

DOI: 10.34015/2523-4552.2021.4.04
УДК 343.9

Колб О. Г.,
доктор юридичних наук, професор,
заслужений юрист України,
професор кафедри кримінології та
кримінально-виконавчого права
Національного юридичного універси-
тету імені Ярослава Мудрого
ORCID: 0000-0003-1792-4739

Годлевська-Коновалова А. В.,
кандидат юридичних наук,
прокурор Бучанської окружної
прокуратури Київської області
ORCID: 0000-0002-7851-5456

ПРО ДЕЯКІ ПРОБЛЕМИ ЗДІЙСНЕННЯ ЗАПОБІЖНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДРОЗДІЛАМИ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ УКРАЇНИ

У статті здійснені аналіз та оцінка діяльності підрозділів патрульної поліції України з питань запобігання адміністративним та іншим правопорушенням на дорогах нашої держави, зокрема, й шляхом використання на них можливостей так званих автомобілів-фантомів, а також визначені існуючі у зв'язку з цим проблеми та розроблені науково обґрунтовані шляхи їх вирішення.

Ключові слова: запобігання; правопорушення; патрульна поліція; таємна діяльність; «авто-фантоми»; законність; верховенство права; перевищення влади або службових повноважень.

В статье осуществлены анализ и оценка деятельности подразделений патрульной полиции Украины по вопросам профилактики административных и других правонарушений на транспортных путях нашего государства, в частности, и путем использования на них возможностей так называемых автомобилей-фантомов, а также установлены существующие в связи с этим проблемы и разработаны научно обоснованные пути их решения, по существу.

Ключевые слова: профилактика; правонарушение; патрульная полиция; секретная деятельность; «авто-фантомы»; законность; верховенство права; превышение власти или служебных полномочий.

Постановка проблеми. Як це витікає із змісту ст. 3 Конституції України, права і свободи людини та їх

гарантії визначають зміст і спрямованість держави. При цьому утвердження і забезпечення прав і свобод

людини є головним обов'язком держави. Поряд з цим, як свідчить практика та результати спеціальних наукових досліджень [1], на сьогодні в Україні склалась досить складна ситуація, що, зокрема, стосується забезпечення безпеки на автодорогах та інших аналогічних магістралях, що обумовлює необхідність удосконалення змісту запобіжної діяльності відповідних підрозділів Національної поліції, у тому числі й на нормативно-правовому рівні. Так, згідно офіційних даних, тільки у 2018-2020 рр. в Україні мало місце майже 400 тис. дорожньо-транспортних пригод (ДТП), у результаті чого загинуло близько 10 тис. та було травмовано 90 тис. осіб [2]. Звертає у зв'язку з цим на себе увагу й той факт, що понад 39,2% загиблих осіб у ДТП – це пішоходи та велосипедисти. Крім цього, за останні п'ять років (2015–2020 рр.) на автодорогах отримали смертельні травми 1,4 тис. дітей віком до 18 років [1, с. 1]. При цьому, як доведено на процесуальному рівні, однією з основних детермінант, що спричинює та обумовлює вчинення зазначених суспільно небезпечних діянь і кримінально карних наслідків, є перевищення дозволеної швидкості руху транспортних засобів [1, с. 1].

Враховуючи зазначене, працівники патрульної поліції України об'єктивно вимушені здійснювати комплекс заходів, апробованих на практиці та в науці [3, с. 168–184], спрямованих на запобігання будь-яким правопорушенням на автомагістралях нашої держави, а також більш активно застосовувати задля цього визначені у законі технічні засоби фіксації таких діянь та при доведенні вини правопорушників у

суді. Однак, знову ж таки, як показує адміністративно-правова практика запобіжної діяльності з означеної проблематики, нерідко використання патрульною поліцією технічних засобів фіксації адміністративних правопорушень призводить до виникнення непорозумінь між громадянами та працівниками даного правоохоронного органу, наслідком яких є ухилення перших від юридичної відповідальності, а також оскарження та, в кінцевому результаті, – до неоднозначної оцінки такої діяльності Національної поліції у судах через відсутність чіткого правового регламенту використання технічних засобів фіксації правопорушень та інших правових прогалин у чинному законодавстві України.

