

ОКРЕМІ АСПЕКТИ З ПИТАНЬ ОРГАНІЗАЦІЇ ЗДІЙСНЕННЯ КОНТРОЛЮ ЗА ДОРОЖНІМ РУХОМ

***Стаття** присвячена опрацюванню питань організації контролю за дорожнім рухом з використанням транспортних засобів. Контроль за учасниками дорожнього руху – досить ефективний напрям діяльності Департаменту патрульної поліції, що дозволяє оперативно впливати на стан дорожнього руху та поведінку його учасників. Тобто, патрульна поліція безпосередньо здійснює контроль за дорожнім рухом в Україні. Ефективність контролю в більшості залежить від форм та методів його здійснення. На думку більшості фахівців, зниження рівня аварійності обумовлено проведенням низки загальнодержавних заходів, серед яких важливе місце займає удосконалення норм, що встановлюють відповідальність за порушення правил дорожнього руху. **Мета** дослідження – у статті розглянуто питання щодо автомобільного – фантомного патрулювання в більш «зрозумілому» аспекті, а саме: здійснення спеціалізованими поліцейськими автомобілями без спеціального зовнішнього оформлення контролю за дотриманням учасниками дорожнього руху відповідно до вимог Закону України «Про дорожній рух». **Методологія.** Основою дослідження є діалектико-матеріалістичний метод наукового пізнання соціально-правових явищ, а також загальнонаукові та спеціальні методи юридичної науки, а саме: системно-структурний, порівняльно-правовий, логіко-юридичний (догматичний), статистичний. **Наукова новизна** дослідження полягає в доведенні особливо гострого питання щодо боротьби з правопорушеннями в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху за допомогою спеціалізованих автомобілів – «фантомів». Прийняті за останні п'ять років законодавчі акти стосовно безпеки дорожнього руху відіграли певну позитивну роль. Стабілізувався стан аварійності в державі, відносно підвищився рівень дисципліни учасників дорожнього руху. Разом з тим проблема забезпечення безпеки руху залишається невирішеною. Досвід впровадження політики щодо забезпечення правил дорожнього руху свідчить про те, що здійснення превентивних заходів є успішними тоді, коли методи переконання підкріплюються правовими нормами, що встановлюють відповідальність, адекватну ступінь суспільної небезпеки порушень правил дорожнього руху. **Висновки.** Щодо запровадження фіксації порушень правил дорожнього руху спеціалізованими автомобілями – «фантомами» слід зазначити, що цьому має передувати широка роз'яснювальна робота серед громадян та в першу чергу серед водіїв. Тому бажано організовувати роз'яснювальну роботу керівників патрульної поліції в засобах масової інформації. Як наслідок, все це буде спонукати виникненню атмосфери розуміння у колі водіїв щодо необхідності та правомірності використанню такої форми контролю у роботі патрульної поліції України. Основна мета запровадження спеціалізованих автомобілів – «фантоми» – це виявлення та усунення з процесу дорожнього руху водіїв, скоївших грубі порушення, які безпосередньо впливають на виникнення дорожньо-транспортних пригод. Тому вчасний контроль – запорука безпеки на дорогах та врятовані життя.*

Ключові слова: контроль, учасники дорожнього руху, патрульна поліція, дорожній рух, прихований контроль, посилення відповідальності, спеціалізовані автомобілі – «фантоми».

Євген Бакутін,

кандидат юридичних
наук, старший викладач
кафедри тактичної
підготовки
Навчально-
наукового інституту
№ 3 Національної
академії внутрішніх справ
orcid.org/0000-0001-9900-3380
bakutin_e@ukr.net

1. Вступ

Необхідно підкреслити, що сформовані темпи автомобілізації та постійна зростаюча роль автотранспорту особливо гостро ставить питання щодо боротьби з правопорушеннями в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Прийняті протягом 2015–2021 рр. законодавчі акти стосовно дорожнього руху відіграли певну позитивну роль. Стабілізувався стан аварійності в державі, зросла дисципліна учасників дорожнього руху. Але проблема безпеки руху залишається повністю невирішеною. На сьогодні в Україні склалася складна ситуація у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Масштаби дорожньо-транспортного травматизму значно випереджають аналогічні показники більшості держав світу. За наявними статистичними даними, в середньому в Україні щодоби внаслідок ДТП гине 9 осіб, 90 осіб зазнають тілесних ушкоджень. Однією з основних причин дорожньо-транспортних пригод є перевищення максимально дозвolenної швидкості руху транспортного засобу (Портал МВС, 2021). Характерно, що аварії виникають із-за недисциплінованості учасників руху, їх свідомої зневаги до вимог безпеки дорожнього руху. Практика використання норм законодавства щодо відповідальності за порушення правил свідчить про недостатню ефективну превентивну роль діючих правових норм щодо учасників дорожнього руху.

