НАЦІОНАЛЬНИЙ ЮРИДИЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ЯРОСЛАВА МУДРОГО
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Кваліфікаційна наукова праця
на правах рукопису

ФЕСЕНКО СЕРГІЙ ВОЛОДИМИРОВИЧ

УДК 342.9

ДИСЕРТАЦІЯ

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ГАБАРИТНО-ВАГОВОГО КОНТРОЛЮ В УКРАЇНІ

081 «Право»
08 «Право»

Подається на здобуття наукового ступеня доктора філософії

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

_____ С. В. Фесенко

Науковий керівник –
Настюк Василь Якович
доктор юридичних наук, професор,
заслужений діяч науки і техніки України,
член-кореспондент НАПрН України

Харків – 2025

АНОТАЦІЯ

Фесенко С.В. **Адміністративно-правове регулювання габаритно-вагового контролю в Україні.** – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право» – Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого, Міністерство освіти і науки України, Харків, 2025.

Дисертаційне дослідження присвячене комплексному дослідженню адміністративно-правового регулювання габаритно-вагового контролю (ГВК) в Україні як спеціалізованого інституту публічного адміністрування, що забезпечує дотримання нормативних вагових та габаритних параметрів транспортних засобів з метою гарантування безпеки дорожнього руху та збереження автомобільної інфраструктури. Робота ґрунтується на поєднанні теоретико-методологічних підходів, аналізу національного і міжнародного законодавства, доктринальних положень та практики правозастосування, що дозволило сформувати системне уявлення про предмет дослідження та запропонувати авторське бачення напрямів його вдосконалення.

Значна увага приділена розумінню ГВК як об’єкта адміністративних правовідносин, де він розглядається крізь призму взаємодії суб’єктів владних повноважень та учасників господарської діяльності. У науковому аспекті досліджено адміністративно-правову природу ГВК, що поєднує регулятивні, охоронні та контрольні функції публічної влади, а також його місце у системі правового регулювання дорожнього руху. Окремо розглянуто співвідношення норм, які регламентують ГВК, з положеннями транспортного, господарського та екологічного права, що дає можливість виявити міжгалузевий характер даного інституту. Проаналізовано правовий статус органів, уповноважених на реалізацію ГВК, та їх компетенцію у нормотворчій, організаційній і контрольній діяльності. Описано особливості взаємодії центральних і місцевих органів влади у сфері розробки та впровадження нормативних актів, включно з викликами, що постають в умовах воєнного стану та надзвичайних ситуацій. Досліджено потенційні ризики, проблемні аспекти та перспективи

вдосконалення нормативного регулювання ГВК у кризових умовах, що дозволяє закласти підґрунтя для подальшого реформування галузі.

У роботі визначено концептуальні засади формування адміністративно-правових завдань ГВК, серед яких, попередження порушень вагових і габаритних норм, забезпечення безпеки дорожнього руху та збереження дорожньої інфраструктури. Розкрито вплив процесів децентралізації на реалізацію цих завдань, зокрема перерозподіл повноважень між центральними і місцевими органами влади. Системно класифіковано функції ГВК: контрольно-вимірювальну, санкційно-правозастосовну, превентивну, інформаційно-аналітичну та координаційну. Досліджено їх правову природу та взаємозв'язок з іншими напрямами публічного адміністрування. Окремо проаналізовано принципи адміністративно-правового здійснення ГВК, серед яких, законність, пропорційність, відкритість, технологічна обґрунтованість та невідворотність відповідальності. Підкреслено, що дотримання цих принципів має ключове значення для забезпечення ефективності контрольних процедур та довіри суспільства до органів публічної влади.

У дослідженні визначено поняття та ознаки суб'єкта адміністративно-правових відносин у цій сфері, а також проведено класифікацію суб'єктів за рівнем компетенції, функціональним призначенням та організаційно-правовим статусом. Розкрито правовий статус і повноваження кожної групи суб'єктів - від центральних органів виконавчої влади до органів місцевого самоврядування та спеціалізованих державних підприємств. Значну увагу приділено залученню недержавних структур, зокрема операторів вагового обладнання та суб'єктів технічного обслуговування, до реалізації елементів механізму ГВК. Описано особливості взаємодії між центральними та місцевими органами влади, включаючи механізми координації, обміну інформацією та спільного здійснення контрольних заходів. Проаналізовано види та особливості юридичної відповідальності суб'єктів ГВК, у тому числі застосування адміністративних санкцій до різних категорій порушників. Окремий акцент зроблено на специфіці діяльності суб'єктів у період воєнного стану та

надзвичайних ситуацій, коли зростає значення оперативності та узгодженості дій. Досліджено систему контролю та нагляду за діяльністю суб'єктів ГВК як необхідну передумову підвищення ефективності адміністративно-правового регулювання у цій сфері.

Визначено теоретико-методологічні підходи до аналізу адміністративно-правового механізму здійснення ГВК, розглядаючи його у контексті функціонування загальної системи державного контролю на транспорті. Розкрито взаємозв'язок між елементами механізму, серед яких - нормативно-правова база, організаційно-інституційна структура, технічне та інформаційне забезпечення, процесуальні регламенти та контрольні інструменти. Значну увагу приділено функціональному призначенню механізму, визначенню його завдань, а також критеріям ефективності, які охоплюють законність, результативність, пропорційність, технологічну оснащеність і прозорість діяльності. Окремо досліджено співвідношення понять «державний контроль», «нагляд» та «адміністративна процедура» у межах механізму ГВК, а також роль цифрових технологій та автоматизованих систем зважування у русі (Weigh-in-Motion) у забезпеченні оперативності та об'єктивності фіксації правопорушень. Розглянуто питання сертифікації та стандартизації обладнання, використання інформаційних платформ, електронних кабінетів перевізників та інтегрованих баз даних як інструментів підвищення ефективності контролю.

У роботі систематизовано понятійно-категоріальний апарат і методологічні засади дослідження форм та методів здійснення ГВК, проведено класифікацію форм контролю на профілактичні, превентивні, документальні, технічні та санкційні. Визначено, що профілактичні форми спрямовані на запобігання порушенням шляхом інформування перевізників, проведення роз'яснювальної роботи та попереджувальних перевірок. Серед методів ГВК виокремлено адміністративно-примусові (застосування штрафів, обмеження руху, відсторонення транспортного засобу від експлуатації), організаційно-технічні (зважування на стаціонарних і мобільних пунктах, автоматизовані вимірювальні комплекси), аналітичні та інформаційно-орієнтовані (моніторинг даних, статистичний аналіз, прогнозування). Окремо підкреслено важливість

поєднання методів для досягнення максимальної ефективності контролю та оптимізації адміністративних ресурсів.

Досліджено адміністративні процедури здійснення ГВК. Розкрито їх поняття, ознаки та особливості, окреслено етапи ініціювання контролю, реалізація перевірочних заходів, ухвалення рішень та їх виконання. Наведено класифікацію процедур залежно від суб’єкта ініціювання та форми контролю. Проаналізовано принципи, що забезпечують законність і ефективність процедур, включаючи належне нормативне регулювання, дотримання прав учасників та рівність сторін. Значну увагу приділено теоретико-правовим засадам адміністративної відповідальності у сфері ГВК, визначено її юридичну природу, правові підстави та передумови, а також особливості адміністративно-правового статусу суб’єктів відповідальності – (державні суб'єкти, недержавні суб'єкти, адміністративно-технічні суб’єкти (оператори контролю). Охарактеризовано склади адміністративних правопорушень у сфері ГВК, виокремлено особливості їх формування у випадках правопорушень між державними суб’єктами контролю та перевізниками, а також за участю операторів контролю. Проведено порівняльний аналіз складів адміністративних правопорушень за законодавством України та зарубіжних держав, узагальнено сучасну судову практику, виявлено основні тенденції у правозастосуванні. Окремо розглянуто питання доказування, ефективності запобіжних адміністративно-правових заходів, а також організаційно-правових інструментів запобігання порушенням у сфері ГВК.

Розкрито сутність та методологічні засади інформаційно-правового механізму як ключового інструменту модернізації процедур ГВК. Проаналізовано стан його наукової розробки в адміністративно-правовій доктрині та сформовано авторське бачення структури й функціонального призначення цього механізму. Визначено його місце у системі адміністративно-правового регулювання та роль інформаційних ресурсів у забезпеченні прозорості, оперативності й достовірності контрольних дій. Досліджено принципи побудови механізму. Особливу увагу приділено

проблемам і недолікам чинної системи, а також запропоновано пріоритетні напрями її вдосконалення.

На основі порівняльно-правового підходу досліджено інституційні моделі Німеччини, Польщі та Франції, визначено роль міжнародного права й інтеграційних процесів у формуванні адміністративно-правових підходів. Вивчено європейські стандарти та принципи у сфері ГВК, інституційні повноваження, цифрові технології (системи WIM, телематика), а також системи адміністративної відповідальності, спрямовані на захист дорожньої інфраструктури від перевантажень. Простежено еволюцію законодавства Польщі до та після вступу до ЄС, описано французький досвід цифровізації процесів ГВК та попередження перевантажень. Проведено порівняльний аналіз зазначених моделей, сформульовано критерії правової адаптації їх елементів в Україні, підкреслено значення інтеграційного досвіду для реформування національної системи ГВК, зокрема у сфері інституційної координації, впровадження автоматизованих технологій та підвищення ефективності санкційного механізму.

Досліджено розвиток адміністративного законодавства України у частині вдосконалення механізмів здійснення ГВК. Розкрито теоретико-правові засади та сутність законодавчих трансформацій, проаналізовано етапи становлення правового регулювання, його сучасний стан і динаміку. Наведено класифікацію чинної нормативно-правової бази та визначено вплив судової практики на її розвиток. Виявлено проблеми, колізії, прогалини та протиріччя в адміністративному законодавстві, які знижують ефективність правозастосування, зокрема невизначеність процедур оскарження, недостатню уніфікацію технічних вимог до обладнання та недосконаліть механізмів взаємодії органів влади. Запропоновано шляхи удосконалення, що передбачають гармонізацію національних норм з європейськими стандартами, впровадження сучасних цифрових технологій, посилення інформаційної взаємодії між суб’єктами ГВК, а також нормативне закріплення принципів відкритості та прозорості контролю. Окремо проаналізовано потенціал реалізації положень Розпорядження КМУ № 546-р від 4 червня 2025 р., яким

затверджено Стратегію розвитку сфери електронних комунікацій до 2030 р., як концептуальної основи для побудови інтегрованої інформаційно-забезпеченої системи адміністрування ГВК.

Ключові слова: адміністративно-правове регулювання; габаритно-ваговий контроль; публічне адміністрування; безпека дорожнього руху; адміністративний механізм; адміністративні процедури; адміністративна відповідальність; державний нагляд; цифрові технології; автоматизовані системи зважування (Weigh-in-Motion); інформаційно-правовий механізм; судова практика; органи виконавчої влади.

SUMMARY

Fesenko S. V. Administrative and legal regulation of overall and weight control in Ukraine. – Qualification scientific work on the rights of a manuscript.

Thesis for the philosophy doctor degree in specialty 081 «Law». – Yaroslav the Wise National Law University, Ministry of Education and Science of Ukraine, Kharkiv, 2025.

The dissertation research is devoted to a comprehensive analysis of the administrative and legal regulation of overall and weight control (WDC) in Ukraine as a specialized institute of public administration, which ensures compliance with the regulatory weight and overall parameters of vehicles in order to guarantee road safety and preserve the automobile infrastructure. The work is based on a combination of theoretical and methodological approaches, analysis of national and international legislation, doctrinal provisions and law enforcement practice, which allowed to form a systematic understanding of the subject of the study and to propose the author's vision of the directions of its improvement.

Considerable attention is paid to the understanding of the WDC as an object of administrative legal relations, where it is considered through the prism of interaction between subjects of power and participants in economic activity. In the scientific aspect, the administrative and legal nature of the WDC, which combines the regulatory, protective and control functions of public authorities, as well as its place in the system of legal regulation of road traffic, is studied. The correlation of the

norms regulating the WDC with the provisions of transport, economic and environmental law is separately considered, which makes it possible to identify the interdisciplinary nature of this institution. The legal status of the bodies authorized to implement the WDC and their competence in rule-making, organizational and control activities is analyzed. The peculiarities of the interaction of central and local authorities in the field of development and implementation of regulatory acts, including the challenges that arise in conditions of martial law and emergency situations, are described. Potential risks, problematic aspects and prospects for improving the regulatory regulation of the State Highway Code in crisis conditions are investigated, which allows laying the foundation for further reform of the industry.

The paper identifies the conceptual principles for the formation of administrative and legal tasks of the State Highway Code, including the prevention of violations of weight and dimensional standards, ensuring road safety and preserving road infrastructure. The impact of decentralization processes on the implementation of these tasks is revealed, in particular the redistribution of powers between central and local authorities. The functions of the State Highway Code are systematically classified: control and measurement, sanction and law enforcement, preventive, information and analytical and coordination. Their legal nature and relationship with other areas of public administration are investigated. The principles of administrative and legal implementation of the State Highway Code are separately analyzed, including legality, proportionality, openness, technological feasibility and inevitability of liability. It is emphasized that compliance with these principles is of key importance for ensuring the effectiveness of control procedures and public trust in public authorities.

The study defines the concept and characteristics of the subject of administrative and legal relations in this area, and also classifies subjects by level of competence, functional purpose and organizational and legal status. The legal status and powers of each group of subjects are disclosed - from central executive bodies to local self-government bodies and specialized state enterprises. Considerable attention is paid to the involvement of non-state structures, in particular weighing equipment

operators and technical service entities, in the implementation of elements of the WDC mechanism. The features of interaction between central and local authorities are described, including mechanisms for coordination, information exchange and joint implementation of control measures. The types and features of legal liability of WDC subjects are analyzed, including the application of administrative sanctions to various categories of violators. A special emphasis is placed on the specifics of the activities of subjects during martial law and emergency situations, when the importance of efficiency and coordination of actions increases. The system of control and supervision over the activities of subjects of the State Security Service is studied as a necessary prerequisite for increasing the effectiveness of administrative and legal regulation in this area.

Theoretical and methodological approaches to the analysis of the administrative and legal mechanism for implementing WDC are determined, considering it in the context of the functioning of the general system of state control in transport. The relationship between the elements of the mechanism is revealed, including the regulatory and legal framework, organizational and institutional structure, technical and information support, procedural regulations and control tools. Considerable attention is paid to the functional purpose of the mechanism, the definition of its tasks, as well as the criteria for effectiveness, which include legality, effectiveness, proportionality, technological equipment and transparency of activities. The correlation of the concepts of "state control", "supervision" and "administrative procedure" within the WDC mechanism is separately studied, as well as the role of digital technologies and automated weighing systems in motion (Weigh-in-Motion) in ensuring the efficiency and objectivity of recording violations. The issues of certification and standardization of equipment, the use of information platforms, electronic offices of carriers and integrated databases as tools for increasing the efficiency of control are considered.

The work systematizes the conceptual and categorical apparatus and methodological principles of studying the forms and methods of implementing WDC, and classifies the forms of control into preventive, preventive, documentary, technical and sanctioning. It is determined that preventive forms are aimed at preventing

violations by informing carriers, conducting explanatory work and preventive inspections. Among the methods of WDC, administrative-coercive (application of fines, traffic restrictions, removal of vehicles from operation), organizational-technical (weighing at stationary and mobile points, automated measuring complexes), analytical and information-oriented (data monitoring, statistical analysis, forecasting) are distinguished. The importance of combining methods to achieve maximum control efficiency and optimization of administrative resources is separately emphasized.

The administrative procedures for implementing WDC are studied. Their concepts, features and characteristics are revealed, the stages of initiating control, implementing verification measures, making decisions and their implementation are outlined. The classification of procedures is given depending on the subject of initiation and the form of control. The principles that ensure the legality and effectiveness of procedures are analyzed, including proper regulatory regulation, compliance with the rights of participants and equality of the parties. Considerable attention is paid to the theoretical and legal principles of administrative liability in the field of WDC, its legal nature, legal grounds and prerequisites are determined, as well as the features of the administrative and legal status of the subjects of liability - (state entities, non-state entities, administrative and technical entities (control operators). The components of administrative offenses in the field of WDC are characterized, the features of their formation in cases of offenses between state control entities and carriers, as well as with the participation of control operators, are highlighted. A comparative analysis of the components of administrative offenses under the legislation of Ukraine and foreign states is conducted, modern judicial practice is summarized, and the main trends in law enforcement are identified. The issues of proof, the effectiveness of preventive administrative and legal measures, as well as organizational and legal instruments for preventing violations in the field of WDC are separately considered. The essence and methodological principles of the information and legal mechanism as a key tool for modernizing procedures are disclosed. WDC. The state of its scientific development in the administrative-legal doctrine is analyzed and the author's vision of the structure and functional purpose of this mechanism is

formed. Its place in the system of administrative-legal regulation and the role of information resources in ensuring transparency, efficiency and reliability of control actions are determined. The principles of building the mechanism are studied. Special attention is paid to the problems and shortcomings of the current system, and priority areas for its improvement are also proposed.

Based on a comparative legal approach, the institutional models of Germany, Poland and France were studied, the role of international law and integration processes in the formation of administrative and legal approaches was determined. European standards and principles in the field of road traffic control, institutional powers, digital technologies (WIM systems, telematics), as well as administrative liability systems aimed at protecting road infrastructure from overloading were studied. The evolution of Polish legislation before and after accession to the EU was traced, the French experience in digitalizing road traffic control processes and preventing overloading was described. A comparative analysis of the above models was conducted, criteria for legal adaptation of their elements in Ukraine were formulated, and the importance of integration experience for reforming the national road traffic control system was emphasized, in particular in the field of institutional coordination, the introduction of automated technologies and increasing the efficiency of the sanction mechanism was emphasized. The development of Ukrainian administrative legislation in terms of improving the mechanisms for implementing road traffic control was studied. The theoretical and legal foundations and the essence of legislative transformations are revealed, the stages of the formation of legal regulation, its current state and dynamics are analyzed. The classification of the current regulatory framework is presented and the influence of judicial practice on its development is determined. Problems, collisions, gaps and contradictions in administrative legislation are identified that reduce the effectiveness of law enforcement, in particular the uncertainty of appeal procedures, insufficient unification of technical requirements for equipment and imperfect mechanisms for interaction between authorities. Ways of improvement are proposed, which include harmonization of national norms with European standards, introduction of modern digital technologies, strengthening of information interaction between subjects of the

WDC, as well as regulatory consolidation of the principles of openness and transparency of control. Separately, the potential for implementing the provisions of the Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine No. 546-r of June 4, 2025, which approved the Strategy for the Development of the Electronic Communications Sector until 2030, as a conceptual basis for building an integrated information-supported system for the administration of the State Customs Committee, was analyzed.

Keywords: administrative and legal regulation; dimensional and weight control; public administration; road safety; administrative mechanism; administrative procedures; administrative responsibility; state supervision; digital technologies; automated weighing systems (Weigh-in-Motion); information and legal mechanism; judicial practice; executive authorities.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Фесенко С. Адміністративно-правовий погляд на сучасні нормативні характеристики габаритно-вагового контролю в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал.* 2025. № 7. С. 171–177. URL: http://lsej.org.ua/7_2025/41.pdf

2. Фесенко С. В. Сучасний адміністративно-правовий механізм здійснення габаритно-вагового контролю. *Електронне наукове видання «Аналітично-порівняльне правознавство»*. 2025. Ч.2, № 04. С. 380–390. URL: https://app-journal.in.ua/wp-content/uploads/2025/08/65-1.pdf.

3. Фесенко С. Напрямки вдосконалення адміністративно-правового регулювання суспільних відносин у сфері габаритно-вагового контролю в Україні. *Науковий вісник Ужгородського Національного Університету. Серія ПРАВО.* 2025. № 90. Ч. 3. С. 410–419. URL: https://visnyk-juris-uzhnu.com/wp-content/uploads/2025/09/90-part-3.pdf.

4. Фесенко С. В. Особливості притягнення винних до адміністративної відповідальності за порушення у сфері здійснення габаритно-вагового

контролю (аналіз судової практики). «*Економіка. Фінанси. Право*». 2025. № 7. С. 73–83. URL: http://efp.in.ua/uk/journal-item/380.

Наукові праці, які додатково відображають результати дослідження:

5. Фесенко С. Досвід Німеччини, Польщі та Франції в контексті модернізації адміністративно-правового регулювання габаритно-вагового контролю в Україні. *KELM (Knowledge, Education, Law, Management)*. 2025. № 4 (72). С.149-159. DOI: https://doi.org/10.51647/kelm.2025.4.22 URL: https://kelmczasopisma.com/ua/jornal/99

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

1. Фесенко С. В. Габаритно-ваговий контроль в Україні: правоохоронний аспект. *Правові засади діяльності правоохоронних органів:* збірн. наук. стат., тез доп. та повідом. за матер. IX Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Харків, 5-6 грудня 2022 р.). Редкол.: А.П. Гетьман, В.М. Гаращук, В.Я. Настюк, Р.В. Шаповал, Ю.В. Мех та ін. Ч. 1. Серія «Сектор безпеки України». Вип. 42. Харків: Друкарня Мадрид, 2022. С. 204-221.

2. Фесенко С.В. DUPLICATION OF POWERS IN THE CIVIL SERVICE ON ISSUES OF WEIGHT-AND-DIMENSIONAL CONTROL. (*Укр. Дублювання повноважень у державній службі з питань вагово-габаритного контролю*). *Наука у мінливому світі: актуальні дослідження молодих науковців* : матер. X Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 17 травня 2023 р.) Національний юридичний університет, каф. іноземних мов. Харків, 2023. С. 42-46.

3. Фесенко С.В. Сучасний погляд на проблеми габаритно-вагового контролю в Україні. *New Horizonsin Scientific Research: Challenges and Solutions:* Collection of Scientific Paperswiththe Proceedingsof the 4th International Scientific and Practical Conference (Marseille, France, June 30 – July 2, 2025.), European Open Science Space, 2025. P. 86-88. https://doi.org/10.70286/eoss-30.06.2025

4. Фесенко С.В. Адміністративно-правові відносини в сфері габаритно-вагового контролю. *Scientific Exploration: Bridging Theory and Practice*: Collection of Scientific Papers with the Proceedings of the 4th International

Scientific and Practical Conference (Berlin, Germany, July 7-9, 2025). European Open Science Space, 2025. P. 69-71. https://doi.org/10.70286/eoss-07.07.2025

5. Фесенко С.В. Адміністративно-правові напрями вдосконалення механізму здійснення габаритно-вагового контролю в Україні в умовах сьогодення. *Scientific Progress: Theories, Applications and Global Impact.* Collection of Scientific Papers with the Proceedings of the 1st International Scientific and Practical Conference (Braga, Portugal, July 14-16, 2025). European Open Science Space, 2025. P. 81-83. https://doi.org/10.70286/eoss-14.07.2025

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ……..3

ВСТУП……..……..……...……6

РОЗДІЛ 1. АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА ЗДІЙСНЕННЯ ГАБАРИТНО-ВАГОВОГО КОНТРОЛЮ В УКРАЇНІ...….19

1.1. Габаритно-ваговий контроль як об'єкт адміністративно-правового регулювання ……...……..…….19

1.2. Завдання, функції, принципи здійснення габаритно-вагового контролю……....31

1.3. Система суб'єктів, що здійснюють габаритно-ваговий контроль……..45

Висновки до розділу 1……..……66

РОЗДІЛ 2. АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ МЕХАНІЗМ ЗДІЙСНЕННЯ ГАБАРИТНО-ВАГОВОГО КОНТРОЛЮ В УКРАЇНІ……68

2.1. Поняття та структура адміністративно-правового механізму здійснення габаритно-вагового контролю …..…….……..……67

2.2. Форми та методи здійснення габаритно-вагового контролю …....…...88

2.3. Адміністративні процедури здійснення габаритно-вагового контролю……..100

Висновки до розділу 2……134

РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЗДІЙСНЕННЯ ГАБАРИТНО-ВАГОВОГО КОНТРОЛЮ В УКРАЇНІ…….137

3.1. Інформаційно-правовий механізм вдосконалення процедур адміністративно-правового регулювання габаритно-вагового контролю…....137

3.2. Зарубіжний досвід здійснення габаритно-вагового контролю та можливість його адаптації в національну правову систему…….....154

3.3. Розвиток адміністративного законодавства в частині вдосконалення механізмів здійснення габаритно-вагового контролю……..…...173

Висновки до розділу 3.....195

ВИСНОВКИ.....198

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....203

ДОДАТКИ……...220

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

AI – Artificial intelligence (Штучний інтелект)

ANPR – Automatic number plate recognition (Автоматическое распознавание номерного знака)

ANTAI - Agence nationale de traitement automatisé des infractions (Національна агенція з автоматизованої обробки порушень Франції)

API – Application Programming Interface (інтерфейс програмування застосунків)

BAG – Bundesamt für Güterverkehr (Федеральне управління вантажного транспорту Німеччини)

BALM – Bundesamt für Logistik und Mobilität (Федеральне управління логістики та мобільності Німеччини)

CEPiK – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców (Центральна база транспортних засобів і водіїв Польщі)

CNT – Centre national de traitement (Національний центр обробки даних про правопорушення Франції)

DGITM – Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (Генеральний директорат з інфраструктури, транспорту та моря Франції)

DREAL – Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (Агенція транспортної інспекції Франції)

EN – European Norm (Європейський стандарт)

ERRU - European Register of Road Transport Undertakings (Європейський реєстр дорожніх перевізників)

GDPR – General Data Protection Regulation (Загальний регламент про захист даних)

GITD – Główne Inspektorat Transportu Drogowego (Головна інспекція автомобільного транспорту Польщі)

GPS – Global Positioning System (Глобальна система позиціонування)

GüKG – Gesetz über das Güterkraftverkehrsgewerbe (Закон про вантажні автомобільні перевезення Німеччини)

IEC – International Electrotechnical Commission (Міжнародна електротехнічна комісія)

ISO – International Organization for Standardization (Міжнародна організація зі стандартизації)

KBA – Kraftfahrt-Bundesamt (Федеральне управління автомобільного транспорту Німеччини)

KPI – Key performance indicators (Ключові показники ефективності)

MAUT – Multi-Attribute Utility Theory (Теорія багатоатрибутної корисності)

ML – Machine learning (машинне навчання)

МТС – Мобільні ТелеСистеми

NMi – Nederlands Meetinstituut (Нідерландський інститут метрології)

OBW – On-Board Weighing (Бортова система зважування для транспортних засобів)

OIML – Organisation Internationale de Métrologie Légale (Міжнародна організація законодавчої метрології)

OWiG – Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (Закон про адміністративні правопорушення Німеччини)

RFID – Radio Frequency Identification (радіочастотна ідентифікація)

StVG –Straßenverkehrsgesetz (Закон про дорожній рух Німеччини)

StVO – Straßenverkehrsordnung (Правила дорожнього руху Німеччини)

StVZO – Straßenverkehrszulassungsordnung (Нормативно-правовий акт про допуск транспортних засобів Німеччини)

VwVfG - Verwaltungsverfahrensgesetz (Закон про адміністративні процедури Німеччини)

WELMEC – European Cooperation in Legal Metrology (Європейська організація співробітництва у сфері законодавчої метрології)

WIM – Weigh-in-Motion (Інтелектуальна система зважування транспортних засобів у русі)

ГВК – Габаритно-ваговий контроль

ДПС – Державна податкова служба України

ДСБТ – Державна служба України з безпеки на транспорті

ДСНС – Державна служба України з надзвичайних ситуацій

ДССТ – Державна спеціальна служба транспорту

ДСТУ – Державні Стандарти України

ДТП – Дорожньо-транспортна пригода

ЄДР – Єдиний державний реєстр юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських формувань

ЄС – Європейський Союз

ЄСПЛ – Європейський суд з прав людини

ІАС-ГВК – Інформаційно-аналітична система габаритно-вагового контролю

ККУ – Кримінальний кодекс України

КМУ – Кабінет Міністрів України

КУпАП – Кодекс України про адміністративні правопорушення

МВС – Міністерство внутрішніх справ України

МІУ – Міністерство інфраструктури України

ОВА – Обласна військова адміністрація

ОВВ – Органи виконавчої влади

ОМС – Органи місцевого самоврядування

САФ ГВК – Система автоматичної фіксації габаритно-вагового контролю

СБУ – Служба безпеки України

ТЗ – Транспортні засоби

ТТН – Товарно-транспортна накладна

ЦКУ – Цивільний кодекс України

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. Сучасний розвиток транспортної інфраструктури України, інтеграція до європейського правового простору та підвищення інтенсивності вантажоперевезень обумовлюють необхідність суттєвого вдосконалення системи габаритно-вагового контролю (ГВК) як важливої складової державного управління у сфері дорожнього руху та транспортної безпеки. ГВК є інструментом не лише технічного вимірювання параметрів транспортних засобів, а й комплексним адміністративно-правовим механізмом, спрямованим на забезпечення збереження автомобільних доріг, безпеки перевезень, дотримання екологічних норм та економічної стабільності у сфері вантажних перевезень.

Значення проблематики ГВК зростає в умовах воєнного стану, коли транспортна система країни виконує стратегічні завдання забезпечення обороноздатності, логістичного постачання та евакуаційних заходів. Перевантажені транспортні засоби у таких умовах становлять додаткову загрозу як для дорожньої інфраструктури, так і для безпеки руху, а отже, вимагають оперативного та ефективного адміністративно-правового реагування. У цьому контексті особливого значення набуває чіткість, комплексність та стабільність нормативного регулювання, що визначає порядок здійснення ГВК, повноваження суб’єктів, процедури контролю та механізми притягнення до відповідальності.

Актуальність дослідження зумовлюється також необхідністю подолання існуючих проблем та прогалин у чинному законодавстві, що регулює сферу ГВК. Відсутність єдиного кодифікованого акту, який би визначав систему та процедури контролю, множинність підзаконних актів із різними підходами до термінології, відсутність уніфікованих стандартів обладнання та технологій фіксації порушень призводять до правової невизначеності та ускладнюють правозастосування. Не менш гостро стоїть питання забезпечення прозорості

роботи автоматизованих систем зважування у русі (Weigh-in-Motion) та їх офіційного визнання джерелами доказів у провадженнях про адміністративні правопорушення.

Важливим чинником, що підсилює актуальність обраної теми, є реформування адміністративно-правових інститутів у контексті децентралізації, що передбачає перерозподіл повноважень між центральними та місцевими органами влади, а також активізацію участі недержавних структур у здійсненні окремих елементів контролю. Така трансформація потребує вироблення нових підходів до визначення правового статусу суб'єктів, порядку їх взаємодії та координації діяльності.

Дослідження адміністративно-правового регулювання ГВК є важливим і в контексті гармонізації українського законодавства з правом Європейського Союзу. Виконання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС вимагає адаптації європейських стандартів та принципів у сфері вагового контролю, зокрема уніфікації технічних норм, процедур контролю та відповідальності за перевищення вагових параметрів. Вивчення і правова адаптація кращих практик держав-членів ЄС, таких як Німеччина, Польща, Франція, дозволяє не лише підвищити ефективність національної системи ГВК, а й зміцнити міжнародний авторитет України у сфері транспортної безпеки.

Крім того, інтенсивна цифровізація державного управління, розвиток електронних сервісів та впровадження автоматизованих систем контролю обумовлюють потребу в комплексному дослідженні інформаційно-правових аспектів удосконалення процедур ГВК. Запровадження єдиних інформаційних платформ, інтегрованих баз даних та електронних кабінетів суб'єктів перевезень вимагає належного нормативного врегулювання питань доступу, захисту та обробки даних, а також відповідальності за їх неправомірне використання.

Варто підкреслити, що дослідження адміністративно-правового регулювання ГВК має не лише теоретичне, а й прикладне значення. Його результати здатні сприяти вдосконаленню чинної нормативної бази, підвищенню ефективності контролю, мінімізації корупційних ризиків, а також

формуванню прозорої, стабільної та передбачуваної системи адміністративно-правового забезпечення у цій сфері.

Науково-теоретичне підґрунтя для написання дисертаційної роботи становлять праці вітчизняних учених, присвячені проблемам адміністративного права, транспортного законодавства, публічного управління, національної безпеки, адміністративного примусу та протидії загрозам інфраструктурній стабільності. Зокрема, варто виокремити роботи таких дослідників, як В. Б. Авер'янов, О. Банчук, О. Баранова, В. М. Бевзенко, А. В. Бойко, Т. Гут, О. І. Дмитрієва, В. Жаворонков, В. К. Колпаков, Н. Лазаренко, Ю. Лехеза, В. Ліпунов, О. О. Малишко, Р. С. Мельник, М. Микийчук, Р. Миронюк, Х. Олександра, С. В. Пономарьов, М. М. Рудик, В. Спасенко, В. Л. Целенко, Л. Чистоклетов, В. Шатохін, які заклали методологічні та концептуальні основи для подальшого розвитку наукового аналізу механізмів адміністративно-правового регулювання у сфері ГВК та суміжних правовідносин.

Отже, обрана тема є актуальною як у науково-теоретичному, так і у практично-прикладному вимірі, оскільки охоплює ключові проблеми розвитку та вдосконалення адміністративного законодавства, забезпечує відповідність національної системи ГВК сучасним викликам та міжнародним стандартам, а також сприяє інтеграції України у європейський транспортний простір.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційне дослідження виконане відповідно до плану науково-дослідної роботи кафедри адміністративного права та адміністративної діяльності у межах комплексної наукової теми «Конституційно-правові проблеми забезпечення верховенства права у функціонуванні механізму публічної влади в Україні» (державний реєстраційний номер 0111U000966), затвердженої в установленому порядку. Тему роботи затверджено вченою радою Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого (протокол № 4 від 23.12.2022 р.)

Тематика дисертації узгоджується з пріоритетними напрямами наукових досліджень, визначеними Законом України «Про пріоритетні напрями розвитку

науки і техніки» та Державною стратегією регіонального розвитку на 2021–2027 роки, а також відповідає завданням Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом у частині гармонізації законодавства у сфері транспортної безпеки та адміністративно-правового регулювання.

Робота безпосередньо пов’язана з виконанням наукових досліджень, спрямованих на удосконалення адміністративно-правових механізмів здійснення ГВК в Україні, що проводилися у рамках наукових програм Міністерства освіти і науки України та цільових галузевих програм з підвищення ефективності державного контролю у транспортній сфері. Вона органічно доповнює результати попередніх досліджень колективу кафедри щодо правового забезпечення діяльності суб’єктів публічного управління, удосконалення адміністративних процедур, впровадження цифрових технологій у сфері державного нагляду та контролю, а також розвитку інформаційно-правових механізмів у транспортній галузі.

Отримані результати дослідження використовуватимуться для реалізації положень Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, а також програм цифрової трансформації державного управління. Запропоновані науково обґрунтовані рекомендації щодо удосконалення адміністративно-правового регулювання ГВК мають практичне значення для розроблення нормативно-правових актів, модернізації організаційно-правових структур контролю та впровадження сучасних інформаційних систем у діяльність суб’єктів публічної адміністрації. Таким чином, дисертаційна робота органічно інтегрована у систему пріоритетних наукових досліджень, що проводяться в Україні у сфері адміністративного права та транспортної безпеки, та відповідає стратегічним орієнтирам державної політики з урахуванням актуальних внутрішніх і зовнішніх викликів.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є розроблення та наукове обґрунтування цілісної теоретико-методологічної та нормативно-прикладної концепції адміністративно-правового регулювання габаритно-вагового контролю в Україні, спрямованої на забезпечення його ефективності, прозорості, правової визначеності та відповідності міжнародним і

європейським стандартам транспортної безпеки, з урахуванням актуальних викликів воєнного часу, глобалізації транспортних процесів та цифрової трансформації публічного управління.

У рамках досягнення поставленої мети необхідно вирішити такі основні завдання:

1. Розкрити теоретико-методологічні засади дослідження адміністративно-правового регулювання габаритно-вагового контролю в Україні, визначити його місце в системі публічного адміністрування та встановити взаємозв'язки з суміжними інститутами адміністративного права.

2. Охарактеризувати правову природу габаритно-вагового контролю як об'єкта адміністративно-правового регулювання, визначивши його ключові ознаки, структурні елементи та функціональне призначення у системі забезпечення транспортної безпеки.

3. Окреслити коло суб'єктів, що здійснюють габаритно-ваговий контроль в Україні, визначити їх адміністративно-правовий статус, компетенцію, повноваження та взаємодію між собою й іншими органами публічної влади.

4. Провести комплексну класифікацію адміністративних процедур у сфері габаритно-вагового контролю, деталізувавши їх етапи, зміст і правові наслідки, а також визначивши особливості процедурного забезпечення з урахуванням автоматизованих систем фіксації порушень.

5. Проаналізувати ефективність функціонування автоматизованих систем Weigh-in-Motion (WiM) у контексті їх правового статусу як офіційних джерел доказів, оцінити проблеми їх впровадження та експлуатації, а також запропонувати шляхи нормативного закріплення процедур їх використання.

6. Оцінити роль органів місцевого самоврядування у забезпеченні габаритно-вагового контролю на територіальному рівні, визначити їх компетенцію, ресурси та механізми взаємодії з центральними органами виконавчої влади.

7. Дослідити судову практику у справах, пов'язаних із порушенням габаритно-вагових норм, з метою виявлення прогалин у законодавстві та

процедурних недоліків, а також вироблення пропозицій щодо підвищення правової визначеності та єдності правозастосування.

8. Проаналізувати зарубіжний досвід здійснення габаритно-вагового контролю, виявивши найефективніші адміністративно-правові підходи, які доцільно адаптувати в українське законодавство.

9. Виявити та систематизувати проблеми чинного законодавства України у сфері габаритно-вагового контролю, включаючи недоліки адміністративних процедур, відсутність єдиного правового регламенту та недостатній рівень правових гарантій перевізників.

10. Сформулювати авторську концепцію удосконалення адміністративно-правового механізму габаритно-вагового контролю, яка передбачає поєднання нормативного, організаційного, технологічного, інформаційно-правового та фінансово-правового напрямів модернізації.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, що виникають, розвиваються та функціонують у процесі адміністративно-правового регулювання габаритно-вагового контролю в Україні.

Предметом дослідження виступає система адміністративно-правового регулювання габаритно-вагового контролю в Україні.

Методи дослідження. Методологічну основу дисертаційного дослідження становить комплекс загальнонаукових і спеціально-юридичних методів, застосованих у взаємозв'язку та взаємодоповненні з метою досягнення поставленої мети та виконання визначених завдань.

Діалектичний метод використовувався у всіх розділах дослідження для пізнання сутності адміністративно-правового регулювання габаритно-вагового контролю в його розвитку та взаємозв'язку з економічними, технічними та організаційними чинниками, а також для розкриття тенденцій удосконалення правового регулювання у цій сфері.

Метод системного аналізу застосовано в підрозділах 1.1, 1.2 та 2.1 для дослідження габаритно-вагового контролю як цілісної системи, що складається з взаємопов'язаних правових, організаційних, інформаційних та технічних

елементів, а також для визначення місця та ролі цього інституту в структурі адміністративного права.