У цьому контексті «ною» проблемою та предметом судових і наукових дискусій стала й діяльність на дорогах України так званих «автомобілів-фантомів», які фіксують адміністративні правопорушення в закритому для водіїв транспортних засобів режимі (таємно, без видимих ознак належності до того чи іншого правоохоронного органу), що, з огляду вимог як Конституції України та Конвенції ООН про основоположні права людини і громадянина [4], так й інших законів нашої держави, не можна визнати правомірною (законною та допустимою) діяльністю в умовах функціонування демократичної держави, якою на конституційному рівні визнала себе й Україна (ст. 1 Основного закону) [5].

Отже, слід визнати, що в наявності складна прикладна проблема, яка потребує вирішення, в тому числі й на доктринальному рівні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Результати вивчення

наукової літератури показують, що над питаннями щодо забезпечення безпеки дорожнього руху за допомогою технічних засобів досить активно працюють такі учені, як: В. Б. Авер'янов, Д. М. Бахрах, О. М. Бандурка, Ю. П. Битяк, С. Г. Братель, Є. Д. Додіна, О. Ю. Дрозд, С. В. Ківалов, Т. О. Коломоєць, В. К. Колпаков, А. Т. Комзюк, В. І. Курило, Л. І. Сопільник, В. К. Шкарупа, Х. П. Ярмачі та ін.

У цьому сенсі, у сучасних умовах погіршення безпеки руху на дорогах України досить цінні в теоретичному та практичних аспектах прикладні засади з досліджуваної проблематики розробив також у своїй дисертації у 2021 році Є. І. Бакутін «Адміністративно-правове регулювання використання технічних засобів фіксації правопорушень» [1]. Поряд з цим, ватро зазначити, що аналіз та оцінка правомірності діяльності «автомобілів-фантомів» в Україні ні в його, ні в роботах інших науковців у достатньому вимірі не здійснені, що й стало вирішальним при виборі та обґрунтуванні предмету дослідження у даній науковій статті.

Виклад основного матеріалу. Згідно офіційних даних МВС України, на автотрасах нашої держави з 25.01.2022 з'явилися перші патрулі-невидимки, які водії поміж собою називають «авто-фантами», основним завданням яких є запобігання правопорушенням та можливим негативним наслідкам на дорозі [6].

Здавалось би, «благий намір», тим більше, що він передбачений ст. 52-3 «Повноваження Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» Закону України «Про дорожній рух». Зокрема, у цій правовій нормі зазначено, що до

повноважень даного правоохоронного органу належить інформування учасників державного руху про фіксацію фактів правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі. У той самий час, ні у вказаній, ні в інших статтях Закону України «Про дорожній рух» жодним словом не обмовлено про негласний (таємний) метод контролю підрозділами патрульної поліції за забезпеченням безпеки дорожнього руху. Більш того, якщо на цю проблему поглянути з точки зору та змісту принципу верховенства права, що визначений в ст. 8 Конституції України [8], то до авторів даної ідеї та законодавців виникає декілька запитань, а саме:

1. Діяльність «авто-фантомів», як це витікає із змісту зазначеного вище закону, є негласною (такою, що є невідомою для інших; яка проходить таємно, тощо) [8, с. 410]. У той самий час, ні до суб'єктів оперативно-розшукової діяльності (ОРД), вичерпний перелік яких визначений у ст. 5 Закону України «Про оперативно-розшукову діяльність», ні до суб'єктів кримінально-процесуальної діяльності, що здійснюють негласні слідчі (розшукові) дії на підставі положень глави 21 (ст. ст. 246–275) Кримінального процесуального кодексу (КПК) України працівники поліції, які управляють «авто-фантами» не відносяться.

Такий висновок витікає із результатів аналізу змісту зазначених законодавчих актів. Так, у ст. 1 Закону України «Про оперативно-розшукову діяльність» вказано, що завданням ОРД є пошук і фіксація фактичних даних про протиправні діяння окремих осіб та груп, відповідальність за які передбачена Крим-

нальним кодексом (КК) України [9, с. 156–165]. Поряд з цим, варто зазначити, що діяльність «авто-фантомів» відноситься до предмету адміністративного права, а тому не може бути об'єктом кримінологічної та кримінально-правової безпеки і запобіжної діяльності [10, с. 105–112].