Зазначимо, що у 2021 році за ініціативи МВС України Верховна Рада України прийняла Закон України № 2695 від 16.02.2021 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху». Закон передбачає створення безпечних умов для учасників дорожнього руху, збереження життя і здоров'я громадян, а також підвищення ефективності впливу на дисципліну учасників дорожнього руху з чітким визначенням правових санкцій за вчинені правопорушення та забезпечення належного рівня реалізації прийнятих рішень в адміністративних справах у сфері безпеки дорожнього руху. Законом змінено механізм притягнення до відповідальності за адміністративні правопорушення, зафіксовані

в автоматичному режимі; легалізовано використання поліцейськими технічних засобів відеозапису з обов'язковим долученням матеріалів відеофіксації до протоколу про адміністративне правопорушення тощо (ЗУ «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху», 2021).

З урахуванням цих чинників керівництвом Міністерства внутрішніх справ України прийнято рішення щодо організації контролю за учасниками дорожнього руху з використанням поліцейських автомобілів без спеціального зовнішнього оформлення тобто «*фантомне, таємне, приховане*» автомобільне патрулювання. Ці автомобілі патрульної поліції, які візуально не відрізняються від інших автомобілів – учасників дорожнього руху. Насамперед – це пересувні комплекси фіксації швидкості транспортних засобів під час руху, які можуть фіксувати до 50 рухомих цілей одночасно, працюють на базі інтегрованої системи контролю швидкості рухомих транспортних засобів, зчитування та розпізнавання номерних знаків із подальшою перевіркою в базах даних. Це програмно-апаратний комплекс, який дає змогу фіксувати адміністративні правопорушення в автоматичному режимі (Департамент комунікації МВС України, 2022). У разі автоматичної фіксації автомобілем-«фантом» порушень на дорозі, дані передаються до системи автоматичної фіксації. Після чого автоматично формується постанова про адміністративне правопорушення. Уповноважений поліцейський, проаналізувавши отримані матеріали, виносить адміністративну постанову з накладанням кваліфікованого електронного підпису. Тобто унеможлиблюється людський фактор і таку постанову неможливо підробити.

Варто погодитися, що технічні засоби, за допомогою яких проводиться фіксація адміністративних правопорушень дозволяють більш ефективно вирішувати завдання щодо притягнення винних осіб до адміністративної відповідальності. Таким чином, результат використання технічних засобів фіксації правопорушень є фактичні дані, які будуть використанні як доказ у справі про адміністративне правопорушення і які використовуються відповідно до закону суб'єктами владних повноважень (4, с. 79) (Є. Бакутін, 2021).

На автомобілях несуть службу поліцейські у форменому одязі та зі службовими посвідченнями. Тож важливо, що автомобілі-«фантоми» можуть зупиняти автомобілі порушників. Але це буде стосуватись найзухваліших і найнебезпечніших порушень ПДР, які будуть помічати інспектори під час патрулювання. Мета впровадження цієї поліцейської новації не збільшення штрафів, а превенція. Як відомо, 40 % всіх смертей і травм на дорозі пов'язано саме з перевищенням швидкості (Департамент комунікації МВС України, 2022).

Важливо наголосити, що при правильній організації контролю, тобто фантомного (прихованого, таємного) *патрулювання* можна виявляти порушення дорожнього руху, які найчастіше виступають основними причинами дорожньо-транспортних пригод.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Аспекти використання технічних засобів правоохоронними органами привертали увагу таких науковців як Ю. Ю. Орлов, С. Ф. Константинов, Г. Ю. Рєпін, В. В. Арешонков, М. В. Кобець, Б. В. Жуков, С. Г. Стеценко, П. П. Артеменко, В. А. Кудінов та ін. Однак системно й комплексно, у контексті сучасних можливостей тема автомобільного-фантомного тобто прихованого патрулювання до цього часу мало досліджувалася. Література з відповідної проблематики практично відсутня, що з одного боку, свідчить про її складність, а з іншого – вказує на брак уваги наукового загалу.

Метою статті є спроба розглянути автомобільне-фантомне патрулювання в більш «зрозумілому» аспекті, а саме: здійснення контролю на поліцейських патрульних автомобілях без спеціального зовнішнього оформлення за дотриманням учасниками дорожнього руху вимог Закону України «Про дорожній рух».

2. Виклад основного матеріалу

Приступаючи до викладу основного матеріалу, зауважимо, що забезпечення безпеки дорожнього руху – державне питання і ця проблема комплексна, і залежить від діяльності багатьох департаментів, міністерств, відомств, установ та організацій тощо. Ключовим суб'єктом державного контролю в Україні є держава, яка здійснює через відповідні державні органи свої функції. Наразі в Україні система державних органів, які прямо чи опосередковано наділені повноваженнями з питань державного контролю у сфері безпеки дорожнього руху в Україні або беруть у ньому участь, налічує доволі велику кількість відповідних державних органів та органів місцевого самоврядування. До цих органів насамперед належать Верховна Рада України, Президент України, Кабінет Міністрів України. Проте безпосереднє виконання функцій держави у сфері здійснення контролю за безпекою в Україні покладено на органи виконавчої влади, серед яких провідне місце займають міністерства та інші центральні органи виконавчої влади. До таких органів передусім можна віднести Міністерство внутрішніх справ України та Національну поліцію України, Міністерство інфраструктури України, Державну службу України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека), Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор) (Коллер, 2020).