Формально-юридичний метод використано у підрозділах 1.3, 2.2, 2.3 та 3.3 при аналізі нормативно-правових актів, що регулюють порядок здійснення габаритно-вагового контролю, для виявлення їх юридичної природи, структури та особливостей застосування, а також при формулюванні авторських пропозицій щодо вдосконалення законодавства.

Метод порівняльно-правового аналізу застосовано в підрозділі 3.2 для зіставлення національної моделі габаритно-вагового контролю з правовими системами держав-членів ЄС (Німеччина, Польща, Франція), що дозволило виявити ефективні підходи та можливості їх адаптації до українських умов.

Статистичний метод використано у підрозділах 2.1, 2.3 та 3.1 для опрацювання офіційних даних щодо кількості проведених перевірок, виявлених порушень, накладених штрафів та їх динаміки, що дозволило обґрунтувати висновки про ефективність існуючих процедур.

Метод контент-аналізу застосовано у підрозділах 1.1, 2.3 та 3.3 для дослідження змісту судових рішень, відомчих інструкцій, міжнародних договорів і стандартів, що регламентують сферу габаритно-вагового контролю, з метою виявлення колізій і прогалин.

Історико-правовий метод використано у підрозділі 1.1 для дослідження становлення та еволюції правового регулювання габаритно-вагового контролю в Україні, зокрема впливу євроінтеграційних процесів і воєнного стану на розвиток нормативної бази.

Метод прогнозування та моделювання застосовано у підрозділі 3.3 для формування пропозицій щодо удосконалення адміністративно-правового регулювання та моделювання перспективних організаційно-правових форм габаритно-вагового контролю з урахуванням цифровізації та інтеграції в європейський транспортний простір.

Нормативно-правову базу дисертаційного дослідження становлять Конституція України, закони України, підзаконні нормативно-правові акти,

міжнародні договори та стандарти, а також відомчі нормативні документи, що регламентують організацію і здійснення габаритно-вагового контролю.

Емпіричну базу дисертаційної роботи становить комплекс офіційних статистичних матеріалів, судової практики, відомчих звітів та аналітичних документів, що відображають реальний стан адміністративно-правового регулювання габаритно-вагового контролю в Україні.

Наукова новизна отриманих результатів. Дисертація є однією з перших у вітчизняній адміністративно-правовій науці комплексних наукових праць, присвячених системному дослідженню адміністративно-правового регулювання габаритно-вагового контролю в Україні з урахуванням процесів євроінтеграції, цифрової трансформації та умов воєнного стану. У роботі вперше з наукових позицій здійснено інноваційне теоретико-правове осмислення організаційних засад ГВК через призму адміністративного права, що дозволило виявити внутрішні проблеми його правового механізму та сформувати комплекс авторських пропозицій щодо його вдосконалення.

У результаті проведеного дослідження сформульовано та обґрунтовано низку наукових положень, які виносяться на захист, зокрема:

уперше:

- запропоновано авторське визначення поняття «габаритно-ваговий контроль» як системи превентивних, контрольних і юрисдикційних адміністративно-правових заходів, що здійснюються уповноваженими органами публічної влади шляхом технічного, інформаційного та документального контролю з метою забезпечення безпеки дорожнього руху, збереження автомобільних доріг та виконання Україною міжнародних транспортних зобов’язань;

- розроблено концептуальну модель адміністративно-правового регулювання ГВК, яка інтегрує нормативно-правові, організаційні, технічні та інформаційні елементи в єдину систему з чітко визначеними суб’єктами, процедурами і результатами;

- обґрунтовано доцільність запровадження адаптивного адміністративно-правового режиму ГВК в умовах надзвичайних ситуацій і

воєнного стану, що передбачає спрощені процедури контролю, пріоритетизацію гуманітарних і оборонних перевезень, а також інтеграцію з військовими інформаційними системами;

- запропоновано авторську класифікацію завдань ГВК у сфері адміністративного права, яка включає профілактичні, організаційно-контрольні, безпекові, інфраструктурні та міжнародно-правові завдання, розмежовані за рівнем управління та функціональним призначенням;

- розроблено модель розмежування повноважень органів державної влади та органів місцевого самоврядування у сфері ГВК, включно з механізмами міжмуніципального партнерства та нормативного закріплення участі громад у фінансуванні й облаштуванні пунктів контролю;

- запропоновано нові правові підходи до застосування автоматизованих систем зважування у русі (Weigh-in-Motion) як джерела офіційних доказів у провадженнях про адміністративні правопорушення;

- сформовано авторську концепцію удосконалення адміністративно-правового механізму габаритно-вагового контролю, яка передбачає поєднання нормативного, організаційного, технологічного, інформаційно-правового та фінансово-правового напрямів модернізації;

- виокремлено та розкрито категорію «адміністративно-технічні суб’єкти» як окрему групу учасників ГВК, наділених специфічними повноваженнями щодо застосування технічних засобів вимірювання та фіксації порушень у межах адміністративної дефініції;

удосконалено:

- підходи до визначення предмета і меж адміністративно-правового регулювання ГВК, зокрема через виокремлення матеріальної, процедурної та організаційно-правової складових;

- класифікацію адміністративно-правових заходів у сфері ГВК за критеріями правової природи, способу реалізації, суб’єктного складу та характеру впливу;

- структуру правового механізму застосування ГВК, з виокремленням етапів ініціювання, проведення, фіксації результатів, розгляду справи, оскарження та виконання рішення;

- організаційно-правові засади впровадження цифрових технологій у ГВК, включно з інтеграцією автоматизованих пунктів контролю до єдиної національної інформаційної системи з доступом для уповноважених органів;

- підходи до координації діяльності органів виконавчої влади, правоохоронних органів і місцевого самоврядування у сфері ГВК, зокрема через створення єдиних баз даних, спільних планів дій і міжвідомчих координаційних рад;

- адміністративно-правові вимоги до підготовки та підвищення кваліфікації посадових осіб, які здійснюють ГВК, із впровадженням обов'язкових етичних стандартів і доброчесності;

набули подальшого розвитку:

- доктринальні підходи до визначення функціонально-правової природи ГВК як різновиду державного нагляду, що поєднує імперативність норм і процедурну формалізованість із превентивною метою;

- наукові засади адаптації міжнародних і європейських стандартів до національного законодавства у сфері ГВК, з урахуванням положень Угоди про асоціацію між Україною та ЄС;

- підходи до правової оцінки ролі органів місцевого самоврядування як суб'єктів реалізації заходів ГВК на територіальному рівні;

- концепція інтеграції ГВК у загальну систему забезпечення безпеки дорожнього руху та охорони автомобільних доріг, включно з економічними критеріями ефективності;

- адміністративно-правові засади використання відкритих даних, цифрових реєстрів і геоінформаційних систем у процедурі ГВК;

- механізми запобігання та протидії корупційним ризикам у сфері ГВК, що поєднують внутрішній контроль, зовнішній аудит і громадський моніторинг.

Отримані результати створюють концептуальну основу для вдосконалення чинного адміністративного законодавства України, підвищення ефективності

публічного управління у сфері ГВК та формування сучасної, інтегрованої в європейський правовий простір системи контролю за дотриманням габаритно-вагових параметрів транспортних засобів.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що отримані в дисертації результати мають вагоме теоретичне та прикладне значення для вдосконалення адміністративно-правового механізму ГВК в Україні та можуть бути реалізовані в діяльності органів публічної влади, нормотворчій роботі, правозастосовній практиці, а також у науковій і освітній сфері, зокрема:

- *нормотворча діяльність* - сформульовані у роботі наукові положення та пропозиції можуть бути застосовані при підготовці проєктів законів і підзаконних нормативно-правових актів, спрямованих на модернізацію правового регулювання ГВК. Зокрема, розроблені автором пропозиції щодо унормування категорії «адміністративно-технічні суб'єкти», удосконалення процедур автоматизованого зважування (WiM) та адаптації нормативних актів до умов воєнного стану й надзвичайних ситуацій здатні підвищити ефективність національної системи контролю за дотриманням габаритно-вагових норм;

- *правозастосовна практика* - запропонована концепція комплексного адміністративно-правового механізму ГВК, що поєднує нормативний, організаційний, технологічний, інформаційно-правовий та фінансово-правовий напрями, може бути безпосередньо впроваджена у діяльність Державної служби України з безпеки на транспорті, Національної поліції, органів місцевого самоврядування. Її застосування дозволить підвищити оперативність і результативність контрольних заходів, зменшити кількість порушень та знизити корупційні ризики у сфері вантажоперевезень;

- *організаційно-управлінська діяльність* - запропоновані у дисертації механізми міжвідомчої координації та інтеграції інформаційних систем (зокрема обміну даними між Укртрансбезпекою, Укравтодором, органами місцевого самоврядування, військовими адміністраціями) можуть бути використані для створення єдиної цифрової інфраструктури ГВК. Це сприятиме

скороченню часу реагування на порушення, оптимізації маршрутів руху великовантажного транспорту та підвищенню рівня безпеки дорожнього руху;

- *навчально-методична та наукова діяльність* - положення та висновки дослідження можуть бути використані у навчальному процесі закладів вищої освіти під час викладання навчальних дисциплін «Адміністративне право», «Транспортне право», «Адміністративна діяльність у сфері публічної безпеки», а також у підготовці спеціалізованих курсів підвищення кваліфікації для посадових осіб органів контролю.

- *міжнародна інтеграція* - запропоновані автором підходи до адаптації українського законодавства у сфері ГВК до стандартів ЄС, зокрема положень Директиви 96/53/ЄС, можуть бути враховані у процесі імплементації міжнародних зобов'язань України в рамках інтеграції до Єдиного європейського транспортного простору.

Апробація результатів дослідження. Основні наукові положення, висновки та пропозиції дисертаційної роботи пройшли апробацію у процесі їх обговорення на всеукраїнських та міжнародних науково-практичних конференціях, круглих столах і наукових семінарах, що дало змогу перевірити їхню наукову та практичну значущість, отримати зауваження і пропозиції від фахівців у галузі адміністративного права, транспортного права, публічного управління та безпеки дорожнього руху.

Зокрема, результати дослідження було висвітлено та обговорено під час таких наукових заходів: IX Міжнародна науково-практична конференція «Правові засади діяльності правоохоронних органів» (м. Харків, 5-6 грудня 2022 р.); X Всеукраїнська науково-практична конференція «Наука у мінливому світі: актуальні дослідження молодих науковців» (м. Харків, 17-18 травня 2023 р.); IV Міжнародна науково-практична конференція «New Horizonsin Scientific Research: Challenges and Solutions» (Marseille, France, June 30 – July 2 2025); IV Міжнародна науково-практична конференція «Scientific Exploration: Bridging Theory and Practice» (Berlin, Germany, July 7-9 2025); I Міжнародна науково-практична конференція «Scientific Progress: Theories, Applications and Global Impact» (Braga, Portugal, July 14-16 2025).

Окремі результати дослідження були також представлені під час кафедральних наукових семінарів кафедри адміністративного права та адміністративної діяльності Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого, що дало змогу провести фахову дискусію з питань адаптації національного законодавства до стандартів ЄС у сфері ГВК, правового статусу адміністративно-технічних суб'єктів, а також впровадження автоматизованих систем зважування у русі.

Структура та обсяг дисертації. Дисертаційна робота складається з вступу, трьох розділів, дев'яти підрозділів, висновків, списку використаних джерел і додатків. Загальний обсяг дисертації становить – 228 сторінок, з яких 202 сторінка – основний текст, 17 сторінок - список використаних джерел (158 найменувань), додатки - 9 сторінок.

РОЗДІЛ 1
АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА ЗДІЙСНЕННЯ ГАБАРИТНО-ВАГОВОГО КОНТРОЛЮ В УКРАЇНІ

1.1. Габаритно-ваговий контроль як об'єкт адміністративно-правового регулювання

Сучасна трансформація транспортної політики України в контексті євроінтеграційного курсу держави зумовлює посилення адміністративно-правового контролю за безпечністю дорожнього руху, охороною транспортної інфраструктури та додержанням правил перевезення вантажів. Одним з ключових інструментів у цьому контексті виступає система габаритно-вагового контролю (далі – ГВК), яка повільно інституалізується як складова державної регуляторної політики у транспортній системі України.

В Україні майже 74 % автомобільних доріг розраховані на осьове навантаження транспорту вагою до 6 тонн, при цьому загальна допустима маса транспортного засобу не повинна перевищувати 24 тонн. Систематичне перевищення цих параметрів щороку спричиняє суттєві пошкодження дорожнього покриття, що, в свою чергу, призводить до економічних втрат, оцінених на рівні 3–4 % валового внутрішнього продукту. У зв’язку з цим безумовно, дотримання вимог ГВК є об’єктивною правовою необхідністю [1].

Згідно з частиною першою статті 1 Закону України «Про автомобільний транспорт», габаритно-ваговий контроль визначається як контроль за проїздом великовагових та/або великогабаритних транспортних засобів, який включає перевірку їх відповідності встановленим законодавством нормативам вагових або габаритних параметрів, наявності відповідного дозволу на рух за визначеним маршрутом, а також дотримання умов та режиму руху, передбачених таким дозволом [2].

Разом із тим, з позиції адміністративного права, доречно запропонувати уточнене тлумачення цього поняття. На нашу думку, габаритно-ваговий контроль доцільно визначати як систему превентивних та контрольних адміністративно-правових заходів, що реалізуються уповноваженими органами публічної влади шляхом проведення технічного, інформаційного та документального контролю. Ці заходи мають на меті забезпечення відповідності транспортних засобів і вантажів встановленим законодавством параметрам маси, навантаження на вісь та габаритних розмірів, з метою гарантування безпеки дорожнього руху, захисту транспортної інфраструктури, впровадження принципів ефективного управління у транспортній системі, а також зменшення негативного впливу на довкілля.

Сформульоване визначення відображає декілька ключових характеристик. По-перше, воно акцентує увагу на системності та адміністративно-правовій природі ГВК як інструменту публічного управління. По-друге, визначення охоплює як інформаційні, так і технічні засоби контролю (зокрема автоматизовані системи зважування в русі WiM), так і документальні перевірки. По-третє, воно розкриває функціональне призначення ГВК у структурі державного контролю та нагляду. І нарешті, по-четверте, наголошується на безпосередньому зв’язку цієї форми контролю із досягненням загальносуспільних цілей, таких як безпечність дорожнього руху, збереження інфраструктурної цілісності та охорона природного середовища.

У сучасних умовах правової трансформації, децентралізації та цифровізації адміністративної системи України, проблема ефективного здійснення ГВК набуває особливої актуальності. Цей інститут виступає не лише засобом

технічного нагляду, а й повноцінним об’єктом адміністративних правовідносин, що має визначену правову природу, суб’єктний склад, об’єктивні межі реалізації, адміністративні процедури та юридичні наслідки. Його нормативне закріплення, інституційне забезпечення та практичне впровадження демонструють складність адміністративно-правового механізму, в межах якого виникають специфічні відносини між державою, контролюючими органами, перевізниками та іншими учасниками сфери вантажних перевезень.

Адміністративні правовідносини у сфері габаритно-вагового контролю є вертикальними (владно-субординаційними) і проявляються у взаємодії між: а) суб’єктами владних повноважень - Укртрансбезпека, Національна поліція, органи місцевого самоврядування; б) зобов’язаними суб’єктами - перевізники, водії, власники транспортних засобів; в) посередницькими, адміністративно-технічними суб’єктами - оператори WiM, сертифікаційні установи, сервісні центри.

Ці правовідносини виникають: а) на підставі нормативного припису (наприклад, обов’язку проходити зважування); б) при факті порушення (перевищення габаритів, відмова від зупинки); в) у межах адміністративного провадження (оформлення постанови про адміністративне правопорушення, оскарження). Таким чином, об'єкт ГВК у правовідносинах втілює адміністративний інтерес держави у забезпеченні дотримання технічних параметрів транспортного процесу.

У свою чергу, варто відзначити, що у науці адміністративного права, правова природа будь-якого явища визначається через його зв’язок із системою публічного управління, правовими нормами та механізмами адміністративного впливу. ГВК слід розглядати як інтегрований об’єкт адміністративного регулювання, що поєднує в собі: а) матеріальний компонент (фізичні параметри транспортного засобу, вантажу та дорожньої інфраструктури); б) процедурний компонент (регламентовані порядки та приписи здійснення контролю, оформлення порушень, фіксація фактів перевантаження); в) організаційно-правовий компонент (суб’єкти здійснення контролю, нормативно-правове забезпечення, санкції та превентивні механізми).

У науковій літературі ГВК здебільшого розглядається крізь призму транспортної безпеки, однак сучасні доктринальні підходи дедалі частіше акцентують на його адміністративно-правовій природі. У межах адміністративного права адміністративно-правову природу ГВК полягає у сукупності правових приписів, встановлених державою з метою регулювання порядку здійснення контрольних заходів щодо дотримання визначених вагових та габаритних параметрів транспортних засобів. Наявні норми закріплюють правовий статус уповноважених органів, визначають процедурні аспекти реалізації контрольних функцій, права й обов’язки учасників правовідносин у сфері вантажоперевезень, а також регламентують юридичну відповідальність за порушення встановлених вимог. У межах адміністративного права ГВК виступає об’єктом правового регулювання, що має матеріальну (транспортний засіб і вантаж) і процедурну (правила контролю, фіксації порушення, притягнення до відповідальності) складову.

З огляду на адміністративно-правову доктрину, ГВК слід розглядати як різновид державного контролю у транспортній системі України, що здійснюється через суб’єктів виконавчої влади, наділених відповідними повноваженнями. Контроль у цьому контексті виступає як інструмент реалізації публічної влади, який забезпечує дотримання обов’язкових норм, передбачених законодавством у певних сферах суспільного життя. Вважаємо, що правова природа ГВК проявляється через адміністративне нормування процедур, які мають владний характер, відповідають публічному інтересу, передбачають юридичну відповідальність та інтегруються у загальну систему державного управління.

До визначальних ознак, що характеризують адміністративно-правову природу ГВК, належать: 1) Матеріалізована форма - на відміну від абстрактних об'єктів (наприклад, державної служби), ГВК має матеріальну складову, сам транспортний засіб і його вагові характеристики. Ця особливість потребує залучення технічних засобів для фіксації порушень; 2) Юридична формалізованість – усі дії щодо здійснення ГВК регламентуються виключно нормами права, які встановлюють уніфіковані процедури контролю, визначають

коло суб’єктів, об’єкти контролю, засоби фіксації порушень та порядок обробки результатів; 3) Імперативність правових норм – приписи, що регулюють порядок реалізації ГВК, мають обов’язковий характер і не допускають альтернативного виконання з боку учасників вантажних перевезень, що кореспондує із принципом безумовного виконання адміністративного припису; 4) Превентивно-наглядова спрямованість – функціональне призначення ГВК полягає у запобіганні порушень у сфері вантажопервезень, запобіганні руйнуванню дорожньої інфраструктури, а також формуванні правомірної поведінки суб’єктів господарювання; 5) Публічно-владна природа – суб’єкти, що здійснюють ГВК, реалізують адміністративні повноваження від імені держави з метою захисту публічного порядку та інтересів суспільства; 6) Динамічність і змінність - ГВК постійно оновлюється, нормативно, технічно та процедурно. Впровадження автоматизованих систем, нові міжнародні вимоги, зміни до КУпАП, усе це перетворює об'єкт на динамічну систему, яка потребує гнучкого адміністративного реагування.

Відтак, можна стверджувати, що ГВК виступає як складова правового механізму забезпечення транспортної безпеки, що діє в рамках адміністративно-правового регулювання і характеризується нормативною визначеністю, системністю, приматом публічного інтересу та процесуальною унормованістю.

При цьому, у сучасній українській адміністративно-правовій науці сформувалися декілька основних підходів до розуміння адміністративно-правової природи ГВК, які ґрунтуються на дослідженні його функціонального значення, сутності контрольних процедур та організаційно-правових форм реалізації публічної влади. До таких підходів належать:

1. Функціональний підхід, який інтерпретує ГВК як елемент адміністративного примусу, спрямованого не лише на фіксацію правопорушень, а й на їхнє запобігання шляхом формування правослухняної поведінки суб’єктів підприємницької діяльності у сфері вантажоперевезень. У цьому контексті ГВК виступає як форма превентивного нагляду, що має нормативний зв’язок із: а)

публічним інтересом (охорона інфраструктури); б) законодавчим імперативом (обов'язок дотримання габаритно-вагових нормативів); в) юридичною відповідальністю (накладення штрафів, примусові заходи впливу) [3, с. 393].

2. Інституційно-нормативний підхід, що розглядає ГВК як елемент адміністративно-правового режиму, в межах якого встановлено: а) спеціальний суб'єктний склад (Державна служба України з безпеки на транспорті, Національна поліція, балансоутримувачі доріг); б) правовий режим функціонування контрольних пунктів (як стаціонарних, так і мобільних); в) процедурні механізми (правила зважування, порядок обробки інформації, оформлення результатів перевірок); г) юридичні наслідки порушень установлених норм.

На думку В. Б. Авер'янова, адміністративно-правові режими є особливою формою юридичного упорядкування діяльності органів виконавчої влади, яка поєднує нормотворчу й контрольну компоненти в межах єдиної управлінської процедури [4, с. 135]. У такому контексті ГВК виступає як юридичний режим, в основі якого лежить сукупність нормативних приписів, що визначають допустимі параметри вантажоперевезень та процедуру контролю за їх дотриманням.

3. Системно-правовий підхід, у межах якого науковці підкреслюють, що ГВК необхідно розглядати не як ізольований правовий інститут, а як інтегральний елемент транспортної регуляторної системи, в якій адміністративне право виконує координуючу функцію. У цьому аспекті нормативна природа ГВК виражається в його комплексності: він одночасно є предметом правового регулювання (шляхом законодавчих і підзаконних актів), механізмом реалізації публічного контролю, підставою для застосування юридичної відповідальності та складовою частиною стратегії забезпечення транспортної безпеки.

4. Технологічно-правовий підхід, полягає у визнанні інформаційно-цифрової складової ГВК як визначальної для його правової природи. У зв'язку з автоматизацією, частковою відсутністю людського втручання та складністю фіксації порушень, ГВК потребує включення до

структури інститутів адміністративного процесуального права (особливо щодо автоматизованих проваджень).

Загалом, ґрунтовне наукове осмислення адміністративно-правову природи ГВК у межах адміністративного права дозволяє дійти висновку, що цей інститут має комплексну правову природу. ГВК є складовою адміністративно-правового режиму, що інтегрує нормотворчу діяльність, контрольні повноваження, застосування санкцій та запобіжні заходи в межах публічного адміністрування, ґрунтується на нормах імперативного характеру та підпорядковується завданням забезпечення публічного інтересу, національної безпеки й збереження інфраструктурної цілісності.

Крім того, ГВК реалізується в межах нормативно визначеної послідовності адміністративних дій, що включають такі етапи: 1) первинна перевірка, яка полягає у з'ясуванні наявності належним чином оформлених документів, зокрема дозволів, маршрутного листа, сертифіката відповідності; 2) технічна перевірка, що передбачає проведення зважування транспортного засобу у русі або на спеціалізованій платформі; 3) адміністративне оформлення, що охоплює складання акта перевірки, винесення припису про усунення виявленого порушення, оформлення протоколу про адміністративне правопорушення; 4) реактивна фаза, яка передбачає застосування заходів реагування – заборону подальшого руху до моменту усунення виявлених порушень або накладення штрафних санкцій. Вказана процедура підпорядковується загальним засадам адміністративного провадження, що закріплені в законодавстві України, зокрема в Кодексі України про адміністративні правопорушення (КУпАП) та Законі України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» [5].

Окрім нормативної регламентації, слід звернути увагу на стратегічну спрямованість ГВК. Його реалізація є інструментом досягнення загальнонаціональної мети – підвищення рівня безпеки дорожнього руху, що визначена пріоритетною в межах реалізації транспортної політики України. Відповідно до Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2024 року, затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21

жовтня 2014 року № 1360-р, одним із ключових завдань у транспортній системі України є вдосконалення механізмів контролю за дотриманням вагових параметрів транспортних засобів [6].

Також варто відзначити, нормативне закріплення ГВК здійснюється насамперед в рамках адміністративного права, однак функціонування його неможливе без урахування взаємозв'язків із суміжними правовими галузями, зокрема, транспортним, господарським і екологічним правом. Співвідношення між цими галузями з одного боку, демонструє міжгалузеву інтеграцію регулювання публічних відносин у сфері вантажоперевезень, а з іншого виявляє потенційні колізії, прогалини та функціональні перетини в нормативному полі. Саме з позицій адміністративного права можна сформулювати цілісний підхід до аналізу цього співвідношення, враховуючи домінування публічно-правового методу регулювання у сфері ГВК.

Транспортне право є галуззю, що регулює організацію, безпеку та правовий режим транспортної діяльності, включаючи перевезення вантажів, технічний стан транспортних засобів, відповідальність учасників транспортного процесу. Саме в межах транспортного права встановлюються базові вимоги до габаритів, маси та осьового навантаження. Тут виникає функціональне перетинання з адміністративним правом: транспортне право встановлює матеріальні вимоги, а адміністративне - забезпечує їх дотримання через механізм нагляду і відповідальності. Таким чином, адміністративне право виконує сервісну та охоронну функцію по відношенню до норм транспортного права, утверджуючи публічно-примусовий характер реалізації галузевих норм.

Господарське право регулює правовідносини у сфері підприємництва, включаючи діяльність вантажних перевізників, логістичних компаній, суб'єктів господарювання, що здійснюють міжнародні і внутрішні перевезення. У цьому контексті ГВК стає частиною правового середовища господарської діяльності, адже: а) суб'єкти господарювання повинні дотримуватися правил перевезення, що закріплені в главі 32 «Правове регулювання перевезення вантажів» Господарського кодексу України [7]; б) відповідальність перевізника за перевищення параметрів транспортного засобу може бути підставою для

адміністративного стягнення, а також накладення фінансових санкцій. При цьому адміністративне право виступає обмежувачем господарської свободи, формуючи публічно-правові межі дозволеної підприємницької діяльності. На нашу думку, адміністративні заборони в господарській діяльності мають легітимне правове підґрунтя лише тоді, коли вони прямо передбачені законом і відповідають публічному інтересу.

Екологічне право регулює суспільні відносини щодо охорони навколишнього середовища, раціонального використання природних ресурсів і запобігання їх пошкодженню. Здавалося б, ГВК не має прямого зв’язку з екологічними нормами, однак на практиці існує тісний функціональний зв'язок, який полягає у: а) збереженні дорожнього покриття як елемента техногенного середовища, відновлення якого пов’язане з використанням природних ресурсів; б) зменшенні викидів у разі запобігання перевантаженню ТЗ (оскільки важкі ТЗ мають вищий рівень забруднення); в) упередженні аварій з екологічними наслідками.

Цей зв’язок визнається у ряді міжнародних документів, зокрема в Директиві 96/53/ЕС, яка обґрунтовує вагові обмеження не лише безпекою, а й екологічними цілями сталого розвитку [8]. Таким чином, адміністративне право, регулюючи ГВК, опосередковано реалізує функції екологічного права, забезпечуючи збереження інфраструктури і зменшення навантаження на природне середовище.

Загалом, ГВК, будучи адміністративно-правовим інститутом, функціонує у тісному взаємозв’язку з нормами транспортного, господарського та екологічного права. Це зумовлює необхідність розгляду ГВК не як ізольованої процедури державного контролю, а як комплексного правового явища міжгалузевого характеру.

У свою чергу, варто звернути увагу на особливості регулювання ГВК в умовах воєнного стану або надзвичайних ситуацій, адже в умовах мирного часу функціонування базується на чітко визначеній нормативно-правовій базі, яка забезпечує рівновагу між інтересами держави, бізнесу та суспільства. Водночас, в умовах воєнного стану або надзвичайних ситуацій виникає потреба у зміні

підходів до реалізації норм ГВК з урахуванням нових викликів: захисту критичної інфраструктури, забезпечення мобільності військових перевезень, гарантування безпеки цивільного населення. Ці умови вимагають підвищеної гнучкості, правової адаптивності та водночас суворого дотримання прав людини й принципів верховенства права. Розгляд нормативного регулювання ГВК у такому контексті є важливим з огляду на потребу вдосконалення правозастосування та запобігання потенційним зловживанням під прикриттям надзвичайного стану.

Нормативно-правова база функціонування ГВК в умовах воєнного стану базується передусім на Конституції України, Законі України «Про правовий режим воєнного стану» та Указах Президента України, зокрема Указі № 64/2022 від 24 лютого 2022 року, яким вперше було введено воєнний стан [9], а також Указах про його продовження. Ці документи створюють загальну рамку для державного управління в умовах загрози національній безпеці.

Крім того, оголошення воєнного стану в Україні поставило низку викликів перед системою ГВК. Закриття морських портів, інтенсивні військові перевезення, руйнування інфраструктури призвели до значного збільшення навантаження на автомобільні дороги, що змусило уповноважені органи адаптувати процедури контролю в екстремальних умовах.

З цього приводу, важливе значення має також Постанова Кабінету Міністрів України № 303 від 13 березня 2022 року «Про припинення заходів державного нагляду (контролю) у період дії воєнного стану» [10]. Вона встановлює загальну заборону на проведення планових заходів контролю, однак містить винятки для сфер, критичних для безпеки, до яких належить і ГВК. Відповідно, контролюючі органи, зокрема Укртрансбезпека, зберігають повноваження здійснювати позапланові перевірки за погодженням з центральними органами виконавчої влади. Таким чином, правове регулювання створює підґрунтя для збереження дієздатності системи ГВК, забезпечуючи її оперативне функціонування в умовах надзвичайної ситуації.

У надзвичайних умовах функція ГВК трансформується із суто регуляторної у стратегічно-безпекову. Це пов’язано з низкою нових задач: а)

контроль за вантажопотоками, що переміщуються через критичну інфраструктуру; б) захист автомобільних доріг загального користування від перевантажень, що можуть призвести до їх руйнування в умовах підвищеного трафіку військових і гуманітарних перевезень; в) моніторинг та недопущення несанкціонованих чи небезпечних перевезень, які можуть становити загрозу обороноздатності держави. При цьому організація контролю передбачає координацію з Національною поліцією, СБУ, військовими адміністраціями, а також місцевими органами влади. ГВК виступає як один із механізмів оперативного реагування держави на загрози, пов’язані з логістичними потоками в період воєнних дій.

До основних проблем що постають на шляху вдосконалення адміністративно-правового регулювання у сфері ГВК в умовах воєнного стану та надзвичайних ситуацій можна віднести:

1. Підвищене навантаження на мережу доріг - через закриття морських портів у квітні-травні 2025 р. значна частина транзитного та експортного вантажопотоку була перенаправлена на автомобільний транспорт. Укртрансбезпека відновила контроль з 3 травня 2025 р. на трасі Одеса–Рені, де зважили 280 ТЗ за 12 год., 17 з них перевищили норми понад 30 % [11]. Це свідчить про факти критичного навантаження, що становить загрозу інфраструктурі.

2. Проблеми застосування автоматизованих систем WiM - хоча з 01.10.2021 постанови за порушення габаритно-вагових норм формуються на власників ТЗ [12], у період військових дій нерідко фіксувалися збої, несвоєчасна обробка даних та складні процедурні колізії через змінність маршрутів. Це підсилює ризик неправомірного притягнення до відповідальності [13].

3. Невідповідність нормативної бази надзвичайним потребам - діючі постанови КМУ (наприклад, № 79 від 02.02.2022) внесли деякі зміни, але залишаються недосконалими, головним чином через відсутність екстреного порядку коригування в умовах надзвичайних ситуацій [14]. Адміністративні процедури не враховують потреб військових або гуманітарних вантажоперевезень.

4. Процедурні обмеження та штучні терміни - гідно з Порядком від 08.11.2006 № 1567, справа щодо порушення розглядається протягом двох місяців [15]. В умовах надзвичайних ситуацій це виявляється нездійсненним: інфраструктура, мобільність контролерів, доступ до місць розгляду справ, суттєво ускладнені. Відповідно, існує ризик системних порушень права на справедливий розгляд.

5. Відсутність взаємодії з військовими та спецслужбами - неможливість узгодити контрольні заходи з Держспецслужбою транспорту, що опікується військовими перевезеннями, створює колізії в управлінських процесах. Це підсилює адміністративно-правові ризики через незрозумілу юрисдикцію.

Виходячи із цього перспективами вдосконалення наявних проблем є:

1. Введення адаптивного, надзвичайного режиму контролю - пропонується законодавчо передбачити тимчасові спрощені алгоритми контролю: а) пріоритетне обслуговування гуманітарних та військових рейсів; б) тимчасове зменшення формальностей щодо підтвердження документів; в) автоматичне продовження термінів розгляду справ у період надзвичайних ситуацій.

2. Інтеграція даних із системами військового транспорту - варто розглянути інформаційну взаємодію між Укртрансбезпекою, Мінрозвитку та ДССТ, щоб уникнути дублювання заходів та забезпечити доступ до більш оперативної інформації про вантажопотоки.

3. Автоматизація та цифровізація процедур – необхідно здійснити розширення функціоналу WiM щодо обліку маршрутів, типів вантажу (гуманітарні, військові, критичні) дозволить автоматично ідентифікувати пріоритетні транспортні засоби та коригувати санкційні механізми, у межах законодавства про адміністративне провадження.

4. Запровадження нормативного регулювання надзвичайних процедур – це розроблення та прийняття окремого спеціального законопроєкту, який визначатиме порядок здійснення габаритно-вагового контролю в умовах воєнного стану, надзвичайних ситуацій та форс-мажорних обставин.

5. Судова практика та підвищення правової визначеності - варто упровадити тимчасовий протокол взаємодії судів та контролюючих органів

щодо розгляду спорів у період надзвичайних ситуацій, з урахуванням складності доказування у таких умовах та прав на своєчасний захист. У даному контексті, тимчасовий протокол взаємодії - це спеціальний регламентуючий документ або спільно погоджена інструкція, що встановлює тимчасовий порядок інформаційного обміну, координації дій та процесуальної взаємодії між судами та органами державного контролю (зокрема у сфері габаритно-вагового нагляду) в умовах надзвичайних правових режимів. Такий протокол має адаптувати загальні правила судочинства до потреб кризових обставин, забезпечити належну реалізацію права на захист, водночас враховуючи труднощі доказування та доступу до інформації в умовах воєнних дій або надзвичайних ситуацій.

Загалом можна констатувати, що у воєнний час і періоди надзвичайних ситуацій адміністративно-правове регулювання ГВК стикається з кількома потенційно критичними викликами: перевантаження інфраструктури, непридатність стандартних процедур, колізії між органами, потерпання прав учасників провадження. Проте шлях оптимізації є очевидним, через адаптацію нормативної бази, цифровізацію, пріоритетізацію ключових перевезень та розвиток організаційних механізмів міжвідомчої взаємодії.

1.2 Завдання, функції, принципи здійснення габаритно-вагового контролю

У сучасних умовах, ГВК транспортних засобів є ключовим елементом державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, збереження транспортної інфраструктури, підтримання екологічного балансу та дотримання публічного порядку. Особливо в умовах зростання обсягів вантажних перевезень, воєнного стану, прискореної цифровізації адміністративних процедур та інтеграції України до європейського правового простору, виникає об'єктивна потреба у переосмисленні правової природи ГВК, уточненні його функцій, завдань і принципів з урахуванням сучасних викликів і тенденцій розвитку публічного управління.

З одного боку, ГВК виконує без пекову, захисну та інфраструктурну функцію, захищаючи дорожнє покриття від руйнування через перевантаження транспортних засобів. З іншого - це форма адміністративно-юрисдикційної діяльності держави, що включає механізми контролю, примусу, притягнення до відповідальності, а також інформаційно-аналітичне забезпечення транспортного процесу. У такому контексті вивчення теоретико-правових засад ГВК вимагає не лише нормативного аналізу, а й глибокого осмислення функціональної ролі цього інституту в системі адміністративного права.

У межах сучасного адміністративного права завдання держави щодо забезпечення сталого функціонування транспортної інфраструктури, охорони дорожнього покриття, безпеки руху та дотримання транспортної дисципліни набувають особливої ваги. Одним із важливих інструментів реалізації цих завдань є ГВК, який виступає як специфічний інститут публічного адміністративного управління. У цьому контексті особливої теоретичної і практичної значущості набуває дослідження саме адміністративно-правових завдань ГВК як базової складової його правового змісту.

Поняття «завдання» в юридичному дискурсі трактується як цільова орієнтація діяльності уповноважених суб’єктів, що знаходить своє відображення у правових нормах, актах управління, адміністративних процедурах і практиці їх реалізації. В адміністративному праві завдання відіграють роль концептуальної основи, яка визначає сутність, напрямки, функції й межі діяльності суб’єктів публічного управління.

Щодо габаритно-вагового контролю, його завдання формуються на перетині транспортної, інфраструктурної, безпекової, правової та економічної політик держави, що ускладнює їх нормативне структурування і вимагає комплексного теоретико-правового осмислення. Потреба у виокремленні саме адміністративно-правових завдань ГВК обумовлюється тим, що саме адміністративне право закріплює механізми організації та реалізації публічної влади у цій сфері, забезпечує баланс публічних і приватних інтересів, визначає форми і методи державного примусу.

Дослідження адміністративно-правових завдань ГВК потребує застосування комплексного підходу, що поєднує: а) нормативно-догматичний метод, який дозволяє виявити формальні цілі ГВК, зафіксовані у законодавстві; б) функціональний підхід, що дозволяє співвіднести завдання з конкретними механізмами контролю; в) порівняльно-правовий метод, який дає змогу оцінити ефективність правового регулювання ГВК в Україні порівняно з практиками країн ЄС; г) системно-структурний підхід, який дає змогу аналізувати завдання ГВК як елемент адміністративно-правового регулювання загального порядку в транспортній системі України.

Загалом, адміністративно-правові завдання ГВК становлять складну правову категорію, яка відображає змістовне навантаження цього інституту як механізму реалізації публічної політики. Ці завдання мають багатовекторний характер: вони поєднують інфраструктурний, безпековий, правозастосовний, економічний та євроінтеграційний аспекти. Їх реалізація вимагає чіткого нормативного закріплення, належного адміністративного інструментарію, належної підконтрольності та прозорості дій відповідальних органів. Формування концептуальних засад дослідження адміністративно-правових завдань ГВК є необхідною умовою для вдосконалення правового регулювання, узгодження законодавчої і практичної складових, а також розробки ефективних механізмів їх реалізації у контексті публічного адміністрування.

Крім того, завдання ГВК визначають стратегічну і практичну орієнтацію діяльності органів публічної адміністрації, відповідальних за контроль за дотриманням вагових та габаритних обмежень. До основних завдань ГВК, які реалізуються в адміністративно-правовій площині, належать:

1. Профілактика правопорушень у сфері ГВК – які можна умовно поділити на три групи: 1) Нормативно-регуляторні завдання - спрямовані на вдосконалення правового регулювання: а) уніфікація термінів і понять (перевантаження, осьове навантаження, відповідальний суб’єкт); б) чітке визначення відповідальності за типами правопорушень (порушення технічних норм, маніпуляції з WiM-системами, ухилення від зважування тощо). 2) Організаційно-контрольні завдання - реалізуються через діяльність

Укртрансбезпеки, Національної поліції, місцевих органів влади: а) планове розміщення пунктів зважування; б) застосування систем «зважування у русі» (Weigh-in-Motion, WiM); в) організація спільних рейдів; г) інтеграція даних WiM у бази поліції та судової адміністрації для обліку рецидивів. 3) Інформаційно-просвітницькі завдання - мають за мету змінити правосвідомість учасників транспортного процесу: а) інформування перевізників щодо допустимих норм навантаження; б) публікація даних щодо штрафів та порушників у відкритому доступі; в) проведення роз'яснювальної роботи із суб'єктами логістичного бізнесу.

