015). Таким чином, відповідно до чинного законодавства на пересувних комплексах фіксації на видному місці має бути розміщена інформація про технічні засоби з виявлення та/або фіксації правопорушень.

Такою інформацією згідно з вимогами ПДР є інформаційно-вказівний знак 5.76 «Автоматична відеофіксація порушень Правил дорожнього руху», який позначає початок або протяжність ділянки доріг (при розміщенні відповідної таблички), де можна здійснювати контроль за порушенням ПДР за допомогою спеціальних технічних та/або електронних засобів (ПДР, 2021; Арсірій, 2022).

Разом із тим у законодавстві України *недостатньо чітко визначено порядок застосування мобільних засобів фіксації швидкості*: 1) немає конкретного визначення стандартів (вимог) щодо змісту, розміру та конкретних місць розміщення інформації про технічні засоби з виявлення та/або документування правопорушень на пересувних комплексах фіксації порушень швидкості; 2) пересічним громадянам не зрозуміло, як під час проведення поліцією превентивних заходів має виконуватися повідомлення правоохоронцями особи



**Рис. 1. Інформаційно-вказівний знак 5.76**

про їх причини (ч. 2 статті 31 ЗУ «Про Національну поліцію»); 3) дійсно, поліція може розміщувати на службових автомобілях, у тому числі «фантомах», фото- та відеотехніку, але зазначені норми, по-перше, дозволяють розміщувати лише саме фото- та відеотехніку, а про використання техніки, яка фіксує швидкість, цією нормою не передбачено; 4) для законного використання зазначеної фото- та відеотехніки автомобіль-«фантом» має рухатися виключно в межах дії знаку 5.76 «Автоматична відеофіксація порушень Правил дорожнього руху», тобто на визначеній ділянці дороги, а не в будь-якому іншому місці. Відповідно до інструкції МВС України взагалі не передбачено встановлення будь-яких приладів на службові автомобілі патрульної поліції для фіксації порушень ПДР (ЗУ «Про НП», 2015; Арсірій, 2022).

Таким чином, діяльність вищезазначених автомобілів-«фантомів», з точки зору правозахисників, незаконна, а отже, і постанови про притягнення до адміністративної відповідальності, які винесені на підставі отриманої із таких приладів інформації, є протиправними. Однак треба розуміти, що визнати постанову протиправною та скасовувати її може тільки суд, а в судді може бути зовсім інше бачення цієї юридичної колізії (Арсірій, 2022).

### 3. Висновки

Отже, провівши аналіз спеціальної літератури, систематизувавши інформацію звідкритих інтернет-ресурсів та вимог нормативно-правових актів щодо регламентації вирішення піднятої нами проблеми, можемо зробити деякі узагальнення.

Безпека дорожнього руху – це комплексна проблема, участь у вирішенні якої беруть на різних рівнях багато суб'єктів господарювання та органів виконавчої влади (Вайда, 2012).

Забезпечення дотримання безпеки дорожнього руху здійснюється різними способами, в тому числі й за допомогою систем, які встановлені на стаціонарні опори та в мобільні транспортні засоби.

У сучасних умовах одним із нововведень в сфері забезпечення БДР є застосування автомобілів-«фантомів», які мають інтегровані системи контролю за швидкістю руху транспортних засобів. Переваги зазначеної системи полягають в тому, що водії не знають місця та часу перевірки швидкості їх руху, єдиний спосіб уникнути штрафу – не порушувати правила.

Таким чином, сама наявність автомобілів-«фантомів» на дорозі і розуміння водіями тощо, що такий спеціальний транспортний засіб може рухатись у загальному потоці транспорту та оперативно відреагувати на вчинене правопорушення дисциплінує водіїв та вимагає дотримання Правил дорожнього руху у будь-якому місці вулично-дорожньої мережі.

Перспективами подальших досліджень у цьому напрямку можуть бути такі проблеми, як удосконалення профілактичної роботи з водіями-порушниками швидкісного режиму; підвищення рівня культури водіння у вітчизняних водіїв; усунення юридичних колізій у процесуальних аспектах щодо застосування систем мобільного контролю швидкісного режиму.