Отже, контроль за дотриманням власниками транспортних засобів, а також громадянами, посадовими та службовими особами вимог Закону України «Про дорожній рух», правил, норм та стандартів з питань забезпечення безпеки дорожнього руху здійснюється уповноваженими підрозділами Національної поліції України. Департамент патрульної поліції (надалі – ДПП) визначено уповноваженим органом Національної поліції України щодо забезпечення безпеки дорожнього руху та накладення адміністративних стягнень у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху у тому числі і зафіксовані в автоматичному режимі (Портал МВС, 2021).

Насамперед доцільно окреслити, так до повноважень поліції, розділом IV ст. 23 ЗУ «Про Національну поліцію» п. 11 передбачено регулювання дорожнього руху та здійснення контролю за дотриманням ПДР його учасниками (ЗУ «Про Національну поліцію», 2015).

Відповідно до затвердженого наказом Національної поліції України від 06 листопада 2015 р. № 73 Положення «Про Департамент патрульної поліції», ДПП є міжрегіональним територіальним органом Національної поліції, який розділом II, та (п. 3) передбачено забезпечення безпеки дорожнього руху шляхом здійснення контролю за дотриманням власниками (володільцями) транспортних засобів, а також громадянами, посадовими особами і службовими особами вимог Закону України «Про дорожній рух», правил, норм і стандартів з питань забезпечення безпеки дорожнього руху.

Відповідно до «Положення про патрульну службу МВС України», затвердженого наказом МВС України від 02.07.2015 № 796 у II-у розділі визначено завдання, основні напрями організації роботи, обов'язки і права працівників патрульної служби МВС України, а саме (п. 4) передбачено забезпечення безпеки дорожнього руху; організацію контролю за додержанням законів, інших нормативно-правових актів з питань безпеки дорожнього руху (9, с. 86) (order of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine 02.07.2015). Іншими словами, ДПП безпосередньо здійснює контроль за безпекою дорожнього руху та його учасниками і це досить ефективний напрям в діяльності патрульної поліції, що дозволяє оперативно вплинути на процес руху та поведінку його учасників. Ефективність контролю в більшості залежить від форм та методів його здійснення.

Зазначимо, що як і будь-який інший, контроль базується на певних принципах. Їх виокремлення та обов'язковий розгляд зумовлені специфікою контролю, особливостями його здійснення, розмаїтістю застосування форм та методів спостереження за дотриманням учасниками транспортного процесу усталених норм і правил. А. О. Собакар з яким можна погодитись, виділяє такі принципи контролю за безпекою руху: 1) законності; 2) верховенства права; 3) цілеспрямованості; 4) гласності; 5) науковості; 6) системності; 7) регулярності; 8) плановості; 9) ефективності; 10) усебічності (універсальності); 11) об'єктивності; 12) реальності; 13) дієвості; 14) професіоналізму (компетентності); 15) повноти; 16) комплексності; 17) неупередженості; 18) оперативності; 19) економності; 20) взаємодії органів, що здійснюють контроль. Названі принципи прямо в законодавстві не закріплені. Їхня сукупність встановлена на підставі наукового узагальнення та аналізу нормативно-правових актів, якими регульовано діяльність органів контролю та їх посадових осіб (Собакар, 2020).

Реалізація принципу законності відображається в нормах ст. 19 Конституції України, відповідно до якої органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі,

у межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України. Це означає, що контроль повинен відбуватися: у межах повноважень компетентного органу, що здійснює контроль, та його посадових осіб; з дотриманням процедур та термінів контролю, а також з відповідним правовим оформленням стадій і результатів контрольних заходів (Червінчук, 2022).

Згідно з «Положенням про патрульну службу МВС України» патрульна служба здійснює цілодобове патрулювання території обслуговування з метою забезпечення належної охорони громадського порядку, громадської безпеки та контролю за дотриманням правил дорожнього руху, забезпечення його безпеки. (Положення про патрульну службу МВС, 2015 <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0777-15#Text>). Основною формою несення патрульної служби є патрулювання на автомобілях обладнаних спеціальними світловими та гучномовними пристроями з нанесенням кольорографічних схем (смуг, написів, емблем) з видимими розпізнавальними знаками патрульної поліції.

У проведеному дослідженні нас цікавить саме **«фантомний» контроль** за дорожнім рухом з використанням поліцейських транспортних засобів без спеціального зовнішнього оформлення. Найбільш точна назва таких автомобілів передбачено у листі № 916зі 41/27/02-2021 від 28.09.2021 р., ДПП де зазначено, що фіксація порушень правил дорожнього руху здійснюється *спеціалізованими автомобілями – фантомами* (Інформаційний лист НПУ ДПП, 2021). Таким чином, патрулювання на поліцейських патрульних автомобілях без спеціального зовнішнього оформлення здійснюється на: **спеціалізованих автомобілях – фантомах**. Отже, як проміжний підсумок до викладеного зазначимо, що, спеціалізовані автомобілі-фантоми призначені для прихованої фіксації порушення швидкісного режиму на дорогах не зупиняючи автомобіль порушника. Кожен «спеціалізований автомобіль-фантом» оснащений інтегрованою системою контролю швидкості рухомих транспортних засобів, зчитування та розпізнавання номерних знаків із подальшою перевіркою в базах даних Національної поліції України.