2. Упередження пошкодження та руйнування автомобільних доріг - надмірна маса вантажного транспорту призводить до появи колій, тріщин, зсувів дорожнього покриття та передчасного зносу асфальтобетону. Завдання ГВК полягає у фіксації перевантажень до того, як відбудеться незворотне технічне погіршення стану автошляху. Відповідно до Порядку № 879, одним із завдань Укртрансбезпеки є виявлення таких фактів та зупинення руху транспортних засобів, що порушують допустимі норми навантаження [16]. Результати контролю спрямовують на збереження дорожнього покриття, оскільки перевантаження завдає щорічних збитків вартістю понад 2 млрд грн і сприяє зношенню понад 74 % доріг [17].

3. Зниження ризиків дорожньо-транспортних пригод - перевантажений транспорт має знижені гальмівні та маневрені характеристики, що веде до зростання ДТП. Юридична задача полягає в попередженні цих ДТП, зокрема шляхом своєчасного зважування й зупинки ТЗ на небезпечних ділянках. Згідно з дослідженнями Європейської комісії, понад 10 % аварій з тяжкими наслідками за участю вантажівок пов'язані з порушенням вагових параметрів транспортного засобу [18]. В Україні це завдання реалізується шляхом виявлення перевантажених авто та припинення їхнього подальшого руху без приведення у відповідність.

4. Забезпечення ефективного фінансування дорожньої мережі - ГВК формує доказову базу для направлення коштів з Дорожнього фонду на ремонт ділянок з високим навантаженням. Відповідно до функціоналу Дорожнього

фонду, 35 % коштів спрямовується на ремонт місцевих доріг [19]. Це завдання передбачає аналітичний супровід та докази перевантажень для стратегічного розподілу ресурсів.

5. Регулювання маршруту руху великовантажного транспорту - через систему ГВК можливо встановлювати обмеження руху на старих або несертифікованих маршрутах, направляючи перевізників на дороги, адаптовані для високих навантажень. Це забезпечує захист локальних інфраструктур від руйнівного впливу.

6. Підвищення рівня адміністративного нагляду - важливим завданням є створення системи взаємодії між Укравтодором, Укртрансбезпекою, поліцією й місцевим самоврядуванням. Координація дій сприяє охопленню всіх потенційно уразливих ділянок автошляхів і унеможливлює корупційні ризики при процедурі контролю [20];

7. Забезпечення правового порядку у сфері вантажоперевезень - адміністративне право має на меті забезпечення рівного доступу до ринку автоперевезень. Перевантаження надає окремим перевізникам неправомірну економічну перевагу, що підриває засади добросовісної конкуренції. Завдання ГВК - унеможливити таку перевагу та захистити права тих, хто діє у правовому полі.

8. Виконання міжнародних зобов’язань України - інтеграція до транспортного простору ЄС передбачає адаптацію габаритно-вагових норм до стандартів Директиви 96/53/ЄС. Завдання ГВК - забезпечити відповідність національного контролю вимогам європейського права та забезпечити визнання результатів контролю іншими державами [8].

9. Статистичний і аналітичний супровід державної транспортної політики - контрольні дані про навантаження, маршрути та інтенсивність порушень мають бути використані не лише для реагування, але й для планування інфраструктури, ремонту доріг, створення об’їзних маршрутів тощо. Це робить ГВК важливим джерелом державної транспортної аналітики.

10. Методологічно-організаційні завдання, зокрема: а) законодавче постачання - забезпечення оновлення норм у КУпАП, постановах та порядках

становить ланцюг правової відповідальності; б) технічне забезпечення - метрологічна повірка засобів контролю є юридично необхідною умовою дотримання законності вимірювань

Також варто відзначити, що в адміністративному праві засоби реалізації завдань поділяються на нормативні, процедурні, організаційні, технічні, інформаційні, контрольні та наглядові.

Нормативні засоби - це юридичні акти, які визначають правовий режим здійснення ГВК. До таких належать: Закон України «Про автомобільний транспорт»; Кодекс України про адміністративні правопорушення; Постанови КМУ; Методичні рекомендації Укртрансбезпеки. Ці акти встановлюють чіткий алгоритм дій контролюючого органу, юридичну природу адміністративного провадження та санкцій.

Процедурні засоби - це алгоритм дій працівника Укртрансбезпеки або поліції під час здійснення зважування, оформлення протоколу, вручення постанови. Процедура повинна відповідати принципам законності, пропорційності, гласності та верховенства права.

Організаційні засоби - до них належать структура та повноваження суб’єктів ГВК, їхня координація, створення спільних міжвідомчих груп, механізм підвідомчості та підпорядкування. В умовах воєнного стану важливим є чіткий розподіл повноважень між Укртрансбезпекою та Національною поліцією.

Технічні засоби - це засоби автоматичного зважування (WiM), стаціонарні ваги, пристрої фото- і відеофіксації, системи електронного документообігу. Вони відіграють ключову роль у забезпеченні об’єктивності результатів ГВК.

Інформаційні засоби - це сукупність інструментів, каналів і технологій, спрямованих на забезпечення відкритості, доступності, достовірності та оперативності обміну інформацією між суб’єктами габаритно-вагового контролю, іншими державними органами, а також учасниками дорожнього руху.

Контрольні та наглядові засоби – це скарги, апеляції, перевірки законності дій органів ГВК з боку прокуратури, Держслужби з питань праці, а також адміністративне судочинство.

Також, важливим є питання щодо особливостей реалізації адміністративно-правових завдань габаритно-вагового контролю в умовах децентралізації, адже у контексті децентралізації органи місцевого самоврядування отримали низку повноважень у сфері управління дорожнім господарством, у тому числі щодо утримання та облаштування доріг місцевого значення, що прямо пов’язано із завданнями ГВК.

Водночас, чинне законодавство не надає громадам прямих повноважень щодо здійснення контролю за дотриманням габаритно-вагових норм, що зумовлює необхідність оновлення адміністративно-правової бази з метою легітимізації їхньої участі в реалізації політики ГВК. Наприклад, у 2023 році Асоціація міст України ініціювала зміни до законодавства з метою забезпечення участі громад у фінансуванні пунктів контролю та отриманні частини штрафних санкцій у свої бюджети [21].

В умовах децентралізації адміністративно-правові завдання у сфері ГВК включають: а) нормативне та процедурне забезпечення участі громад у реалізації контролю; б) створення правових умов для фінансування облаштування пунктів ГВК з місцевих бюджетів; в) формування системи взаємодії між державними та місцевими органами; г) забезпечення прозорості використання коштів від штрафів; д) впровадження цифрових рішень на базі інформаційно-аналітичних систем ГВК. Ці завдання вимагають детального правового регулювання процедур передачі компетенції або делегування окремих функцій громадам, зокрема в частині адміністрування або участі у встановленні пунктів зважування.

Згідно з Законом України «Про місцеве самоврядування в Україні» [22], ОМС мають право утримувати об’єкти дорожньої інфраструктури, що дозволяє їм виступати ініціаторами встановлення стаціонарних та пересувних пунктів ГВК. Практика показує, що реалізація таких ініціатив ефективна лише за умов укладення угод про співпрацю між ОМС та Укртрансбезпекою або Укравтодором. Наприклад, у Львівській та Черкаській областях у 2022–2023 роках було реалізовано спільні проєкти із залученням коштів місцевих бюджетів для встановлення систем WiM [23].

Правове забезпечення таких проєктів реалізується шляхом: а) укладення меморандумів про співпрацю; б) внесення змін до регіональних програм розвитку інфраструктури; в) участі ОМС у тендерних процедурах; г) делегування частини адміністративних функцій шляхом приписів або внутрішньої регламентації. Проте така практика залишається фрагментарною і потребує уніфікації через розробку типового регламенту міжмуніципального партнерства у сфері ГВК.

На нашу думку, реалізація адміністративно-правових завдань у сфері ГВК в умовах децентралізації є складним, але вкрай необхідним процесом, що передбачає чіткий розподіл повноважень, розширення можливостей місцевих громад, формування гнучкої нормативної бази та впровадження електронних інструментів контролю. Оновлення правового регулювання має забезпечити баланс між централізованим наглядом і автономією громад, а також сприяти формуванню ефективної та безпечної системи дорожнього руху.

У свою чергу, завдання ГВК не є статичними - вони знаходять своє відображення у системі функцій, тобто у конкретних формах діяльності уповноважених органів та посадових осіб. Крім того, формування ефективної політики у сфері транспортної безпеки та інфраструктурного розвитку передбачає впровадження дієвих інструментів публічного адміністрування. У цьому контексті вивчення функцій ГВК через призму публічного адміністрування є надзвичайно актуальним для правової науки, особливо в умовах розбудови правової держави, децентралізації та євроінтеграційних процесів в Україні.

Функції як категорія публічного адміністрування у сфері ГВК переставляють собою стійкі напрямки діяльності уповноважених органів, що виражаються в конкретних адміністративно-правових діях, спрямованих на досягнення публічного інтересу у сфері контролю за ваговими й габаритними параметрами транспортних засобів.

У науковій доктрині функції визнаються логічним продовженням завдань: якщо завдання відповідає на питання "що" має бути досягнуто, то функція — "як" це досягається. У сфері ГВК функції повинні розглядатися як системно

організовані форми прояву публічного адміністрування, які: а) забезпечують реалізацію державної політики щодо збереження інфраструктури; б) підтримують публічну безпеку; в) гарантують виконання міжнародних зобов'язань України; г) формують передумови для дотримання правових норм суб'єктами господарювання.

Загалом, функціональний підхід до дослідження ГВК як адміністративно-правового явища дозволяє виявити внутрішню структуру цього інституту, зрозуміти, як саме через функції реалізується правовий механізм контролю, які управлінські інструменти при цьому використовуються, а також які суб'єкти наділені відповідними адміністративними повноваженнями. При цьому функції габаритно-вагового контролю розглядаються не лише як відображення законодавчих приписів, а як інструменти реалізації завдань державної політики у транспортній системі України.

На нашу думку, основними функціями здійснення ГВК є: 1. Контрольно-вимірювальна функція - забезпечує первинне документування факту відповідності ТЗ нормативам. Використовуються стаціонарні та мобільні пункти зважування, а також WiM-системи (Weigh-in-Motion), що дозволяють автоматично фіксувати вагові параметри рухомих транспортних засобів [24]. Ця функція є основою для будь-яких подальших адміністративних дій і формує об'єктивну доказову базу; 2. Санкційно-правозастосовна функція - дає підстави для оформлення адміністративних актів: штрафів, постанов, зупинки ТЗ до усунення порушень. Розміри санкцій регулюються КУпАП (ст. 132–1) [25], а процедура контролю - відповідно до Порядку № 879 [16]. Законодавча і процедурна чіткість забезпечує легітимність застосування заходів [26]; 3. Інфраструктурозахисна функція - одна із ключових цілей ГВК це збереження дорожньої інфраструктури. Вимірювання і реакція на перевантаження знижують навантаження на асфальт, попереджаючи руйнування; 4. Адміністративно -інформаційна функція - включає заходи з поширення інформації серед перевізників та громадськості, про діючі норми, санкції та способи уникнення порушень. Використовується гласність даних WiM (наприклад, у публічних порталах), що зменшує число порушень завдяки

добровільному дотриманню правил [27]; 5. Координаційно-інституційна функція - забезпечує співпрацю між Укртрансбезпекою, Укравтодором, Нацполіцією та місцевою владою, наприклад, у мобільних рейдах і під час використання електронних систем фіксації порушень. Координація посилює ефективність контролю [28]; 6. Аналітично-стратегічна функція - Охоплює обробку зібраних даних (WiM, статдані) для стратегічного планування, оновлення транспортної мережі, оптимізації потоків, та ремонту шляхів; 7. Євроінтеграційна функція - норми вагового контролю в Україні інтегруються з європейськими шляхом імплементації Директив 96/53/ЕС та 2015/719/ЕС ЄС, а також збільшення санкцій за порушення [29]. Це сприяє гармонізації з ЄС та зміцненню правового середовища міжнародної логістики; 8. Техніко-метрологічна функція - включає забезпечення достовірності вимірювань через атестацію і метрологічне забезпечення WiM-систем відповідно до стандартів: OIML, NMi та українських метрологічних норм [30]; Тарифно-економічна функція - дані WiM використовуються для впровадження тарифицування за вагою (weight-based tolling), що забезпечує справедливе фінансування ремонту доріг, де за важчі ТЗ встановлюється більша плата [31]; 10. Правозахисна функція - забезпечує можливість оскарження правових рішень, захист прав перевізників через повну доказову базу, гласність процедур, адміністративне та судове оскарження рішень; 11. Фінансово-правова функція - полягає у забезпеченні правового механізму фінансування системи габаритно-вагового контролю, а також належного розподілу, використання та обліку бюджетних та позабюджетних коштів, що надходять у результаті застосування адміністративно-господарських санкцій або реалізації weight-based tolling (система плати за проїзд).

Загалом, функції ГВК охоплюють сукупність заходів, спрямованих на забезпечення вагового контролю, правозастосування, захист інфраструктури, профілактику правопорушень, координацію міжорганізаційних дій, стратегічне планування, інтеграцію в європейський простір, метрологічну відповідність, екологічну та економічну обґрунтованість роботи систем ГВК, а також захист прав перевізників. У сучасних умовах цифровізації та євроінтеграції ці функції

утворюють комплексний механізм адміністративного впливу, який формує ефективну систему публічного управління транспортною сферою.

Також варто відзначити, що ГВК як елемент державного нагляду за транспортом ґрунтується на делікатному балансі між централізованим контролем і регіональним управлінням. Центральні органи влади визначають стандарти, організовують мережу пунктів контролю та забезпечують метрологію. Місцеві органи самоврядування, у свою чергу, утримують дороги місцевого значення та можуть сприяти реалізації пунктів контролю на своїй території

Розподіл адміністративних функцій у сфері ГВК між центральними та місцевими органами влади є важливою складовою ефективного публічного адміністрування. На сьогодні ключові повноваження закріплено за центральними органами виконавчої влади, зокрема за Укртрансбезпекою, яка здійснює зважування транспортних засобів, фіксацію правопорушень та накладення адміністративних стягнень.

Натомість функції місцевої влади у сфері ГВК обмежені утриманням доріг комунального значення та сприянням у проведенні контрольних заходів. Хоча практика спільних перевірок за участю органів місцевого самоврядування існує, місцеві органи позбавлені повноважень самостійно ініціювати адміністративні провадження або накладати штрафи. Такий дисбаланс знижує ефективність реалізації ГВК, особливо в умовах децентралізації. Доцільним є делегування частини контрольних функцій місцевим органам із одночасним спрямуванням частини штрафів до місцевих бюджетів — це забезпечить мотивацію до співучасті в профілактиці порушень

Таким чином, особливості розподілу адміністративних функцій у сфері габаритно-вагового контролю свідчать про перевагу централізованої моделі, яка, однак, потребує поступового оновлення відповідно до сучасних вимог децентралізованого врядування. Удосконалення правового механізму має базуватися на балансі централізації стандартів і децентралізації операційного адміністрування з активним залученням місцевих громад до реалізації публічного інтересу у сфері безпеки руху та збереження дорожньої

інфраструктури. Це дозволить забезпечити ефективність державного контролю, посилити профілактику правопорушень і створити прозорі умови для взаємодії центрального та місцевого рівнів публічної адміністрації.

Крім того, ефективне функціонування ГВК як складового елементу системи забезпечення безпеки автомобільного транспорту неможливе без наукового осмислення його принципів - фундаментальних положень, що визначають ціннісну та нормативну основу адміністративного регулювання у цій сфері. Принципи не лише формують логіку правового впливу на суспільні відносини у сфері ГВК, а й забезпечують стабільність, обґрунтованість та передбачуваність діяльності уповноважених органів.

У доктрині адміністративного права принципи розглядаються як вихідні ідеї, засади і правила, які покладені в основу правового регулювання та управлінської діяльності в публічній сфері. На відміну від норм, які встановлюють конкретні правила поведінки, принципи визначають загальну спрямованість, методологічні підходи, логіку нормотворчої та правозастосовної діяльності [32, с. 65].

У сфері ГВК правова природа принципів проявляється через їхнє закріплення у нормативно-правових актах (законодавчих і підзаконних), а також через їхнє функціонування як правових стандартів, яким мають відповідати дії державних органів. Наприклад, принцип законності реалізується через обов’язковість здійснення контролю лише сертифікованими засобами вимірювання, а принцип пропорційності, через визначення санкцій залежно від ступеня перевищення вагових або габаритних норм.

Принципи мають вирішальне значення у кількох ключових аспектах: а) нормотворчому - формують засади для створення правових норм і регламентів у сфері ГВК, визначаючи логіку правового впливу; б) правозастосовному - служать орієнтиром для органів Укртрансбезпеки, Національної поліції та судових органів при вирішенні справ про адміністративні правопорушення; в) правозахисному - гарантують дотримання прав і свобод перевізників, забезпечують можливість ефективного судового захисту у разі порушень з боку контролюючих органів; г) євро інтеграційному - забезпечують відповідність

національної моделі контролю принципам адміністративного управління в ЄС, зокрема принципам належного урядування (good administration), відповідно до Хартії основних прав ЄС [33, с. 9].

Загалом, принципи адміністративного регулювання у сфері ГВК становлять основу, на якій вибудовується вся система управлінських рішень, контрольних дій та відповідальності у сфері автомобільних перевезень. Їхня правова природа полягає у поєднанні загальноправових і спеціальних галузевих засад, що регулюють публічну діяльність органів виконавчої влади. Значення принципів полягає не лише в їхньому нормативному змісті, а й у здатності забезпечити баланс між публічними інтересами держави, економічною діяльністю перевізників і правовими гарантіями учасників транспортного процесу. Тому системне дослідження й імплементація принципів у регулюванні ГВК є необхідною умовою ефективного, правомірного й прозорого публічного адміністрування у сфері безпеки дорожнього руху.

У свою чергу варто відзначити, що нормативне регулювання здійснення ГВК має базуватися на адміністративно-правових принципах, що визначають структуру, зміст і процедуру контролю за відповідністю транспортних засобів ваговим, габаритним параметрам та наявності дозволів. До таких принципів можна віднести:

1. Принцип законності - згідно з яким будь-яка контрольна діяльність органів публічної влади повинна здійснюватися виключно в межах і на підставі закону. Так, положення Закон України «Про автомобільний транспорт» [2] чітко визначають межі допустимих параметрів вантажоперевезень та обов’язки водіїв, а Кодексу України про адміністративні правопорушення встановлює відповідальність за їх порушення [25].

2. Принцип правової визначеності - передбачає недопущення двозначності чи неоднозначності правових норм. У сфері ГВК це означає чітку фіксацію дозволених габаритів, навантаження на вісь, процедур зважування, меж повноважень контролюючих органів тощо. Недотримання цього принципу породжує адміністративні спори і судову практику, в якій оскаржуються дії Укртрансбезпеки або поліції.

3. Принцип належної процедури в адміністративному праві передбачає, що будь-яка дія органу публічної влади має відповідати визначеному порядку, бути прозорою, відкритою та такою, що підлягає оскарженню. У сфері ГВК це проявляється у: а) чітко визначених етапах перевірки (зупинка, візуальний огляд, зважування, документальне оформлення); б) обов'язку інформування водія про підстави зупинки та результати перевірки; в) фіксації кожної дії у відповідному акті. Порушення цих процедур може бути підставою для визнання рішень органів контролю незаконними [34].

4. Принцип балансу приватного і публічного інтересів - одним із ключових завдань правового регулювання ГВК є досягнення оптимального балансу між публічними інтересами (безпека, збереження доріг) та інтересами суб'єктів перевезень. Цей принцип закладено, зокрема, у змісті дозвільної системи, що дозволяє окремі відхилення від нормативів на підставі спеціальних дозволів, а також у можливості оскарження приписів чи дій контролюючих органів у судовому порядку.

5. Принцип пропорційності - санкції, передбачені за порушення габаритно-вагових обмежень, мають бути співмірними із заподіяною шкодою та мати превентивний, а не репресивний характер. Наприклад, система нарахування плати за проїзд великовагового транспорту, запроваджена Законом № 1534-IX, дозволяє компенсувати пошкодження, заподіяні дорожньому покриттю, без надмірного втручання у діяльність перевізника [35].

6. Принцип інституційної розмежованості - нормативне забезпечення ГВК має спиратися на чіткий розподіл компетенції між державними органами. Сьогодні основними суб'єктами здійснення ГВК є Укртрансбезпека, Національна поліція, балансоутримувачі пунктів зважування. Розмежування функцій цих суб'єктів дозволяє уникнути дублювання повноважень і правової невизначеності в їх діяльності [16].

7. Принцип єдності підходу до застосування санкцій означає рівність правового режиму як щодо перевізників, так і вантажовідправників. Методологічна ініціатива законопроекту № 6222 покликана усунути дискримінацію, універсалізувавши відповідальність сторін перевезення [36].

8. Принцип євроінтеграції - усі принципи нормативного регулювання ГВК в Україні мають бути узгоджені з відповідними стандартами ЄС. Зокрема, автоматизоване зважування у русі (WIM), цифрова система обліку правопорушень, єдині підходи до відповідальності перевізника - це елементи європейського підходу до контролю за безпекою вантажоперевезень [37].

Загалом на нашу думу, система адміністративно-правових принципів ГВК формує комплексну правову базу, а також забезпечують узгодженість національного законодавства з європейськими стандартами, дотримання процедурних гарантій, справедливість і пропорційність відповідальності, забезпечення балансу між економічними інтересами і публічним добром, що загалом дозволяє здійснювати вагомий контроль без порушення прав учасників і спрямовує систему до стандартів сучасної правової держави.

Отже, завдання, функції та принципи здійснення габаритно-вагового контролю становлять цілісну правову конструкцію, яка є фундаментальною для ефективного адміністративно-правового регулювання у транспортній системі України. Сформульовані завдання визначають стратегічний вектор державної політики у відповідній сфері. Їх реалізація забезпечується через багатофункціональну адміністративну діяльність уповноважених органів, що поєднує контрольні, профілактичні, координаційні, інформаційно-аналітичні та інші функції.

Водночас принципи адміністративного регулювання габаритно-вагового контролю є не лише методологічною основою для організації управлінської діяльності, але й запорукою правомірності втручання держави в економічні відносини. Саме на дотриманні цих принципів ґрунтується довіра до системи ГВК з боку учасників транспортного процесу, громадянського суспільства та бізнесу.

З огляду на зазначене, обґрунтоване визначення та правове закріплення завдань, функцій і принципів габаритно-вагового контролю вимагає подальшого вдосконалення нормативно-правової бази, гармонізації з європейськими підходами та послідовної інтеграції в систему публічного управління у транспортній системі України. Це, своєю чергою, сприятиме зміцненню

правових основ державного контролю за дотриманням габаритно-вагових параметрів, підвищенню ефективності адміністративно-правових механізмів і забезпеченню сталого розвитку транспортної інфраструктури України.

1.3. Система суб'єктів, що здійснюють габаритно-ваговий контроль

Ефективне функціонування системи ГВК є одним із базових елементів державної політики у сфері безпеки автомобільного транспорту, охорони дорожньої інфраструктури та захисту публічного інтересу. У зв’язку з цим визначення чіткої, логічно узгодженої та нормативно врегульованої системи суб’єктів, що беруть участь у здійсненні ГВК, має фундаментальне значення як для теорії адміністративного права, так і для практики публічного адміністрування.

На сучасному етапі розвитку адміністративно-правових відносин у сфері транспортної безпеки система суб’єктів ГВК в Україні характеризується складністю, багаторівневістю та міжвідомчою взаємодією. Залучення до процесу контролю органів виконавчої влади, правоохоронних органів, органів місцевого самоврядування, а також суб’єктів господарювання, що надають технічні послуги із зважування, зумовлює необхідність чіткого наукового аналізу їхнього правового статусу, повноважень, функцій і меж відповідальності.

Актуалізуються потреби в ґрунтовному теоретико-правовому осмисленні структури суб’єктного складу ГВК, його класифікації, особливостей правового статусу кожного з елементів цієї системи, з урахуванням вітчизняного законодавства, сучасної адміністративної практики та зарубіжного досвіду. Визначення системи суб’єктів ГВК є не лише питанням юридичної техніки, а й концептуальним чинником формування ефективної моделі адміністративного впливу в сфері контролю за дотриманням габаритно-вагових параметрів транспортних засобів.

Теоретичний фундамент системного аналізу суб’єктів ГВК базується на концепціях адміністративно-правових відносин, де держава реалізує владно-управлінські повноваження щодо забезпечення дотримання публічних

інтересів. В адміністративному праві суб’єкти владних повноважень повинні бути чітко визначеними, їх компетенція має мати нормативне закріплення, а механізми реалізації підлягати правовому контролю.

Таким чином, дослідження системи суб’єктів ГВК вимагає комплексного підходу, який поєднує аналіз нормативного масиву, практики правозастосування, міжвідомчої взаємодії, доктринальних положень адміністративного права та сучасних викликів, пов’язаних з цифровізацією процесів контролю, воєнним станом і потребою у збереженні критичної дорожньої інфраструктури.

У теорії адміністративного права суб’єктом адміністративно-правових відносин називають учасника правовідносин, що має конкретні суб’єктивні права і несе юридичні обов’язки, встановлені адміністративно-правовими нормами. Для суб’єкта характерні дві складові: правоздатність - здатність мати права й обов’язки, і дієздатність - здатність самостійно їх реалізовувати [38].

Суб’єкт має: а) адміністративну правоздатність, яка виникає в юридичних осіб з моменту їх створення, а в фізичних із народження; б) адміністративну дієздатність, що дозволяє учиняти конкретні дії у правовідносинах і часто залежна від віку, посади (зокрема 18 років для фізосіб). У сфері ГВК суб’єктами виступають не тільки державні органи та посадовці, а й технічні оператори, підприємства, органи місцевого самоврядування, які за законодавством залучені до виконання відповідних адміністративних процедур.

ГВК як складний суспільно-правовий інститут адміністративного права передбачає такі ключові ознаки його суб’єктів: 1) Публічно-владний характер - діють на підставі норм права, застосовують владні (примусові) методи регулювання. Участь операторів технічної інфраструктури має чітко врегульовані в договорі межі; 2) Нормативна наявність повноважень - їх діяльність ґрунтується на законах («Про автомобільний транспорт», постанові КМУ № 1567), підзаконних актах і спеціалізованих наказах (напр., наказ Мінінфраструктури та МВС); 3) Владна ієрархія - існує розподіл функцій між центральним органом (Укртрансбезпека), правоохоронцями (Нацполіція), місцевими й технічними учасниками; 4) Правоздатність і дієздатність - кожний

суб’єкт має визначену здатність приймати рішення у межах своєї компетенції, наприклад, Укртрансбезпека може видавати приписи, Нацполіція - застосовувати санкції, оператори - фіксувати дані. Таким чином, суб’єктами ГВК виступають як державні органи, так і недержавні учасники (оператори WiM, юридичні особи), які беруть участь в процесі контролю та несуть відповідальність згідно з їх статусом.

Виходячи із цього, ми вважаємо, що такими суб’єктами – є юридично визначені та повноважні учасники публічно-правових відносин, які в межах адміністративно-правового регулювання реалізують функції організації, технічного забезпечення, інспектування, документального оформлення або правозастосування щодо дотримання транспортними засобами встановлених державою габаритних і вагових параметрів з метою охорони дорожньої інфраструктури, безпеки дорожнього руху, екологічної безпеки та публічного порядку.

У свою чергу, методологічна основа дослідження суб’єктів ГВК у межах адміністративного права спирається на поєднання загальнонаукових і спеціально-юридичних підходів, які забезпечують системний, цілісний і обґрунтований аналіз [39]. Використання різноманітних методів і прийомів дозволяє не лише охарактеризувати правову природу суб’єктів, а й виявити їхні міжгалузеві й інституційні взаємозв’язки, забезпечити рівень методологічного підґрунтя, притаманний академічній юридичній діяльності, так наприклад:

1. Системно-структурний підхід – передбачає, що система суб’єктів ГВК розглядається як цілісна адміністративна структура з вертикальною і горизонтальною інтеграцією - центрального і місцевого рівнів, публічних та приватних учасників. Це дозволяє аналізувати взаємодію Укртрансбезпеки, поліції, операторів WiM і відповідальних суб’єктів у рамках єдиного правового поля. Системний метод сприяє виявленню провідної функції кожного елемента та місця в загальній моделі ГВК [40].

2. Функціонально-інституційний метод - застосовуючи функціональний підхід, дослідження спрямоване на виділення повноважень і функцій кожної

категорії суб’єктів ГВК: формування політики, здійснення контролю, технічне забезпечення, накладення санкцій або відповідальність за порушення.

3. Компаративно-правовий метод - дозволяє порівняти українську модель ГВК із зарубіжними системами (Німеччина, Польща, Естонія), що сприяє ідентифікації кращих практик та обґрунтуванню доцільних реформацій суспільного механізму. При цьому корисним є використання історико-правового методу для розуміння догенези та розвитку системи ГВК в Україні.

4. Загальнонаукові методи: аналіз, синтез, систематизація - формально-юридичний аналіз визначає змістовні ознаки кожного суб’єкта, їх підстави участі у правовідносинах, межі компетенції та правової відповідальності. Синтез дозволяє сформувати цілісне уявлення про ефективність функціонування системи та її внутрішню логіку. Класифікація, виділені групи суб’єктів - центральні, місцеві ОВВ, технічні оператори, відповідальні особи базуються саме на результаті синтетичного підходу.

5. Емпіричні та кількісні методи - застосування статистичних даних (кількість рейдових перевірок, випадки порушень, обсяги штрафів) дає змогу обґрунтувати ефективність роботи ГВК і підкріпити аналітичні висновки реальними показниками. Наприклад, дані Укртрансбезпеки щодо росту кількості фіксацій перевищень ваги машини дозволяють визначити проблемні ділянки функціонування системи.

6. Терміно-логічний метод і юридична догматика - чіткий аналіз понять («суб’єкт», «увесь контроль», «публічні функції») формується через дослідження термінології нормативних актів, таких як Кодекс України про адміністративні правопорушення, постанови КМУ, накази Міністерства інфраструктури і Укртрансбезпеки [41].

У свою чергу, варто відзначити, що у системі адміністративного регулювання особливу роль відіграє визначення правового статусу та повноважень суб’єктів, наділених владними функціями у публічному управлінні. ГВК як інститут адміністративного права має складну багатосуб’єктну структуру реалізації, що включає як центральні органи виконавчої влади, так і допоміжні, технічні та інституційні утворення.

Розуміння правового статусу цих суб’єктів є ключем до належного забезпечення законності, ефективності та прозорості системи контролю, особливо в умовах цифровізації та розширення автоматизованого нагляду.

Класифікація суб’єктів габаритно-вагового контролю дозволяє чітко структуризувати сучасну систему управління цією сферою, визначити їхню компетенцію, рівень відповідальності, потенційні інституційні прогалини. У контексті адміністративного права класифікаційний підхід є універсальним засобом для впорядкування суб’єктно-правової системи, забезпечення законності, ефективності та прозорості публічно-адміністративного процесу.

Традиційно в адміністративно-правовій науці класифікації суб’єктів будуються за формальними критеріями, за характером участі у правовідносинах (суб’єкти владних повноважень, адресати норм), організаційно-правовим статусом (органи влади, підприємства, фізичні особи), за джерелом компетенції тощо. Водночас, сфера ГВК вимагає застосування не лише формального, а і функціонального підходу, оскільки ефективність контролю безпосередньо залежить від координації дій публічних і технічних учасників.

Загалом, можна виокремити три групи таких суб’єктів: 1) Основні (центральні) суб’єкти - наділені повноваженнями щодо ініціювання, здійснення та координації контролю; 2) Допоміжні (суб’єкти сприяння) - забезпечують матеріально-технічне, інформаційне або процесуальне виконання ГВК; 3) Опосередковані (суб’єкти оскарження, перевірки, контролю за контролерами) - забезпечують правовий захист, нагляд і контроль за діяльністю основних суб’єктів.

Основні (центральні) суб'єкти – органи, які безпосередньо відповідають за організацію, здійснення та координацію ГВК:

1. Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека) – це центральний орган виконавчої влади, який відповідає за реалізацію державної політики у сфері наземного транспорту та здійснення ГВК. Відповідно до Положення, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 року № 103, Укртрансбезпека уповноважена на проведення перевірок транспортних засобів щодо дотримання встановлених

вагових і габаритних нормативів. Окрім традиційного контролю за участю посадових осіб, у практику впроваджено застосування автоматизованих систем зважування у русі (Weigh-in-Motion, WiM), які дають змогу дистанційно фіксувати факти перевантаження або порушення габаритних параметрів [42]. Крім того, Укртрансбезпека бере участь у розробці нормативно-правових актів, ініціює впровадження інноваційних технічних засобів контролю, забезпечує міжвідомчу взаємодію та має доступ до державних реєстрів, зокрема з метою верифікації даних, зазначених у товарно-транспортних накладних.

2. Міністерство розвитку громад та територій України - виконує стратегічну та регуляторну функцію, а саме формує та реалізує державну політику у транспортній системі України, зокрема шляхом: а) ініціювання законодавчих змін; б) затвердження технічних регламентів, стандартів щодо габаритів та навантаження; в) розробки порядку взаємодії органів, відповідальних за ГВК; г) погодження технічних вимог до пунктів WiM; ґ) розподілу бюджетних програм на утримання інфраструктури пунктів контролю. Його повноваження носять системно-координуючий характер і спрямовані на узгодження міжвідомчих дій у межах регуляторної політики, що дозволяє уникнути правових колізій у застосуванні норм ГВК.

Крім того, наказом № 703 від 16 квітня 2025 року Мінрегіонбуд встановив вичерпний перелік питань, які перевіряють під час рейдів працівники Укртрансбезпеки, зокрема — відповідність технічного стану транспортних засобів, наявність дозвільних документів, зокрема щодо габаритно-вагових параметрів [43].

3. Національна поліція України – діє на підставі Закону України «Про Національну поліцію» і виконує важливу допоміжну функцію в системі ГВК. Правоохоронці мають повноваження зупиняти транспортні засоби у разі підозри у порушенні вагових або габаритних параметрів, супроводжувати транспортні засоби до контрольних пунктів, а також забезпечувати примусове виконання вимог контролю в разі протидії з боку водіїв або загрози громадській безпеці [44]. Окрім цього, працівники поліції беруть участь у спільних перевірках із представниками Укртрансбезпеки, здійснюють охорону

громадського порядку на контрольних пунктах, фіксують факти порушень, збирають доказову базу та мають право складати протоколи про адміністративні правопорушення у випадках, передбачених законом.

Допоміжні суб'єкти – які забезпечують технічне, метрологічне та організаційне супроводження процесу контролю:

1. Так, на нашу думку одним із головних такого роду суб’єктів є адміністративно-технічні суб’єкти (оператори автоматизованих систем WiM) - це приватні компанії, які забезпечують: а) установку, експлуатацію, калібрування і технічну підтримку WiM-систем; б) інтеграцію даних у сервери Укртрансбезпеки або державні інформаційні платформи; в) контроль за точністю вимірювань відповідно до сертифікованих стандартів. Вони функціонують на підставі укладених договорів із замовниками (державними чи місцевими органами), а їхній правовий статус потребує нормативного унормування в окремому підзаконному акті. Сьогоднішнє правове поле лише побічно вказує на їхню участь (через Закон України № 1534-IX), що створює ризик неповноти правового статусу.

2. Органи місцевого самоврядування - можуть брати участь у фінансуванні та технічному забезпеченні пунктів ГВК, особливо на дорогах місцевого значення, а також: а) співпрацювати з поліцією та Укртрансбезпекою в питаннях моніторингу та реагування; б) ініціювати встановлення стаціонарних пунктів контролю через програми місцевого розвитку; в) передавати інформацію про інфраструктурні порушення, викликані перевантаженням. Попри значний потенціал, відсутність спеціальних норм у Законі України «Про місцеве самоврядування в Україні» щодо участі в ГВК не дозволяє в повній мірі реалізувати надані можливості [35].

3. Технічні та метрологічні органи - до цієї категорії належать: а) органи метрології - здійснюють перевірку точності вимірювального обладнання; б) органи стандартизації - затверджують технічні норми, які мають бути інтегровані в процедури ГВК; в) органи сертифікації - контролюють відповідність пристроїв фіксації стандартам EN, ISO та ДСТУ. Без ефективної

участі цих суб’єктів унеможливлюється визнання даних WiM у судовій практиці.

4. Укравтодор (Державне агентство автомобільних доріг України) – хоч і не здійснює безпосередній контроль за дотриманням габаритно-вагових параметрів, але: а) забезпечує розміщення, облаштування та утримання пунктів ГВК на автомобільних дорогах загального користування; б) співпрацює з Укртрансбезпекою для забезпечення технічних умов функціонування стаціонарних та автоматизованих комплексів WiM; в) бере участь у розробленні технічних регламентів, що стосуються дорожньої інфраструктури, пов’язаної з ГВК. Його діяльність не спрямована на притягнення до відповідальності чи видання нормативних актів, а на інфраструктурну підтримку процесу контролю.

Опосередковані суб'єкти – здійснюють контроль за контролерами, забезпечують судовий захист і захист прав людини:

1. Судові органи - забезпечують дотримання принципу верховенства права в адміністративно-правових спорах, що виникають у зв’язку з реалізацією процедур ГВК. Суди розглядають позови суб’єктів господарювання щодо дій або бездіяльності посадових осіб Укртрансбезпеки, Національної поліції, а також перевіряють обґрунтованість та законність винесених постанов про адміністративні стягнення.

Аналіз судової практики у цій сфері вказує на наявність складних правових питань, зокрема щодо визначення відповідального суб’єкта правопорушення, легітимності автоматичної фіксації порушень технічними засобами, достовірності зафіксованих даних та процедур оскарження. Судові рішення у справах щодо ГВК формують правозастосовну практику та встановлюють орієнтири для тлумачення і реалізації адміністративного законодавства у сфері транспортного контролю. Однак існує нерівномірність підходів, коли одні суди визнають WiM-дані легітимними, а інші ні, що свідчить про правову невизначеність у практиці застосування норм.

2. Автомобільні перевізники, власники та користувачі транспортних засобів – не є суб’єктами владних повноважень, проте виступають активними учасниками адміністративно-правових відносин у сфері ГВК. На них

покладається обов’язок дотримання габаритно-вагових нормативів, встановлених Законом України «Про автомобільний транспорт», іншими нормативно-правовими актами, а також положеннями міжнародних договорів, що діють в Україні. Ці суб’єкти несуть відповідальність за достовірність вантажних документів, належне оформлення товарно-транспортних накладних і технічний стан транспортних засобів. У разі виявлення порушень, відповідальність може бути покладена як на водія, так і на перевізника чи вантажовідправника залежно від конкретних обставин. Крім того, користувачі транспортних засобів мають право фіксувати дії посадових осіб контролюючих органів, оскаржувати рішення про накладення адміністративного стягнення й ініціювати перегляд результатів перевірки. Загалом, вони не формують, не застосовують і не тлумачать норми, але є носіями юридичного обов’язку, тобто реалізують норми опосередковано, через їх виконання або порушення.