**Список використаних джерел:**

1. Статистика за 2021 рік / Департамент патрульної поліції НПУ. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 21.02.2022).
2. Про Правила дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 (зі змінами та доповненнями в редакції станом на 01.11.2021). URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF/paran16#n16> (дата звернення: 16.02.2022).
3. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07 грудня 1984 року № 8073-X (зі змінами і доповненнями станом на 05.01.2022). URL: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=80731-10> (дата звернення: 06.01.2022).
4. Про Національну поліцію : Закон України від 02 липня 2015 року № 580-VIII (зі змінами в редакції від 01.01.2022). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/580-19> (дата звернення: 04.02.2022).
5. Про захист персональних даних : Закон України від 01 червня 2010 року № 2297-VI (в редакції від 12.01.2022). URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2297-17> (дата звернення: 06.02.2022).
6. Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 року № 3353-XII (в редакції від 01.01.2022). URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3353-12> (дата звернення: 06.02.2022).
7. Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі : постанова Кабінету Міністрів України від 10 листопада 2017 року № 833 (зі змінами станом на 30.05.2020). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/833-2017-%D0%BF#Text> (дата звернення: 05.02.2022).
8. Маркіна А. На дорогах України появились полицейские «фантомы». URL: <https://www.rupor.info/news/184487/na-dorogah-ukrainy-poyavilis-politseyskie-fantomy/> (дата звернення: 13.02.2022).
9. Сорока М. «Фантомы» на дорогах / Міллер, юридична компанія. URL: <https://www.facebook.com/millerlawfirm/> (дата звернення: 05.02.2022).
10. Рихліцький В. Камери – це ще не все. Як автофантоми будуть ловити порушників. URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2020/12/14/669126/> (дата звернення: 05.02.2022).
11. Арсірій А. Чи законні таємні «фантомы» на дорогах України: важливі нюанси, які мають знати водії. URL: [https://24tv.ua/zakonni-tayemni-fantomi-dorogah-ukrayini-vazhlivi-ukrayina-novini\\_n1863133](https://24tv.ua/zakonni-tayemni-fantomi-dorogah-ukrayini-vazhlivi-ukrayina-novini_n1863133) (дата звернення: 12.02.2022).
12. Вайда Т. С. Основи керування автомобілем і безпека дорожнього руху. *Методика проведення занять з автомобільної підготовки* : навчально-методичний посібник для викладачів та курсантів ВНЗ МВС України / Тарас Степанович Вайда, Віктор Петрович Маковій, Наталія Володимирівна Шахман. 2-е вид., розшир. та доповн. Харків : Харків юридичний, 2012. 515 с.
13. Вайда Т. С. Професійна етика водія та культура водіння. *Методика проведення занять з автомобільної підготовки* : навчально-методичний посібник для викладачів та курсантів ВНЗ МВС України. видання друге, доповнене. Харків : Харків юридичний, 2013. 264 с.

**References:**

1. Statystyka za 2021 rik [Statistics of the 2021] / Departament patrolnoi policii NPU. Retrieved from <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (accessed: 21.02.2022) [in Ukrainian].
2. Pro Pravyly dorozhnoho rukhu [About traffic rules] : postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 10 zhovtnia 2001 roku (iz zminamy ta dopovnenniamy stanom na 01.11.2021). Retrieved from <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF/paran16#n16> (accessed: 16.02.2022) [in Ukrainian].

3. Kodeks Ukrainy pro administratyvni pravoporushennia [Code of Ukraine on Administrative Offenses] : Zakon Ukrainy vid 07 hrudnia 1984 roku № 8073-X (iz zminamy i dopovnenniamy stanom na 05.01.2022. Retrieved from <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=80731-10> (accessed: 06.01.2022) [in Ukrainian].

4. Pro Natsionalnu politciiu [On the National Police] : Zakon Ukrainy vid 02 lypnia 2015 roku № 580-VIII (iz zminami vid 01.01.2022). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/580-19> (accessed: 04.02.2022) [in Ukrainian].

5. Pro zakhyst personalnykh danykh [Personal data protection] : Zakon Ukrainy vid 01 chervnia 2010 roku № 2297-VI (v redaktsii vid 12.01.2022). Retrieved from <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2297-17> (accessed: 06.02.2022) [in Ukrainian].

6. Pro dorozhnii rukh [On traffic] : Zakon Ukrainy vid 30 chervni 1993 roku № 3353-XII (v redaktsii vid 01.01.2022). Retrieved from <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3353-12> (accessed: 06.02.2022) [in Ukrainian].

7. Pro funktsionuvannia systemy fiksatsii administratyvnykh pravoporushen u sferi zabezpechennia bezpeky dorozhnogo rukhu v avtomatychnomu rezhymi [On the functioning of the system for recording administrative offenses in the field of road safety in automatic mode] : postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 10 lystopada 2017 roku № 833 (iz zminamy stanom na 30.05.2020). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/833-2017-%D0%BF#Text> (accessed: 05.02.2022) [in Ukrainian].