Наказом МВС України від 07.09.2017 № 757 «Про затвердження Порядку використання і зберігання транспортних засобів Національної поліції України» (п. 9) передбачено, що наявні в органах поліції транспортні засоби призначені для виконання *оперативних* або *господарських* завдань. (Порядок використання і зберігання транспортних засобів Національної поліції України»). *Оперативні транспортні засоби* з відповідними кольорографічними схемами (емблеми, написи і смуги) або спеціальними світловими та гучномовними пристроями є транспортними засобами **спеціалізованого** призначення відповідно до вимог Закону України «Про автомобільний транспорт».

Розділом III п. 3 зазначено, що підготовка до використання транспортних засобів органів поліції у службових цілях включає: обладнання (у разі необхідності) спеціальними світловими та гучномовними пристроями, нанесення кольорографічних схем (смуг, написів, емблем) тощо, а розділом IV

п. 3 передбачена штатна група оперативних транспортних засобів яка залежить від характеру поставлених службових завдань і специфіки їх виконання і поділяється на такі штатні підгрупи:

2) автомобілі патрульної (АП) і дорожньо-патрульної (АДП) поліції;

4) автомобілі для оперативних заходів у стандартному виконанні, без кольорографічного оформлення, спеціальних світлових і гучномовних пристроїв (СТ).

Згідно з п. 4 оперативні транспортні засоби залежно від характеру виконання службових завдань оснащуються спеціальними світловими та гучномовними пристроями, засобами глобальної системи позиціонування (GPS навігація), пристроями відеореєстрації (фіксації) тощо. Отже, транспортний засіб **спеціалізованого** призначення – це транспортний засіб, який призначений для перевезення певних категорій пасажирів (пасажирів певних професій тощо) та має спеціальне обладнання (обладнаний спеціальними світловими і звуковими сигнальними пристроями тощо) (ЗУ «Про автомобільний транспорт», 2001). У нашому випадку спеціалізовані автомобілі-фантоми у стандартному виконанні без кольорографічного оформлення але з спеціальними світловими і гучномовним пристроєм для оперативних (службових) цілях або заходів. Спеціальні звукові та світлові сигнальні пристрої синього кольору, які встановлюються на транспортний засіб, мають відповідати вимогам ДСТУ 3849:2018. Установлення та використання спеціальних звукових і світлових сигнальних пристроїв зі світловими сигналами синього кольору без наявності кольорографічних схем, розпізнавальних знаків та написів дозволяється на транспортних засобах, що використовуються для пересування осіб, щодо яких здійснюється державна охорона, та на транспортних засобах Міністерства внутрішніх справ України, Національної поліції України тощо (Наказ МВС України від 23.12.2019 № 1080, 2022).

3. Досвід використання спеціалізованих автомобілів – фантомів за кордоном

Досвід європейських країн як Польща (<https://info.policja.pl>, 2022), Франція (Unmarkierte Radarautos, 2020) (<https://www.police.be/5998/fr>), Німеччина (Offizielles Portal der deutschen Polizei, 2022), Литва тощо свідчить про ефективність «прихованого, таємного» тобто фантомного патрулювання на «немаркірованих автомобілях або автомобілі без маркування». Зокрема, подібний контроль з використанням автомашин без спеціального зовнішнього оформлення широко використовується підрозділами дорожньої поліції на території яких спостерігалось ризике зростання рівня аварійності, головними причинами яких були перевищення швидкості та управління транспортними засобами нетверезими водіями. З урахуванням цих факторів було прийнято рішення щодо організації контролю за учасниками дорожнього руху з використанням автомобілів без спеціального зовнішнього оформлення на території міст держав Європи. Екіпажі таких автомобілів були закріплені за

найбільш досвідченими співробітниками, маючих досвід роботи в дорожньо-патрульній службі. Практика цих та інших країн, які мають передовий досвід у безпеці дорожнього руху, доводить, що підхід до контролю за правопорушеннями, особливо з швидкісним режимом, має бути комплексним. Це автоматична фіксація, фіксація за допомогою приладів контролю швидкості безпосередньо поліцейськими на дорозі (прилади типу TruCam), та поліцейські автомобілі, які можуть вимірювати швидкість руху інших транспортних засобів безпосередньо у русі, без видимих розпізнавальних знаків (<https://www.facebook.com/mvs.gov.ua/videos>).