3. Органи державного фінансового контролю, серед них можна виокремити: а) Державна аудиторська служба України - перевіряє законність витрат на проєкти облаштування пунктів ГВК; б) Рахункова палата - проводить аудит ефективності бюджетних програм, пов’язаних із закупівлею WiM-комплексів [45].

4. Офіс Уповноваженого Верховної Ради України з прав людини, який може: а) розглядати звернення осіб, які скаржаться на дії контролюючих органів ГВК; б) здійснювати моніторинг дотримання процесуальних прав у справах щодо притягнення до відповідальності за порушення вагових норм. Участь Омбудсмана особливо актуальна в умовах використання автоматизованих механізмів контролю, де питання обмеження прав людини потребує особливої уваги.

Загалом, адміністративно-правовий статус визначених суб’єктів у сфері ГВК є важливою гарантією ефективного правового регулювання. Він охоплює визначення їхньої компетенції, форм взаємодії, підзвітності та способів реалізації владних повноважень [46, с. 176].

Також варто звернути увагу на те, що сучасний розвиток інформаційно-технологічної інфраструктури, а також тенденції цифровізації

публічного адміністрування, зумовлюють суттєве розширення ролі недержавного сектору у виконанні адміністративно значущих функцій. У сфері габаритно-вагового контролю (ГВК), де ключовою складовою є фіксація порушень за допомогою автоматизованих систем Weigh-in-Motion (WIM), участь суб'єктів недержавної форми власності набуває інституалізованого характеру. Залучення приватних операторів, технічних розробників, програмістів, постачальників обладнання, громадських об'єднань та аналітичних організацій трансформує традиційні уявлення про суб'єктний склад адміністративно-правового механізму ГВК, формуючи особливу категорію – технічних, інформаційних, аналітичних та експертних суб'єктів.

Відповідно до положень Закону України «Про публічні закупівлі» [47] та Закону України «Про державно-приватне партнерство» [48], надання послуг технічного, інформаційного та сервісного характеру може здійснюватися недержавними структурами на договірній основі. У межах реалізації механізму ГВК такі функції охоплюють: а) обслуговування та калібрування WIM-комплексів; б) постачання й оновлення технічного устаткування; в) забезпечення передачі даних до інформаційних систем Укртрансбезпеки; г) формування звітності та первинного масиву доказів. Зазначені суб'єкти, не маючи владних повноважень, виконують допоміжну функцію, яка полягає у зборі та первинній обробці інформації для подальшого адміністративного реагування.

Технологія WIM реалізується переважно через діяльність приватних операторів, які відповідно до умов публічних закупівель або державно-приватного партнерства зобов'язані забезпечити технічну справність систем, їх відповідність державним стандартам, належну якість передачі даних. Такі компанії, як «Глобал Трак», «Дозор Систем», «СЕА», «Електронмаш» впроваджують пілотні проєкти у взаємодії з Укравтодором та Укртрансбезпекою [49]. Дані з WIM-фіксації автоматично надходять до реєстру порушень, містять реєстраційні дані транспортного засобу, його маршрут, вагу, кількість осей тощо та стають підставою для подальших дій Укртрансбезпеки.

Окрім технічних операторів, у реалізацію елементів ГВК можуть бути включені недержавні структури, які здійснюють аналітичну, програмну, правову або освітню діяльність. Зокрема: а) розробники програмного забезпечення для обробки та візуалізації даних WIM; б) юридичні компанії, що супроводжують адміністративні провадження та захист прав перевізників; в) наукові установи, що проводять експертизу технічних засобів і розробляють рекомендації з удосконалення законодавства (наприклад, НДІ транспорту та логістики при Національному транспортному університеті) [50]; г) навчальні установи, які здійснюють підготовку та перепідготовку кадрів для системи ГВК, включаючи інспекторів Укртрансбезпеки та працівників поліції.

Специфічну роль відіграють також громадські організації, які здійснюють моніторинг дотримання прав учасників ринку, адвокацію інтересів автоперевізників, підготовку пропозицій до органів влади щодо відкритості та прозорості процедур контролю. Наприклад, Всеукраїнська асоціація автомобільних перевізників активно порушувала питання неправомірного застосування санкцій, закликала до відкриття доступу до реєстрів порушень [51].

Крім того, суб’єкти господарювання, які є споживачами транспортних послуг, також беруть опосередковану участь у механізмі ГВК через зобов’язання забезпечити дотримання вагових норм, надавати відповідні документи (маршрутні листи, акти попереднього зважування тощо).

Аналіз показує, що недержавні структури, залучені до процесу реалізації елементів ГВК, формують окрему категорію суб’єктів – «особливі суб’єкти механізму адміністративно-правового регулювання», які діють в межах публічно-правових повноважень на умовах договірного або інституційного партнерства. Водночас їх участь пов’язана з низкою ризиків: а) нечіткість правового статусу операторів WIM; б) недостатній контроль за якістю та справністю технічного обладнання; в) потенційна можливість фальсифікації даних або недобросовісного обслуговування.

На нашу думку, чинне законодавство потребує деталізації умов акредитації таких суб’єктів, закріплення механізмів публічного контролю, запровадження

інспекцій та аудиту. У цьому контексті показовим є досвід Франції, Польщі, Німеччини, де участь приватного сектору чітко врегульована нормативно: через тендерні процедури, технічні стандарти, вимоги до захисту даних і обов'язкову сертифікацію обладнання.

Отже, недержавні структури слід вважати невід'ємною частиною адміністративно-правового механізму габаритно-вагового контролю. Їх участь охоплює технічне, інформаційне, аналітичне, освітнє та правове забезпечення контролю, сприяє ефективності публічного адміністрування. Удосконалення взаємодії між публічним та приватним секторами потребує оновлення нормативної бази, підвищення прозорості процедур, запровадження незалежного технічного й правового аудиту діяльності недержавних суб'єктів.

Також, заслуговує на увагу той факт, що нормативна політика у сфері ГВК в Україні формується на перетині інтересів центральної та місцевої влади. Центральні органи визначають загальні нормативно-правові параметри регулювання, тоді як місцеві органи адаптують їх до конкретних інфраструктурних умов відповідних регіонів. Ефективність функціонування системи ГВК безпосередньо залежить від належної інтеграції цих двох рівнів владних повноважень.

Щодо функціональної ролі центральних органів виконавчої влади, варто зазначити, що Кабінет Міністрів України затверджує ключові підзаконні акти, зокрема постанови № 879 від 2007 року та № 671 від 2017 року. Крім того, у грудні 2024 року Урядом була схвалена Національна транспортна стратегія до 2030 року, в якій визначено серед пріоритетів цифровізацію та гармонізацію технічних стандартів ГВК пріоритет [52].

У контексті реорганізації центральних органів виконавчої влади слід враховувати, що Міністерство інфраструктури України, Постановою Кабінету Міністрів України від 2 грудня 2022 року № 1343 було перейменовано в Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України, та до нього було приєднано Міністерство розвитку громад та територій України. Новоутворене міністерство – Міністерством розвитку громад та територій України – здійснює нормотворчу та координуючу діяльність у транспортній

системі України, зокрема у питаннях ГВК. До його компетенції належить розроблення технічних регламентів, інструкцій та наказів, якими визначаються умови облаштування контрольних пунктів, порядок метрологічної повірки обладнання, специфіка функціонування WiM-систем та механізмів автоматичної фіксації правопорушень. Міністерство також є ініціатором міжвідомчих нарад, у межах яких формуються рекомендації щодо розвитку пунктів контролю на місцевому рівні за участю Асоціації міст України та представників органів місцевого самоврядування [53]. Таким чином, Мінінфраструктури не лише формує нормативно-правовий каркас для функціонування ГВК, а й сприяє розбудові відповідної інфраструктури через стимулювання активності органів місцевої влади.

Місцеві органи влади (обласні державні адміністрації, регіональні служби Укравтодору, органи місцевого самоврядування) реалізують покладені на них функції в межах делегованих повноважень, зокрема забезпечують співфінансування будівництва, облаштування та ремонту пунктів ГВК. Наприклад, місця розташування таких пунктів погоджуються між Укравтодором, Національною поліцією та органами місцевої виконавчої влади, а регіональні представництва Укртрансбезпеки одержують відповідну підтримку у впровадженні контрольних процедур.

Координація між центральним і місцевим рівнями здійснюється через низку інституційних механізмів, зокрема: 1) Міжвідомчі наради – Мінрозвитку ініціює наради за участю представників обласних державних адміністрацій, Асоціації міст України та Укртрансбезпеки для обговорення актуальних питань регулювання і впровадження технічних змін; 2) Узгодження маршрутів та графіків перевірок – здійснюється спільно місцевими підрозділами Укравтодору, Національної поліції та Укртрансбезпеки відповідно до вимог Порядку, затвердженого постановою № 879 [16]; 3) Фінансування об’єктів контролю – реалізується через кошти місцевих бюджетів, які спрямовуються на будівництво та оснащення майданчиків контролю, що координується балансоутримувачами в особі регіональних підрозділів Укравтодору згідно з технічними інструкціями МОІТ; 4) Автоматизований контроль за допомогою

WiM-систем – місцеві органи влади за сприяння Укртрансбезпеки здійснюють встановлення комплексів WiM, підключених до центрального Центру обробки даних (ЦОД) у місті Києві, що дозволяє оперативно здійснювати облік та аналітику фіксованих порушень.

Загалом, координація дій між суб'єктами, уповноваженими на здійснення габаритно-вагового контролю, відбувається на основі нормативно визначених процедур, що закріплені у спільних наказах, інструкціях та протоколах взаємодії. Зокрема, спільна інструкція про порядок взаємодії між Укртрансбезпекою та Національною поліцією України визначає алгоритм реагування на виявлені порушення, механізм супроводу транспортного засобу до місця зважування, а також функціональну роль кожного з органів у межах провадження в справах про адміністративні правопорушення [54, с. 129].

Правовим підґрунтям зазначеної взаємодії є Інструкція, затверджена наказом Міністерства інфраструктури України та Міністерства внутрішніх справ України від 10 грудня 2013 року № 1007/1207. Вона регламентує порядок спільної діяльності Державної інспекції України з безпеки на наземному транспорті (правонаступником якої є Укртрансбезпека), Міністерства внутрішніх справ України та Державного агентства автомобільних доріг України щодо організації та проведення заходів з габаритно-вагового контролю транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів на автомобільних дорогах загального користування [55].

Сучасним та ключовим аспектом координації дій у межах адміністративно-правового механізму є цифровізація процесів контролю. Зібрані дані з систем зважування автоматично надходять до відповідного реєстру порушень, що забезпечує високий рівень прозорості, оперативності, а також мінімізує ризики службових зловживань та маніпуляцій. Така цифрова трансформація сприяє зміцненню довіри до інституту адміністративного контролю в цілому та формуванню сталих практик правомірної поведінки у транспортній системі України.

У підсумку, взаємодія між центральними та місцевими органами публічної влади у сфері ГВК є багаторівневим процесом, у межах якого центральний

рівень забезпечує створення нормативно-правового підґрунтя, а місцевий – практичну реалізацію встановлених приписів у конкретних умовах регіональної інфраструктури.

У свою чергу, адміністративне право визначає не лише суб'єктів, які здійснюють ГВК, а й їхню відповідальність за неналежне або незаконне виконання покладених функцій. Це питання особливо актуальне в Україні з огляду на останні законодавчі зміни та необхідність імплементації міжнародних стандартів.

В адміністративно-правовій доктрині відповідальність розглядається як один з інструментів забезпечення законності та дисципліни у діяльності публічної адміністрації. У випадку габаритно-вагового контролю мова йде про відповідальність спеціальних суб'єктів, які реалізують функції контролю - інспекторів Укртрансбезпеки, поліції, а також осіб, які обслуговують автоматизовані системи зважування WiM. Їхня відповідальність є похідною від владно-організаційного статусу у системі адміністративного контролю, і тому має публічно-правовий характер.

У межах адміністративно-правової доктрини правова відповідальність таких осіб класифікується за видами, формами прояву, суб'єктним складом та правовими наслідками. Враховуючи функціональне навантаження, а також особливості адміністративно-організаційного статусу суб'єктів ГВК, виділяються чотири основні види відповідальності: адміністративна, дисциплінарна, кримінальна та цивільно-правова (матеріальна).

Адміністративна відповідальність суб'єктів, які здійснюють ГВК, є найбільш уживаною формою реагування держави на неправомірну діяльність у сфері транспортного контролю. Вона передбачає застосування до винних осіб санкцій за проступки, передбачені Кодексом України про адміністративні правопорушення, зокрема: а) ст. 132-1 КУпАП - порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів та правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздам; б) ст. 132-2 КУпАП - порушення вантажовідправником вимог оформлення та внесення відомостей до товарно-транспортної накладної

або інших визначених законодавством документів на вантаж [25]. У контексті сучасної адміністративної практики слід відзначити значну кількість справ, у яких фігурують посадові особи Укртрансбезпеки, які свідомо чи з необережності ігнорували або викривлювали результати перевірки, що призводило до уникнення порушниками відповідальності.

Дисциплінарна відповідальність застосовується до осіб, які перебувають у службових (державних або договірних) правовідносинах, і регулюється спеціальними актами, зокрема Законом України «Про державну службу» [56]. Підставами для застосування дисциплінарного стягнення є: а) порушення службової етики; б) неетичне поводження з учасниками перевірки; в) зволікання або упереджене ставлення до фіксації порушення; г) зловживання службовим становищем під час виконання процедур ГВК. Формами дисциплінарного впливу є догана, зауваження, попередження про неповну службову відповідність, пониження в посаді або звільнення.

У разі наявності умислу в діях службових осіб, які здійснюють ГВК, або фіксується факт корупційної змови з перевізниками, настає кримінальна відповідальність відповідно до норм Кримінального кодексу України. Типовими є: а) ст. 367 ККУ - службова недбалість, що спричинила тяжкі наслідки; б) ст. 368 ККУ - прийняття пропозиції, обіцянки або одержання неправомірної вигоди; в) ст. 366 ККУ - службове підроблення документів, зокрема актів перевірки або журналів WiM-фіксації [57].

Цивільно-правова (матеріальна) відповідальність - даний вид відповідальності полягає у відшкодуванні шкоди, завданої унаслідок протиправної бездіяльності або неправомірної дії суб’єкта ГВК. Вона застосовується, зокрема, у випадках: а) завдання матеріальної шкоди перевізнику внаслідок неправомірного затримання ТЗ; б) збитків державі через незастосування належного контролю (знищення покриття дороги). Положення ст. 1172 ЦК України прямо передбачає відповідальність юридичних осіб за шкоду, заподіяну працівниками під час виконання трудових обов’язків [58].

Крім того, варто звернути увагу на те, що технічне обслуговування пунктів ГВК в Україні в умовах дерегуляції та розширення державно-приватного

партнерства все частіше делегується приватним суб'єктам господарювання, які на договірній основі виконують завдання з монтажу, налаштування, обслуговування або модернізації систем WiM. У зв'язку з цим виникає специфічна категорія суб'єктів допоміжної функції ГВК, чия відповідальність має важливе значення як у договірно-правовому, так і в публічно-правовому аспекті.

Приватні компанії, що обслуговують системи WiM, несуть зобов'язання відповідно до умов укладених договорів, у яких визначається: а) порядок технічного обслуговування; б) відповідальність за простої, неточність або вихід з ладу обладнання; в) строки усунення технічних збоїв; г) вимоги щодо відповідності сертифікатам метрології. Невиконання цих вимог може спричинити штрафні санкції, розірвання договору, або подання позову до суду.

Попри те, що приватні особи не є посадовими особами публічної адміністрації, вони можуть бути притягнуті до адміністративної відповідальності за: а) порушення умов і правил проведення повірки засобів вимірювальної техніки - ст. 171-1 КУпАП; б) порушення правил застосування засобів вимірювальної техніки, що підлягають державному метрологічному нагляду - ст. 172 КУпАП [25].

У разі встановлення фактів фальсифікації результатів контролю або умисного виведення з ладу WiM-обладнання, відповідні особи можуть бути притягнуті до кримінальної відповідальності за ст. 361 ККУ (несанкціоноване втручання в роботу електронно-обчислювальних систем), ст. 366 (службове підроблення) або ст. 191 (розтрата майна) [57].

У країнах ЄС (Німеччина, Польща, Чехія) до обслуговуючих компаній застосовується модель сертифікаційної відповідальності - у разі порушення стандартів компанія втрачає сертифікат і право на обслуговування державних систем. Наприклад, у Німеччині Згідно з правилами, викладеними Федеральним транспортним агентством (Kraftfahrt-Bundesamt, KBA), технічні служби можуть бути позбавлені статусу (тобто сертифікації) у разі невідповідності вимогам. Це позначає втрату права на проведення технічного обслуговування або перевірок, серед яких WiM-станції [59].

Також видається за необхідне звернути увагу на особливості діяльності суб'єктів здійснюють ГВК в умовах воєнного стану та надзвичайних ситуацій. В умовах правового режиму воєнного стану або надзвичайних ситуацій, ця система зазнає трансформації, яка пов’язана як з об’єктивними змінами у суспільно-правовому середовищі, так і з необхідністю адаптації державного контролю до кризових умов. Відповідно, діяльність суб’єктів ГВК в таких умовах потребує окремого розгляду, оскільки вона характеризується особливою організаційною динамікою, правовим режимом та підвищеним рівнем відповідальності.

Діяльність суб’єктів, що здійснюють габаритно-ваговий контроль, у періоди воєнного стану або надзвичайних ситуацій регламентується загальними та спеціальними нормативно-правовими актами. Хоча ці акти не містять окремих положень щодо функціонування ГВК у кризових обставинах, вони формують базову правову конструкцію, яка дозволяє адаптувати існуючі механізми до потреб особливих режимів.

У кризових умовах до реалізації габаритно-вагового контролю можуть залучатися не лише традиційні суб’єкти, зокрема: територіальні підрозділи Укртрансбезпеки; патрульні підрозділи Національної поліції України; оператори систем зважування (у т.ч. WiM-станцій), а й нові учасники: представники військових адміністрацій; сили територіальної оборони; підрозділи ДСНС; суб’єкти господарювання, які забезпечують логістичне супроводження. Це обумовлює необхідність формування оперативних штабів, тимчасових адміністративно-контрольних пунктів та мобільних груп перевірки транспортних засобів.

В умовах війни або надзвичайної ситуації суб’єкти ГВК змушені працювати у зміненому процедурному середовищі. Зокрема: а) допускається відступ від повного складання протоколів, якщо зупинка транспортного засобу може загрожувати життю; б) застосовується скорочений порядок обробки даних, з фіксацією ключових параметрів без оформлення актів огляду; в) у разі знищення стаціонарної інфраструктури використовуються мобільні системи зважування, або встановлюються пункти в польових умовах.

У воєнний час або під час ліквідації надзвичайних ситуацій, поряд з виконанням звичних функцій, суб'єкти ГВК виконують нетипові, але стратегічно важливі завдання, зокрема: а) забезпечення безперешкодного руху гуманітарних та військових колон; б) перевірка транспортних засобів на предмет недекларованих або небезпечних вантажів; в) контроль за навантаженням на аварійні ділянки доріг, де перевантаження може спричинити руйнування; г) фільтрація вантажів на виїзд за кордон, особливо у прикордонних регіонах; ґ) супровід важкої техніки та вантажів особливого призначення.

Загалом, діяльність суб'єктів габаритно-вагового контролю в умовах воєнного стану та надзвичайних ситуацій має низку сутнісних особливостей, які не підлягають формальному застосуванню мирного законодавства. Вона потребує правової адаптації, гнучких процедур, інституційної координації та створення правових умов для ухвалення оперативних рішень. Лише за умов належної нормативної підтримки й міжвідомчої взаємодії ГВК може ефективно виконувати свої функції як в інтересах безпеки дорожньої інфраструктури, так і обороноздатності держави.

У процесі функціонування ГВК важливу роль відіграє контроль і нагляд за діяльністю його суб'єктів, що реалізують процедури перевірки вагових та габаритних параметрів транспортних засобів. Контроль і нагляд у цій сфері виступають інструментами забезпечення законності, доброчесності, якості та ефективності публічного управління. Їх форми, види та рівні формують цілісну модель адміністративного впливу на суб'єктів, які реалізують функції ГВК.

Контроль та нагляд, як категорії адміністративного права, мають самостійне нормативне закріплення. Відповідно до Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності», контроль є системною діяльністю органів виконавчої влади, спрямованою на перевірку дотримання встановлених норм і правил [5]. У сфері ГВК контроль та нагляд за суб'єктами, які реалізують функції зважування, оформлення документів, затримання транспортних засобів, мають комплексний характер і поділяються за: а) суб'єктним критерієм - державний, відомчий,

внутрішній; б) функціональним критерієм - попереджувальний, поточний, наступний; в) юридичним статусом - контроль уповноважених органів та нагляд вищестоящих структур.

Основними формами контролю за діяльністю суб'єктів ГВК є:

1. Документальний контроль - це форма первинного контролю, що передбачає перевірку транспортної документації без використання спеціального обладнання. Зокрема, інспектори Укртрансбезпеки перевіряють: а) товарно-транспортні накладні; б) технічні характеристики транспортного засобу; в) інформацію про перевізника і замовника послуг; г) сертифікати та дозволи на перевезення великогабаритних або великовагових вантажів. Суб'єктами документального контролю є інспектори Укртрансбезпеки та працівники патрульної поліції. Цей вид контролю дозволяє виявити порушення на етапі планування перевезення, у тому числі за допомогою баз даних, без необхідності зупиняти транспортний засіб.

2. Технічний (інструментальний) контроль – ця форма контролю є найбільш точною та доказовою, оскільки базується на фактичному вимірюванні вагових та габаритних параметрів ТЗ за допомогою сертифікованого обладнання. Вона реалізується в межах: а) стаціонарних пунктів габаритно-вагового контролю; б) мобільних лабораторій Укртрансбезпеки; в) автоматизованих WiM-систем (Weigh-in-Motion).

Результати технічного контролю мають юридичне значення й можуть бути підставою для складання протоколу про адміністративне правопорушення (ст. 132-1 КУпАП) [25]. До основних процедур належать: а) зважування осьового навантаження; б) фіксація перевищення допустимих параметрів; в) формування акту з результатами вимірювань. Обов'язковим є дотримання вимог Закону України «Про метрологію та метрологічну діяльність», адже обладнання повинно пройти державну повірку, бути належно опломбованим і сертифікованим [60].

3. Рейдовий контроль (мобільний контроль) - передбачає позапланові виїзди мобільних груп, до складу яких входять інспектори Укртрансбезпеки та співробітники Національної поліції. Основні особливості: а) контроль

здійснюється поза межами стаціонарних пунктів, у місцях підвищеного трафіку або поблизу логістичних вузлів; б) за результатами перевірки ТЗ може бути супроводжений до найближчого пункту зважування; в) у разі неможливості зважування на місці фіксуються порушення документації, поведінки водія тощо. Ця форма контролю є важливою для виявлення системних порушень, у тому числі на маршрутах, які уникають стаціонарного контролю.

4. Автоматизований контроль (WiM) - є сучасною інноваційною формою, яка: а) здійснюється без зупинки транспортного засобу; б) фіксує перевищення ваги та швидкості; в) автоматично формує повідомлення про правопорушення. WiM-комплекси встановлюються на основних трасах міжнародного і національного значення та підключені до Єдиного центру обробки інформації Укртрансбезпеки. Зібрані дані зберігаються, обробляються, і на їх підставі виносяться постанови про накладення штрафу без участі інспектора.

5. Внутрішній контроль (службовий) - кожен суб’єкт, що реалізує функції ГВК (особливо — оператори WiM, балансоутримувачі пунктів ГВК), зобов’язаний здійснювати внутрішній технічний та адміністративний контроль, зокрема: а) ведення журналу технічного стану обладнання; б) перевірка цілісності пломб та сертифікатів; в) інструктаж персоналу; г) внутрішні аудити рішень про фіксацію порушень. Такий контроль сприяє самодисципліні, зменшенню корупційних ризиків і підвищенню якості державного сервісу.

Таким чином, форми контролю за діяльністю суб’єктів ГВК охоплюють широкий спектр адміністративно-правових процедур - від документального аналізу до високотехнологічного автоматизованого фіксування порушень. Кожна з форм має свою нормативну основу, процедурні особливості та підзвітних суб’єктів. Ефективне функціонування всієї системи залежить від гармонізації цих форм, підвищення технічної точності вимірювань, прозорості процедур, а також якісного внутрішнього та зовнішнього контролю.

Загалом, виходячи із усього вище сказаного, та виходячи із аналізу правової природи і структурно-функціональної організації системи суб’єктів, що здійснюють ГВК в Україні, можна зробити висновок, що цей інститут є складним, багаторівневим утворенням, яке охоплює як органи державної

виконавчої влади, так і інші уповноважені суб’єкти публічного адміністрування, включаючи технічні оператори, підприємства, установи та організації, які виконують окремі допоміжні функції. Водночас, у сучасних умовах у структурі суб’єктного складу ГВК дедалі більшої актуальності набуває інтеграція функціоналу інформаційно-аналітичних систем, автоматизованих засобів контролю (зокрема WiM-комплексів), а також залучення суб’єктів приватного сектору до співучасті у процесах моніторингу та технічного обслуговування інфраструктури пунктів зважування.

Висновки до розділу 1

1. У результаті аналізу теоретико-правових засад адміністративно-правового регулювання ГВК встановлено, що він є комплексним, багаторівневим інститутом, який включає в себе норми різних галузей права - адміністративного, транспортного, господарського та екологічного. Ця міжгалузева взаємодія створює передумови для комплексного підходу до правового регулювання, проте водночас вимагає узгодження та систематизації чинних нормативних актів, спрямованих на усунення колізій і суперечностей.

2. Ефективне функціонування системи ГВК безпосередньо залежить від якості чинної нормативно-правової бази. Чинне законодавство України у цій сфері, незважаючи на позитивні зрушення останніх років, ще не повною мірою відповідає сучасним потребам і викликам суспільства. Особливу увагу необхідно приділити питанню нормативного закріплення чіткого розмежування повноважень та процедур здійснення контролю з метою забезпечення максимальної ефективності правозастосовної діяльності.

3. Встановлено, що габаритно-ваговий контроль у сучасних умовах виступає специфічним об’єктом адміністративних правовідносин, який має виражений публічно-владний характер. Це проявляється у реалізації державою та уповноваженими органами владних функцій, спрямованих на захист публічних інтересів у сфері безпеки дорожнього руху, забезпечення збереження

автомобільних доріг та попередження шкоди навколишньому природному середовищу.

4. Чітке визначення й нормативне закріплення завдань, функцій та принципів ГВК є ключовим фактором ефективного публічного адміністрування в цій сфері. Сформульовано, що головні завдання ГВК полягають у забезпеченні безпеки дорожнього руху, захисті інфраструктури та навколишнього середовища від негативних наслідків перевантажень. Окремо зазначено, що ефективна реалізація адміністративних функцій, таких як превентивна, регуляторна, контрольна та санкційна, можлива лише за умов належного нормативно-правового та організаційного забезпечення. Дотримання принципів законності, пропорційності, відкритості та прозорості забезпечує довіру до дій органів влади, зміцнює правовий порядок та підвищує загальну ефективність системи ГВК в Україні.

5. Дослідження суб'єктного складу адміністративних правовідносин у сфері ГВК свідчить про наявність складної та багатоаспектної системи взаємодії, до якої входять як державні органи влади (центральні й місцеві), так і приватні суб'єкти господарювання та учасники дорожнього руху. Це зумовлює необхідність удосконалення механізмів взаємодії, а також чіткішого нормативного визначення меж і характеру відповідальності кожної групи суб'єктів із метою уникнення дублювання функцій та виникнення юридичних колізій.

РОЗДІЛ 2
АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ МЕХАНІЗМ ЗДІЙСНЕННЯ ГАБАРИТНО-ВАГОВОГО КОНТРОЛЮ В УКРАЇНІ

2.1. Поняття та структура адміністративно-правового механізму здійснення габаритно-вагового контролю

Габаритно-вагового контролю (ГВК) виступає одним із фундаментальних інструментів державного регулювання автомобільних перевезень, виконуючи при цьому як безпекові, так і інфраструктуро-захисні функції. В умовах

сучасного економічного розвитку, що характеризується значним зростанням обсягів вантажоперевезень, активізацією логістичних потоків, децентралізацією управлінських процесів та динамічним впровадженням цифрових технологій у сферу публічного адміністрування, проблема забезпечення ефективності ГВК набуває особливого значення та актуальності. Відтак, система ГВК покликана не лише попереджувати перевантаження транспортних засобів, що негативно впливає на стан дорожнього покриття, а й забезпечувати високий рівень правової визначеності та чітке дотримання адміністративно-правових процедур як з боку контролюючих суб'єктів, так і учасників процесу вантажоперевезень.

Водночас, чинне адміністративне законодавство України, що регламентує механізми здійснення ГВК, перебуває у процесі активного оновлення та адаптації до викликів цифровізації, європейських стандартів і правозастосовної практики. Це обумовлює необхідність ґрунтовного теоретико-методологічного обґрунтування правового регулювання ГВК, яке є запорукою його стабільного й ефективного функціонування. Саме тому адміністративно-правовий механізм ГВК слід трактувати не просто як сукупність юридичних норм, а як складну багаторівневу систему із чітко визначеною структурою, завданнями, суб’єктами, формами та методами реалізації, що діють в інтересах суспільства та держави в цілому [61, с. 35].

З позицій сучасної доктрини адміністративного права механізм правового регулювання визначається як структурована сукупність правових засобів, за допомогою яких забезпечується реалізація юридичних норм у конкретній сфері суспільних відносин. У контексті ГВК адміністративно-правовий механізм постає ієрархічно організованою системою нормативних, організаційних, процедурних та контрольних елементів, які спрямовані на забезпечення порядку у сфері вантажних перевезень, захисту інфраструктури та громадської безпеки [62, с. 176].

Основними структурними елементами зазначеного механізму виступають:

1. Нормативно-правова база – включає закони України, підзаконні нормативно-правові акти, які визначають допустимі габаритно-вагові параметри транспортних засобів, процедури їх контролю, повноваження посадових осіб

контролюючих органів, а також порядок притягнення до відповідальності за порушення відповідних норм і правил.

2. Суб’єктний склад адміністративно-правового механізму - основними суб'єктами є: а) Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека); б) Національна поліція України; в) суб’єкти господарювання (перевізники, водії, оператори вантажних терміналів). Допоміжними суб'єктами виступають органи місцевого самоврядування, Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор), а також судові органи, які розглядають адміністративні справи щодо порушень у сфері здійснення ГВК.

3. Методи адміністративно-правового регулювання - ключовими методами виступають: а) імперативний (заборони та обмеження); б) дозвільний (ліцензування діяльності перевізників); в) контрольно-наглядовий (перевірки дотримання вимог законодавства); г) застосування інформаційних і цифрових технологій (автоматичні комплекси вагового контролю, бази даних та реєстри).

4. Адміністративні процедури - серед яких виділяються: а) виявлення і документування фактів порушення (габаритно-вагові вимірювання); б) складання відповідних актів чи протоколів; в) винесення постанов про адміністративні правопорушення; г) нарахування штрафних санкцій; ґ) оскарження рішень контролюючих органів. Ці процедури чітко регламентовані нормативно-правовими актами й забезпечуються інформаційно-комунікаційними засобами.

5. Принципи функціонування - основними є: а) законність; б) прозорість; в) пропорційність застосованих заходів; г) превентивність; ґ) оперативність; д) об’єктивність оцінювання та контролю.

Отже, адміністративно-правовий механізм здійснення габаритно-вагового контролю представляє собою складну інтегровану систему, яка вимагає постійного удосконалення у напрямі цифровізації, уніфікації процедур та гармонізації з європейськими регуляторними стандартами, що дозволить підвищити ефективність контролю та рівень правової визначеності у зазначеній сфері.

Адміністративно-правовий механізм у сфері здійснення ГВК слід розглядати як цілісну, впорядковану систему правових норм, інституційних структур, адміністративних процедур, контрольних заходів і технічних засобів, орієнтовану на досягнення стратегічних цілей державної політики у транспортній системі України. Цей механізм формує правову архітектоніку, в межах якої публічна адміністрація реалізує функції державного контролю за дотриманням вагових і габаритних параметрів транспортних засобів, що, у свою чергу, сприяє підвищенню безпеки дорожнього руху, захисту дорожньої інфраструктури та втіленню публічного інтересу у системі транспортної логістики.

У цьому контексті адміністративно-правовий механізм постає як інструмент правозастосовної діяльності, спрямований на впорядковану взаємодію між нормами права, суб’єктами владних повноважень, учасниками транспортного процесу, а також процедурними формами реалізації контрольних функцій. Він забезпечує системну узгодженість та ефективність адміністративного впливу, виступаючи водночас регуляторним і гарантійним інструментом.

Виходячи з теоретичних позицій, цей механізм характеризується такими ознаками: 1) системність і цілісність – як єдина правова конструкція, що поєднує норми, інститути, процедури і технології; 2) цілеспрямованість – фокусування на реалізації завдань державної транспортної політики, у тому числі збереження автошляхів та забезпечення безпеки руху; 3) інструментальність – використання дозвільних, контрольно-наглядових процедур, а також новітніх технічних засобів контролю, зокрема автоматизованих систем зважування.

Структура адміністративно-правового механізму здійснення ГВК включає як обов’язкові, так і факультативні складові. До обов’язкових належать: а) норми права – які визначають параметри допустимої ваги/габаритів, ознаки правопорушення, компетенцію суб’єктів контролю, порядок притягнення до відповідальності; б) акти реалізації норм – включають постанови, розпорядження, інструктивні матеріали, зокрема внутрішні документи

Укртрансбезпеки і Національної поліції; в) адміністративні правовідносини – які виникають у процесі взаємодії між контролюючими органами та суб'єктами господарювання (перевізниками) щодо здійснення зважування, оформлення порушень, винесення рішень [63, с. 393].

Факультативні елементи включають: а) юридичні факти – події чи дії (наприклад, факт перевантаження), що ініціюють процедуру правозастосування; б) правосвідомість та правова культура – рівень поінформованості й готовності суб'єктів дотримуватися вимог законодавства; в) гарантії законності – права на оскарження, фіксація доказів, судовий захист; г) інформаційно-технічна інфраструктура – автоматизовані системи зважування (WiM), електронні бази даних, реєстри, аналітичні платформи контролю.

Функціонально адміністративно-правовий механізм ГВК виконує такі основні завдання: а) регулятивну функцію - встановлення обов'язкових норм щодо вагових та габаритних параметрів транспортних засобів; б) контрольно-наглядову – забезпечення постійного моніторингу дотримання правил перевезень та виявлення правопорушень; в) санкційну - реалізація юридичної відповідальності за порушення, у тому числі накладення штрафів, адміністративних стягнень, стягнення компенсаційних платежів; г) превентивну - запобігання правопорушенням завдяки невідворотності контролю і публічності правозастосовної практики; ґ) гарантійну (захисну) - реалізація права суб'єктів на захист від неправомірних рішень, відновлення їхніх прав, а також забезпечення балансу між державним інтересом і правами перевізників [61, с. 92–93].

Загалом, ми вважаємо, що адміністративно-правовий механізм здійснення ГВК являє собою інтегровану, ієрархічно впорядковану систему правових засобів, адміністративних процедур, суб'єктів і техніко-організаційних ресурсів, яка спрямована на реалізацію публічної мети – забезпечення безпеки руху, збереження автошляхів, дотримання правопорядку та захист прав учасників транспортного процесу. Його ефективність визначається здатністю забезпечити не лише дотримання вагово-габаритних норм, але й належний рівень

процедурної справедливості, публічної відповідальності та правового захисту [64, с. 386].

Загалом, основними теоретичними підходами до механізму контролю на транспорті виступають: 1. Дуальний (функціонально-структурний) підхід - розглядає механізм контролю як поєднання компонентів: нормативна основа, суб'єкти контролю, організаційні процедури, технічні засоби та санкційні інструменти. Такий підхід дозволяє чітко розмежовувати завдання кожного елемента та визначати їхню взаємодію; 2 Процесуально-операційний підхід - фокусується на послідовності адміністративних дій: оформлення документів, перевірка, прийняття рішень, накладення санкцій або застосування адміністративної відповідальності. Він особливо актуальний у транспортному контролі, де ключові етапи мають бути нормативно врегульовані; 3. Системно-синергетичний підхід - відзначає, що механізм контролю формується як цілісна система, здатна до самоорганізації за зміни внутрішніх чи зовнішніх умов, наприклад введення нових технологій чи нормативних вимог. Це підсилюється адаптивністю системи контролю до умов євроінтеграції та цифровізації адміністрування; 4. Інструментально-правовий підхід - виділяє роль юридичних засобів і технологій (електронні форми заяв, автоматизовані системи контролю), що трансформують традиційний адміністративний вплив і суттєво змінюють характер регулювання [65, с. 307]; 5. Порівняльно-правовий підхід - дозволяє виявити різницю у моделях адміністративного контролю в інших країнах (наприклад, морська та залізнична транспортні системи Польщі і Німеччини) і виокремити сприятливі елементи для адаптації в Україні. Використання цього підходу забезпечує можливість генерувати комплексні рекомендації щодо вдосконалення механізму у транспортній системі України.

З огляду на значущість ГВК як превентивного та охоронного інструмента державного впливу у сфері безпеки дорожнього руху, зростає потреба у комплексному науковому осмисленні його правової природи, адміністративних механізмів реалізації та форм юридичного впливу. Методологія такого дослідження виступає не лише інструментом теоретичного аналізу, а й основою

для формування системного уявлення про місце ГВК у структурі публічного адміністрування та механізмах правозастосування.

До основних методологічних підходів дослідження адміністративно-правового механізму ГВК можна віднести:

1. Системний підхід - надає змогу розглядати ГВК як багатокомпонентну адміністративно-правову систему, що включає норми права, правові інститути, процедурні регламенти, суб'єкти та об'єкти адміністративного контролю. У межах цього підходу ГВК розглядається як складова системи публічного управління у сфері безпеки дорожнього руху. Аналіз здійснюється крізь призму взаємозв'язків між ключовими структурними елементами: нормативно-правові акти, виконавчі органи, технічні засоби, адміністративні процедури, відповідальність.

2. Системно-синергетичний підхід - відзначає, що механізм контролю формується як цілісна система, здатна до самоорганізації за зміни внутрішніх чи зовнішніх умов, наприклад введення нових технологій чи нормативних вимог. Це підсилюється адаптивністю системи контролю до умов євроінтеграції та цифровізації адміністрування.