З огляду цього та з урахуванням положень Закону України «Про дорожній рух», навряд чи можна вважати правомірним контроль патрульної поліції за забезпеченням безпеки дорожнього руху із застосуванням так званих «невидимих» для учасників дорожнього руху «авто-фантомів». Додатковим аргументом з цього приводу виступають положення ч. 2 ст. 246 «Підстави проведення негласних слідчих (розшукових) дій» КПК України, відповідно до якої вказаний різновид слідчих (розшукових) дій здійснюється у випадках, якщо відомості про кримінальне правопорушення та особу, яка його вчинила, неможливо отримати в інший спосіб, і тільки на підставі ухвали слідчого судді, та виключно у кримінальному провадженні щодо тяжких або особливо тяжких кримінальних правопорушень, правова природа яких визначена в ст. 12 КК [11, с. 14–22] (без сумніву, що такі заходи щодо адміністративних правопорушень, навіть, якщо вони грубо порушують громадський порядок і безпеку, здійснювати не можна, у тому числі й працівниками поліції, які управляють «авто-фантамами»). Більш того, в ст. 41 «Оперативні підрозділи» КПК вказано, що зазначені суб'єкти кримінально-процесуальної діяльності, включаючи відповідні підрозділи Національної поліції України, здійснюють негласні слідчі (розшукові) дії тільки у криміналь-

них провадженнях та за письмовим дорученням слідчого або прокурора.

Таким чином, ватро визнати, що на сьогодні, виходячи із результатів системного аналізу змісту оперативно-розшукового та кримінального процесуального законодавства [12, с. 16–17], діяльність патрульної поліції з використанням «авто-фантомів» є недостатньо врегульованою на законодавчому рівні та порушує відповідні конституційні права людини і громадянина, що визначені у ст. 3 та розділі II Основного закону України [13, с. 91–95]. Крім того, виходячи з вищевикладеного, їх діяльність варто тлумачити як явно незаконну. Додатковим аргументом з цього приводу виступають положення ч. 2 ст. 41 КК, відповідно до якої законною є діяльність, що не суперечить чинному законодавству та не пов'язана з порушенням конституційних прав та свобод людини і громадянина. Такою, судячи із змісту діяльності «авто-фантомів», її назвати не можна, позаяк вона грубо порушує права і свободи людини, що визначені в ст. 3 Конституції України, та ст. ст. 21, 22 даного Основного закону, відповідно до яких при прийнятті нових законів або внесенні змін до законів не допускається звуження змісту та обсягу існуючих прав і свобод, що, власне, і не враховано законодавцем при прийнятті ст. 52-3 Закону України «Про дорожній рух».

2. Відповідно до ст. 8 Конституції України в нашій державі визнається і діє принцип верховенства права, згідно якого Основний закон має найвищу юридичну силу, а інші нормативно-правові акти мають прийматися на його основі і повинні відповідати йому. Як з цього приводу слушно зауважив С. Головатий,

навіть чи буде помилкою стверджувати, що наше законодавство все-таки є унікальним, позаяк жодне національне законодавство в світі, крім українського, не містить формального визначення поняття «верховенство права», що його позначено англійською мовою як «the rule of law» [14, с. 35]. При цьому, на його думку (і в контексті досліджуваної у цій науковій статті проблематики, що стосується діяльності «авто-фантомів», з ним можна погодитись), підхід до зазначеного питання з боку теоретиків та практиків на Заході засвідчує, що англійське поняття «the rule of law» – це ідіома, яка жодною мірою не вказує на те, що тут мова йде про панівне становище права щодо когось (чогось) або про ієрархічне вивіщення права над кимось (чимось) [14, с. 70]. Проте, автори законопроекту, а в подальшому – Верховна Рада України, так захопились впровадженням зарубіжного досвіду в національне законодавство та практику (зокрема, американського), що повністю проігнорували цей принцип, а також вимоги законодавчих актів, що стосуються, зокрема, права на інформаційну безпеку особи, відповідно до якого не допускається збирання, зберігання та поширення конфіденційної інформації про особу без її згоди, крім випадків, визначених законом (ст.ст. 31, 32, 33 та ін. Конституції України; Закони України «Про інформацію», «Про захист персональних даних»; «Про державну таємницю», т. ін.). Так, у ст. 33 Конституції України закріплено положення про те, що кожному, хто на законних підставах перебуває на території України, гарантується свобода пересування (у тому числі – й на транспортних засобах загально-

го користування та на власних аналогічних засобах). Саме по такому шляху має йти й судова практика в нашій державі, про що, зокрема, наголошується у п. 15 постанови Пленуму Верховного Суду України від 1 листопада 1996 року № 9 «Про застосування Конституції України при здійсненні правосуддя» [15, с. 139].

З огляду цього та змісту зазначених вище законодавчих актів, таємне пересування «авто-фантомів» на дорогах України не тільки порушує конституційні права людини, але й не відповідає закону, враховуючи нелегітимність їх діяльності з точки зору вимог оперативно-розшукового та кримінально-процесуального законодавства, мова про які велась вище.