В діяльності дорожньої поліції більшість країн світу *прихований контроль* за учасниками дорожнього руху активно почали використовувати наприкінці 70-х років минулого століття. У Франції, наприклад, до 1970 р. поліцейські здійснювали контроль тільки відкрито. Але статистика дорожньо-транспортних пригод зростала. Побачивши поліцейських водії уповільнювали швидкість, але через декілька метрів знову її збільшували. Після 1970 р. поліцейські автомобілі, оснащені радіолокаційними вимірювачами швидкості, почали використовувати прихований контроль. Нова тактика виявилася досить ефективною. Учасники руху, усвідомивши, що влада в прагненні змусити дотримуватися вимоги Правил дорожнього руху, застосували відповідні методи контролю, в своїй більшості водії знизили швидкість руху, та дисципліна на дорогах зросла. Завдяки цьому стало можливим домогтися сталого скорочення рівня дорожньо-транспортних пригод (https://www.grsroadsafety.org/wp-content/uploads/Speed_management_Francais.pdf, 2008).

У діяльності строювих підрозділів дорожньої поліції США широко використовується для контролю за рухом так звані *немарковані (без видимих розпізнавальних знаків поліції)* автомобілі, причому як легкові, так і вантажні. Іноді для мети контролю використовувалися автомобілі, що належать власникам індивідуального транспорту, на які пристосовують радіолокаційними вимірювачами швидкості та радіостанціями (<https://www.police1.com/traffic-patrol/articles/state-your-case-should-law-enforcement-agencies-use-unmarked-vehicles-for-traffic-enforcement>, 2021).

У поліції більшості країн переважає думка, що патрулі, що працюють на автомобілях без розпізнавальних знаків, повинні бути в цивільному одязі. Екіпажі автомобілів без розпізнавальних знаків поліції зазвичай складаються з двох осіб. Основними умовами при підборі співробітників для роботи на таких машинах є: відмінне знання правил дорожнього руху, велика витримка і достатній досвід роботи в дорожній поліції (https://www.polizei.rlp.de/fileadmin/user_upload/Verkehr/Dokumente/Richtlinie_ueber_die_polizeiliche_Geschwindigkeitsueberwachung.pdf, 2003).

Нова форма контролю у багатьох країнах світу дала позитивний ефект. За умови чіткої організації таємного (прихованого моніторингу) контролю за

учасниками дорожнього руху можливо виявити порушення, котрі найчастіше є основними причинами дорожньо-транспортних пригод.

Таким чином, виявленні порушення Правил дорожнього руху не були кінцевою метою в діяльності екіпажів машин без спеціального зовнішнього оформлення. Розглянувши досвід країн з'ясовано, що на початку їх діяльності зниження аварійності досягалося в основному шляхом масового виявлення великої кількості грубих порушень ПДР, то за рік після використання таємного контролю спостерігалася тенденція та поширювалася думка про те, що ні жодне скоєне водіями порушення Правил не залишається непоміченим та їх поведінка на дорогах постійно знаходиться під контролем дорожньо-патрульної служби. При дрібних, незначних порушеннях ПДР поліцейські, які здійснюють патрулювання, звертають увагу водіїв на це за допомогою звукового сигналу або гучномовного установки.

В країнах-членах ЄС, включаючи Латвію, часто відбуваються компанії Європейської мережі дорожньої поліції (ROADPOL) «Дні безпеки ROADPOL». Основний меседж кампанії: *«Залишся в живих – врятуй життя»*, щоб у цей час на європейських дорогах не було дорожньо-транспортних пригод із смертельними наслідками та серйозними травмами. Начальник Департаменту безпеки дорожнього руху Державної поліції Латвії Юріс Янчевскіс зазначає: *«Кожен учасник дорожнього руху повинен розуміти, що від його дій може залежати безпека і навіть життя іншого учасника дорожнього руху»*. Загальною метою кампанії є підвищення безпеки дорожнього руху, приділяючи більше уваги тому факту, що ставлення та поведінка кожного учасника дорожнього руху є передумовою безпечного руху. Для спільного досягнення цієї мети Державна поліція закликає всіх учасників дорожнього руху підтримати акцію, піклуючись про власну безпеку та безпеку інших, беручи участь у дорожньому русі (Ліна Кальке, 2021).

Досвід засвідчує, що автомобілі без спеціального зовнішнього оформлення доцільно мати в непомітних кольорах (білий, сірий), в обов'язковому порядку обладнанні на сучасному рівні технічними приладами, гучномовними установками, які знаходяться в автомобілях в місцях, не проглядаються зовні учасниками дорожнього руху, а поліцейські таких машин забезпечені приладами для вимірювання швидкості руху. Крім того, на автомобілях рекомендується мати номерні знаки, які не закріплені за транспортом МВС.

На практиці відпрацьовані різні *тактичні прийоми* контролю за учасниками дорожнього руху з використанням автомобілів без спеціального зовнішнього оформлення. До їх числа відносяться:

- рух в потоці транспортних засобів з зупинкою водія-порушника безпосередньо поліцейськими даного автомобіля;
- рух в потоці транспортних засобів з передачею даних порушників по радіозв'язку поліцейським сусідніх патрульних автомобілів в спеціальній окрасці;

- здійснення контролю з нерухомого автомобіля з зупинкою водія, який порушив ПДР, безпосередньо поліцейськими даного автомобіля;
- здійснення контролю з нерухомого автомобіля з передачею даних про порушника найближчому патрульному автомобілю.