3. Функціональний підхід - зорієнтований на визначення суспільного призначення інституту ГВК. Його основна функція полягає в охороні транспортної інфраструктури, гарантуванні безпеки дорожнього руху та забезпеченні балансу між інтересами держави, суспільства і суб'єктів господарювання. У контексті адміністративного права ця функція реалізується через механізми державного нагляду, контролю та адміністративної відповідальності. Особливої ваги набуває превентивна функція, яка реалізується завдяки впровадженню автоматизованих систем зважування у русі (WIM), запроваджених в Україні відповідно до Закону України № 1534-IX від 03.06.2021 [35].

4. Формально-юридичний метод - використовується для аналізу чинного законодавства, зокрема для дослідження юридичної природи норм, визначення компетенції суб'єктів контролю та процедури реалізації контрольних функцій. Цей метод також ефективний у контексті порівняння норм українського

законодавства із міжнародними стандартами, зокрема з вимогами Директиви 96/53/ЄС Європейського Союзу щодо максимально допустимої маси та розмірів транспортних засобів [8].

5. Порівняльно-правовий підхід - дає змогу проаналізувати досвід європейських країн щодо організації та реалізації ГВК. У Польщі, наприклад, функціонує Інспекція дорожнього транспорту, яка здійснює всебічний контроль за допомогою цифрових реєстрів [66]. У Франції реалізується поліційна модель контролю із широким застосуванням мобільних груп. Зіставлення таких моделей дозволяє виявити ефективні підходи та запропонувати рекомендації щодо удосконалення українського механізму ГВК.

6. Дуальний (функціонально-структурний) підхід - розглядає механізм контролю як поєднання компонентів: нормативна основа, суб'єкти контролю, організаційні процедури, технічні засоби та санкційні інструменти. Такий підхід дозволяє чітко розмежовувати завдання кожного елемента та визначати їхню взаємодію.

7. Інформаційно-аналітичний та емпіричний методи - передбачають вивчення статистичних даних, аналітичних звітів Укртрансбезпеки, матеріалів Єдиного державного реєстру судових рішень. Емпіричний підхід передбачає аналіз конкретних адміністративних справ (перевантаження, накладення штрафів, оскарження), що дає змогу оцінити ефективність чинного адміністративного регулювання у сфері здійснення ГВК.

Застосування вказаних підходів дає змогу розглядати механізм як динамічну самоорганізовану систему. Такі підходи виводять розуміння на новий рівень порівняльного аналізу з огляду на цифровізацію та інтеграцію технологічних засобів контролю у транспорті (наприклад, Wi-M системи, e-governance платформи).

Отже, методологія дослідження адміністративно-правового механізму здійснення габаритно-вагового контролю має ґрунтуватися на інтегрованому використанні вказаних підходів, що враховують міжгалузеву природу об'єкта дослідження, правовий статус суб'єктів та об'єктів контролю, нормативне середовище та інституційні механізми регулювання. Такий комплексний підхід

дає змогу забезпечити глибину дослідження, сформувати обґрунтовані висновки та запропонувати ефективні напрямки удосконалення правового регулювання та практики його застосування у сфері здійснення ГВК.

Крім того, серед сучасних теоретичних концепцій в сфері здійснення ГВК, можна виділити такі, як: 1. Концепція інтегрованого адміністративного контролю - пропонується як модель, де державні органи (Міністерство інфраструктури, Укртрансбезпека, Нацполіція) взаємодіють через спільні цифрові платформи, стандартизовані процедури і координаційні механізми. Це створює єдину оперативну систему, де дані, перевірки і санкції взаємопов'язані; 2. Концепція модульного контролю - ядром моделі є базовий нормативно-процедурний каркас, а додаткові модулі, інформаційно-технічні засоби, експертні процедури, аналітика Big Data, які можуть швидко підключатися чи коригуватися у відповідь на нові виклики; 3. Концепція мережевого управління (policy networks) - це підхід, що акцентує увагу на взаємодії державних і недержавних акторів (профспілки перевізників, експертні асоціації, споживачі послуг), які впливають на створення та виконання адміністративних рішень. Такий формат консенсусного управління дозволяє підвищити легітимність та ефективність контролю [67]; 4. Гібридна концепція цифрово-адміністративного механізму - спирається на принципи електронного урядування і сучасні інструменти автоматизації. Механізм контролю включає цифрові рішення, такі як автоматизоване зважування (Wi-M), електронний обмін даними, моніторингові платформи з аналітичною вбудованою логікою. Це забезпечує оперативність та прозорість у процесі адміністрування.

У свою чергу, з огляду на складну природу ГВК як інституту адміністративного права, актуальним є аналіз його структурних елементів, які забезпечують цілісність, дієвість та ефективність функціонування системи державного контролю. У межах адміністративно-правового механізму ГВК доцільно виокремити чотири основні елементи: нормативний, інституційно-організаційний, процедурний та інформаційно-аналітичний.

Нормативне підґрунтя механізму ГВК утворюють акти законодавства, підзаконні нормативні документи, галузеві стандарти та інструкції, що

визначають мету, завдання, повноваження суб’єктів контролю, процедури перевірок та відповідальність за порушення встановлених вимог.

Інституційно-організаційний елемент - це елемент, що включає суб’єктів реалізації механізму ГВК, їхні повноваження, координацію дій та ресурсне забезпечення. Інституційний механізм передбачає також використання пересувних пунктів ГВК, стаціонарних зон контролю, а також автоматизованих систем зважування у русі (WiM). Як показує практика, ефективність цього елемента значною мірою залежить від рівня міжвідомчої координації та логістичної інфраструктури.

Процедурна складова адміністративно-правового механізму ГВК охоплює формалізовані етапи реалізації контролю, які включають: а) вибір об’єкта перевірки; б) проведення зважування або вимірювання габаритів; в) оформлення акту перевірки, протоколу про адміністративне правопорушення ; г) накладення адміністративного стягнення (штраф або платіж за проїзд); ґ) оскарження рішення у судовому або адміністративному порядку. Процедурна модель також передбачає строки дій, формати документів, вимоги до фото- і відеофіксації, що підтверджують правомірність застосованих заходів. Згідно з чинною практикою, особливу роль відіграє належна процесуальна оформленість матеріалів, яка є ключовою умовою подальшої юридичної стійкості.

Інформаційно-аналітичний елемент - цей елемент забезпечує збирання, обробку, зберігання та аналіз інформації, необхідної для здійснення ефективного контролю. До основних інструментів належать: а) WiM-системи (Weigh-in-Motion) – автоматизовані комплекси фіксації перевищення вагових норм без зупинки ТЗ; б) електронні бази даних перевірок та правопорушень; в) аналітичні модулі, що дозволяють прогнозувати потенційні порушення за маршрутами, типами вантажу тощо; г) електронні сервіси для доступу перевізників до інформації щодо правил перевезення, дозволів, оскарження рішень тощо.

Також, важливим є питання щодо функціонального призначення та основних завдань адміністративно-правового механізму здійснення ГВК. На

нашу думку, функціональне призначення адміністративно-правового механізму ГВК полягає у реалізації державної політики зі збереження дорожньої інфраструктури, гарантування безпеки транспортного руху та мінімізації шкоди довкіллю. Основні завдання механізму сформульовані виходячи з норм законодавства, практики його застосування та змін, спричинених цифровізацією контролю.

Основним напрямками функціонально призначення механізму ГВК є: 1. Забезпечення відповідності нормативним ваговим і габаритним параметрам - механізм спрямований на перевірку транспорту на відповідність встановленим законодавством нормам ваги та розмірів з метою обмеження руйнівного впливу на дорожнє полотно і підвищення безпеки руху; 2. Регламентація руху великовагових транспортних засобів - у межах ГВК контролюється наявність відповідних дозволів, режимів руху та дотримання маршруту - це дозволяє уникати випадків порушень, що можуть створювати аварійні ситуації або нанести шкоду інфраструктурі; 3 Фінансова відповідальність та компенсація шкоди - механізм передбачає стягнення плати за проїзд, накладення адміністративних штрафів або інших санкцій у разі перевищення нормативів, що створює економічний стимул до дотримання правил.

Тоді, як основними завданнями адміністративно-правового механізму здійснення ГВК є: 1) систематичне виявлення порушень - забезпечити регулярні рейдові перевірки на маршрутах руху, автоматизоване або ручну фіксування випадків порушень ваги та габаритів, а також наявності дозволів, уповноважені органи діють згідно з процедурою; 2) своєчасне реагування та координація - у випадках виявлення порушення, механізм включає оперативне інформування Національної поліції про відмову від проходження контролю або інші небезпечні ситуації - хоча нормативно офіційний механізм повідомлення досі залишається нечітким [68, с. 18]; 3) здійснення фінансового впливу - нарахування плати за проїзд, накладання штрафів, направлення справ до адміністративного або судового порядку -— все це є інструментами, що дисциплінують перевізників і компенсують ризики для дорожньої мережі; 4) Збір та обробка інформації - механізм передбачає використання WiM систем,

автоматизації фіксації порушень, ведення реєстрів транспортних засобів і товарно-транспортних накладних, що забезпечує інформаційно-аналітичну основу для превентивного контролю [69, с. 22].

У свою чергу, варто відзначити, що ефективність функціонування адміністративно-правового механізму у сфері здійснення ГВК є ключовою передумовою досягнення цілей державної транспортної політики в частині забезпечення збереження дорожньої інфраструктури, безпеки дорожнього руху та зменшення негативного впливу на навколишнє середовище. У зв'язку з цим важливо визначити об'єктивні, науково обґрунтовані критерії, які дозволяють виміряти ступінь результативності та дієвості реалізації відповідного адміністративно-правового механізму.

У контексті адміністративного права критерії ефективності визначаються як система ознак і характеристик, що відображають якісний та кількісний рівень досягнення публічно значущих результатів у межах реалізації управлінських і контрольних функцій суб'єктами публічної адміністрації. Вони дозволяють не лише оцінити поточний стан функціонування механізму, а й виявити напрями його вдосконалення [70, с. 47].

На основі аналізу чинного законодавства, доктринальних джерел і практики реалізації ГВК доцільно виокремити п'ять основних груп критеріїв ефективності: правові, організаційні, процедурні, інформаційно-аналітичні та фінансово-результативні.

1. Правові критерії ефективності - одним із базових критеріїв є правова визначеність і чіткість нормативної основи. Це охоплює: а) ясність регламентації повноважень суб'єктів контролю; б) деталізацію процедур і форм фіксації порушень; в) наявність пропорційних і справедливих санкцій.

Так, постанова Кабінету Міністрів України № 879 від 27.06.2007 р. «Про заходи щодо збереження автомобільних доріг загального користування» встановлює порядок здійснення ГВК, передбачає застосування плати за проїзд у разі перевищення вагових параметрів, а також уточнює порядок взаємодії Укртрансбезпеки з іншими органами [16]. Водночас ефективність правової основи механізму значно зросла після прийняття Закону України № 1534-IX від

03.06.2021 р., яким внесено зміни до Кодексу України про адміністративні правопорушення, зокрема в частині впровадження автоматичної фото- та відеофіксації порушень габаритно-вагових норм [35].

2. Організаційні критерії - до організаційних критеріїв ефективності належить: а) розгалуженість та доступність пунктів контролю (зокрема WiM-систем); б) кількість контрольованих одиниць транспортних засобів; в) рівень міжвідомчої координації. На сьогодні в Україні функціонують понад 50 WiM-комплексів, розташованих у 20 областях. Однак проблемою залишається обмежена кількість мобільних пунктів контролю, а також недостатня координація між центральними та регіональними структурами, зокрема на етапі супроводу транспортних засобів до пунктів перевірки, що передбачено новими змінами, затвердженими постановою КМУ № 513 від 19.05.2023 р. [71].

3. Процедурні критерії - ця група критеріїв охоплює: а) дотримання строків здійснення перевірок; б) забезпечення належного процесуального оформлення; в) можливість адміністративного чи судового оскарження. На нашу думку, ефективним вважається такий механізм, у межах якого забезпечується: а) належна фіксація порушення (фото, відео, акти, протоколи); б) прозоре накладення санкції; в) можливість перевізника подати скаргу або позов.

4. Інформаційно-аналітичні критерії - до цієї групи критеріїв належать: а) ступінь автоматизації процесів; б) наявність та повнота електронних реєстрів; в) використання даних для планування превентивного контролю. Запровадження системи WiM значно підвищило точність і оперативність фіксації порушень, зменшивши людський фактор та кількість помилок. Крім того, дані з WiM-систем використовуються для аналізу повторюваних порушень та планування зон підвищеного контролю [7].

5. Фінансово-результативні критерії - цей критерій передбачає співвідношення: а) бюджетних витрат на утримання механізму контролю; б) фактичних надходжень до бюджету від стягнення штрафів та плати за перевищення нормативів. Наприклад, виходячи із аналізу звіту Рахункової палати за 2023 рік, надходжень від штрафів за порушення ГВК склали біля 125

млн грн., з яких понад 75 млн грн надійшло саме завдяки роботі WiM-систем [72, с. 5].

Загалом, критерії ефективності адміністративно-правового механізму у сфері здійснення ГВК є важливим інструментом оцінки його дієвості. Їх системне врахування дозволяє комплексно підходити до аналізу результативності контрольної діяльності, виявляти проблемні аспекти та визначати напрями подальшого вдосконалення. Узгодженість правової бази, належна організація, чіткість процедур, використання інформаційних технологій і фінансова результативність у сукупності визначають здатність механізму ефективно забезпечувати публічні інтереси у сфері перевезень.

Значну теоретичну та практичну цінність для розуміння адміністративно-правового механізму здійснення ГВК мають такі фундаментальні категорії адміністративного права, як «державний контроль», «нагляд» та «адміністративна процедура». Вони становлять підґрунтя для реалізації владних повноважень у публічній сфері та формують цілісну нормативно-інституційну конструкцію, в межах якої забезпечується законність, ефективність та публічна відповідальність контрольної діяльності держави. У сфері здійснення ГВК ці категорії взаємодіють як структурні елементи правового механізму, орієнтованого на досягнення таких публічних цілей, як забезпечення безпеки дорожнього руху, охорона транспортної інфраструктури та правомірна поведінка учасників транспортного процесу.

Категорія «державний контроль» у цьому контексті розуміється як нормативно регламентована діяльність уповноважених суб’єктів публічної адміністрації, спрямована на перевірку дотримання вимог чинного законодавства, державних стандартів, нормативів, дозволів з боку юридичних та фізичних осіб у суспільно значущих сферах. У галузі ГВК така діяльність реалізується переважно шляхом здійснення зважування та фіксації габаритно-вагових параметрів транспортних засобів, що відбувається відповідно до положень Закону України «Про автомобільний транспорт» [2].

Поняття «нагляд» у межах адміністративного права має дещо іншу функціональну природу. Він розглядається як одна з форм державного

контролю, яка характеризується регулярністю, системністю та превентивністю. У науковій доктрині цей інститут визначається як спостереження з боку уповноваженого органу за дотриманням правових вимог без безпосереднього втручання у поточну господарську або управлінську діяльність суб'єкта, за винятком випадків виявлення порушень. У практиці реалізації ГВК наглядова функція втілюється у впровадженні автоматизованих систем зважування у русі (Weigh-in-Motion, WIM), які забезпечують безперервний моніторинг стану вантажних потоків без необхідності зупинки транспортних засобів [24].

Третьою складовою цього правового комплексу є «адміністративна процедура», яка відповідно до ст. 2 Закону України «Про адміністративну процедуру», охоплює регламентовану законом послідовність дій, пов'язаних з прийняттям управлінських рішень у сфері публічного адміністрування. Цей процес включає такі стадії: ініціювання провадження, розгляд справи, ухвалення рішення, його доведення до відома зацікавлених осіб та можливість оскарження [73].

Зміст адміністративної процедури забезпечує реалізацію низки принципів публічного управління, зокрема: верховенства права, правової визначеності, пропорційності, недискримінації, рівності учасників адміністративного процесу. Вона виступає інструментом юридичного оформлення результатів контролю та забезпечує врегулювання правовідносин між суб'єктами владних повноважень та суб'єктами господарювання у сфері перевезень.

Таким чином, категорії «державний контроль», «нагляд» та «адміністративна процедура» у сфері здійснення ГВК не є ізольованими явищами, а утворюють взаємопов'язану систему. У цій системі державний контроль визначає загальні засади діяльності публічної адміністрації, нагляд виконує превентивну функцію, спрямовану на виявлення та запобігання порушенням, а адміністративна процедура забезпечує юридичну формалізацію дій органів влади та гарантування прав учасників транспортного процесу. Така інтеграція сприяє ефективному функціонуванню адміністративно-правового механізму здійснення ГВК як складової системи забезпечення транспортної безпеки та правопорядку.

Також, варто відзначити, що формування ефективного адміністративно-правового механізму здійснення ГВК в Україні неможливе без належного технічного та інформаційного забезпечення. Ці складові є критично важливими для виявлення, фіксації та правової обробки порушень, а також для забезпечення прозорості, достовірності та оперативності адміністративних процедур. У межах наукової доктрини технічне та інформаційне забезпечення розглядаються як базові компоненти інституційної структури публічного адміністрування у сфері безпеки перевезень і збереження дорожньої інфраструктури.

Технічне забезпечення у сфері здійснення ГВК охоплює систему вимірювального обладнання, до складу якої входять стаціонарні та мобільні комплекси зважування, лабораторії, а також автоматизовані системи Weigh-in-Motion (WIM), які дають змогу фіксувати вагові параметри транспортних засобів у русі без їх зупинки. Інформаційне забезпечення включає програмне забезпечення, централізовані бази даних, цифрові платформи обробки інформації, модулі звітності, сервіси взаємодії між суб’єктами контролю та відкриті ресурси для суб’єктів господарювання.

У міжнародному контексті прикладом ефективного поєднання технічного та інформаційного забезпечення є модель Німеччини "Low enforcement by technology", яка базується на широкому використанні WIM-технологій та інтеграції їх з поліційними інформаційними системами. У Польщі централізована мережа WIM забезпечує передачу даних до Інспекції дорожнього транспорту (GITD) у реальному часі, що посилює правову обґрунтованість адміністративного реагування [66].

В Україні реалізовано комбіновану модель технічного забезпечення ГВК, яка включає: стаціонарні пункти контролю, мобільні лабораторії та WIM-комплекси, розташовані на стратегічно важливих автошляхах. Дані з WIM-комплексів включають масу транспортного засобу, навантаження на вісь, габарити, швидкість руху, номерні знаки, дату та час проїзду, які передаються до серверів центрального органу виконавчої влади для подальшої аналітичної та юридичної обробки.

Інформаційне забезпечення ГВК включає декілька ключових електронних систем: а) реєстр адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху [74]; б) автоматизована система обробки даних ГВК (внутрішній інструмент Укртрансбезпеки); в) електронний реєстр професійних водіїв [75]; г) інтеграція з інформаційними ресурсами МВС, ДПС та Служби судової охорони [76]; г) системи відеоспостереження, GPS-моніторингу та обміну даними в реальному часі.

Інтеграція вищезазначених технічних та інформаційних систем дозволяє забезпечити виявлення повторних правопорушень, оптимізувати управлінські рішення, здійснювати ризик-орієнтоване планування маршрутів патрулювання та зміцнювати аналітичну базу для формування державної політики у системі транспортного контролю.

На наше переконання, технічне та інформаційне забезпечення є ключовим ресурсним блоком адміністративно-правового механізму здійснення ГВК. Без їх ефективної інтеграції неможливо забезпечити належну реалізацію наглядових функцій, а також досягнення цілей у системі транспортної безпеки. У цьому контексті доцільним є подальше оновлення нормативної бази, інвестування в цифрову інфраструктуру, запровадження механізмів незалежного аудиту, відкритих платформ для громадськості та адаптація кращих міжнародних стандартів у системі технічного забезпечення державного контролю.

Виходячи із цього, важливим є питання щодо ролі цифрових технологій та автоматизованих систем, які набувають не лише технічного, але і адміністративно-правового виміру у сфері здійснення ГВК. Під цифровими технологіями у сфері здійснення ГВК розуміють інтегровані інформаційні, аналітичні та телекомунікаційні системи, які забезпечують автоматичне зчитування, фіксацію, передачу, обробку та зберігання даних про параметри транспортних засобів (маса, габарити, швидкість тощо) без безпосередньої участі людини.

Ключову роль у цифровізації ГВК відіграють автоматизовані системи контролю типу WIM, що охоплюють: а) системи зчитування номерних знаків; б) датчики навантаження на осі; в) відеокамери високої чіткості; г) системи

GPS-координат для визначення місця фіксації порушення; ґ) системи обробки та зберігання даних на базі серверів Центру обробки інформації; д) інтерфейси автоматичного формування постанов про адміністративне правопорушення. Ці системи забезпечують формування доказової бази, аналітику перевезень, виявлення порушень та ініціювання санкцій проти правопорушників.

Адміністративно-правовий статус цифрових систем у сфері здійснення ГВК визначається через: а) наявність публічно-владного суб'єкта (Укртрансбезпека), що здійснює функції контролю; б) чітке нормативне закріплення правомірності використання технічних засобів (через законодавство та підзаконні акти); в) процедури прийняття рішень про адміністративну відповідальність на основі автоматичної фіксації; г) процесуальні гарантії, які передбачають право на оскарження автоматично сформованих постанов.

Загалом, використання цифрових технологій дозволяє значно підвищити ефективність, об'єктивність та прозорість адміністративного контролю: а) скорочується час реагування на порушення; б) зменшується вплив людського чинника і корупційні ризики; в) спрощується облік, моніторинг і звітність щодо порушень; г) забезпечується єдина база даних порушників, що доступна для контролюючих та судових органів.

Крім того, належна робота систем габаритно-вагового контролю (ГВК), зокрема WIM-комплексів, можливе лише за умов сертифікації та стандартизації обладнання, що гарантує його метрологічну точність, надійність та правову відповідність.

В Україні повірка та сертифікація автоматизованих вимірювальних засобів (WIM) регламентуються: 1) Технічним регламентом засобів вимірювальної техніки (Постанови КМУ № 163 від 24.02.2016 [77] та № 94 від 13.01.2016) [78], у яких встановлено вимоги до метрологічної точності, умов праці пристроїв та періодичної повірки засобів вимірювання; 2) Україна є членом Міжнародної організації законодавчої метрології (OIML); до 2021 року мала статус «відповідного члена», а впровадження рекомендацій OIML R 134-1:2010 (для WIM) та D 11:2018 (загальні умови) здійснюється у національних стандартах; 3)

В Україні сертифікація систем WIM здійснюється ДП «Укрметртестстандарт» за методиками відповідно до стандартів ДСТУ OIML R 134‑1:2010, ДСТУ OIML R 129:2019, ДСТУ 8809:2018 та ISO/IEC 17025, 17065 [79].

У 2021 році було завершено сертифікацію шести об’єктів WIM (WIM 9–14) у різних регіонах України (Черкаська, Вінницька, Житомирська області), за участю Укрметртестстандарту та Укртрансбезпеки. Всі підсистеми пройшли випробування за методиками відповідності нормам OIML R 134‑1 та отримали свідоцтва відповідності.

Сертифікація охоплює перевірку: а) метрологічної точності (допустима похибка до 3–5 %); б) стійкості до кліматичних та експлуатаційних умов згідно з ДСТУ OIML D 11‑2018; в) програмного забезпечення, що відповідає стандартам ISO/IEC 17025 і WELMEC 7.2.

Для забезпечення уніфікації функціонування систем ГВК використовуються наступні стандарти: а) ДСТУ OIML R 134‑1:2010 – "Прилади автоматичні для зважування транспортних засобів в русі: вимоги та методи випробування" (типи WIM); б) ДСТУ OIML R 129:2019 – для багатофункціональних засобів вимірювання, зокрема обчислення навантаження на вісь; в) ДСТУ 8809:2018 – вимоги до пристроїв фото- та відеофіксації, що інтегровані з WIM-системами [69]; г) ДСТУ 7363:2013 – стандарти до програмного забезпечення засобів вимірювання [80]. Сертифікація є обов’язковою перед введенням комплексу у експлуатацію, а подальша періодична повірка проводиться відповідно до строків, передбачених технічним регламентом (зазвичай щороку або після ремонту).

Виходячи із цього, ми вважаємо, що адміністративне право регламентує: 1) статус допоміжного суб’єкта контролю - органи Укртрансбезпеки не здійснюють випробування, але контролюють наявність сертифікатів перед накладенням постанов; 2) вимоги до зберігання та оновлення сертифікатів, занесення їх до електронної САФ ГВК - система автоматично перевіряє термін дії сертифікатів перед прийняттям постанови; 3) відповідальність оператора або інженерів за експлуатацію систем без чинного сертифіката, що веде до скасування автоматично сформованого рішення. Таким чином,

безпосередньо передача даних у систему накладення санкцій прив'язується до наявності чинного сертифікату.

Особливу увагу в структурі адміністративно-правового механізму здійснення ГВК слід приділити функціонуванню інформаційних платформ, баз даних і електронних кабінетів, які забезпечують ефективну цифрову взаємодію між контролюючими органами та суб'єктами господарювання у сфері перевезень. Такі інструменти відіграють ключову роль у забезпеченні прозорості, оперативності, доступності й правової визначеності адміністративних процедур у системі транспортного контролю.

Окреме місце у цій системі посідає електронний кабінет перевізника — офіційний онлайн-інтерфейс, що забезпечує доступ користувача до персоналізованої інформації: історії порушень, актів зважування, адміністративних постанов, а також надає можливість подавати звернення, скарги та отримувати правову інформацію в інтерактивному форматі [81].

Функціональні можливості кабінету охоплюють: а) перегляд результатів габаритно-вагових перевірок; б) доступ до актів інспекцій, адміністративних постанов, фото- та відеофіксації; в) подання скарг, апеляцій та пояснень в електронній формі; г) відстеження статусу дозвільних документів (ліцензії, дозволи); ґ) автоматичне формування статистичних звітів щодо порушень, маршрутів, типів вантажу тощо [82].

Із правової точки зору, електронний кабінет перевізника є складовою частиною офіційної інформаційної системи органу виконавчої влади. Його функціонування забезпечує реалізацію принципів відкритості, доступності, належного адміністрування, правової визначеності та неупередженості під час провадження у справах про адміністративні правопорушення. Водночас слід визнати, що в чинному законодавстві України відсутнє чітке визначення правового статусу такого цифрового інструменту, що створює правову невизначеність і потребує відповідного нормативного закріплення у спеціальних підзаконних актах [83, с. 204].

З позиції перспектив удосконалення адміністративно-правового механізму ГВК доцільним є розширення функціоналу електронного кабінету перевізника,

зокрема через: а) запровадження онлайн-реєстрації маршрутів із перевіркою їх на наявність WIM-пунктів; б) можливість здійснення електронної оплати штрафів через інтегровані платіжні сервіси; в) використання чат-ботів для надання консультацій у режимі реального часу; г) впровадження електронного цифрового підпису для офіційного документообігу між перевізником і контролюючими органами.

Таким чином, електронний кабінет перетворюється на багатофункціональний цифровий інструмент, що забезпечує інформаційний, правовий та адміністративний супровід перевізника у відносинах з органами влади. Важливо підкреслити, що підтримка, технічне обслуговування та розробка програмного забезпечення електронного кабінету нерідко здійснюється із залученням недержавних суб'єктів - ІТ-компаній, які у цьому контексті виступають як особливі суб'єкти реалізації адміністративно-правового механізму ГВК. Їхня роль полягає в створенні електронних платформ, забезпеченні їх стабільності, кібербезпеки та користувацької доступності, що вимагає відповідного нормативного регулювання, а також чітких правил акредитації таких структур. Отже, розвиток інформаційних сервісів і цифрових кабінетів є одним із ключових напрямів модернізації механізму ГВК, що сприяє реалізації принципів адміністративного права, зокрема ефективності, прозорості та дотримання прав суб'єктів господарювання у сфері перевезень.

Загалом варто зазначити, що адміністративно-правовий механізм здійснення ГВК виступає цілісною, нормативно визначеною та функціонально орієнтованою системою, яка поєднує сукупність взаємопов'язаних елементів – правових норм, організаційних структур, процедур і засобів впливу, спрямованих на забезпечення законності у сфері перевезень вантажів. Його структура є динамічною і багаторівневою, що обумовлює потребу в постійному удосконаленні на основі сучасних викликів та європейських стандартів правового регулювання, особливо в умовах цифровізації публічного управління та розвитку автоматизованих систем контролю.

2.2. Форми та методи здійснення габаритно-вагового контролю

Забезпечення ефективного контролю за дотриманням габаритно-вагових норм перевезень на автомобільному транспорті є одним із пріоритетних напрямів реалізації адміністративно-правової політики держави у системі транспортної безпеки, охорони дорожньої інфраструктури та публічного порядку. У цьому контексті особливого значення набуває наукове осмислення форм та методів здійснення ГВК як правового механізму превентивного та реактивного характеру, що спрямований на недопущення перевищення встановлених технічних параметрів транспортних засобів, які пересуваються автошляхами загального користування.

В адміністративно-правовій літературі контроль трактують як сукупність правових засобів держави, спрямованих на перевірку та забезпечення дотримання суб'єктами визначених норм, зокрема габаритно-вагових параметрів транспортних засобів. У контексті ГВК контроль має як превентивну, так і репресивну природу: запобігання порушенням і притягнення до відповідальності.

Форма контролю - це організаційно-правова конструкція, через яку реалізуються контрольні повноваження. Метод контролю - спосіб реалізації контрольної діяльності як окремої правової дії.

Об'єкт контролю – це фізичний параметр, зокрема маса і габарити транспортного засобу, включно з вантажем. Об'єктом контролю також є інформаційна складова: записи у ТТН, дозвільні документи, дозволи на рух або вантажів.

Суб'єкт контролю - це державні інспектори Укртрансбезпеки, патрульної поліції (у межах своїх повноважень), органи, які здійснюють автоматизований контроль або уповноважені оператори в системах фото-відеофіксації та реєстрації результатів.

У свою чергу, комплексне дослідження форм та методів здійснення ГВК, як адміністративно-правового інституту потребує глибокого обґрунтування застосовуваних методологічних підходів, що забезпечують не лише цілісність правового аналізу, а й адекватну оцінку ефективності відповідних регуляторних

механізмів. Методологія в адміністративно-правових науках не є абстрактною конструкцією - вона виконує практикоорієнтовану функцію, сприяючи належному виявленню закономірностей розвитку адміністративно-правових відносин у певній сфері.

У контексті дослідження форм і методів ГВК об'єктом аналізу є інституалізовані процедури адміністративного контролю, що регламентуються нормативно-правовими актами, реалізуються спеціально уповноваженими суб'єктами публічної адміністрації та мають на меті забезпечення безпечного, законного та ефективного функціонування автомобільного транспорту. Предметом є конкретні юридико-практичні моделі здійснення контролю, їх організаційно-правове забезпечення та процесуальні засоби реалізації.

Найбільш доцільним для такого дослідження вбачається застосування системного, формально-догматичного, порівняльно-правового, соціолого-правового та аналітичного підходів, що у своїй сукупності дозволяють розглядати форми та методи ГВК як складну, багаторівневу адміністративно-правову конструкцію. Зокрема:

1. Системно-структурний підхід дозволяє виявити логічну взаємозалежність між формами контролю (як організаційними моделями реалізації владних повноважень), методами контролю (як техніками і способами дій), а також суб'єктами, які їх застосовують, і нормативним масивом, що регулює порядок відповідних процедур. У межах такого підходу форми контролю тлумачаться не лише як зовнішні прояви дій, а як усталені нормативно закріплені інститути, що слугують правовими оболонками методів;

2. Формально-догматичний метод, як базовий для правничих наук, застосовується для аналізу змісту нормативних положень законів та підзаконних актів, що регламентують ГВК. Цей метод дозволяє встановити термінологічну чіткість, нормативну логіку, зміст процесуальних вимог та правові наслідки застосування форм і методів контролю;

3. З метою виявлення ефективності, релевантності та проблем правозастосування сучасних моделей ГВК, актуалізується метод аналізу правозастосовної практики, який дає змогу ідентифікувати прогалини та колізії

в нормах права, а також дослідити типові ситуації, які виникають при здійсненні контролю;

4. Значний евристичний потенціал має також порівняльно-правовий метод, що дає змогу оцінити ефективність вітчизняних форм і методів ГВК шляхом їх зіставлення з адміністративно-правовими практиками інших держав;

5. Соціолого-правовий метод відіграє допоміжну роль у дослідженні сприйняття учасниками транспортного процесу (перевізниками, інспекторами, юристами) ефективності тих чи інших форм і методів контролю. Проведення емпіричних опитувань у сфері транспорту показує, що найбільше претензій викликають не технічні аспекти здійснення ГВК, а правова невизначеність процедур, неузгодженість дій різних суб'єктів контролю та відсутність єдиного автоматизованого реєстру результатів зважування [84, с. 133].

6. Метод правового прогнозування дозволяє оцінити перспективні напрями розвитку форм і методів ГВК. Зокрема, розгляд законодавчих ініціатив щодо повної автоматизації контролю, застосування штучного інтелекту для аналізу масових перевезень, інтеграції ГВК до єдиної цифрової платформи транспорту в Україні відкриває простір для формування нових моделей державного контролю, які не передбачатимуть безпосередньої участі посадових осіб у кожному окремому випадку.

Таким чином, сукупне використання наведених методів дає змогу забезпечити глибоке, комплексне і багатоаспектне дослідження форм і методів здійснення габаритно-вагового контролю як адміністративно-правового явища. Таке дослідження ґрунтується на наукових засадах об'єктивності, системності, цілісності та верифікованості результатів, що є запорукою наукової новизни та практичної значущості отриманих висновків і рекомендацій.

На нашу думку, форми габаритно-вагового контролю - це визначені законом і нормативно-урегульовані організаційно-правові моделі реалізації владних повноважень уповноваженими суб'єктами публічної адміністрації, які відрізняються між собою за джерелом контрольної інформації, способом фіксації параметрів транспортних засобів, місцем проведення, ступенем технічної оснащеності, процедурними особливостями та юридичними

наслідками, й спрямовані на забезпечення дотримання встановлених законодавством габаритно-вагових норм у транспортній системі України.

Проте, варто відзначити, що у науковій та нормативно-правовій площині відсутня усталена однозначна класифікація форм ГВК, що зумовлює необхідність формулювання авторської систематизації з урахуванням доктринальних підходів адміністративного права, положень чинного законодавства та реальної правозастосовної практики. Класифікація форм ГВК є важливим аналітичним інструментом, який дозволяє зрозуміти механізми здійснення контролю, виявити відмінності між ними за юридичним статусом, технічним оснащенням, процесуальними наслідками, суб'єктним складом і просторово-часовими параметрами реалізації.

На нашу думку, основним критеріями класифікації форм ГВК є:

1. Класифікація за критерієм джерела контрольної інформації - цей критерій є основним, оскільки безпосередньо відображає технологію контролю, зокрема: 1) Документальна форма контролю - ґрунтується на верифікації даних про масу та габарити транспортного засобу на підставі транспортної документації (товарно-транспортної накладної, технічного паспорта, дозволів на рух із перевищенням параметрів тощо) без фактичного зважування або заміру. Така форма широко застосовується під час рейдових перевірок і має спрощений процесуальний характер. Відповідно до Порядку № 879, документальний контроль є допустимим як самостійна форма у випадку відсутності технічних можливостей здійснення точного контролю [16]; 2) Фактична (технічна, точна) форма контролю - передбачає використання вимірювального обладнання (стаціонарні або мобільні ваги, лазерні сканери, фото- та відеофіксатори) для встановлення реальної повної маси, осьового навантаження, габаритів транспортного засобу та причепа. Ця форма є пріоритетною у зоні дії контрольних пунктів, обладнаних сертифікованими технічними засобами, і вимагає додержання встановленого порядку дій інспектора та наявності метрологічно повірених приладів.

2. Класифікація за критерієм місця проведення контролю: 1) Зональний (стаціонарний) контроль - здійснюється на визначених урядом місцях (зонах

габаритно-вагового контролю), які обладнані стаціонарною або мобільною технікою, відповідно до технічного регламенту. Пунктом контролю є частина автошляху, на якій організовано обов'язкову зупинку транспортних засобів для здійснення ГВК. Контроль у таких зонах є юридично обґрунтованим для притягнення до адміністративної відповідальності на підставі статей 132-1 або 132-2 КУпАП [25]; 2) Позазональний (рейдовий) контроль - форма, що реалізується поза межами облаштованих пунктів контролю, зазвичай під час рейдів мобільних груп Укртрансбезпеки, із залученням патрульної поліції. В такому випадку, контроль може бути виключно документальним або з супроводженням транспортного засобу до найближчої зони контролю (не більше ніж 50 км) для точного зважування

3. Класифікація за критерієм технічної оснащеності: 1) Ручна (напівавтоматизована) форма - передбачає безпосередню участь інспектора, який проводить документальну перевірку, оформляє протокол, керується візуальними спостереженнями та суб'єктивною оцінкою. У разі використання технічного обладнання (мобільні ваги) також необхідна ручна фіксація показників. 2) Автоматизована форма - базується на використанні систем зважування в русі (Weigh-in-Motion, далі – WIM), які забезпечують повністю дистанційне, безконтактне та беззупинкове вимірювання параметрів рухомого транспорту. Такі системи автоматично фіксують порушення, передають дані до центрального сервера та генерують відповідні постанови про накладення штрафу.

4. Класифікація за суб'єктом реалізації: 1) Форма контролю, що здійснюється державними органами - реалізується виключно інспекторами Укртрансбезпеки, працівниками Національної поліції, а також іншими суб'єктами, визначеними законом. Ця форма є базовою і має офіційний статус. 2) Форма контролю за участю приватних операторів (аутсорсингових компаній) - реалізується у разі залучення суб'єктів господарювання до обслуговування пунктів ГВК (технічне обслуговування обладнання, аналітика, відеофіксація, обробка даних), однак правове регулювання їх повноважень є недостатньо визначеним і вимагає доопрацювання.

5. Класифікація за юридичними наслідками: 1) Контроль з прямим наслідком - безпосередньо тягне за собою адміністративну відповідальність, оскільки здійснюється у відповідності до процедур, передбачених чинним законодавством; 2) Контроль з опосередкованим наслідком - сам по собі не тягне накладення санкції, але є підставою для ініціювання процедури точного зважування або інших форм перевірки (наприклад, документальний контроль під час рейду, який виявив можливі ознаки перевантаження).

6. За режимом роботи пункту контролю: 1) Цілодобова форма – контроль здійснюється безперервно 24/7, що характерно для автоматизованих WIM-комплексів та окремих стаціонарних пунктів, де чергують інспектори Укртрансбезпеки або поліції; 2) Режимна (періодична) форма – контроль функціонує у визначені години (наприклад, з 8:00 до 18:00), що пов’язано з кадровими чи технічними обмеженнями, особливо в сільській місцевості. На нашу думку, цілодобові пункти ефективніше фіксують нічні порушення, коли водії найчастіше намагаються обійти контроль.

7. За рівнем інтегрованості у державні ІТ-системи: 1) Інтегровані форми контролю - передбачають зв’язок з базами даних (електронним реєстром ТТН, базою дозволів, відеонаглядом, системою «Шлях», e-Transport, МТС-API тощо); 2) Ізольовані (неінтегровані) форми - не мають доступу до електронних реєстрів, результат оформлюється вручну; характерно для мобільних груп без стабільного інтернет-з’єднання.