8. Markina, A. (2022). Na dorohakh Ukrainy poivaylyis politseiskie «fantomy» [Police «phantoms» appeared on the roads of Ukraine]. Retrieved from <https://www.rupor.info/news/184487/na-dorogah-ukrainy-poyavilis-politseyskie-fantomy/> (accessed: 13.02.2022) [in Ukrainian].

9. Soroka, M. (2022). «Fantomy» na dorohakh [«Phantoms» on the roads] // Miller, iurydychna kompaniia. Retrieved from <https://www.facebook.com/millerlawfirm/> (accessed: 05.02.2022) [in Ukrainian].

10. Rykhlitskyi, V. (2022). Kamery – tse shche ne vse. Yak avtofantomy budut lovyty porushnykiv [Cameras are not everything. How autophantoms will catch violators]. Retrieved from <https://www.epravda.com.ua/publications/2020/12/14/669126/> (accessed: 05.02.2022) [in Ukrainian].

11. Arsirii, A. (2022). Chy zakonni taiemni «fantomy» na dorohakh Ukrainy: vazhlyvi niuansy, yaki maiut znaty vodii [Are secret «phantoms» legal on the roads of Ukraine: important nuances that drivers should know]. Retrieved from [https://24tv.ua/zakonni-tayemni-fantomi-dorogah-ukrayini-vazhlivi-ukrayina-novini\\_n1863133](https://24tv.ua/zakonni-tayemni-fantomi-dorogah-ukrayini-vazhlivi-ukrayina-novini_n1863133) (accessed: 12.02.2022) [in Ukrainian].

12. Vaida, T. S., Makovii, V. P., Shakhman, N. V. (2012). Osnovy keruvannia avtomobilem i bezpeka dorozhnogo rukhu. *Metodyka provedennia zaniat z avtomobilnoi pidhotovky* [Basics of driving and road safety. Methods of conducting classes on automotive training]. Kharkiv : Kharkiv yurydychnyi, 2012. 515 s. [in Ukrainian].

13. Vaida, T.S. (2013). Profesiyna etyka vodiya ta kultura vodinnia. *Metodyka provedennia zaniat z avtomobilnoi pidhotovky* [Professional ethics of the driver and driving culture. Methods of conducting classes on automotive training]. Kharkiv : Kharkiv yurydychnyi, 2013. 264 s. [in Ukrainian].

## PECULIARITIES OF USE BY THE POLICE OF “PHANTOM”-CARS AS MOBILE TECHNICAL MEANS IN THE ROAD SAFETY SYSTEM (ON THE EXAMPLE OF UKRAINE)

Vaida Taras,

Candidate of Pedagogical Sciences, Associate Professor, Associate Professor at the Department of Special Physical and Fire Training at the Kherson Faculty Odessa State University of Internal Affairs

[orcid.org/0000-0002-4355-5685](https://orcid.org/0000-0002-4355-5685)

[vajda2015@ukr.net](mailto:vajda2015@ukr.net)

*The purpose of the article is to determine on the basis of the analysis of statistical data characterizing the state of road injuries in Ukraine, the main causes of road accidents; conducting a comparative description of existing technical means of speed control; description of the specifics of the use of removable (mobile) vehicles with integrated systems for automatic safety control (speed mode) on the roads by patrol police units.*

*To achieve this goal, scientific methods were used, such as critical analysis of special literature and specification of current requirements of regulations in the field of road safety to control the speed limit; systematization of knowledge (information) from open Internet resources and generalization of existing approaches in popular science publications to solve the raised problem in Ukraine and in the world.*

**Results.** *The norms of the current legislation have been determined and analysed, which provide the possibility of fixing violations of traffic rules at stationary posts and in automatic mode. Such categories of current legislation in the field of road safety, as “system for recording administrative offenses in the field of ensuring SRT in automatic mode”, “technical means (control devices)”, the procedure for their application in accordance with the law.*

*A comparative analysis of the use of “phantom” cars abroad was conducted. The tactical and technical characteristics of domestic patrol police vehicles, which control the speed of traffic due to the built-in integrated systems, are characterised.*

*Some legal collisions that arise when using the above-mentioned mobile devices to control the speed limit on the roads are concretised.*

**Conclusions** *were made on ensuring road safety as a complex problem that requires participation in its solution at various levels of many business entities and executive bodies; different ways of speed control on roads (stationary and mobile technical means) are noted; highlighted as one of the innovations in this area the application of “phantom” cars with integrated speed control systems; the presence of such “phantom” cars disciplines drivers and requires to comply the traffic rules be them anywhere on the road network.*

**Key words:** patrol police, Traffic rules, offenses, vehicles, speed control devices, systems for recording administrative offenses in automatic mode.