Кількість поліцейських автомобіля без спеціального зовнішнього оформлення та формений одяг вирішальною мірою залежить від двох чинників: по-перше, від часу доби несення служби і, по-друге, від передбачуваної тактики роботи. Так, у темний час доби поліцейські автомобілів, слід як правило комплектувати з двох співробітників патрульної поліції у форменому одязі.

З огляду на вказане зауважимо, що важливе значення при визначенні тактики контролю з використанням автомашин без спеціального зовнішнього оформлення набуває правильний вибір часу і місця їх роботи. Дослідження показує, що патрулювання на таких машинах все ж краще здійснювати в світлий час доби.

4. Висновки

Проведення дослідження дозволяє зробити такі висновки:

Запровадження даної форми контролю є ефективним, за умови проведення широкої роз'яснювальної роботи серед населення та в першу чергу серед водіїв по телебаченню та в інших засобах масової інформації. Все це буде спонукати виникненню атмосфери зрозуміння у колі водіїв щодо необхідності та правомірності використанню такої форми контролю у роботі патрульної поліції України.

Актуальність теми зумовлена вимогами сучасної практичної роботи правоохоронців, необхідністю широкого впровадження новітніх технічних засобів та належного використання інновацій. Питання технічного забезпечення правоохоронців є завжди актуальним. Розкриття та розслідування правопорушень неможливо уявити без отримання певної доказової інформації отриманої технічними засобами фіксації правопорушень. Можливість фіксації та збору доказів з місць скоєння правопорушень сприятиме як розкриттю, так і профілактиці правопорушень. Важливо, що б поліція під час розслідування правопорушень розуміла певні аспекти захисту прав людини. Щоб не створювати невинуватих упереджень щодо своєї роботи, поліція повинна уважно ставитися до «чутливих» питань захисту прав в процесі виконання своїх завдань.

Спеціалізовані автомобілі-фантоми мають насамперед превентивну функцію. Їхня мета – запобігти правопорушенню й запобігти можливим негативним наслідкам на дорозі, а не притягнути до відповідальності якомога більшу кількість водіїв. Сама наявність цих автомобілів на дорозі і розуміння водіїв, що такий автомобіль може так само рухатись у потоці транспорту, і відреагувати на правопорушення у випадку виявлення, дисциплінує водіїв дотримуватися ПДР.

Досвід найкращих підрозділів світу дорожньо-патрульних служб поліції дає право зробити висновок, що будь-яких суттєвих проблем та перешкод,

перешкоджаючих широкому втіленню фантомного (прихованого) контролю в практику патрульної поліції України, не має.

Список використаних джерел:

1. Офіційний сайт Єдиний портал органів системи МВС України. URL: <https://mvs.gov.ua> (дата звернення: 17.05.2022).
2. Офіційний вебпортал парламенту України Верховної ради України. URL: <https://www.rada.gov.ua> (дата звернення: 17.05.2022).
3. Офіційний сайт Департаменту комунікації МВС України. URL: <https://mvs.gov.ua> (дата звернення: 17.05.2022).
4. Бакутін С. І. Адміністративно-правове регулювання використання технічних засобів фіксації впропоршень : дис. канд юрид. наук: 12.00.07 – НАВС. Київ, 2021. 252 с.
5. Коллер Ю. С. Державний контроль у сфері транспортної безпеки. *Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти* : матеріали XV міжнар. науково-практичної конференції (в авторській редакції) (м. Кривий Ріг, 13 листопада 2020 року). Кривий Ріг, 2020. С. 142. URL: <http://elartu.tntu.edu.ua/bitstream/lib/33027/1>
6. Портал МВС України. URL: <https://mvs.gov.ua> (дата звернення: 17.05.2022).
7. Про Національну поліцію : Закон України від 02.07.2015 р. N 580-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19> (дата звернення: 17.05.2022).
8. Офіційний веб-портал Патрульної поліції України. Про департамент патрульної поліції: наказ Національної поліції України від 06.11.2015 № 73. URL: <http://patrol.police.gov.ua/faq/normativno-pravova-bazadiyalnostipatrulnoyi-politsiyi>
9. «Положення про патрульну службу МВС затвердженого наказом МВС України від 02.07.2015 № 796. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0777-15#Text> (дата звернення: 07.06.2022).
10. Собакарь А. О. Принципи державного контролю за безпекою руху транспортних засобів. *Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти* : матеріали XV міжнар. науково-практичної конференції (в авторській редакції) (м. Кривий Ріг, 13 листопада 2020 року). Кривий Ріг, 2020. С. 237.
11. Червінчук А. В., Марценишин Ю. І. Контроль поліції за технічним станом транспортних засобів. *Українська поліцейстика: теорія, законодавство, практика* 2021. № 2 (2). С. 100–109. DOI: 10.32366/2709-9261-2021-2-2
12. Інформаційний лист Національної поліції України ДПП № 916 зі 41/27/02-2021 від 28.09.2021 р. URL: <https://ukranews.com/ua/news/804783-mvs-ne-vykorystovuye-avtomobili-fantomy-dlya-fiksuvannya-porushen-na-dorogah-shhe-ne-projshly> (дата звернення: 17.05.2022).
13. Про затвердження Порядку використання і зберігання транспортних засобів Національної поліції України : Наказ МВС України від 07.09.2017 № 757. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1198-17#Text>
14. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05.04.2001 р. № 2344-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14> (дата звернення: 17.05.2022).
15. Про порядок оформлення, видачі та обліку дозволів на встановлення та використання спеціальних звукових і світлових сигнальних пристроїв синього кольору на транспортних засобах» : Наказ МВС України від 23.12.2019 № 1080. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0085-20#Text>
16. Oficjalna strona Policja.pl Jeleniogorscy i zabkowiccy policjanci otrzymali nowe nieoznakowane radiowozy. URL: <https://policja.pl/pol/aktualnosci/210732,Jeleniogorscy-i-zabkowiccy-policjanci-otrzymali-nowe-nieoznakowane-radiowozy.html> (дата звернення: 07.06.2022).