8. За обов’язковістю проходження контролю: 1) Обов’язкова форма контролю - застосовується для ТЗ, які рухаються маршрутами з підвищеним ризиком (обмежена інфраструктура, підвищене навантаження). Проїзд через пункт контролю є юридично обов’язковим; 2) Вибіркова форма контролю – перевірка здійснюється на розсуд інспектора або через автоматичне виявлення відхилень (наприклад, системи ANPR – автоматичне розпізнавання номерів – виявили підозрілий маршрут) [85].

9. За критерієм ініціатора контролю: 1) Державна ініціатива - контроль здійснюється у межах планових перевірок, рейдів, спеціальних операцій («Перевантаження», «Безпечні автошляхи») [86]; 2) За зверненням третьої

особи (скарги, повідомлення) - наприклад, якщо місцеві органи або підприємства повідомили про постійні перевантаження певного маршруту, ініціюється виїзд мобільної групи.

10. За типом транспортного засобу, до якого застосовується контроль: 1) Універсальна форма - контроль проводиться незалежно від типу ТЗ (вантажні, спеціалізовані, автобуси); 2) Спеціалізована форма - застосовується лише до окремих категорій (наприклад, великогабаритних/важких транспортних засобів із дозволом на нестандартні параметри). Такі ТЗ проходять «поглиблену» перевірку.

11. За технологією отримання результату: 1) Одноетапна форма - всі дії виконуються на місці: зупинка, зважування, оформлення, вручення протоколу; 2) Багатоетапна форма - результати фіксуються автоматично, обробляються дистанційно (наприклад, у центральному офісі), після чого надсилається електронна постанова поштою або через застосунок «Дія».

12. За правовими наслідками: 1) Інформаційно-профілактичні форми - мають на меті попередження порушень (зупинення без складання постанови, фіксація з перевіркою); 2) Санкційно-процесуальні - призводять до притягнення до відповідальності (адміністративного стягнення).

У свою чергу, поряд із наведеними основними формами ГВК, важливими є профілактичні форми такого контролю. Їх метою є не виявлення, а недопущення правопорушення, через системне, інформаційне, моніторингове та організаційне впливання на суб’єктів автотранспортної діяльності.

На нашу думку, профілактичні форми ГВК - це інституціоналізовані дії адміністративних органів, що здійснюються без складення процесуальних документів про правопорушення і без притягнення до відповідальності, але спрямовані на усунення ризиків перевищення вагово-габаритних норм.

Ці форми охоплюють інформування, моніторинг, консультації, супровід, огляд без фіксації, добровільні самоперевірки, а також інші дії, які не мають юридичного наслідку у вигляді санкції, але мають виховний, регулятивний і мотиваційний ефект для суб’єкта господарювання. Такі дії прямо не врегульовані КУпАП, проте ґрунтуються на загальних засадах

адміністративного впливу, закріплених у статтях 1 і 3 КУпАП (мета законодавства - не лише притягнення, а й профілактика правопорушень) [25].

Основними формами профілактичних заходів у системі ГВК, можна навести:

1. Інформаційно-роз'яснювальні заходи - це найбільш базова форма профілактики, яка включає: а) поширення брошур та пам'яток серед водіїв; б) особисті бесіди інспекторів з водіями на контрольних постах; в) консультування про вагові норми та порядок отримання дозволів на перевищення; г) публікація інфографіки на сайтах Укртрансбезпеки, МІУ, місцевих ОВА.

2. Моніторингові огляди без фіксації - мобільні групи Укртрансбезпеки здійснюють візуальне спостереження за рухом вантажних ТЗ на маршрутах із високим ризиком перевантаження (зерновози, щебінь, лісоматеріали). Якщо встановлюються ознаки ймовірного перевищення, водієві пропонується добровільно звернутися до найближчого стаціонарного пункту контролю. Ці заходи не тягнуть правових наслідків, не фіксуються у постановах, але здійснюються на основі внутрішніх розпоряджень та планів перевірок.

3. Самоконтроль та добровільне зважування - у регіонах із розвиненою інфраструктурою інспектори пропонують суб'єктам господарювання скористатися пунктами зважування до початку перевезення, без складання акту. Це практикується, у багатьох областях України в рамках співпраці з місцевими аграрними асоціаціями.

4. Відеоаналітика та обробка маршрутів ризику - на основі геоаналітики даних з реєстру ТТН, а також камер відеоспостереження, аналітики Укртрансбезпеки формують списки потенційно проблемних маршрутів, що фігурують у рейсах без дозволів або з вантажем, маса якого наближається до граничної. Ця інформація не використовується для штрафування, а лише для направлення попереджувальних повідомлень перевізникам або власникам маршрутів

Перспективним є те, що в Україні планується встановлення близько 250 станцій WIM, зокрема з використанням датчиків Kistler Lineas - 45 установлено

вже станом на 2021 рік, а станом на 2025 їх кількість прирівнюється 57 одинцям [87]

Що стосується методів здійснення ГВК, то на нашу думку - це сукупність формалізованих адміністративно-правових процедур та технологій, які застосовуються уповноваженими суб'єктами (Укртрансбезпекою, Нацполіцією, балансоутримувачами) для встановлення відповідності транспортних засобів нормативним ваговим і габаритним параметрам, які відрізняються способом отримання інформації (інструментально або документально), рівнем технічного забезпечення, ступенем автоматизації, тимчасовим та суб'єктним контекстом.

Ми вважаємо, що основним різновидами методів ГВК є:

1. Адміністративно-примусові методи - є складовими адміністративно-правового механізму реалізації владних повноважень суб'єктами публічної адміністрації та спрямовані на досягнення публічного інтересу через примусове забезпечення виконання обов'язків учасниками вантажних перевезень.

Під адміністративно-примусовими методами ГВК у межах цього дослідження пропонується розуміти встановлені адміністративно-правовими нормами способи владного впливу органів виконавчої влади, спрямовані на припинення, запобігання та усунення правопорушень у сфері дотримання вагових та габаритних нормативів, а також забезпечення виконання законних приписів та рішень, у тому числі шляхом притягнення до юридичної відповідальності.

З урахуванням особливостей публічно-правової природи адміністративно-примусового впливу, до основних методів цієї групи у сфері здійснення ГВК доцільно віднести: примусову зупинку транспортного засобу; примусове скеровування ТЗ до стаціонарного пункту контролю; заборону подальшого руху до усунення порушень; оформлення адміністративних матеріалів і притягнення до відповідальності; стягнення плати за проїзд у разі перевищення нормативів.

Виходячи з системного аналізу чинного законодавства України, варто відзначити, що критерії класифікації форм та методів здійснення ГВК є

схожими, де останні можуть бути класифіковані за такими ознаками: 1) За формою примусу: а) примусове зупинення транспортного засобу; б) примусове супроводження до пункту контролю; в) заборона подальшого руху у разі виявлення істотного перевищення вагових параметрів. 2) За юридичними наслідками: а) накладення адміністративного стягнення у формі штрафу; б) обов'язок сплатити плату за проїзд у разі перевищення нормативів; в) притягнення вантажовідправника до відповідальності за неправдиві дані в товарно-транспортній накладній. 3) За процедурним режимом: а) застосування в автоматичному режимі (на підставі інформації з WiM-систем без фізичного контакту з водієм); б) застосування в ручному режимі з участю посадової особи, оформленням постанови, пояснень тощо. 4) За суб'єктом застосування: а) державні органи (Укртрансбезпека, Національна поліція України); б) автоматизовані комплекси WiM, які фіксують правопорушення та передають інформацію до компетентного органу.

Аналіз практики реалізації адміністративно-примусових методів свідчить про їх значну ефективність у забезпеченні правопорядку у сфері вантажних перевезень. Проте існують і суттєві проблеми. Так, часті випадки оскарження рішень Укртрансбезпеки свідчать про необхідність більш чіткого регламентування процедур фіксації порушень, забезпечення права на захист та відкритого доступу до доказової інформації.

Таким чином, адміністративно-примусові методи ГВК потребують подальшого вдосконалення в частині нормативного регулювання, технологічного супроводу та гарантування прав учасників перевезень. Зокрема, доцільним є забезпечення відкритого реєстру результатів зважувань, підвищення прозорості процедур, а також обмеження дискреційних повноважень інспекторів за рахунок автоматизації фіксації порушень.

2. Організаційно-технічні методи здійснення габаритно-вагового контролю - це сукупність способів, спрямованих на забезпечення виконання завдань габаритно-вагового контролю шляхом застосування технічних засобів, цифрових технологій, логістичних рішень і адміністративно-управлінських процедур. Ці методи забезпечують функціональну координацію, безперервність,

ефективність та точність здійснення контролю, зменшуючи ризики суб’єктивного впливу та зловживань з боку посадових осіб. Їхнє застосування виступає інструментом не лише реалізації вимог адміністративного законодавства, а й підтримки функціонування всієї інфраструктури транспортного контролю в межах державної політики щодо безпеки дорожнього руху.

У межах організаційно-технічних методів виділяють кілька ключових складових: 1) Автоматизовані системи зважування у русі (WIM); 2) Пересувні пункти габаритно-вагового контролю; 3) Інтегровані інформаційні платформи; 4) Контрольні пункти фіксованого типу (стаціонарні комплекси); 5) Аналітично-прогностичні засоби.

Особливість організаційно-технічних методів полягає у їхній системності та інтегративності. Застосування таких методів передбачає не лише технічне оснащення контрольних пунктів, а й розробку відповідного нормативного забезпечення, алгоритмів обміну інформацією, процедур оскарження та дотримання прав перевізників.

Крім того, організаційно-технічні методи є основою для формування ефективного публічного адміністрування у сфері контролю за габаритно-ваговими параметрами, оскільки забезпечують прозорість, підзвітність, відкритість процедур та мінімізують корупційні ризики. У результаті, організаційно-технічні методи є невід'ємним елементом адміністративно-правового механізму здійснення ГВК, їх ефективне впровадження забезпечує не тільки контроль за дотриманням нормативів, а й оптимізує взаємодію між усіма суб’єктами публічного управління в галузі автомобільного транспорту.

3. Аналітичні та інформаційно-орієнтовані методи здійснення габаритно-вагового контролю - це комплекс процедур та технологій, що на основі обробки даних (WiM-інформації, ТТН, GPS-маршрутів, статистики руху та дозволів) видають аналітичні висновки, які дозволяють спрямувати контроль превентивно, ризик-орієнтовано і максимально ефективно.

Крім того, аналітичні та інформаційно-орієнтовані методи виконують функцію превентивного і ризик-орієнтованого контролю. У контексті адміністративного права ці методи розглядаються як інформаційне забезпечення та прогнозування дій органів контролю з метою попередження перевищення нормативів. Вони не здійснюють примусового впливу, але сприяють оптимізації ресурсів, підвищенню точності та обґрунтованості дій інспекторів.

У межах аналітичних та інформаційно-орієнтованих методів доцільно виділити такі ключові види: 1) Методи на основі WiM-даних - зібрані дані формують основу для подальшого аналізу та прийняття адміністративних рішень; 2) Ризик-орієнтована аналітика - базується на використанні математичних моделей, які дозволяють ідентифікувати потенційно порушуючих перевізників, враховуючи дані з реєстрів дозволів, історію перевантажень, маршрути, тип вантажу тощо. Встановлюється система пріоритетності для проведення інспекцій, що дозволяє уникнути безсистемного вибору транспортних засобів; 3) Методи на основі штучного інтелекту (AI) та машинного навчання (ML) - що дозволяють не лише фіксувати, але й передбачати потенційні порушення. Наприклад, автоматизована система може зіставляти маршрути вантажного транспорту із дозволами, передбачати їхню масу на основі минулих поїздок, визначати підозрілі моделі поведінки; 4) Моніторингова аналітика інфраструктурного навантаження - використовуються для оцінки впливу перевантажених транспортних засобів на дорожню інфраструктуру. Дані WiM-систем, у поєднанні з геопросторовими картами руйнувань, дозволяють планувати ремонти та профілактичні заходи, коригувати маршрути.

Загалом, підсумовуючи варто відзначити, що форми та методи здійснення ГВК є ключовими інструментами адміністративно-правового впливу на систему автомобільних перевезень. Їх належна класифікація, розмежування та правова оцінка дають змогу забезпечити ефективне функціонування контролю як превентивного, так і примусового механізму.

Форми ГВК, будучи зовнішнім вираженням організаційно-правової діяльності відповідних суб’єктів, відображають структурну побудову

контрольного процесу, його стадійність та функціональне призначення. У свою чергу, методи - це змістовно-інструментальні засоби реалізації контролю, які охоплюють адміністративно-примусові, аналітичні, організаційно-технічні, інформаційно-орієнтовані та інші підходи, спрямовані на досягнення цілей державної транспортної політики.

Комплексний підхід до форм і методів ГВК як взаємопов'язаних категорій дозволяє удосконалити нормативне регулювання, підвищити рівень правозастосування, усунути прогалини в адміністративно-правовому механізмі та зміцнити довіру суспільства до державного контролю за безпечністю вантажних перевезень.

2.3. Адміністративні процедури здійснення габаритно-вагового контролю

Актуальність дослідження адміністративних процедур у сфері здійснення ГВК в Україні зумовлена необхідністю захисту дорожньої інфраструктури, забезпечення безпеки руху та удосконалення механізмів державного контролю за дотриманням встановлених норм і стандартів. Ефективне здійснення ГВК базується на чітко визначених адміністративних процедурах, що є невід'ємною складовою сучасного адміністративно-правового регулювання.

Поняття адміністративної процедури в контексті ГВК можна визначити як сукупність нормативно встановлених послідовних дій уповноважених органів та осіб, спрямованих на реалізацію контрольних, наглядових і санкційних функцій у сфері перевірки дотримання вагових і габаритних параметрів транспортних засобів. Адміністративні процедури у цій сфері характеризуються чітко окресленим предметом, суб'єктами реалізації, правовими наслідками та специфічними особливостями організації їхнього виконання.

Ознаки адміністративних процедур у сфері здійснення ГВК включають: а) нормативність – визначеність та регламентованість на законодавчому рівні; б) комплексність – охоплення контрольно-вимірювальних, санкційно-правозастосовних та профілактичних заходів; в) спеціалізацію суб'єктів – здійснюється спеціально уповноваженими органами, такими як

Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека) та Національна поліція України; г) системність – послідовність і взаємоузгодженість окремих етапів процедури; ґ) публічний характер – забезпечення інтересів держави та суспільства в цілому.

Особливості адміністративних процедур ГВК визначаються як національним законодавством, так і міжнародними стандартами й кращими практиками зарубіжних країн. Зокрема, Закон України «Про автомобільний транспорт» визначає основні вимоги до контролю вагових та габаритних параметрів транспортних засобів [2]. Постанови Кабінету Міністрів України, наприклад Постанова від 27 червня 2007 року № 879, регулюють порядок здійснення ГВК, встановлюючи вимоги до контрольно-вимірювальних пунктів та оформлення результатів перевірок [16].

Таким чином, адміністративні процедури у сфері здійснення ГВК характеризуються складною структурою, комплексністю завдань, специфічністю суб'єктного складу та необхідністю використання сучасних технічних засобів. Їх ефективність залежить від чіткої нормативно-правової регламентації, професійності персоналу та належного матеріально-технічного забезпечення.

Однією з ключових передумов забезпечення законності, правової визначеності та транспарентності в діяльності органів публічної адміністрації у транспортній системі України є наявність чітко регламентованих адміністративних процедур, що мають логічно завершену етапну структуру. У цьому контексті ГВК постає як важливий напрям реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху, охорони інфраструктури та дотримання нормативно встановлених технічних вимог щодо експлуатації транспортних засобів.

Адміністративні процедури здійснення ГВК мають розглядатися як послідовно упорядкований процес правових дій, які здійснюють уповноважені суб'єкти публічної адміністрації у межах своєї компетенції з метою встановлення факту відповідності або невідповідності параметрів транспортного засобу нормативно-правовим вимогам, фіксації виявлених

порушень, реагування на них та забезпечення належного правового оформлення усіх дій. Структурно ці процедури поділяються на три взаємопов’язані етапи: початок, реалізація та завершення адміністративної процедури.

1. Початок адміністративної процедури габаритно-вагового контролю. Першим і водночас концептуально важливим етапом адміністративної процедури є її ініціювання, яке слугує підставою для переходу до фактичного застосування контрольних дій. Ініціація процедури ГВК відбувається у формі виявлення уповноваженою посадовою особою (інспектором Укртрансбезпеки, працівником Національної поліції) ознак можливого порушення вагових або габаритних параметрів транспортного засобу. Джерелами таких підстав можуть бути: а) візуальне спостереження під час патрулювання чи стаціонарного чергування; б) автоматизовані сигнали, отримані з системи WIM, яка фіксує перевищення параметрів у русі; в) оперативна інформація, отримана з аналітичних баз даних або системи управління дорожнім рухом.

Фіксація факту ініціювання процедури здійснюється через внесення відповідних записів до спеціального журналу обліку перевірок або автоматичну реєстрацію в електронній системі управління документами Укртрансбезпеки. На цьому етапі вкрай важливо забезпечити дотримання процесуального принципу належного повідомлення особи, щодо якої застосовується контроль, про підстави та мету таких дій, що узгоджується із приписами Закону України «Про адміністративну процедуру» [73].

2. Реалізація адміністративної процедури габаритно-вагового контролю. Другий етап – реалізація адміністративної процедури – охоплює безпосереднє виконання контрольних дій, пов’язаних із перевіркою транспортного засобу, встановленням фактичних даних, їх юридичною оцінкою та документальним оформленням. Цей етап складається з кількох послідовних складових:

1) Перевірка параметрів транспортного засобу - на цьому підетапі уповноважена посадова особа здійснює контроль за відповідністю транспортного засобу встановленим ваговим та габаритним параметрам, а саме: а) повна маса транспортного засобу; б) осьове навантаження; в) габаритні характеристики: довжина, ширина, висота.

Залежно від організаційної моделі контролю, процедура може здійснюватися за допомогою мобільних або стаціонарних пунктів. Мобільні пункти контролю забезпечують адаптивність до дорожніх умов і оперативність реагування. Вони встановлюються у заздалегідь визначених зонах та дозволяють швидко змінювати місце дислокації, знижуючи ймовірність уникнення контролю з боку перевізників. Їх застосування дозволяє виявляти порушення навіть у найвіддаленіших точках транспортної мережі. Стаціонарні пункти контролю функціонують на основі високоточних платформ для зважування, які розташовуються на автомобільних дорогах загального користування. Вони відповідають технічним вимогам та підлягають метрологічному нагляду відповідно до Закону України «Про метрологію та метрологічну діяльність» [60]. Перевагами стаціонарних пунктів є стабільність, висока точність, оперативність у формуванні доказової бази.

2) Ідентифікація транспортного засобу та аналіз документів - інспектор встановлює державний номер транспортного засобу, перевіряє реєстраційні документи, вантажні накладні, маршрутні листи, наявність дозволів на перевезення наднормативного вантажу. Така перевірка має не лише ідентифікаційне значення, а й слугує доказом правового статусу водія та транспортного засобу.

3) Встановлення ознак порушення - Порівнявши фактичні дані з встановленими нормативами, посадова особа здійснює попередню правову кваліфікацію дій перевізника. У разі виявлення порушень, формується процесуальний пакет документів. Надзвичайно важливим на цьому етапі є дотримання адміністративних гарантій: пояснення водія, доступ до засобів фіксації, можливість висловити заперечення, фіксація дій посадових осіб технічними засобами.

4) Складання адміністративного протоколу - згідно з вимогами ст. 256 КУпАП [88], оформлюється протокол про адміністративне правопорушення, до якого додаються: а) акт перевірки; б) роздруківки зважувального обладнання; в) фотознімки, відеозаписи; г) пояснення водія; ґ) копії документів. Цей

документальний комплекс є первинною доказовою базою у разі подальшого адміністративного або судового провадження.

3. Завершення адміністративної процедури габаритно-вагового контролю. На завершальному етапі посадова особа Укртрансбезпеки (або суд) ухвалює рішення про застосування санкцій, які можуть мати такі форми: а) накладення адміністративного штрафу; б) затримання транспортного засобу; в) тимчасове відсторонення від руху до усунення порушень. У випадках, що створюють загрозу для дорожньої інфраструктури, транспортний засіб може бути примусово заблокований або переміщений на спеціальний майданчик.

Право на оскарження є гарантією дотримання прав суб’єктів господарювання. Постанова може бути оскаржена в адміністративному порядку або в суді. Виконання рішення може бути призупинене на період розгляду скарги, що забезпечує реалізацію принципу ефективного судового захисту.

Після набрання законної сили, рішення підлягає виконанню. У разі несплати штрафу добровільно, воно передається до органів державної виконавчої служби. Виконання може здійснюватися також шляхом автоматичного стягнення коштів. Інформація про порушення зберігається в спеціалізованих реєстрах і враховується у формуванні репутаційного профілю перевізника.

Таким чином, адміністративні процедури здійснення габаритно-вагового контролю, структуровані за етапами початку, реалізації та завершення, становлять собою цілісний і юридично впорядкований процес, який забезпечує системне виявлення та реагування на порушення технічних параметрів експлуатації транспортних засобів. Їх правова визначеність, формалізованість та адаптивність до умов цифровізації створюють належні передумови для підвищення ефективності державного контролю та дотримання публічних інтересів у сфері безпеки дорожнього руху. Водночас існує потреба подальшого вдосконалення цих процедур у напрямі автоматизації, гармонізації з європейськими стандартами та зміцнення гарантій прав учасників адміністративного процесу.

У науково-практичному дискурсі класифікація адміністративних процедур традиційно здійснюється за критерієм їх функціонального призначення, стадійності, суб'єктного складу, виду правовідносин, а також за результатами реалізації. Адаптуючи ці підходи до сфери здійснення ГВК, пропонуємо здійснити класифікацію за такими критеріями:

1. За функціональним призначенням: а) контрольно-вимірювальні процедури - передбачають безпосереднє здійснення зважування транспортного засобу (ТЗ) із використанням стаціонарних, пересувних або автоматизованих систем WiM (Weigh-in-Motion), фіксацію технічних параметрів та первинне оформлення акту перевірки; б) інформаційно-реєстраційні процедури - включають обробку, реєстрацію та збереження результатів перевірки у відповідних базах даних, зокрема в єдиній автоматизованій інформаційній системі Укртрансбезпеки; в) правозастосовні (сакційні) процедури - охоплюють винесення постанов про адміністративне правопорушення, накладення штрафу, передачу справи до суду у випадку виявлення ознак кримінального правопорушення.

2. За етапами реалізації (стадійністю): а) ініціювання процедури (наказ, припис, звернення, автоматична фіксація); б) здійснення фактичного контролю (зважування, перевірка документів); в) оформлення результатів перевірки (акти, протоколи); г) розгляд справи та винесення рішення (постанова, припис); ґ) оскарження адміністративного акту (скарга, судове провадження).

3. За рівнем автоматизації: а) традиційні процедури (передбачають участь інспектора, фіксацію вручну); б) автоматизовані процедури (із застосуванням WiM-систем, відеоаналітики та штучного інтелекту для аналізу порушень без втручання людини).

4. За суб’єктним складом: а) унілатеральні процедури - реалізуються виключно органами контролю без взаємодії з іншими органами (наприклад, при простому зважуванні і винесенні постанови); б) координаційні процедури - передбачають участь кількох суб’єктів: Укртрансбезпека, Національна поліція, Служба автомобільних доріг, органи місцевого самоврядування тощо.

5. За наслідками реалізації: а) профілактичні процедури (попередження, рекомендації, інформаційні листи); б) примусові процедури (накладення штрафу, примусове зважування, обмеження руху ТЗ); в) судово-адміністративні процедури (оскарження дій органів контролю в адміністративному чи судовому порядку).

Окремо варто виділити процедури, що супроводжують ГВК у разі виявлення системних порушень, таких як повторні перевантаження чи фальсифікація документів. У такому разі застосовуються спеціальні адміністративно-процесуальні дії, включно з притягненням до адміністративної відповідальності посадових осіб перевізника або ініціюванням службового розслідування.

Зарубіжна практика, зокрема країн Балтії та ЄС, демонструє інші варіанти класифікації процедур. Так, у Литві діє процедура диференційованого контролю залежно від типу ТЗ (вантажні, сільськогосподарські, військові), що дозволяє адаптувати підхід до умов експлуатації транспортних засобів [89].

Загалом, систематизація процедур ГВК в адміністративному праві України потребує подальшого вдосконалення, зокрема законодавчого закріплення чіткої типології процедур, розмежування повноважень органів, формалізації процесуальних дій та уніфікації документів.

У свою чергу, заслуговує на увагу питання щодо принципів адміністративних процедур у сфері здійснення ГВК, які можна описати, як основоположні ідеї та засади, які регламентують діяльність органів публічної адміністрації в процесі реалізації адміністративних функцій. У сфері здійснення ГВК вони формують методологічну основу для взаємодії контролюючих суб’єктів (зокрема Укртрансбезпеки та Національної поліції) з суб’єктами господарювання та іншими учасниками перевізного процесу.

Ми вважаємо, що особливість принципів ГВК полягає в їхньому прикладному характері: від формального дотримання залежить не лише законність адміністративних процедур, а й рівень довіри суспільства до державних інституцій, ефективність боротьби з порушеннями правил перевезення, а також стан безпеки дорожньої інфраструктури.

До основних принципів адміністративних процедур у сфері здійснення ГВК можна віднести: 1) принцип законності - забезпечує правову визначеність дій посадових осіб. Будь-яке зважування, оформлення матеріалів, винесення постанови або припису повинно базуватися на чітких нормах законодавства. Порушення цього принципу є підставою для визнання дій протиправними, як це визнає судова практика; 2) принцип об'єктивності та неупередженості - він вимагає від посадових осіб уникати конфлікту інтересів та забезпечувати незалежність оцінки обставин перевищення вагових нормативів. Автоматизація процесів сприяє зменшенню впливу суб'єктивного чинника; 3) Принцип пропорційності - адміністративне стягнення повинно відповідати ступеню правопорушення. Наприклад, порушення вагових нормативів на 5% не повинно каратись так само, як перевантаження на 50%; 4) Принцип прозорості та публічності - інформація про адміністративні процедури, вимоги, права та обов'язки повинна бути доступною. Зокрема, Укртрансбезпека зобов'язана публікувати на офіційному сайті дані про стаціонарні пункти ГВК та алгоритми перевірок; 5) Принцип презумпції добросовісності перевізника - до моменту доведення порушення всі дії суб'єкта перевезення мають трактуватись як законні. Це важливо для уникнення зловживань з боку контролюючих органів; 6) принцип дотримання прав людини та захисту особистих даних -особливо важливий у випадках використання відеофіксації, автоматичних систем контролю, де можуть фігурувати персональні дані водіїв.

Таким чином, ми вважаємо, що принципи адміністративних процедур у сфері здійснення ГВК є ключовим інструментом у забезпеченні законності, ефективності та легітимності адміністративної діяльності. Їх нормативне закріплення в українському законодавстві є частковим і вимагає системного доопрацювання. У практичному вимірі дотримання принципів часто ускладнене як технічними, так і організаційними проблемами, що актуалізує необхідність комплексної адміністративної реформи у сфері здійснення ГВК.

Адміністративна відповідальність у сфері здійснення ГВК розглядається як складова частина адміністративної процедури, що спрямована на забезпечення неухильного дотримання вимог до вагових і габаритних параметрів

транспортних засобів при здійсненні перевезень автомобільними дорогами загального користування. У межах адміністративного права вона виступає як засіб реалізації публічного інтересу у формі спеціально врегульованих заходів юридичного впливу, що застосовуються до суб'єктів господарювання, які допустили порушення встановлених норм.

Під адміністративною відповідальністю в даному контексті слід розуміти систему правових обов'язків та санкцій, що закріплені нормативно-правовими актами та реалізуються у процесі адміністративної процедури контролю. Вона поширюється на осіб, відповідальних за організацію перевезень, насамперед перевізників, вантажовідправників, у деяких випадках, водіїв транспортних засобів, які допустили відхилення від допустимих технічних параметрів.

Законодавче закріплення відповідальності в адміністративно-деліктній формі у межах адміністративної процедури передбачає обов'язкову наявність правових підстав, процесуальних гарантій та процедурної послідовності дій посадових осіб. Саме у цьому аспекті відповідальність виступає не ізольованим елементом, а невід'ємною складовою адміністративної процедури контролю, що завершується прийняттям рішення про накладення стягнення відповідно до вимог Кодексу України про адміністративні правопорушення.

Особливістю адміністративної відповідальності в цій сфері є її техніко-юридичний характер, оскільки вона прив'язана до чітко визначених технічних показників - маси брутто, осьового навантаження, габаритних розмірів транспортного засобу. Відтак, правозастосування у межах відповідної процедури базується не лише на юридичній інтерпретації норм, а й на результатах інженерних вимірювань, які фіксуються за допомогою спеціалізованих засобів контролю (в тому числі автоматизованих систем типу WIM).

Наукова доктрина адміністративного права кваліфікує адміністративну відповідальність у зазначеній сфері як результативний інструмент державного впливу, спрямований на захист інфраструктури та забезпечення сталого функціонування транспортної системи. Так, дослідники зазначають, що

адміністративна відповідальність виконує функцію «легальної дієвої форми забезпечення публічного інтересу» [90].

Таким чином, адміністративна відповідальність у сфері здійснення ГВК є завершальним етапом адміністративної процедури, що виконує важливу функцію реагування держави на порушення встановленого правопорядку у сфері автомобільних перевезень. Водночас її ефективність значною мірою залежить від дотримання формалізованих процесуальних вимог, належної технічної підготовки контролюючих органів та своєчасного інформування суб'єктів господарювання про підстави й наслідки відповідних рішень.

Функціональне призначення адміністративної відповідальності у сфері здійснення ГВК охоплює низку взаємопов'язаних завдань, реалізація яких відбувається через нормативно врегульований порядок виявлення, фіксації, реагування та попередження порушень, пов'язаних із недотриманням установлених габаритно-вагових параметрів транспортних засобів. Змістовне наповнення відповідних адміністративних процедур дозволяє виділити чотири ключові функції адміністративної відповідальності: *запобіжну, охоронну, відновлювальну та регуляторну***,** кожна з яких має самостійне значення, проте тісно інтегрована в загальну структуру адміністративного впливу [91, с. 79].

Центральне місце серед зазначених функцій належить *запобіжній***,** яка має системоутворююче значення в архітектоніці габаритно-вагового контролю. Її сутність полягає у формуванні правових, організаційних та технічних умов, що унеможливлюють або ускладнюють вчинення правопорушення ще до його фактичного настання. Ця функція реалізується, зокрема, шляхом: а) нормативного встановлення допустимих габаритно-вагових обмежень, обов'язкових для всіх учасників дорожнього руху; б) законодавчої вимоги щодо попередньої реєстрації маршрутів перевезення у випадках перевищення допустимих параметрів транспортного засобу; в) функціонування системи безперервного спостереження, що забезпечується як стаціонарними пунктами вагового контролю, так і автоматизованими комплексами типу WiM; г) послідовного застосування адміністративної відповідальності, що має

публічний, невідворотний та повторюваний характер, тим самим утворюючи психологічний бар’єр для вчинення правопорушень.

За своєю правовою природою запобіжна функція є переважно адміністративно-процесуальною, оскільки передбачає чітку алгоритмізацію дій суб’єктів публічного адміністрування (Укртрансбезпека, Національна поліція, оператори вагових пунктів) у взаємодії з суб’єктами перевезень. При цьому важливою умовою реалізації цієї функції є нормативна передбачуваність та процесуальна відкритість для суб’єктів господарської діяльності, що формує простір правової визначеності у відносинах контролю та підконтрольності. Практичний досвід засвідчує, що ефективність запобігання порушенням істотно зростає за умови широкого впровадження автоматизованих систем контролю у русі, які усувають вплив людського чинника, скорочують час реагування та забезпечують цілодобовий моніторинг [12].

Наступною за значущістю функцією є охоронна, яка виявляється у здійсненні адміністративного впливу на порушника з метою збереження транспортної інфраструктури та забезпечення безпеки дорожнього руху. Адміністративна відповідальність у цьому випадку реалізується через безпосередню реакцію держави на порушення – шляхом накладення штрафу, тимчасової заборони руху, зобов’язання пройти примусове зважування або повторний огляд. Особливої ваги ця функція набуває в умовах хронічного зношення дорожнього полотна, яке часто спричинене саме надмірним навантаженням на осі транспортних засобів у результаті порушень габаритно-вагових обмежень [92, с. 506].

Відновлювальна функція адміністративної відповідальності полягає у забезпеченні можливості часткового чи повного відшкодування заподіяної шкоди через правові процедури компенсаційного характеру. Змістовно вона виражається в таких формах: а) сплата додаткових платежів або штрафів за перевищення встановлених вагових нормативів, що слугує своєрідним еквівалентом зносу інфраструктури; б) приведення правового стану суб’єкта у відповідність до законодавчих вимог, наприклад, шляхом розвантаження транспортного засобу до допустимого рівня або усунення інших виявлених

порушень перед подальшим рухом. Цей тип функціонального призначення адміністративної відповідальності виступає інструментом досягнення відновлення правового порядку та усунення наслідків правопорушення, одночасно створюючи економічний тягар для порушника та, як наслідок, підвищуючи рівень загальної правової дисципліни у сфері перевезень.

Окрему увагу заслуговує регуляторна функція адміністративної відповідальності, яка полягає у формуванні нормативно закріпленого зразка поведінки учасників ринку перевезень. Через стабільне та послідовне застосування приписів адміністративного права створюється уявлення про необхідність дотримання габаритно-вагових вимог не як виняткової або формальної вимоги, а як невід'ємної частини звичайної господарської діяльності. Це сприяє виробленню правової звички та правової обізнаності, а також запобігає формуванню тіньових практик у сфері логістики [93, с. 89].

Таким чином, адміністративна відповідальність у сфері здійснення ГВК виконує багатофункціональну роль у структурі публічного управління дорожньою галуззю. Найбільш значущою серед її складових є функція запобігання правопорушенням, яка слугує первинним інструментом забезпечення законності у сфері перевезень, дозволяє знизити кількість порушень, формує стійкі правові орієнтири для суб'єктів господарської діяльності та забезпечує стабільність правового порядку в умовах інтенсивного транспортного навантаження.

Юридичними підставами адміністративної відповідальності виступають наявність складу адміністративного правопорушення, визначеного диспозицією відповідної КУпАП. Такий склад передбачає наявність: а) об'єкта правопорушення (суспільні відносини у сфері охорони дорожньої інфраструктури); б) об'єктивної сторони (діяння у вигляді перевищення вагових чи габаритних параметрів ТЗ); в) суб'єкта (фізична або юридична особа); г) суб'єктивної сторони (наявність вини у формі умислу або необережності).

Важливо, що для юридичних осіб притягнення здійснюється не лише на підставі виявлення факту порушення, а й за наявності доведеності факту

управління транспортом за їхнім дорученням або у процесі виконання службового завдання.

Фактичними передумовами притягнення до адміністративної відповідальності у даному контексті є: а) встановлення факту порушення габаритно-вагових норм - перевищення вагових або габаритних параметрів ТЗ за результатами зважування або автоматичної фіксації порушення; б) наявність належних доказів - протоколи, фотоматеріали, результати зважування, пояснення водія тощо; в) суб'єктна належність порушника - з'ясування, хто саме є відповідальним: водій, перевізник або інша особа; г) дотримання процедурних вимог - вручення постанови, можливість подання заперечень, строки оскарження тощо.

Реалізація адміністративних процедур у сфері здійснення ГВК передбачає обов'язкову участь суб'єктів різної юридичної природи, які взаємодіють у межах чітко визначених правовідносин контролю, фіксації та відповідальності. Одним із ключових чинників ефективності виконання функцій ГВК є чітке юридичне розмежування ролей і повноважень учасників, які можуть бути як носіями владних повноважень, так і об'єктами або суб'єктами правопорушень. З огляду на це, виникає потреба в комплексному аналізі специфіки суб'єктів адміністративних правопорушень, що беруть участь у зазначеній процедурі.

На нашу думку суб'єкти, залучені до процедур ГВК, можна поділити на три основні категорії: а) державні суб'єкти - органи публічної адміністрації, наділені повноваженнями у сфері здійснення контролю та застосування адміністративної відповідальності; б) недержавні суб'єкти - представники господарського сектору, діяльність яких є предметом контролю; в) адміністративно-технічні суб'єкти - особи, що забезпечують технічну реалізацію контрольних процедур і мають опосередкований вплив на наслідки адміністративного провадження.

Державні суб'єкти у процедурі ГВК здійснюють управлінські, контрольні, координаційні та санкційні дії. До таких органів належать, зокрема: а) Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека) – основний суб'єкт адміністративного контролю за додержанням

габаритно-вагових нормативів; б) Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор) – орган, відповідальний за технічний стан інфраструктури та організацію розміщення пунктів контролю; в) Національна поліція України – орган, який забезпечує примусову зупинку транспортних засобів, охорону громадського порядку під час здійснення контролю, а в окремих випадках – самостійно складає протоколи про адміністративні правопорушення.

Специфіка державних суб'єктів полягає у тому, що їхні повноваження охоплюють не лише фіксацію фактів правопорушення, але й оформлення доказів, подання матеріалів до суду або розгляд справ в адміністративному порядку. Водночас посадові особи цих органів несуть адміністративну та дисциплінарну відповідальність за дотримання процесуального порядку проведення контролю. Порушення встановленої процедури (наприклад, неправомірна зупинка ТЗ, недотримання умов зважування) може призвести до визнання зібраних доказів недопустимими у судовому провадженні, що унеможливлює реалізацію адміністративної відповідальності.

Недержавні суб'єкти – це особи, які є безпосередніми учасниками процесу перевезення, що підлягає контролю з боку уповноважених державних органів. До них, передусім, належать: а) перевізники – суб'єкти господарювання, що здійснюють комерційні або спеціалізовані вантажні перевезення автотранспортом; б) вантажовідправники – юридичні або фізичні особи, відповідальні за формування вантажу, укладення договору перевезення, а також за відповідність параметрів вантажу нормативним вимогам.

Зазначені суб'єкти несуть адміністративну відповідальність за недотримання вагових або габаритних параметрів, що підтверджується результатами технічного зважування або фіксації порушень. Особливість правового статусу недержавних суб'єктів полягає у тому, що вони, хоча й не є учасниками публічної адміністрації, втягнуті у сферу адміністративного впливу через спеціально визначений режим контролю та санкцій, встановлений нормативно-правовими актами.

Із поширенням автоматизованих технологій фіксації порушень в адміністративній процедурі ГВК сформувався окремий клас суб'єктів –

адміністративно-технічні суб’єкти. Їх поява зумовлена впровадженням систем WiM, які потребують обслуговування, налаштування, а також забезпечення достовірності зафіксованих даних. До цієї категорії належать: а) оператори стаціонарних та мобільних WiM-систем, що здійснюють технічну фіксацію параметрів ТЗ; б) технічні працівники пересувних пунктів зважування, які проводять налаштування й експлуатацію зважувального обладнання; в) особи, відповідальні за технічний супровід фіксації порушень, зокрема оператори відеореєстрації, фахівці з обслуговування сервісних платформ та реєстрів.