3. У юридичній практиці досить поширеною є така протиправна діяльність, як перевищення влади або службових повноважень, яка є постійним об'єктом кримінологічного запобігання кримінальним правопорушенням [16, с. 39–54].

У судових рішеннях під такою розуміють: а) вчинення дій, які є компетенцією вищестоящої службової особи цього відомства чи службової особи іншого відомства (у сенсі досліджуваної проблематики, таємною діяльністю вправі займатись тільки оперативні підрозділи правоохоронних органів, перелік і правові підстави яких визначені в оперативно-розшуковому та кримінальному процесуальному законодавстві, до яких «авто-фантоми» не відносяться); б) вчинення одноособово дій, які мали бути вчинені колегіально; в) вчинення дій, виконання яких дозволяється тільки в особливих випадках, або з особливого дозволу, або з додержанням особливого

порядку (такі умови в ст. 52-3 Закону України «Про дорожній рух» не визначені – це питання регулюється ст. 246 КПК, де, знову ж таки, мова про підрозділи патрульної поліції не ведеться); г) вчинення дій, які ніхто не має права виконувати або дозволяти [17, с. 255].

Зокрема, у ст. 60 Конституції України у зв'язку з цим зазначено, що ніхто не зобов'язаний виконувати явно злочинні розпорядження чи накази (а, до таких у сьогоднішній, якщо виходити із змісту ст. 41 КК «Виконання наказу або розпорядження» можна віднести відомчі нормативно-правові акти МВС України, що регулюють діяльність «авто-фантомів» на автошляхах нашої держави). При цьому, як це витікає з положень ч. 2 ст. 60 Основного закону, за віддання явно злочинного розпорядження чи наказу має наступати відповідна юридична відповідальність, зокрема, й для авторів та керівників таємної діяльності патрульної поліції з використанням «авто-фантомів».

Висновки. Отже, навіть з точки зору судової практики, у тому числі Європейського суду з прав людини, рішення якого є обов'язковими для

виконання на території України [18], діяльність зазначених суб'єктів дорожнього руху не можна вважати законною, а тому вона має бути припинена негайно, позаяк може привести до тяжких репутаційних, матеріальних, фінансових та інших втрат для держави (а, в регресному порядку – для Департаменту патрульної поліції Національної поліції України, яка, власне, утримується й за рахунок водіїв транспортних засобів). Крім цього, створення такого прецеденту є суспільно небезпечним для громадян України, оскільки за «ширмою» запобігання порушенням у сфері безпеки дорожнього руху, шляхом використання можливостей «авто-фантомів», держава може здійснювати й негласну діяльність щодо політичних опонентів, активістів, громадських діячів та інших осіб, які, на її думку, перешкоджають нормальному функціонуванню відповідних державних інституцій.

Таким чином слід, визнати, що в наявності складна прикладна проблема, яка обумовлює необхідність активізації наукових пошуків у цьому напрямі, враховуючи її дискусійність та неоднозначність з огляду вимог чинного законодавства України.

Список використаних джерел

1. Бакутін Є. І. Адміністративно-правове регулювання використання технічних засобів фіксації правопорушень: Автореф. ... дис. канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ: Національна академія внутрішніх справ, 2021. 20 с.
2. Аналітична записка до Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року (2020 р.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/law/show/287-2020-%D0%BF=Text>.
3. Головкін Б. М. Теперішнє і майбутнє кримінології. *Проблеми законності*. 2020. Вип. 149. С. 168–184.
4. Конвенція про захист прав людини і основоположних свобод: ратифікована Законом України від 17.07.1997. № 475/97. URL: <https://zakon.rada.gov.ua>
5. Карчевський М. В. Перспективи правового регулювання в контексті гіпотези розвитку технологій трансгуманізму. *Вісник Луганського державного університету*

внутрішніх справ імені Є. О. Дідоренка. 2019. № 1. С. 115–127. URL: <https://journal/article/view/11/11>

6. Поліцейські автомобілі «фантоми» розпочнуть стежити за порядком уже цього тижня. *Урядовий кур'єр*. 28 січня 2022. URL: <https://ukurier.gov.ua/uk/news/poli-sejski-avtomobili-fantomi-rozpochnut-stezhiti-/>

7. Дудоров О. О. Реалізація принципу верховенства права при застосуванні закону про кримінальну відповідальність: постановка проблеми, міжнародний і зарубіжний досвід. *Юридичний електронний науковий журнал*. 2017. № 5. С. 129–140. URL: <https://w.w.lsej.org.ua/5.2017/36.pdf>.