17. Ліна Кальке. По всій країні стартує акція Днів безпеки. Старший спеціаліст відділу зв'язків з громадськістю, Державна поліція. URL: <https://www.iem.gov.lv/lv/jaunums/visa-valsti-sakas-aksija-roadpol-drosibas-dienas> (дата звернення: 07.06.2022).
18. Департамент патрульної поліції. URL: http://patrol.police.gov.ua/wp-content/uploads/2016/03/n594-polozhennya-pro-dpp_compressed.pdf (дата звернення: 17.05.2022).
19. Police Federale. Direction de la police de la route. URL: <https://www.police.be/5998/fr/a-propos/police-administrative/direction-de-la-police-de-la-route> (дата звернення: 07.06.2022).
20. Gestion de la vitesse: Manuel de sécurité routière à l'intention des décideurs et des praticiens. URL: https://www.grsroadsafety.org/wp-content/uploads/Speed_management_Francais.pdf (дата звернення: 25.07.2022).
21. Police1. URL: <https://www.police1.com/traffic-patrol/articles/state-your-case-should-law-enforcement-agencies-use-unmarked-vehicles-for-traffic-enforcement> (дата звернення: 25.07.2022).
22. Richtlinie über die polizeiliche Geschwindigkeitsüberwachung Rundschreiben des Ministeriums des Innern und für Sport. URL: https://www.polizei.rlp.de/fileadmin/user_upload/Verkehr/Dokumente/Richtlinie_ueber_die_polizeiliche_Geschwindigkeitsueberwachung.pdf (дата звернення: 25.07.2022).

References:

1. Official site The only portal of the system of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine. URL: <https://mvs.gov.ua> (accessed: 17.05.2022). [in Ukrainian]
2. Official web portal of the Parliament of Ukraine of the Verkhovna Rada of Ukraine. URL: <https://www.rada.gov.ua> (accessed: 17.05.2022). [in Ukrainian]
3. Official site of the Communication Department of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine. URL: <https://mvs.gov.ua> (accessed: 17.05.2022). [in Ukrainian]
4. Bakutin, Yevhen, Administrative and legal regulation of the use of technical means of recording offenses. – Qualification scientific work as a manuscript. Dissertation for the degree of Candidate of sciences in specialty 12.00.07 – administrative law and process; finance law; information law. – National Academy of Internal Affairs. Kyiv, 2021. http://elar.naiu.kiev.ua/bitstream/123456789/20443/1/avtoref_bakutin.pdf
5. Koller, Yu. S. State control in the field of transport safety. Transport security: legal and organizational aspects : materials of the XV International. scientific-practical conference (in the author's edition) (Kryvyi Rih, November 13, 2020). Kryvyi Rih, 2020. P. 142.
6. Portal of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine. URL: <https://mvs.gov.ua> (accessed: 17.05.2022). [in Ukrainian]
7. Pro Natsionalnu politciiu [On the National Police] : Zakon Ukrainy vid 02 lypnia 2015 roku No. 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]
8. Official web portal of the Patrol Police of Ukraine. URL: <http://patrol.police.gov.ua/faq/normatyvno-pravova-bazadiyalnostipatrulnoyi-politsiyi>
9. "Regulations on the patrol service of the Ministry of Internal Affairs approved by the order of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine" dated July 2, 2015 № 796. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0777-15#Text>
10. Sobakar, A. A. Principles of state control over traffic safety. Transport security: legal and organizational aspects : materials of the XV International. scientific-practical conference (in the author's edition) (Kryvyi Rih, November 13, 2020). Kryvyi Rih, 2020. P. 237.
11. Chervinchuk, A. V., Martsenyshyn, Y. I. Police control over the technical condition of vehicles. Ukrainian policing: theory, legislation, practice 2021 № 2 (2). P. 100–109. DOI: 10.32366/2709-9261-2021-2-2