Хоча зазначені суб’єкти не є посадовими особами у класичному розумінні адміністративного права, їх діяльність має юридично значущий характер. У разі порушення ними регламентів (наприклад, використання неповірених або несправних технічних засобів, недотримання інструкцій фіксації) отримані дані можуть бути визнані недопустимими як докази в адміністративному провадженні або суді [32, с. 86]. Таким чином, ці суб’єкти виступають як технічні свідки правопорушення, і їхня відповідальність носить як внутрішньоорганізаційний (дисциплінарний), так і адміністративно-процесуальний характер.

Загалом, специфіка суб’єктного складу адміністративних правопорушень у сфері здійснення ГВК полягає у багаторівневості, функціональній взаємозалежності та процесуальній інтеграції учасників контролю. Державні суб’єкти формують нормативне й процедурне середовище; недержавні – є об’єктами контролю та носіями обов’язку дотримання встановлених вимог; адміністративно-технічні – забезпечують технічну фіксацію порушень і виступають посередниками між процесом виявлення правопорушення та його документальним оформленням. Саме така інтеграція забезпечує повноту доказової бази, належне здійснення адміністративної процедури та ефективну реалізацію публічного інтересу у транспортній системі України.

Актуальним у межах дослідження адміністративних процедур здійснення ГВК постає питання юридичної природи, особливостей та класифікації складів адміністративних правопорушень у цій сфері. Такі склади формують нормативну конструкцію, яка визначає підстави притягнення до

адміністративної відповідальності за порушення встановлених масогабаритних параметрів транспортних засобів. У межах адміністративно-деліктного регулювання склади правопорушень виконують роль своєрідного правового фільтра, крізь який здійснюється оцінка поведінки суб'єктів перевезень на предмет її відповідності нормам чинного законодавства щодо переміщення великовагових і великогабаритних вантажів.

Системний аналіз чинної нормативної бази дає підстави виокремити два основних типи складів адміністративних правопорушень у сфері здійснення ГВК: а) формальні склади, для кваліфікації яких достатньо лише самого факту вчинення дії (наприклад, перевищення вагових або габаритних параметрів без урахування наслідків); б) матеріальні склади, які передбачають настання певних негативних наслідків (зокрема, пошкодження дорожнього полотна, створення небезпеки для інших учасників дорожнього руху тощо).

Найважливішими нормативно-правовими джерелами, що встановлюють склади адміністративних правопорушень у сфері здійснення ГВК, є статті 132-1, 132-2 та 14-3 Кодексу України про адміністративні правопорушення [25]. Вони охоплюють такі діяння: а) порушення установлених вагових або габаритних обмежень; б) здійснення перевезення без передбаченого дозволу; в) внесення недостовірних даних у товарно-транспортні документи; г) відсутність належної документації, що підтверджує законність здійснення перевезення.

Кожен із зазначених складів характеризується чітко визначеними ознаками об'єкта, об'єктивної сторони, суб'єкта та суб'єктивної сторони. Об'єкт правопорушення у зазначеній сфері складають охоронювані адміністративно-правові відносини, пов'язані із забезпеченням безпеки дорожнього руху, збереженням дорожньої інфраструктури, дотриманням установлених правил перевезення вантажів. Сфера здійснення ГВК належить до об'єктів підвищеного адміністративно-правового захисту, оскільки недотримання відповідних вимог може призвести до значних матеріальних збитків, а іноді – до загрози життю та здоров'ю громадян.

Об'єктивна сторона складу правопорушення передбачає наявність фактичних дій або бездіяльності, що виражаються у: а) перевищенні габаритних

або вагових параметрів транспортного засобу; б) відсутності необхідного дозволу на здійснення великовагового перевезення; в) невідповідності даних, зазначених у документах, фактичним параметрам вантажу чи транспортного засобу; г) відмові або ухиленні від виконання вимог посадових осіб контролюючого органу, зокрема щодо обов'язкової зупинки або проходження зважування. Вказані дії можуть бути зафіксовані як в ручному режимі під час перевірки пересувними пунктами контролю, так і в автоматичному режимі за допомогою систем WiM, що забезпечують безконтактне зважування транспортних засобів у русі та формування автоматичних електронних постанов про притягнення до відповідальності.

Суб'єктом адміністративного правопорушення виступає фізична особа (зокрема водій транспортного засобу або керівник юридичної особи-перевізника), а також вантажовідправник, якщо його дії чи бездіяльність безпосередньо вплинули на порушення вимог (наприклад, подання недостовірної інформації, відсутність погодження маршруту). У разі автоматичної фіксації порушення WiM-системою постанова виноситься на власника транспортного засобу. Якщо ж у ході провадження встановлено конкретну особу водія, саме він набуває статусу суб'єкта відповідальності. До цієї категорії також можуть бути віднесені адміністративно-технічні суб'єкти, зокрема оператори фіксації, у разі порушення ними регламентів, що вплинуло на якість доказів.

Суб'єктивна сторона найчастіше проявляється у формі необережності, зокрема внаслідок недбалого оформлення документів, помилок при розрахунку маси вантажу, відсутності належного контролю з боку перевізника. Водночас судова практика фіксує наявність прямого умислу у випадках умисного порушення правил, свідомого використання підроблених документів або навмисного уникнення отримання дозволів.

Аналіз практики адміністративних судів засвідчує, що при розгляді справ про правопорушення у сфері здійснення ГВК надзвичайно важливим є всебічне з'ясування обставин, що стосуються: а) достовірності показників маси та габаритів (зокрема, підтвердження результатів зважування актом з обов'язковим

зазначенням сертифіката повірки обладнання); б) належного оформлення супровідної документації; в) відповідності дій посадових осіб встановленій процедурі, зокрема порядку фіксації порушення, вручення постанови тощо.

Таким чином, загальна характеристика складів адміністративних правопорушень у сфері здійснення ГВК свідчить про їх багатофакторну та динамічну природу, обумовлену стрімким розвитком технологій автоматизованого контролю, цифровізації процесів фіксації та зростаючою роллю превентивних заходів. Формалізація складів правопорушень у цій сфері має поєднувати точність технічного виміру з дотриманням принципів належного адміністративного провадження. З огляду на це, необхідною є подальша системна уніфікація законодавчих положень, актуалізація процесуальних стандартів, а також врахування особливостей диференціації правопорушень за суб’єктним складом, що є визначальним для забезпечення ефективного та справедливого застосування адміністративної відповідальності.

У межах адміністративно-правового регулювання ГВК особливої уваги заслуговує питання щодо юридичних особливостей взаємодії між перевізниками та державними органами, наділеними контрольними функціями. Саме в цій площині виявляється специфіка складу адміністративного правопорушення, притаманна деліктам, які виникають у зв’язку з невиконанням обов’язків, покладених на суб’єктів господарювання у сфері перевезень.

Особливістю правозастосовчої практики є те, що адміністративна відповідальність перевізника виступає основною формою реагування держави на недотримання нормативних вимог. Проте процес фіксації та кваліфікації таких порушень ускладнений структурно-процедурними взаємовідносинами між суб’єктами – з одного боку, державними органами (насамперед Укртрансбезпекою та Національною поліцією), а з іншого – суб’єктами підприємницької діяльності у сфері автомобільних перевезень. Це зумовлює необхідність чіткого аналізу кожного елементу складу адміністративного правопорушення: об’єкта, об’єктивної сторони, суб’єкта та суб’єктивної сторони.

Об’єктом правопорушення у такій категорії справ є публічні відносини, що виникають у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, збереження дорожньої інфраструктури та дотримання вимог щодо допустимого навантаження на транспортні засоби. Держава, в особі Укртрансбезпеки, реалізує функцію охорони цього об’єкта, що надає їй адміністративно-юрисдикційний статус і відповідні повноваження щодо фіксації порушень та ініціювання провадження у справах про адміністративні правопорушення.

Об’єктивна сторона характеризується наявністю дій або бездіяльності з боку перевізника, що виявляються у перевищенні допустимих вагових або габаритних параметрів, відсутності дозволу на здійснення перевезення, порушенні умов маршруту або недотриманні інших вимог законодавства про перевезення вантажів.

Суб’єкт правопорушення – це, насамперед, перевізник (юридична або фізична особа-підприємець), що здійснює комерційне або спеціалізоване перевезення вантажів. Відповідно до ч. 1 ст. 14-3 КУпАП, у разі фіксації порушення в автоматичному режимі відповідальність покладається на власника транспортного засобу, якщо інше не встановлено документально [25]. У разі ручної перевірки суб’єктом може бути водій, якщо він діяв від імені суб’єкта господарювання і мав змогу уникнути вчинення порушення. Водночас обов’язок доведення складу правопорушення покладається на державний орган, зокрема щодо: а) наявності правових підстав для зупинки ТЗ; б) достовірності результатів вагового контролю; в) справності, сертифікації та повірки використовуваного обладнання; г) правильності складання супровідних документів (акту перевірки, постанови тощо).

Суб’єктивна сторона адміністративного правопорушення найчастіше виявляється у формі необережності, зокрема у випадках недбалої організації перевезення, неперевірки маси вантажу або помилок в оформленні документації. Однак у деяких ситуаціях виявляється прямий умисел, наприклад, при використанні підроблених документів, багаторазових порушеннях або навмисному ігноруванні вимог щодо отримання дозволів.

Судова практика в адміністративних справах про порушення у сфері здійснення ГВК надає вагоме значення дотриманню процедури фіксації порушення з боку державного органу. Так, у справі № 514/1187/23 (П’ятий апеляційний адміністративний суд, м. Одеса, 24.01.2024 р.) суд зазначив, що автоматична фіксація порушення без підтвердження повірки системи WiM не є достатньою підставою для притягнення до відповідальності. Апеляційну скаргу Укртрансбезпеки було відхилено, а рішення суду першої інстанції залишено без змін [94].

У схожій справі, розглянутій Донецьким окружним адміністративним судом 29.12.2023 р. (справа № 200/6342/23), суд дійшов висновку, що відсутність належного повідомлення перевізника про факт фіксації правопорушення, а також відсутність підтвердження правомірності функціонування WiM-системи, позбавляють автоматичну постанову доказового статусу [95].

Таким чином, склад адміністративного правопорушення у сфері здійснення ГВК у правовідносинах між державними суб’єктами контролю та перевізниками характеризується низкою принципових особливостей: а) побудований на суворій процедурі фіксації правопорушення з обов’язковим дотриманням процесуальних гарантій; б) потребує перевірки законності дій не лише порушника, а й уповноваженого органу; в) передбачає диференціацію суб’єкта відповідальності залежно від форми фіксації порушення (ручної чи автоматичної), статусу водія, перевізника, власника ТЗ; г) вимагає дотримання презумпції добросовісності суб’єкта господарювання, у разі недостатності або неналежності доказів порушення; ґ) встановлює специфічну роль державного органу як одночасно ініціатора провадження та сторони, відповідальної за доведення наявності складу правопорушення. У сукупності ці ознаки свідчать про необхідність вдосконалення законодавчого регулювання в частині автоматичного притягнення до адміністративної відповідальності, посилення процесуального контролю за діяльністю органів контролю, а також чіткого визначення меж дискреції інспектора у процедурі застосування заходів адміністративного впливу.

Крім того, у сучасних умовах цифровізації публічного управління та активного впровадження інтелектуальних технологій у транспортну систему України особливого значення набуває правова оцінка дій та бездіяльності адміністративно-технічних суб’єктів, зокрема операторів автоматизованих систем фіксації габаритно-вагових порушень. Йдеться, передусім, про операторів WiM-комплексів, які забезпечують технічну реалізацію процедури збору, обробки та передачі даних, що слугують підставою для подальшого притягнення перевізників до адміністративної відповідальності.

Разом із тим, питання визначення адміністративно-правового статусу таких операторів, меж їхньої відповідальності, а також особливостей складу адміністративного правопорушення за їх участю залишається недостатньо врегульованим у чинному правовому полі, що породжує як практичні труднощі, так і наукові дискусії.

З огляду на викладене, поняття адміністративно-технічного суб’єкта доцільно визначати як допоміжного учасника адміністративного процесу, що не наділений владними управлінськими повноваженнями, однак виконує критично важливі функції щодо технічного забезпечення адміністративної процедури, включаючи первинний збір, обробку, збереження та передачу доказової інформації. У випадку з WiM-комплексами такими суб’єктами є оператори або уповноважені підрядні організації, відповідальні за технічну справність обладнання, його калібрування, сертифікацію, інформаційну безпеку, фіксацію порушень та формування фото- й відеоматеріалів, що підтверджують подію.

Особливість складу адміністративного правопорушення за участю адміністративно-технічних суб’єктів полягає в тому, що вони не є суб’єктами владних повноважень у розумінні адміністративного права, однак їхні дії мають прямий вплив на формування підстав для юридичної відповідальності інших осіб. Тобто саме від коректності та законності їх дій залежить допустимість доказової бази в адміністративному провадженні. У разі, якщо оператор допустив порушення встановленого технічного регламенту (наприклад, некоректне калібрування системи, технічний збій у фотофіксації, помилки в

передачі або збереженні даних), постає під сумнів як об’єктивність зібраної інформації, так і законність ініційованого провадження щодо перевізника.

Юридична відповідальність таких операторів у чинному законодавстві не визначена як окрема складова адміністративної відповідальності, однак їх дії можуть бути предметом кваліфікації відповідно до низки статей, що регламентують: а) службову недбалість – у разі, якщо мова йде про посадових осіб державного підприємства, яке виконує функції оператора; б) порушення правил експлуатації вимірювального обладнання – якщо дії суперечать вимогам технічного регламенту чи інструкції з обслуговування; в) порушення порядку збереження доказової інформації – у разі порушення процедури фіксації, передачі або архівації фото-, відео- та цифрових матеріалів, які мають доказове значення.

Аналіз судової практики засвідчує, що суди все частіше надають принципового значення саме діям адміністративно-технічного суб’єкта, які передують винесенню постанови про адміністративне правопорушення. Зокрема, у справі № 758/15403/24 (Подільський районний суд м. Києва, рішення від 07.05.2025 р.) суд установив, що внаслідок серії технічних збоїв у роботі WiM-комплексу – зокрема, системного перевантаження – було допущено хибне визначення вагових параметрів транспортного засобу. Відсутність належної фіксації параметрів калібрування та реєстраційних журналів дій оператора, як того вимагає нормативно-технічна документація, стала підставою для визнання доказів недопустимими. Постанова Укртрансбезпеки, винесена на підставі таких даних, була скасована [96].

У подібній справі № 948/1332/23 (Машівський районний суд Полтавської області, рішення від 27.06.2023 р.) перевізник обґрунтовано довів, що, незважаючи на чинне свідоцтво про повірку WiM-комплексу, оператор не зафіксував результати технічного огляду у відповідному журналі системного контролю. Суд визнав, що відсутність такого запису є процедурним порушенням, що позбавляє доказову силу автоматично сформованого повідомлення про порушення вагових норм, а тому – постанова також була скасована [97].

З наведених рішень вбачається, що автоматична фіксація порушення сама по собі не є достатньою підставою для притягнення до відповідальності, якщо не дотримано усіх технічних і процедурних вимог щодо функціонування системи та роботи оператора. Таким чином, будь-яке відхилення від встановленого алгоритму експлуатації є підставою для визнання провадження таким, що не відповідає вимогам законності.

Узагальнюючи викладене, можна виокремити такі ключові особливості складу адміністративного правопорушення за участю адміністративно-технічного суб'єкта: 1) дії оператора мають техніко-детермінований характер, однак спричиняють юридично значущі наслідки, зокрема формування підстав для відповідальності інших суб'єктів; 2) склад правопорушення у таких випадках формується опосередковано, через вплив на доказову базу адміністративного провадження; 3) У разі порушення правил експлуатації або обслуговування WiM-комплексу, відповідальність може наставати в межах службової недбалості або невиконання технічного регламенту; 4) судова практика підтверджує необхідність документального підтвердження технічної справності обладнання з боку оператора – у формі сертифікатів, журналів реєстрації, актів перевірок тощо.

Отже, у межах адміністративно-правового регулювання функція адміністративно-технічних суб'єктів є гібридною: з одного боку – це технічні виконавці, які не мають владних повноважень; з іншого – саме вони формують передумови для реалізації владних повноважень контролюючих органів. Такий подвійний характер вимагає нормативного унормування статусу операторів та запровадження ефективних механізмів моніторингу і контролю за відповідністю їх діяльності вимогам чинного законодавства, з метою забезпечення законності та обґрунтованості процедур фіксації правопорушень у сфері здійснення ГВК.

Крім того, ми вважаємо, що у межах наукового дослідження адміністративних процедур у сфері здійснення ГВК, важливим напрямом є здійснення порівняльно-правового аналізу складів адміністративних правопорушень, що виникають у процесі порушення вимог до масогабаритних параметрів транспортних засобів, між законодавством України та провідних

країн ЄС. Такий аналіз дозволяє визначити рівень нормативної деталізації складу правопорушення, ступінь охоплення ключових ознак діяння, особливості суб'єктного складу та специфіку правозастосування, притаманну тій чи іншій правовій системі.

В Україні базові положення, що регламентують адміністративну відповідальність у сфері здійснення ГВК, закріплені в статтях 132-1, 132-2 та 14-3 Кодексу України про адміністративні правопорушення. Ці норми встановлюють відповідальність за перевищення вагових та габаритних параметрів транспортного засобу, порушення маршруту, відсутність належного дозволу, а також ігнорування встановленої процедури перевезення великогабаритних або великовагових вантажів. Крім того, нормативне підґрунтя для автоматизації процесів фіксації порушень сформовано в Законі України від 03.06.2021 № 1534-IX «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо запровадження автоматичного габаритно-вагового контролю» [35].

Натомість у країнах Європейського Союзу адміністративно-правове регулювання даної сфери відображає стандартизовану практику, що формується в межах гармонізованої транспортної політики ЄС. Основу становлять положення Директиви 2015/719/ЄС [29], що визначає допустимі масу та габарити транспортних засобів, а також Директиви 2014/47/ЄС щодо технічного контролю придатності до експлуатації комерційного транспорту в русі [98].

На рівні національного законодавства держав-членів ЄС, окремі аспекти ГВК закріплені в профільних актах, зокрема: у Німеччині – Законі про дорожній рух (Straßenverkehrsordnung – StVO) [99]; у Польщі – Законі «Про дорожній транспорт» від 6 вересня 2001 року [100].

Проведений аналіз дає підстави виділити низку ключових відмінностей у структурі складів адміністративних правопорушень у сфері здійснення ГВК в Україні та правових системах країн ЄС, зокрема:

1. Об'єкт правопорушення - у законодавстві України об'єктом правопорушення є суспільні відносини у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, збереження автомобільних доріг загального користування,

дотримання порядку здійснення вантажних перевезень. Аналогічні підходи спостерігаються в європейському законодавстві, проте в окремих юрисдикціях, зокрема у Франції та Німеччині, значна увага приділяється не лише охороні інфраструктури, але й захисту прав суб'єктів господарювання – учасників логістичного ринку, а також забезпеченню принципу рівного доступу до транспортних послуг.

2. Об'єктивна сторона правопорушення - в українському праві об'єктивна сторона виражається у факті перевищення транспортним засобом встановлених габаритно-вагових параметрів, ігноруванні маршруту перевезення, відсутності плати за проїзд, неналежному оформленні дозволів. У країнах ЄС спостерігається системне ускладнення об'єктивної сторони. Так, у Німеччині фіксація одноразового порушення не завжди є підставою для притягнення до відповідальності – передбачено механізм попереджень, які можуть передувати накладенню штрафу лише у випадку повторного правопорушення [101].

3. Суб'єкт правопорушення - в українській практиці типовим суб'єктом є водій транспортного засобу, перевізник (власник транспортного засобу), інколи – вантажовідправник, за умови встановлення його участі у порушенні. Також залучаються оператори автоматизованих систем контролю. У Польщі, відповідно до положень Закону та практики Inspekcja Transportu Drogowego, передбачена модель солідарної (колективної) відповідальності – притягуються всі учасники логістичного ланцюга, включаючи водія, компанію-перевізника і вантажовідправника [66]. У Франції аналогічна модель активно застосовується в судовій практиці, де до адміністративного провадження залучаються всі особи, які могли приймати логістичні рішення, що призвели до порушення.

4. Суб'єктивна сторона - в українському адміністративному праві суб'єктивна сторона правопорушення у сфері здійснення ГВК характеризується переважно необережною формою вини. Найчастіше презюмується, що водій не знав або не міг знати про перевищення нормативів. Водночас у Німеччині та Франції превалює підхід, згідно з яким відповідальність розглядається як прояв організаційної недбалості компанії, що організувала перевезення. У німецькій судовій практиці зустрічаються рішення, згідно з якими відповідальність

покладається не лише на водія, а й на диспетчера або логіста, який формував маршрут або графік руху.

Окрему увагу варто приділити питанню допустимості автоматичної фіксації порушень у системі WiM. В Україні така фіксація за умови наявності сертифікованого та повіреного обладнання, документально підтвердженої фото- та відеофіксації, визнається належним доказом вини особи. Проте судова практика свідчить, що недотримання процедурного порядку з боку операторів системи WiM, зокрема відсутність верифікації або процесуальних помилок при обробці інформації, може бути підставою для скасування відповідних постанов про притягнення до відповідальності.

На відміну від цього, у країнах ЄС застосування систем автоматичного зважування здійснюється переважно як допоміжний інструмент скринінгу. У Польщі, наприклад, результати, зафіксовані WiM-комплексом, не є остаточною підставою для застосування санкцій. Остаточне рішення приймається лише після проведення контрольного зважування за участю відповідального посадовця, що забезпечує дотримання принципу процесуальної справедливості та запобігає технічним помилкам.

Таким чином, порівняльно-правовий аналіз чинного законодавства України та держав ЄС у сфері адміністративної відповідальності за порушення правил ГВК дозволяє констатувати наявність суттєвих розбіжностей у підходах до побудови складу правопорушення, суб’єктного кола відповідальності, порядку доведення вини та ступеня автоматизації контролю. Вказане обґрунтовує необхідність подальшої гармонізації українського законодавства відповідно до європейських стандартів, зокрема щодо процесуального статусу доказів, принципу колективної відповідальності, організаційної вини суб’єкта господарювання та багаторівневості адміністративного реагування на правопорушення.

У свою чергу, ми вважаємо, що особливої ваги набуває питання щодо судової практики, яка формує стандарти правозастосування в справах про адміністративні правопорушення у цій сфері. Аналіз актуальних рішень адміністративних судів свідчить про значущість процесуального аспекту –

належного оформлення матеріалів контролю, дотримання технічних стандартів, встановлення джерел доказів і процедурної добросовісності органів контролю.

На підставі аналізу типових судових рішень можна виокремити низку ключових кейсів, що ілюструють підходи судів до оцінки доказів у справах про порушення габаритно-вагових норм:

1. Справа № 120/18964/23 (рішення від 21.03.2024, Вінницький окружний адміністративний суд) - суд визнав недопустимими доказами результати зважування транспортного засобу, оскільки процедура фіксації була здійснена з порушенням встановленого порядку на стаціонарному пункті. Встановлено, що недотримання вимог Порядку № 879 унеможливило достовірне визначення маси й габаритів ТЗ [102].

2. Справа № 320/1233/21 (рішення від 22.07.2021, Київський окружний адміністративний суд) - постанова про накладення штрафу була скасована через відсутність нормативної методики зважування сипучих вантажів. Суд вказав на неможливість підтвердження правопорушення без нормативного обґрунтування результатів контролю, що розцінено як порушення прав перевізника [103].

3. Справа № 460/6755/20 (рішення від 05.05.2021, Рівненський окружний адміністративний суд) - суд не визнав достатніми дані WiM-системи, оскільки відсутнє підтвердження ручної фіксації на пункті зважування. Згідно з Порядком № 879, документальна завершеність процедури є обов’язковою умовою допустимості автоматичних даних як доказів [104].

4. Справа № 640/37705/21 (рішення від 28.04.2025, Дніпропетровський окружний адміністративний суд) - на відміну від попередніх кейсів, суд визнав результати автоматичного контролю WiM належними доказами. Це стало можливим завдяки дотриманню метрологічних вимог, правильному оформленню даних та підтвердженню справності обладнання. Рішенням підтверджено правомірність застосування санкцій за ст. 132-1 КУпАП [105].

5. Справа № 817/1124/18 (рішення від 08.02.2019, Рівненський окружний адміністративний суд) - суд підкреслив важливість присутності правоохоронців під час зважування, згідно з п. 3 Порядку № 879 [106]. Відсутність посадовців

була визнана процедурним порушенням, що спричинило скасування постанови, попри наявність технічної фіксації [107].

6. Справа № 477/1484/24 (постанова від 24.05.2025, П’ятий апеляційний адміністративний суд) - суд підтримав накладення штрафу в розмірі 51 000 грн за порушення габаритно-вагових норм, підтверджене автоматичною системою. Важливим у цій справі стало те, що перевізник відмовився заїхати на пункт контролю після зупинки інспектора Укртрансбезпеки. Це було кваліфіковано як самостійне правопорушення, що не потребує додаткового зважування [108].

7. Справа № 140/18188/23 (рішення від 10.04.2024, Волинський окружний адміністративний суд) - суд встановив, що контроль здійснювався без належного зважування, лише на підставі даних з товарно-транспортної накладної. Через відсутність вимірювання на стаціонарному або мобільному пункті накладення штрафу визнано необґрунтованим [109].

8. Справа № 440/18902/23 (рішення від 01.03.2024, Полтавський окружний адміністративний суд) - судом констатовано недостовірність джерел отримання вагових параметрів. Виявлено, що інспекція некоректно внесла дані до протоколу, що вказує на порушення процедури збору доказів [110].

9. Справа № 300/21/24 (рішення від 10.04.2024, Івано-Франківський окружний адміністративний суд) - суд дійшов висновку, що навіть при виявленому перевищенні норм працівники Укртрансбезпеки мали обов’язок належним чином оформити зупинку та фіксацію. Без цього контроль втрачає юридичну силу [111].

10. Справа № 535/278/23 (рішення від 28.06.2023, Котелевський районний суд Полтавської області) - попри наявність сертифікованих WiM-систем, суд визнав результати контролю недопустимими через ненадання метаданих щодо режиму калібрування, алгоритмів функціонування та деталізації фото-відео матеріалів [112]. Цей прецедент виявив важливість відповідності технічної документації вимогам Порядку № 1174 та технічних регламентів [113].

Загалом, ми вважаємо, що аналіз судової практики засвідчує два домінантні напрями: 1) Формалізм як ризик у правозастосуванні - незалежно від рівня технічної оснащеності систем контролю, недотримання встановленого порядку

фіксації (відсутність акта, інспектора, журналу реєстрації, повірки) призводить до скасування постанов. Це свідчить про високу вимогливість судів до процесуального аспекту; 2) Визначальна роль метрологічної достовірності - сертифікація обладнання, наявність акту зважування, документальна фіксація всіх параметрів, а також участь посадових осіб у процедурі, є ключовими підставами для визнання доказів належними. Автоматизовані засоби не звільняють від вимоги відповідності процедурам, а навпаки, потребують підвищеної точності. Таким чином, судова практика, виступає не лише індикатором недоліків у нормативному забезпеченні ГВК, а й потужним інструментом корекції адміністративно-правових процедур, спрямованих на забезпечення законності та захисту прав суб'єктів господарювання.

Крім того, одним із ключових аспектів адміністративних процедур у сфері здійснення ГВК є забезпечення належного процесу доказування, яке є підґрунтям для реалізації адміністративної відповідальності. Ефективність притягнення до відповідальності за порушення вагових та габаритних нормативів значною мірою визначається якістю, допустимістю, достовірністю та належністю доказів, що використовуються при фіксації правопорушень, а також ступенем дотримання процедурних вимог, встановлених законодавством. Особливої актуальності це питання набуває в умовах поширеного застосування автоматичних систем фіксації порушень, що передбачає взаємодію державних органів та адміністративно-технічних суб'єктів, зокрема операторів систем WiM.

У межах адміністративного процесу доказування становить основоположний елемент ухвалення правомірного рішення про наявність чи відсутність правопорушення. Відповідно до положень статті 251 КУпАП, доказами у справі можуть бути будь-які фактичні дані, які підтверджують обставини вчинення правопорушення, винуватість особи, а також інші суттєві моменти справи. У контексті ГВК типовими доказами виступають: результати зважування транспортного засобу, фото- і відеофіксація події, а також документи, складені уповноваженими посадовими особами Укртрансбезпеки.

Однак, судова практика демонструє, що формальна наявність технічного документа не гарантує його автоматичне визнання належним доказом. Так, у справі № 500/2546/23 (Восьмий апеляційний адміністративний суд, рішення від 21.11.2023) було встановлено, що під час рейдової перевірки здійснювався лише документальний контроль без проведення точного зважування, що суперечить вимогам пункту 16 Порядку № 879. Відсутність технічної фіксації маси ТЗ призвела до скасування постанови Укртрансбезпеки [114]. Цей прецедент чітко демонструє, що навіть за дотримання формальної процедури без технічного підґрунтя документи, складені інспекторами, можуть бути визнані недостатніми. Сертифіковані прилади WiM, якщо використовуються з порушенням порядку або без належного технічного підтвердження, не визнаються самодостатніми джерелами доказів.

Водночас, судова практика свідчить і про можливість успішної реалізації автоматичного контролю, за умови дотримання встановлених процедур. Зокрема, у справі № 389/4146/23 (Третій апеляційний адміністративний суд, рішення від 30.05.2024) суд визнав довідку про зважування допустимим доказом, оскільки вона відповідала усім вимогам: була підписана як інспектором, так і оператором; складена відповідно до Порядку № 879; супроводжувалась відеофіксацією, а також містила дані з сертифікованого приладу Q-Free HI-TRAC TMU4. Згідно з судовими висновками, дотримання алгоритмів фіксації відповідно до пункту 22.5 Правил дорожнього руху України дозволяє визнати такий доказ належним навіть без безпосередньої участі посадових осіб під час фіксації порушення [115].

Таким чином, на підставі аналізу практики можна стверджувати, що доказування у сфері здійснення ГВК має комплексну природу. Воно охоплює технічні аспекти (достовірність результатів вимірювання, справність приладів, відповідність технічним регламентам) та процесуальні (правильність оформлення, участь компетентних осіб, дотримання Порядку № 879 та інших підзаконних актів). Всі ці складові мають бути синхронізовані задля формування повноцінного та законного доказового масиву.

Узагальнюючи, слід наголосити, що будь-яке порушення встановлених процедур або виникнення сумнівів у технічній достовірності даних слугує підставою для звільнення особи від адміністративної відповідальності. У цьому контексті ключове значення має не лише правильність дій посадових осіб контролюючих органів, а й повнота нормативного регулювання та його уніфікованість із технічними стандартами.

Також ми вважаємо, що у системі адміністративно-правового регулювання ГВК особливого значення набувають не лише заходи юридичної відповідальності, що застосовуються постфактум, після фіксації правопорушення, а й запобіжні механізми, які мають на меті попередити сам факт порушення. У контексті публічного адміністрування такі механізми мають стратегічну вагу, адже реалізуються як превентивний інструментарій, спрямований на мінімізацію адміністративних деліктів у транспортній системі України.

Запобіжні адміністративно-правові заходи в цьому сенсі слід розглядати як системну сукупність організаційних, нормативних, процедурних та інформаційних інструментів, які застосовуються уповноваженими суб’єктами публічної влади для попередження порушень масогабаритних норм, а також забезпечення стабільності й безпеки функціонування транспортної інфраструктури. Їх призначення полягає не у виявленні та санкціонуванні порушень, а в унеможливленні їх вчинення через створення системи обмежень, контролю та обізнаності.

З позицій адміністративного права зазначені заходи становлять самостійний різновид превентивного впливу, що функціонує в межах загального адміністративно-правового механізму. Вони інтегруються до організаційної діяльності виконавчої влади, формуючи особливу підсистему адміністративно-правового регулювання, яка діє превентивно й безперервно. На відміну від санкцій, ці заходи не мають карального характеру, а спрямовані на забезпечення нормативної поведінки з боку суб’єктів господарювання у сфері автомобільних перевезень.

Реалізація запобіжних заходів покладається на уповноважені органи виконавчої влади. Провідну роль у цьому відіграє Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека), у межах компетенції якої забезпечується: а) здійснення контролю за дотриманням встановлених масогабаритних параметрів транспортних засобів на автомобільних дорогах загального користування; б) видача спеціальних дозволів на перевезення великогабаритних та великовагових вантажів, із обов'язковим зазначенням маршруту руху; в) моніторинг технічного стану, режиму функціонування та метрологічної повірки мобільних і стаціонарних пунктів габаритно-вагового контролю; г) впровадження, супровід та технічне обслуговування систем автоматичного зважування в русі (WiM), включно з організацією їх взаємодії з центральними базами даних та цифровими реєстрами перевезень.

Системність і превентивна спрямованість зазначених дій дозволяють кваліфікувати їх як невід'ємний елемент політики державного попередження правопорушень. У цьому аспекті запобіжні адміністративно-правові заходи є складовою частиною сучасного публічного адміністрування у сфері безпеки автомобільного транспорту.

Розвиток таких механізмів вимагає відповідного нормативного забезпечення, технічної уніфікації та цифрової трансформації процедур. Зокрема, першочергового законодавчого врегулювання потребують: встановлення чітких обов'язків адміністративно-технічних суб'єктів, які експлуатують системи WiM, у частині забезпечення достовірності вимірювань та збереження даних; впровадження стандартів цифрового документообігу, які дозволять автоматизувати облік запобіжних дій, включаючи технічний аудит пунктів контролю; покращення інформаційного супроводу адміністративно-правових процедур, зокрема через публічні онлайн-системи інформування перевізників щодо масогабаритних обмежень на певних ділянках доріг, режиму роботи пунктів ГВК, наявності спеціальних дозволів тощо.

Більш того, на нашу думку, у межах функціональної моделі реалізації ГВК доцільно чітко виокремити функцію запобігання адміністративно-правовим правопорушенням як самостійну і цілеспрямовану складову системи. Така

функція має реалізовуватися через формування інституційних і процедурних механізмів раннього виявлення ризиків, проактивного інформування суб'єктів господарювання та попередження формального порушення масогабаритних норм шляхом належної комунікації, контролю та технічної профілактики. У такий спосіб габаритно-ваговий контроль трансформується із виключно фіксувального і карального інструменту у повноцінний превентивний механізм публічного адміністрування.

Таким чином, запобіжні адміністративно-правові заходи у сфері здійснення ГВК є не лише інструментом правової профілактики, але й необхідною умовою ефективного функціонування всієї системи державного нагляду та контролю в галузі автомобільних перевезень. Їх удосконалення має відбуватися в тісному зв'язку з тенденціями цифровізації, дерегуляції та сервісної орієнтації діяльності органів виконавчої влади.

Крім того, важливими є питання що стосується організаційно-правових захід, які спрямовані на створення необхідних передумов для своєчасного виявлення, фіксації та запобігання порушенням встановлених габаритно-вагових норм. У контексті адміністративного права ці заходи становлять невід'ємну складову системи превентивного державного управління, орієнтованого на забезпечення публічного інтересу через ефективне нормативне регулювання, інституційну побудову та раціональні адміністративні процедури.

На нашу думку, організаційно-правові заходи слід трактувати як комплекс скоординованих управлінських дій, організаційної взаємодії та нормативно-правового забезпечення, що мають на меті попередження перевищення допустимих параметрів ваги й габаритів транспортних засобів. Ці заходи виступають ключовим елементом системи транспортної безпеки та адміністративного контролю. Їх реалізація охоплює низку напрямів, зокрема: а) розроблення, затвердження та реалізація державних і регіональних програм розвитку системи ГВК, що передбачають стратегічне планування, модернізацію інфраструктури та підвищення ефективності контролю; б) стандартизація та уніфікація процедур контролю, включно з єдиними вимогами до документування процесу зважування, збереження даних та обробки інформації;

в) координація дій між основними суб'єктами контролю, насамперед між Державною службою України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека), Національною поліцією, Службою автомобільних доріг та іншими уповноваженими структурами, що здійснюють контрольну та наглядову діяльність; г) впровадження автоматизованих систем Weigh-in-Motion (WiM), які забезпечують фіксацію правопорушень у режимі реального часу без зупинки транспортного засобу, а також передають інформацію до централізованих баз даних; г) створення, технічне оснащення та модернізація пунктів габаритно-вагового контролю із забезпеченням відповідності міжнародним технічним стандартам, включаючи вимоги до програмного забезпечення, калібрування обладнання, безперервної реєстрації подій.

Реалізація зазначених заходів покладається на органи виконавчої влади, що мають відповідну функціональну компетенцію. Провідну роль у цій сфері відіграє Укртрансбезпека, до повноважень якої належить: а) координація діяльності операторів ГВК; б) видача приписів та актів перевірки; в) ведення реєстру правопорушень; г) моніторинг дотримання вимог до масогабаритних характеристик транспортних засобів; ґ) підготовка аналітичної звітності на основі обробки інформації, отриманої під час здійснення контролю.

Водночас вагому роль у реалізації державної політики у сфері здійснення ГВК виконують обласні та місцеві державні адміністрації, які несуть відповідальність за організацію утримання доріг місцевого значення, а також за забезпечення функціонування й технічне обслуговування пунктів контролю, що перебувають у відповідній юрисдикції.

Загалом, організаційно-правові заходи у сфері здійснення ГВК становлять необхідну передумову ефективного функціонування всієї системи адміністративного нагляду в галузі автомобільного транспорту. Вони створюють інституційну платформу для реалізації адміністративно-правових процедур, що забезпечують запобігання правопорушенням, формування доказової бази та реалізацію юридичної відповідальності.

На нашу думку, як механізм здійснення ГВК, система організаційно-правових заходів має включати не лише елементи реагування, а й

чітко структуровану функцію запобігання адміністративно-правовим правопорушенням. Це передбачає не тільки нормативне закріплення обов'язків і повноважень органів контролю, але й створення передумов для раннього виявлення ризиків, підвищення обізнаності учасників ринку перевезень, впровадження цифрових інструментів превенції, а також мінімізацію людського фактора у фіксації порушень.

Ефективність організаційно-правових заходів у цій сфері безпосередньо залежить від трьох основоположних чинників: 1) наявності чіткої нормативної координації між усіма суб'єктами адміністративного впливу; 2) рівня технічного забезпечення, що відповідає міжнародним вимогам і дозволяє здійснювати об'єктивний контроль; 3) налагодженої міжвідомчої взаємодії, що унеможливлює дублювання повноважень та формальне виконання функцій.

У перспективі вдосконалення організаційно-правових механізмів ГВК слід орієнтуватися на такі ключові напрями: розвиток єдиних цифрових платформ взаємодії між суб'єктами контролю, підвищення технічних стандартів та безпеки обміну інформацією, а також адаптація успішних європейських практик, щодо децентралізованого адміністрування пунктів ГВК та цифрової інтеграції контролюючих органів.