8. Великий тлумачний словник сучасної української мови / укл. О. Єрошенко. Донецьк: ТОВ «Глорія Трейд», 2012. 864 с.

9. Вознюк А. А. Концептуальні засади запобігання суспільно небезпечним діянням. *Науковий вісник Національної Академії внутрішніх справ*. 2016. № 2(99). С. 156–165.

10. Мозоль С. А. Інтегративні властивості кримінологічної безпеки в структурі кримінологічних знань. *Європейські перспективи*. 2018. № 1. С. 105–112.

11. Бабенко А. М. Тактико-психологічні, кримінально-процесуальні, адміністративно-правові та оперативно-розшукові заходи профілактики і запобігання кримінальним правопорушенням. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2021. № 1. С. 14–22.

12. Оболенцев В. Ф. Базові засади системного аналізу злочинності та віктимізації в Україні. Харків: Юрайт, 2016. 116 с.

13. Ус О. В. Алгоритми кваліфікації в кримінальному праві. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2021. № 2(37). С. 91–95.

14. Головатий С. Коментар до документа Венеціанської комісії: «Доповідь про правовладдя» («Report on the Rule of Law»), ухваленої на 86-му пленарному засіданні Ради Європи 25-26 березня 2011 року. *Європейська Комісія «За демократію через право (Венеціанська Комісія)». Доповідь про правовладдя*. Київ: Агентство США з міжнародного розвитку (USAID), 2019. С. 28–70.

15. Про застосування Конституції України при здійсненні правосуддя: постановва Пленуму Верховного Суду України від 01.11.1996. № 9. *Постанови Пленуму Верховного Суду України в кримінальних справах*/ упоряд. В. В. Рожнова, А. С. Сизоненко, Л. Д. Удалова. Київ: ПАЛИВОДА А. В., 2011. С. 136–141.

16. Батиргареева В. С., Бабенко А. М. Аналіз сучасної криміногенної ситуації в Україні як інформаційна модель для розробки стратегії зменшення можливостей вчинення злочинів. *Архів кримінології та судових наук*. 2020. № 1. С. 39–54.

Про судову практику у справах про перевищення влади або службових повноважень: постановва Пленуму Верховного Суду України від 26.12.1993 р. № 15. *Постанова Пленуму Верховного Суду України в кримінальних справах* / упоряд. В. В. Рожнова, А. С. Сизоненко, Л. Д. Удалова. Київ : ПАЛИВОДА А. В., 2011. С. 254–258.

18. Про виконання рішень та застосування практики Європейського суду з прав людини: Закон України від 23.02.2006. № 3477-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2006. № 30. Ст. 260.

References

Bakutin Ye. I. (2021). *Administrativno-pravove rehulivannia vykorystannia tekhnichnykh zasobiv fiksatsii pravoporushen*. Avtoref. ... dys. kand. yuryd. nauk. Kyiv: Natsionalna akademiia vnutrishnikh sprav. 20 s.

Holovkin, B. M. (2020). Teperishnie i maibutnie kryminolohii. *Problemy zakonnosti*, 149, 168–184.

Karchevskiy, M. V. (2019). Perspektivy pravovoho rehulivannia v konteksti hipotezy rozvytku tekhnolohii transhumanizmu. *Visnyk Luhanskoho derzhavnoho universytetu vnutrishnikh sprav imeni Ye. O. Didorenka*, 1, 115–127.

Dudorov, O. O. (2017). Realizatsiia pryntsypu verkhovenstva prava pry zastosuvanni zakonu pro kryminalnu vidpovidalnist: postanovka problemy, mizhnarodnyi i zarubizhnyi dosvid. *Yurydychnyi elektronnyi naukovyi zhurnal*, № 5, 129–140.

Vozniuk, A. A. (2016). Kontseptualni zasady zapobihannia suspilno nebezpechnym diianiam. *Naukovyi visnyk Natsionalnoi Akademii vnutrishnikh sprav*, 2(99), 156–165.

Mozol, S. A. (2018). Intehrativni vlastyvoli kryminolohichnoi bezpeky v strukturi kryminolohichnykh znan. *Yevropeiski perspektyvy*, 1, 105–112.