12. Information letter № 916 from 41/27 / 02-2021 dated 28.09.2021. URL: <https://ukranews.com/ua/news/804783-mvs-ne-vykorystovuye-avtomobili-fantomy-dlya-fiksuvannya-porushen-na-dorogah-shhe-ne-projshly> (accessed: 17.05.2022). [in Ukrainian]
13. Order of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine dated 07.09.2017 № 757 “On approval of the Procedure for use and storage of vehicles of the National Police of Ukraine”. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1198-17#Text>
14. On road transport: Law of Ukraine of 05.04.2001 № 2344-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14> (accessed: 17.05.2022). [in Ukrainian]
15. Order of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine dated 23.12.2019 № 1080 “On the procedure for registration, issuance and accounting of permits for the installation and use of special sound and light signaling devices in blue on vehicles”. (accessed: 17.05.2022). [in Ukrainian]
16. Jeleniogorscy i zabkowiccy policjanci otrzymali nowe nieoznakowane radiowozy. <https://policja.pl/pol/aktualnosci/210732>, Jeleniogorscy-i-zabkowiccy-policjanci-otrzymali-nowe-nieoznakowane-radiowozy.html [po polsku]
17. Prepared by: Lina Kalke, Senior Public Relations Specialist, State Police. URL: <https://www.iem.gov.lv/lv/jaunums/visa-valsti-sakas-akcija-roadpol-drosibas-dienas> [latviešu valodā].
18. Patrol Police Department. URL: http://patrol.police.gov.ua/wp-content/uploads/2016/03/n594-polozhennya-pro-dpp_compressed.pdf (accessed: 17.05.2022). [in Ukrainian]
19. Police Federale. URL: <https://www.police.be/5998/fr/a-propos/police-administrative/direction-de-la-police-de-la-route> [en français]
20. Gestion de la vitesse: Manuel de sécurité routière à l'intention des décideurs et des praticiens. URL: https://www.grsroadsafety.org/wp-content/uploads/Speed_management_Francais.pdf (accessed: 25.07.2022). [en français]
21. Police1. URL: <https://www.police1.com/traffic-patrol/articles/state-your-case-should-law-enforcement-agencies-use-unmarked-vehicles-for-traffic-enforcement> (accessed: 25.07.2022). [in English]
22. Richtlinie über die polizeiliche Geschwindigkeitsüberwachung Rundschreiben des Ministeriums des Innern und für Sport. URL: https://www.polizei.rlp.de/fileadmin/user_upload/Verkehr/Dokumente/Richtlinie_ueber_die_polizeiliche_Geschwindigkeitsueberwachung.pdf (accessed: 25.07.2022). [auf Deutsch]

CERTAIN ASPECTS ON THE ORGANIZATION OF TRAFFIC CONTROL

Yevhen Bakutin,*Ph.D in Law, Senior Lecturer at the Department of Tactical Training of Educational and Scientific Institute № 3 of National Academy of Internal Affairs**orcid.org/0000-0001-9900-3380**bakutin_e@ukr.net*

The article is devoted to traffic control with the use of vehicles. Control over road users is a very effective area of activity of the Patrol Police Department, which allows to quickly influence the traffic process and the behavior of its participants. That is, the patrol police directly monitors traffic in Ukraine. The effectiveness of control largely depends on the forms and methods of its implementation. According to most experts, the reduction in accidents is due to a number of national measures, among which an important place is to improve the rules establishing liability for violations of traffic rules.

The purpose of the study – the article considers the issue of car – phantom patrol in a more “understandable” aspect, namely: the implementation of specialized police cars without special external control over compliance with road users in accordance with the Law of Ukraine “On Road Traffic”.

Methodology. The research is based on the dialectical-materialist method of scientific knowledge of social and legal phenomena, as well as general and special methods of legal science, namely: system-structural, comparative-legal, logical-legal (dogmatic), statistical.

The scientific novelty of the study is to prove a particularly acute issue in the fight against traffic safety in the field of specialized vehicles – “phantoms”. Legislation on road safety has played a positive role in the last five years. The state of accidents in the state has stabilized, the level of discipline of road users has relatively increased. However, the problem of traffic safety remains unresolved. Experience with the implementation of traffic policy shows that the implementation of preventive measures is successful when the methods of persuasion are supported by legal norms that establish responsibility, an adequate degree of public danger of traffic violations.

Conclusions. Regarding the introduction of fixation of traffic violations by specialized cars – “phantoms”, it should be noted that this should be preceded by extensive outreach among citizens and especially among drivers. Therefore, it is desirable to organize explanatory work of patrol police chiefs in the media. As a result, all this will lead to an atmosphere of understanding among drivers about the need and legitimacy of the use of this form of control in the work of the patrol police of Ukraine. The main purpose of the introduction of specialized vehicles – “phantoms” – is to identify and eliminate from the process of traffic drivers who have committed serious violations that directly affect the occurrence of road accidents. Therefore, timely control is the key to road safety and saved lives.

Key words: control, road users, patrol police, Road traffic, covert control, strengthening responsibility, specialized cars – “phantoms”.