Babenko, A. M. (2021). Taktyko-psykholohichni, kryminalno-protsesualni, administrativno-pravovi ta operativno-rozshukovi zakhody profilaktyky i zapobihannia kryminalnym pravoporushenniam. *Pivdenoukraiynskyi pravnychi chasopys*, 1, 14–22.

Obolentsev, V. F. (2016). *Bazovi zasady systemnoho analizu zlochynnosti ta viktyimizatsii v Ukraini*. Kharkiv: Yurait.

Us, O. V. (2021). Alhorytmy kvalifikatsii v kryminalnomu pravi. *Prykarpatskyi yurydychnyi visnyk*, 2(37), 91–95.

Holovaty, S. (2019). Komentar do dokumenta Venetsianskoi komisii: «Dopovid pro pravovladdia» («Report on the Rule of Law»), ukhvalenoi na 86-mu plenarnomu zasidanni Rady Yevropy 25–26 bereznia 2011 roku. Yevropeiska Komisiia «Za demokratiiu cherez pravo (Venetsianska Komisiia)». Dopovid pro pravovladdia. Kyiv: Ahentstvo SSHa z mizhnarodnoho rozvytku (USAID), 28–70.

Batyrhareieva, V. S., Babenko, A. M. (2020). Analiz suchasnoi kryminohennoi sytuatsii v Ukraini yak informatsiina model dlia rozrobky stratehii zmenshennia mozhlyvosti vchynennia zlochyniv. *Arkhiv kryminolohii ta sudovykh nauk*, 1, 39–54.

O. Kolb, Professor of Criminology and Criminal Enforcement Law Yaroslav the Wise National University of Law, Doctor of Law, Professor Honored Lawyer of Ukraine
ORCID: 0000-0003-1792-4739

A. Godlevskaya-Konovalova, PhD in Law, Prosecutor of the Bucha District Prosecutor's Office of the Kyiv Region
ORCID: 0000-0002-7851-5456

About some problems of implementation of preventive activity by divisions of the National Police of Ukraine

The article analyzes and evaluates the activities of the patrol police units of Ukraine on the prevention of administrative and other offenses on the transport routes of our state, in particular, and by using the capabilities of the so-called phantom cars on them, as well as the existing problems in connection with this and developed scientifically substantiated ways to solve them on the merits.

As follows from the content of Art. 3 of the Constitution of Ukraine, human rights and freedoms and their guarantees determine the content and direction of the state. At the same time, the establishment and protection of human rights and freedoms is the main duty of the state. At the same time, according to the practice and results of special scientific research, the current situation in Ukraine is quite difficult, in particular, to ensure safety on roads and other similar highways, which necessitates improving the content of preventive activities of relevant units of the National Police. including at the regulatory level. Thus, according to official data,

only in 2018–2020 in Ukraine there were almost 400 thousand road accidents (road accidents), which killed about 10 thousand and injured 90 thousand people. The fact that more than 39.2% of those killed in road accidents are pedestrians and cyclists is also noteworthy. In addition, in the last five years (2015–2020), 1.4 thousand children under the age of 18 were fatally injured on the roads. At the same time, as proved at the procedural level, one of the main determinants that causes and causes the commission of these socially dangerous acts and criminal consequences is exceeding the speed limit of vehicles.

Given the above, the patrol police of Ukraine are objectively forced to carry out a set of measures tested in practice and in science, aimed at preventing any offenses on the highways of our state, as well as more actively apply the legal means of recording such acts and when proving the guilt of offenders in court. However, again, as shown by the administrative and legal practice of preventive activities on this issue, often the use of patrol police technical means of recording administrative offenses leads to misunderstandings between citizens and employees of this law enforcement agency, resulting in evasion of legal responsibility, as well as appeals and, ultimately, to an ambiguous assessment of such activities of the National Police in the courts due to the lack of clear legal regulations for the use of technical means of recording offenses and other legal gaps in the current legislation of Ukraine.

In this context, the “new” problem and the subject of judicial and scientific discussions was the activity on the roads of Ukraine of so-called “phantom cars”, which record administrative offenses in a closed mode for drivers of vehicles (secretly, without visible signs of belonging to a law enforcement body), which, given the requirements of the Constitution of Ukraine and the UN Convention on Fundamental Rights of Man and Citizen, and other laws of our state, can not be recognized as lawful (lawful and permissible) activities in a democratic state, which recognized itself at the constitutional level and Ukraine (Article 1 of the Basic Law).

Keywords: *prevention; offense; patrol police; secret activity; “auto-phantoms”; legality; the rule of law; abuse of power or authority.*