Загалом, адміністративні процедури здійснення габаритно-вагового контролю в Україні становлять структуровану систему послідовних, право-врегульованих дій, що спрямовані на забезпечення належного виконання обов'язків суб'єктами перевезень та реалізацію контрольних функцій публічної адміністрації. Вони є важливим інструментом превентивного впливу й правозастосування в умовах посилення вимог до безпеки дорожнього руху та збереження автомобільної інфраструктури. Законодавча та організаційна досконаліть цих процедур, їхня відповідність принципам публічного адміністрування й адміністративного процесу, визначає ефективність усієї системи державного контролю у транспортній системі України, що зумовлює необхідність подальшого удосконалення відповідного нормативного регулювання та практики його застосування.

Висновки до розділу 2

1. Аналіз теоретико-методологічних засад адміністративно-правового механізму здійснення ГВК свідчить, що його можна розглядати як комплексну систему організаційних, нормативних та процедурних компонентів, взаємопов’язаних єдиною метою – забезпечення належного контролю за дотриманням встановлених законодавством габаритно-вагових параметрів. Встановлено, що структура цього механізму включає нормативно-правові, інституційні, організаційно-технічні та інформаційні складові, функціонально інтегровані в єдиний процес правозастосування. Важливою є ефективна координація та взаємодія між цими елементами, що визначає кінцевий результат адміністративно-правового регулювання у зазначеній сфері. Зокрема, теоретичні засади передбачають чітке розмежування функцій між різними контролюючими суб'єктами, що унеможливлює дублювання повноважень і підвищує оперативність реакції на правопорушення. Методологічно важливими є системний, структурно-функціональний та нормативно-процедурний підходи, які дозволяють комплексно оцінювати ефективність і дієвість механізму.

2. Доведено, що критеріями ефективності функціонування адміністративно-правового механізму ГВК слід визначити, як оперативність реагування на порушення, з відповідною якістю інформаційного та технічного забезпечення, із високим ступенем автоматизації процедур контролю, з відповідністю міжнародним стандартам і принципам правової визначеності. Особлива увага повинна приділятися правовій інтеграції цифрових технологій, сертифікації обладнання та створенню єдиних інформаційних платформ, які здатні суттєво оптимізувати контрольні функції, забезпечити прозорість та мінімізувати корупційні ризики.

3. Дослідження форм та методів здійснення ГВК свідчить, що їх застосування повинно базуватися на принципах законності, системності, превентивності та пропорційності. Зазначені форми слід класифікувати на профілактичні, контрольні та постконтрольні, при цьому ключову роль у попередженні порушень відіграють профілактичні заходи, що включають інформаційно-роз’яснювальну роботу, навчальні заходи та регулярні

консультації для суб’єктів перевезень. Організаційно-технічні методи, такі як використання автоматизованих систем WiM, відеофіксації та інших сучасних технологічних рішень, дозволяють суттєво підвищити точність і швидкість контролю. Важливе значення має й використання аналітично-правових та інформаційно-орієнтованих методів, які дозволяють своєчасно виявляти тенденції, аналізувати ризики та забезпечувати ефективне управління системою контролю.

4. Аналіз адміністративних процедур габаритно-вагового контролю дозволив виокремити їх характерні ознаки: нормативна регламентованість, послідовність етапів (початок, реалізація, завершення), документальна фіксація, можливість оскарження та забезпечення права на захист. Встановлено, що чіткість і зрозумілість цих адміністративно-технічних процедур суттєво впливають на їх ефективність та сприяють зниженню рівня правопорушень. Детальне регламентування кожного етапу процедур, включаючи алгоритми дій посадових осіб, дозволяє забезпечити прозорість процесу контролю та унеможливити корупційні ризики. Особливу увагу необхідно приділити електронній фіксації та доступності інформації для всіх зацікавлених сторін.

5. Доведено, що особливості складів адміністративних правопорушень у сфері здійснення ГВК мають суттєві відмінності залежно від суб’єкта (державні недержавні, адміністративно-технічні). Ці особливості слід враховувати при кваліфікації правопорушень, що потребує внесення уточнень до чинного законодавства України для забезпечення більш чітких та однозначних правових формулювань. Важливим є чітке визначення відповідальності операторів контролю, які здійснюють технічні процедури, а також уточнення процедурних аспектів притягнення до відповідальності перевізників.

РОЗДІЛ 3
ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЗДІЙСНЕННЯ ГАБАРИТНО-ВАГОВОГО КОНТРОЛЮ В УКРАЇНІ

3.1 Інформаційно-правовий механізм вдосконалення процедур адміністративно-правового регулювання габаритно-вагового контролю

Сучасні виклики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, збереження інфраструктури та ефективного функціонування транспортної системи України зумовлюють необхідність постійного вдосконалення процедур адміністративно-правового регулювання габаритно-вагового контролю (ГВК). Особливої актуальності ці питання набувають у контексті цифровізації публічного управління, що вимагає інтеграції новітніх інформаційних технологій у механізми державного контролю. У зв’язку з цим, особливого значення набуває формування та функціонування інформаційно-правового механізму як ключового інструменту модернізації адміністративних процедур у зазначеній сфері.

Запровадження інформаційно-правових підходів дозволяє забезпечити більш високий рівень ефективності, прозорості та підзвітності дій уповноважених суб’єктів публічної адміністрації, а також підвищити якість нормативного регулювання та управлінських рішень. З урахуванням цього,

розгляд інформаційно-правового механізму вдосконалення процедур адміністративного регулювання ГВК є важливим як у науково-теоретичному, так і в прикладному аспектах.

Перш за все, ми вважаємо, що формування інформаційного суспільства, цифровізація публічного управління та трансформація адміністративних процедур створили новий пласт об’єктів дослідження в науці адміністративного права. Одним із таких є інформаційно-правовий механізм, що охоплює систему правових норм, інституційних структур і засобів, які забезпечують правове регулювання інформаційної взаємодії у сфері державного управління. У зв’язку з цим виникла потреба у системному дослідженні стану розроблення зазначеного поняття в адміністративно-правовій доктрині.

Актуальність даного питання зумовлена тим, що багато адміністративних інститутів, як то контроль, нагляд, надання послуг, публічне адміністрування, все частіше реалізуються в електронному (інформаційному) форматі, однак наукове осмислення цього механізму все ще перебуває на етапі становлення.

У науці адміністративного права поняття інформаційно-правового механізму не завжди виділяється як окрема категорія. У багатьох працях воно згадується опосередковано, в контексті інформаційного забезпечення адміністративної діяльності або інформаційної функції держави. Найбільш системні підходи спостерігаються в роботах, присвячених інформаційному праву як підгалузі, або в рамках тем цифрового врядування та електронного уряду.

Крім того, варто відзначити, що стратегічного значення набуває методологія формування інформаційно-правового механізму у сфері здійснення ГВК. Ця сфера на сьогодні вже не є виключно галуззю технічного нагляду, а перетворюється на полігон для впровадження сучасних електронних технологій адміністративного впливу, де саме інформація виступає ключовим елементом державного регулювання.

Саме тому, ми вважаємо, формування інформаційно-правового механізму в адміністративному праві вимагає розроблення методології, яка враховує специфіку об’єкта, динаміку правовідносин, інституційний контекст і

технологічні передумови. Доцільним є використання комплексу методологічних підходів, зокрема: а) системного – передбачає, що інформаційно-правовий механізм у сфері ГВК повинен розглядатися як єдність структурних елементів: правових норм, суб'єктів реалізації, процедурної матриці та технічних інструментів (WiM, електронні реєстри, цифрові сервіси тощо); б) інституційного – передбачає, що інформаційно-правовий механізм у сфері ГВК повинен розглядатися як єдність структурних елементів: правових норм, суб'єктів реалізації, процедурної матриці та технічних інструментів (WiM, електронні реєстри, цифрові сервіси тощо). Наявність численних суб'єктів вимагає нормативного врегулювання не лише компетенцій, а й процедур комунікації, доступу до даних, обміну доказовою інформацією тощо; в) функціонального – реалізує інформаційно-правовий механізм у сфері ГВК виконуючи такі основні функції: контрольно-фіксуючу; доказову; регулятивну; захисну; аналітичну. Функціональний підхід дозволяє перевірити, наскільки механізм виконує поставлені адміністративно-правові завдання і чи є ефективним у досягненні результату; г) нормативно-правового – у рамках цього підходу аналізується, наскільки чинне законодавство забезпечує стабільність, передбачуваність і захищеність у реалізації інформаційного механізму. Нормативний підхід дозволяє ідентифікувати правові прогалини, суперечності, дублювання функцій і необхідність оновлення процедур у зв'язку з цифровою трансформацією; ґ) порівняльно-правового – дозволяє виявити переваги та недоліки національної системи та побудувати модель вдосконалення на основі доказової практики; д) цифрового – як новітнього підходу до об'єктів адміністративно-правової природи, які мають інформаційну і технічну складову.

На нашу думку, методологічні підходи до формування інформаційно-правового механізму у сфері ГВК повинні поєднувати системність, інституційну конкретику, функціональну результативність, нормативну визначеність та орієнтацію на міжнародні стандарти. Інформація виступає не лише об'єктом правового впливу, а й елементом структури адміністративної процедури. Тому формування ефективного інформаційно-правового механізму має ґрунтуватися на сучасній

міждисциплінарній методології, яка дозволяє інтегрувати право, інформаційні технології та організаційні практики державного управління в єдину модель результативного контролю. Саме така методологія дозволить забезпечити правову стабільність, прозорість, ефективність та цифрову інтеграцію процедури габаритно-вагового контролю в Україні.

У свою чергу, варто відзначити, що в науці адміністративного права питання принципів формування та функціонування правових механізмів розглядаються як один із найважливіших теоретичних інструментів пізнання сутності та змісту публічного управління. Проте проблема принципів побудови саме інформаційно-правового механізму у сфері здійснення ГВК залишається малодослідженою. Саме тому необхідним є глибокий науковий аналіз цієї проблематики з урахуванням чинного законодавства, практики застосування, міжнародного досвіду та теоретико-методологічного базису адміністративного права.

На нашу думку, в контексті інформаційно-правового механізму у сфері здійснення ГВК, принципи виступають фундаментом побудови цифрової адміністративної системи, яка охоплює виявлення, фіксацію, обробку інформації, ухвалення рішень та забезпечення контролю. Таким чином, ідеться не лише про загальноправові чи адміністративні принципи, а й про специфічні інформаційно-правові засади, що визначають параметри правової взаємодії в цифровому середовищі.

Саме тому, ми вважаємо, що принципи побудови інформаційно-правового механізму у сфері здійснення ГВК можна кваліфікувати наступним чином:

1. Принцип законності - законність у сфері здійснення ГВК означає, що всі адміністративні процедури мають здійснюватися на основі чинного законодавства, без виходу за межі повноважень і з чітким дотриманням процедурних вимог. Принцип законності також передбачає обов’язкову юридичну визначеність усіх електронних дій: фіксації, зберігання, передавання та використання інформації, а також правового статусу автоматичних доказів, які мають бути визнані у правозастосуванні.

2. Принцип відкритості та доступності інформації - оскільки інформаційно-правовий механізм функціонує у сфері цифрового адміністрування, принцип відкритості набуває першочергового значення. Він означає: а) вільний доступ до результатів перевірок; б) прозорість алгоритмів фіксації порушень; в) доступ особи до електронного кабінету з інформацією про адміністративне провадження; г) обов'язковість оприлюднення статистичних даних про стан ГВК. Цей принцип випливає з вимог Закону України «Про доступ до публічної інформації» [116].

3. Принцип достовірності та об'єктивності - у контексті WiM-систем цей принцип вимагає, щоб: а) технічні засоби контролю були сертифікованими та повіреними; б) дані зважування зберігалися у незмінному вигляді; в) фіксація порушення ґрунтувалася на комплексі достовірних доказів; г) в процесі розгляду справи враховувалися всі обставини, що мають значення для захисту прав особи.

4. Принцип цифрової безпеки та захисту персональних даних - з урахуванням того, що фіксація ГВК супроводжується обробкою персональних даних (дані про транспортний засіб, водія, власника), обов'язковою є реалізація принципу інформаційної безпеки, передбаченого Законом України «Про захист персональних даних» [117] та Регламентом ЄС 2016/679 (GDPR) [118]. Цей принцип охоплює: а) безпечне зберігання інформації; б) обмеження доступу до баз даних; в) використання лише необхідного обсягу даних; г) визначення відповідального суб'єкта за захист даних.

5. Принцип оперативності та автоматизованості - передбачає, що процедура має здійснюватися у максимально короткий термін, з мінімальним втручанням людини та використанням цифрових технологій. Наприклад, фіксація перевантаження WiM-системою, формування постанови про порушення та її надсилання мають відбуватися автоматично, з урахуванням норм КУпАП та підзаконних актів. Оперативність має поєднуватися з надійністю, а саме, особа має вчасно отримати повідомлення, мати змогу ознайомитися з матеріалами справи та подати скаргу в електронному вигляді.

6. Принцип оскаржуваності та правового захисту - жодна автоматизована процедура не може позбавити особу права на оскарження, тому механізм ГВК повинен включати: а) інструкцію з подання скарги онлайн; б) електронний кабінет для комунікації з органом; в) чітко встановлені строки розгляду; г) право на судове оскарження в адміністративному суді. Цей принцип відображає конституційну гарантію права на захист (ст. 55 Конституції України) [119] та відповідає стандартам ЄСПЛ щодо ефективних засобів правового захисту.

Виходячи із цього аналізу, ми вважаємо, що принципи побудови інформаційно-правового механізму не функціонують ізольовано. Вони взаємодіють між собою, утворюючи фундаментальну правову модель цифрової адміністративної процедури у сфері здійснення ГВК. Так, принцип відкритості забезпечує обізнаність суб'єкта, тоді як принцип достовірності - довіру до результатів контролю. Принцип автоматизованості зменшує ризики зловживань, а принцип правового захисту гарантує баланс між контролем і правами особи.

Реалізація цих принципів можлива лише за умови: нормативного закріплення процедур і статусу цифрових доказів; створення єдиної електронної системи адміністрування порушень у сфері ГВК; забезпечення інтеграції платформ WiM із реєстрами судових рішень, ЄДР, Дія; навчання суб'єктів реалізації процедур основам інформаційної безпеки.

Таким чином, побудова інформаційно-правового механізму вдосконалення адміністративно-правового регулювання габаритно-вагового контролю повинна ґрунтуватися на системі принципів, які є не лише правовими орієнтирами, а й операційними основами функціонування цифрової адміністративної процедури. Принципи законності, відкритості, достовірності, захисту персональних даних, оперативності, автоматизованості та правового захисту мають стати обов'язковими складниками будь-якого етапу функціонування такого механізму. Їх наукове осмислення і нормативна імплементація є запорукою ефективної цифрової трансформації сфери транспортного контролю та становлення правової державності в Україні.

У широкому розумінні інформаційно-правовий механізм - це інтегрована система правових, організаційних, процедурних та технологічних засобів, які

регулюють процеси отримання, зберігання, обробки, передачі, використання і захисту інформації, необхідної для реалізації функцій публічного управління. У контексті адміністративного права це визначення набуває функціональної конкретизації - йдеться про механізм, який забезпечує функціонування адміністративних процедур у цифровому середовищі.

Ми вважаємо, що інформаційно-правові механізми є ядром сучасного регуляторного впливу в умовах цифровізації, забезпечуючи не лише контроль, а й превенцію, прогнозування і стандартизацію управлінських дій.

До його ключових ознак належать: а) правова визначеність процедур доступу до інформації про порушення масогабаритних норм; б) нормативна фіксація джерел даних (у тому числі автоматизованих систем контролю); в) регламентація інформаційної взаємодії між суб'єктами ГВК (ДСБТ, Укртрансбезпека, Національна поліція, судові органи); г) інтегрованість інформаційної системи у структуру адміністративного процесу; ґ) урахування принципів інформаційного права: відкритості, достовірності, захищеності, законності.

Структура такого механізму в адміністративно-правовому полі має включати: 1) Нормативно-правову основу - яка охоплює положення Законів України «Про автомобільний транспорт», «Про інформацію», «Про захист персональних даних», Кодексу України про адміністративні правопорушення, а також відповідних підзаконних актів; 2) Інституційні суб'єкти - до яких належать Укртрансбезпека, ДСБТ, Національна поліція, Мінінфраструктури, судові органи, а також оператори WiM-платформ; 3) Цифрові платформи - для фіксації фактів перевищення масогабаритних показників, зокрема, електронна база даних про порушення режиму ГВК, інтегровані в Єдиний державний вебпортал відкритих даних; 4) Процедурні правила - що регламентують послідовність дій контролюючих органів при виявленні, документуванні, розгляді та притягненні до відповідальності осіб, які порушили вимоги щодо масогабаритних параметрів; 5) Інформаційні гарантії - забезпечення конфіденційності персональних даних, збереження доказової бази в

електронному вигляді, можливість оскарження результатів в адміністративному або судовому порядку.

Функціонально інформаційно-правовий механізм у сфері ГВК виконує декілька ключових ролей: 1) Контрольно-інформаційна функція - здійснюється шляхом фіксації перевантажень та передачі даних до відповідних адміністративних органів. Дані мають бути достовірними, захищеними та такими, що відповідають технічним вимогам; 2) Правозастосовна функція - завдяки механізму WiM, система автоматично визначає правопорушення, генерує постанову про адміністративне стягнення та передає її адресатові, забезпечуючи оперативність і мінімізацію людського чинника; 3. Комунікаційна функція - механізм забезпечує взаємодію між усіма суб'єктами через цифрові канали: особисті кабінети, електронні повідомлення, онлайн-доступ до матеріалів справи; 4) Гарантійно-захисна функція - передбачає наявність механізмів перевірки рішень, доступу до інформації, оскарження постанов, захисту персональних даних. Відповідні елементи вбудовано в національне законодавство та GDPR - (загальний регламент про захист даних).

Загалом, ми вважаємо, що інформаційно-правовий механізм вдосконалення процедур адміністративно-правового регулювання ГВК - це системно організований комплекс правових норм, адміністративно-процедурних інструментів, цифрових технологій та уповноважених суб'єктів публічної адміністрації, спрямований на забезпечення ефективного, прозорого та автоматизованого здійснення державного контролю за дотриманням вагових та габаритних нормативів у сфері автомобільних перевезень шляхом впровадження сучасних інформаційно-комунікаційних рішень у процедури фіксації, обробки, прийняття рішень і притягнення до адміністративної відповідальності. Це визначення відображає інтегративну природу механізму - поєднання правових і цифрових складових, у межах адміністративного регулювання, де саме інформація виступає ключовим елементом реалізації адміністративного впливу, а його процедурна форма забезпечує законність і правову визначеність управлінських дій.

На нашу думку, інформаційно-правовий механізм, як підвид адміністративно-правового механізму, відповідає цим вимогам і не лише виконує інформаційно-обслуговуючу функцію, а й формує новий вимір регуляторної діяльності - інформаційно-аналітичне адміністрування як самостійний об’єкт регулювання.

У системі адміністративно-правового регулювання виокремлюють кілька ключових підсистем: нормативну, організаційну, процедурну, контрольну та інформаційну. Інформаційно-правовий механізм за своєю суттю є інтерсубсистемним елементом, який пронизує всі інші складові: 1) у нормативній підсистемі - забезпечується формалізація інформаційного обміну, цифрових процедур і електронної форми управлінських актів; 2) у процедурній - встановлюється алгоритм електронної комунікації між органами виконавчої влади, суб’єктами господарювання та громадянами; 3) у контрольній - діє як засіб автоматизованої фіксації порушень та управління базами даних (наприклад, WiM-системи фіксації порушень ГВК); 4) в організаційній - забезпечує функціонування цифрових систем доступу, реєстрації, верифікації й моніторингу управлінських рішень.

Також, інформаційно-правовий механізм можна розглядати як функціональний модуль системи адміністративного регулювання, який: а) обслуговує усі фази адміністративного процесу - від фіксації до апеляції; б) забезпечує верифікацію, збереження, систематизацію й аналітику інформації; в) слугує засобом профілактики правопорушень та моніторингу правозастосування; г) розширює засоби впливу через цифрові сервіси (API-доступ, автоматичні сповіщення, віддалене адміністрування). Саме тому доцільним є закріплення статусу інформаційно-правового механізму як інституційної складової правового регулювання, що може бути предметом окремої законодавчої кодифікації.

У свою чергу, варто відзначити, що у сфері ГВК правильне функціонування адміністративно-правових процедур неможливе без надійних, інтегрованих та структурованих інформаційних систем, які забезпечують своєчасність, достовірність та доступність даних. Інформаційні ресурси, у цій площині,

слугують не лише засобом забезпечення інформаційного обслуговування адміністративних процедур, але й трансформуються у ключовий інструмент адміністративно-правового впливу, що визначає ефективність реалізації державного контролю у сфері збереження автомобільних доріг від передчасного руйнування.

Під інформаційними ресурсами у сфері габаритно-вагового контролю доцільно розуміти систематизовану сукупність технічних, програмно-цифрових, аналітичних, нормативних та організаційних елементів, які забезпечують фіксацію, обробку, зберігання, передачу та юридичну валідизацію відомостей про масу, габарити, характеристики вантажних транспортних засобів та факти порушень встановлених нормативів. Ці ресурси мають адміністративно-правовий статус, оскільки включені у регламентовані процедури контролю і правозастосування.

Інформаційні ресурси у системі ГВК поділяються на: а) технічні (зокрема, сенсорні елементи системи WiM, камери автоматичного розпізнавання номерів, серверне обладнання); б) цифрово-програмні (спеціалізовані програмні комплекси з автоматичної фіксації та передачі інформації, інтеграційні модулі для доступу до Єдиного державного реєстру транспортних засобів, Реєстру адміністративних правопорушень тощо [74]; в) нормативно-аналітичні (включаючи законодавчі і підзаконні акти, технічні регламенти, статистичні звіти, моделі прогнозування і розрахунку навантаження на інфраструктуру).

Крім того, ми вважаємо, що інформаційні ресурси відіграють ключову роль у реалізації принципу автоматизації адміністративних процедур ГВК. Насамперед, ідеться про: 1) достовірність і точність доказів - інформація, отримана з WiM-систем, є основою для складання постанов про адміністративні правопорушення. Юридичне значення таких даних визнається у процесах оскарження, якщо забезпечено їх належну сертифікацію та нормативне закріплення; 2) Скорочення суб’єктивізму - автоматизовані системи знижують ймовірність корупційних ризиків і упередженості з боку посадових осіб, сприяючи підвищенню рівня законності адміністративної процедури; 3) Інтеграція баз даних - взаємодія інформаційних систем контролю з іншими

державними інформаційними ресурсами дозволяє автоматично ідентифікувати транспортний засіб, його належність, попередні порушення, наявність пільг тощо, що оптимізує процедуру прийняття адміністративного рішення [120]; 4) Аналітична підтримка управлінських рішень - на основі агрегованих даних формується індикативне планування перевірок, розміщення нових пунктів контролю, визначення пріоритетів державної політики у сфері охорони транспортної інфраструктури; 5) Відкритість і прозорість - дані, що генеруються в результаті роботи інформаційних систем, можуть бути публічно доступними через відкриті портали, що забезпечує реалізацію принципу публічності і підзвітності суб'єктів владних повноважень.

Загалом, інформаційні ресурси становлять невід'ємний елемент процедурного вдосконалення адміністративно-правового регулювання у сфері ГВК. Їх значення полягає не лише в технічному забезпеченні процесу контролю, а передусім - у підвищенні правової визначеності, прозорості, об'єктивності та ефективності адміністративного впливу. Розвиток і правове унормування цих ресурсів є умовою успішної реалізації адміністративно-правових функцій у сфері безпеки дорожнього руху, охорони транспортної інфраструктури і боротьби з порушеннями габаритно-вагових нормативів.

Проте, незважаючи на всі переваги та позитивні аспекти, необхідно констатувати, що адміністративно-правове регулювання ГВК в Україні проходить активну трансформацію, яка супроводжується виявленням низки серйозних недоліків та перешкод. Зокрема, запровадження автоматичних систем зважування, нормативні зміни відповідно до Закону № 1534-IX від 03.06.2021 року [35], та низки постанов Кабінету Міністрів України не призвели до очікуваного суттєвого підвищення ефективності цього інституту адміністративного контролю. Проблематика інформаційно-правового механізму вдосконалення процедур адміністративно-правового регулювання ГВК в Україні охоплює значно ширший спектр питань, ніж традиційно зазначається. Попри активні спроби реформування та цифровізації цієї сфери, існує низка серйозних викликів, які істотно стримують її розвиток та ефективність.

На нашу думку, першочерговими проблемами сучасного стану інформаційно-правового механізму вдосконалення процедур адміністративно-правового регулювання ГВК можна визнати такі:

1. Нормативна фрагментарність і суперечності - законодавче регулювання у сфері ГВК характеризується неузгодженістю окремих нормативних актів, що спричиняє правову невизначеність. Зокрема, це стосується визначення ключових понять («зона контролю», «місце фіксації», «перевантаження») та їх трактування різними органами виконавчої влади у правозастосовній практиці.

2. Недостатня процесуальна деталізація - попри впровадження нормативних порядків (№ 513 від 2023 року та № 879 від 2007 року), окремі процедурні аспекти залишаються неврегульованими. Це стосується порядку проведення рейдових перевірок, самовільного коригування маршрутів інспекторами, порядку фото- та відеофіксації, що призводить до можливих зловживань службовими повноваженнями та порушення прав суб'єктів перевезень.

3. Технічні проблеми автоматизації - незважаючи на поступове впровадження систем WiM, їхня кількість залишається недостатньою, що перешкоджає забезпеченню повноцінного контролю у всіх регіонах країни. Технічні та метрологічні стандарти (зокрема, OIML R-134) не завжди дотримуються, що зумовлює ризики неприйняття результатів автоматичних зважувань судами як належних доказів.

4. Інституційні суперечності - розподіл функцій між Укртрансбезпекою, Нацполіцією, Держспецтрансслужбою, митними та військовими адміністраціями не є належно узгодженим, що породжує конкуренцію, дублювання повноважень та низьку відповідальність за загальний результат державного контролю.

5. Юридична неврегульованість статусу доказів автоматичної фіксації - законодавчо недостатньо врегульовані питання щодо оскарження штрафів, накладених на підставі даних автоматичних систем зважування. Це створює

ситуацію, коли перевізники часто позбавлені можливості ефективного захисту своїх прав.

6. Обмежена імплементація європейських правових стандартів - попри часткове впровадження положень Директиви 96/53/ЕС, окремі важливі аспекти європейського регулювання залишаються неінтегрованими у національне законодавство України, що перешкоджає повній інтеграції у транспортний простір Європейського Союзу.

7. Відсутність централізованої цифрової інфраструктури - в Україні наразі немає єдиного державного реєстру, який би об’єднував інформацію про видані дозволи, результати зважувань, порушення та інші важливі показники. Внаслідок цього створюються умови для ухилення від контролю, зловживань та неефективної роботи контролюючих органів.

8. Незбалансованість санкцій адміністративної відповідальності - штрафні санкції не враховують розміру підприємства, характеру порушення чи його повторності, що порушує принцип пропорційності та не забезпечує адекватного стимулу для дотримання правил.

9. Відсутність ефективної системи адміністративного оскарження - відсутність спеціалізованого органу для розгляду адміністративних спорів та неузгодженість процедури оскарження негативно впливають на оперативність розгляду скарг, створюючи додаткове навантаження на судові органи.

10. Низька правова та інформаційна грамотність суб’єктів господарювання - недостатня поінформованість учасників ринку транспортних послуг щодо норм і правил ГВК знижує загальний рівень дотримання законодавства та ускладнює процеси адміністрування та контролю.

11. Недостатність фінансового забезпечення інфраструктури ГВК - відсутність достатніх бюджетних коштів призводить до обмеженого розширення мережі WiM-систем, недостатнього технічного обслуговування та модернізації існуючих об'єктів.

12. Недосконаліть цифрової трансформації процедур ГВК - повільний темп цифровізації адміністративних послуг та відсутність інтеграції цифрових

платформ різних органів влади у сфері контролю створюють додаткові труднощі як для контролюючих органів, так і для суб’єктів перевезень.

Отже, вдосконалення інформаційно-правового механізму адміністративно-правового регулювання ГВК в Україні потребує комплексного підходу до вирішення вищезазначених проблем, зокрема, шляхом законодавчого уточнення, посилення технічного забезпечення, впровадження єдиної цифрової платформи, поліпшення міжвідомчої координації та створення умов для ефективного адміністративного оскарження і підвищення правової свідомості суб'єктів господарювання [121, с. 415].

Виходячи з виявлених недоліків функціонування інформаційно-правового механізму у сфері ГВК, необхідною умовою його реформування є чітке визначення стратегічних та оперативних напрямів вдосконалення, які мають бути не лише юридично обґрунтованими, а й технологічно здійсненними в умовах цифровізації публічного адміністрування. Зокрема ми вважаємо, що такими напрямами можуть бути:

1. Системне оновлення нормативно-правової бази ГВК - одним із ключових напрямів реформування є комплексне оновлення законодавчого забезпечення інформаційно-правового механізму ГВК. На сьогодні правове регулювання у цій сфері є фрагментарним, декларативним і не враховує цифрових трансформаційних процесів. Актуальним є прийняття спеціального підзаконного акта - «Порядку функціонування автоматизованої системи габаритно-вагового контролю», який би врегулював процедури фіксації порушень без участі посадових осіб, встановив технічні стандарти точності зважування та допустимі похибки, а також регламентував сертифікацію комплексів WIM. Паралельно необхідно внести зміни до Кодексу України про адміністративні правопорушення та Закону України «Про адміністративну процедуру», адаптувавши їх до потреб цифрового адміністративного провадження.

2. Інституціоналізація єдиної інформаційно-аналітичної системи ГВК (ІАС-ГВК) – наступним пріоритетом є створення єдиної національної цифрової платформи, що інтегрує всі інформаційні потоки, пов’язані з контролем

габаритно-вагових параметрів. Така система має функціонувати під егідою уповноваженого центрального органу виконавчої влади та об’єднувати модулі фіксації порушень, бази даних транспортних засобів, фото- та відеоматеріали, аналітичні інструменти та обмін із державними реєстрами. Інформаційна взаємодія в межах ІАС-ГВК має забезпечувати безперервний, оперативний і верифікований обіг даних між усіма суб’єктами державного контролю. Синхронізація таких даних із кабінетом перевізника в додатку «Шлях» або порталі «Дія» створить цифрову екосистему ГВК, де всі етапи адміністративної процедури будуть відображені прозоро, верифіковано та відкрито для всіх суб’єктів транспортного процесу.

3. Запровадження автоматичного винесення постанов та цифрових адміністративних процедур - цифровізація адміністративного провадження у сфері ГВК потребує законодавчого закріплення можливості автоматичного формування постанови про накладення адміністративного стягнення на основі даних, зафіксованих WIM-системою. Це дозволить скоротити строки притягнення до відповідальності, виключити суб’єктивний вплив посадової особи та мінімізувати корупційні ризики. Доцільно внести зміни до статті 283 КУпАП, передбачивши, що WIM-протокол має силу адміністративного документа, а штраф може бути винесений автоматизованою системою без потреби у втручанні посадової особи. Водночас має бути запроваджено повноцінний електронний регламент адміністративної процедури, що включатиме чітко визначені етапи - від ініціювання провадження до виконання рішення, гарантії процесуальних прав сторін та процедури дистанційного ознайомлення з доказами.

4. Заборона обходу WIM-точок та посилення адміністративної відповідальності за ухилення від контролю - у чинному законодавстві слід передбачити окремий склад адміністративного правопорушення за навмисне ухилення від проходження автоматизованого вагового контролю, зокрема шляхом об’їзду WIM-комплексів. Зокрема, у ст. 132-1 КУпАП пропонується доповнити нормою, що ухилення, а саме навмисний об’їзд WIM-комплексу є окремим видом адміністративного правопорушення, з можливістю блокування

маршруту порушника або тимчасового зняття транспортного засобу з обліку. Така норма має бути доповнена можливістю застосування превентивних адміністративних санкцій, як-от тимчасове блокування маршруту транспортного засобу, зняття його з реєстрації або обмеження в праві здійснення господарської діяльності у сфері вантажних перевезень.

5. Правове закріплення статусу цифрових доказів у справах про порушення вагових норм - одним із пріоритетів є забезпечення повноцінного правового статусу цифрових доказів, які формуються у процесі автоматичного контролю - фото- та відеофіксації, телематичних даних, інформації з WiM-сенсорів. Необхідно визначити у законі вимоги до автентичності, допустимості, способів верифікації джерела та часу збирання доказів. Важливо також передбачити механізми захисту від фальсифікацій (електронні підписи, цифрове хешування, маркування даних тощо), що забезпечить підвищення легітимності доказової бази у досудових і судових процедурах.

6. Стандартизація доступу до адміністративної інформації та цифрової взаємодії з учасниками перевезень - для підвищення прозорості та зручності комунікації між державою і перевізниками необхідно розвивати інструменти електронної взаємодії. Зокрема, йдеться про створення особистого цифрового кабінету перевізника з функціями доступу до протоколів, можливістю електронного оскарження, моніторингу історії правопорушень і отримання рекомендацій щодо маршрутів. Важливим є також відкриття публічного реєстру результатів зважування (з дотриманням законодавства про захист персональних даних), що забезпечить суспільний контроль та посилить превентивний ефект. Подібна система уже функціонує в окремих країнах ЄС – наприклад, у Польщі в рамках діяльності Inspekcja Transportu Drogowego, де кожен перевізник має особистий електронний кабінет, доступ до якого є захищеним і містить усю історію його взаємодії з органами державного контролю.

7. Міжвідомча інформаційна інтеграція та створення центрів координації даних - для повноцінного функціонування інформаційно-правового механізму ГВК важливо забезпечити сталу міжвідомчу взаємодію між суб’єктами контролю. Доцільним є створення Центру координації даних ГВК, що

об'єднуватиме інформаційні потоки між Укртрансбезпекою, МВС, митницею, ДПС, Державною прикордонною службою, органами місцевого самоврядування. Обмін має здійснюватися за єдиними протоколами (API), із застосуванням цифрових ідентифікаторів і за умов дотримання вимог кібербезпеки.

8. Використання інструментів аналітичного і превентивного реагування - цей напрям передбачає розвиток інтелектуальних інструментів оцінки транспортних ризиків. Використання алгоритмів штучного інтелекту, обробка масивів GPS-даних, порівняльний аналіз історій порушень дозволять формувати списки «ризикових» перевізників, прогнозувати імовірні правопорушення, а також своєчасно застосовувати вибірковий або посилений контроль до окремих об’єктів. Такий підхід оптимізує ресурси контролюючих органів і сприяє запобіганню порушенням до їх фактичного вчинення.

9. Впровадження додаткових інструментів адміністративного впливу - окрім традиційного механізму притягнення до адміністративної відповідальності, слід запровадити додаткові заходи впливу на систематичних порушників. До них відносяться: публікація відкритих реєстрів перевізників-порушників, нарахування штрафних балів, які впливають на ліцензійний статус, тимчасове обмеження у праві здійснення перевезень. Такі інструменти підвищують рівень транспарентності та забезпечують дієву адміністративно-правову превенцію.

10. Розроблення системи моніторингу ефективності адміністративно-правового регулювання ГВК - результативність реформ неможлива без створення системи оцінки ефективності. Пропонується запровадити набір ключових індикаторів (KPI), за якими здійснюватиметься регулярний моніторинг: кількість і динаміка порушень, частка оскаржених рішень, економічний ефект від збереження дорожньої інфраструктури, рівень цифровізації процедур. На основі цієї системи можлива адаптація регуляторної політики до нових викликів, що відповідає принципам «адаптивного адміністрування».

Загалом, ми вважаємо, що комплексне вдосконалення інформаційно-правового механізму процедур адміністративно-правового регулювання ГВК передбачає гармонізацію законодавства, технологічну інтеграцію інформаційних систем, стандартизацію процедур електронного провадження, посилення правових гарантій суб'єктів перевезення та міжвідомчої взаємодії. Тільки системний та науково обґрунтований підхід дозволить створити ефективну, прозору та цифрово адаптовану систему ГВК в Україні, що відповідатиме найкращим практикам держав-членів Європейського Союзу.

Підсумовуючи хочемо сказати, що у контексті сучасної адміністративно-правової трансформації ГВК, інформаційно-правовий механізм виступає ключовим інструментом цифровізації контрольних процедур, забезпечення прозорості адміністративного реагування та мінімізації корупційних ризиків. Його ефективне функціонування потребує системного оновлення нормативної бази, інтеграції автоматизованих технологій фіксації правопорушень, а також впровадження уніфікованих процедур обробки та обміну даними. Українське законодавство має потенціал до імплементації позитивних закордонних практик, з метою створення цілісної моделі превентивного адміністративного нагляду, яка відповідатиме принципам правової визначеності, справедливості та ефективності публічного управління.

3.2. Зарубіжний досвід здійснення габаритно-вагового контролю та можливість його адаптації в національну правову систему

Габаритно-ваговий контроль (ГВК) виступає ключовим інструментом у системі адміністративно-правового регулювання транспортної діяльності в державах Європейського Союзу, слугуючи засобом забезпечення дотримання установлених нормативів щодо габаритів і ваги транспортних засобів, які здійснюють перевезення вантажів. У зазначеній сфері адміністративне право функціонує як регуляторний інструмент публічної влади, що забезпечує захист транспортної інфраструктури, дотримання стандартів безпеки дорожнього руху,

зменшення шкідливого впливу на навколишнє природне середовище та створення умов добросовісної конкуренції між учасниками ринку автоперевезень.

На нашу думку, сутність ГВК у європейському адміністративно-правовому просторі полягає у здійсненні державними уповноваженими органами постійного та системного контролю за відповідністю транспортних засобів установленим законодавством критеріям максимально допустимої маси, навантаження на осі, габаритних параметрів тощо. В основі функціонування цього інституту лежать загальноєвропейські адміністративно-правові принципи, зокрема: пропорційності, правомірності, законності, субсидіарності та ефективності адміністративного втручання.

У нормативно-правовій системі ЄС існує відносно уніфікована модель організації ГВК, яка базується на поєднанні адміністративних повноважень, чітко регламентованих процедур, санкційних механізмів та гарантійного судового контролю. Адміністративні органи держав-членів ЄС, уповноважені на здійснення ГВК (наприклад, дорожні інспекції, міністерства транспорту, спеціальні агентства), мають право на проведення зважування транспортних засобів, фіксацію порушень, складання протоколів, накладення адміністративних стягнень у формі штрафів, а також винесення приписів про усунення порушень чи тимчасове зупинення руху транспортного засобу до моменту приведення його у відповідність із установленими нормативами.

У свою чергу варто відзначити важливість міжнародного право, яке активно формує нормативну основу для держав-учасниць відповідних угод у частині вимог до транспортних засобів. Зокрема, Європейська угода, що доповнює Конвенцію про дорожній рух 1968 року, містить положення щодо допустимих вагових та габаритних параметрів транспортних засобів [122].

На нашу думку, міжнародне право та інтеграційні процеси справляють потужний вплив на трансформацію адміністративно-правового механізму регулювання габаритно-вагового контролю в Україні. Цей вплив реалізується через: а) імплементацію міжнародних стандартів у національне законодавство; б) адаптацію європейських директив щодо вагових параметрів і процедур

контролю; в) реформування інституційних структур та розбудову технічної інфраструктури відповідно до практик ЄС; г) впровадження сучасних цифрових технологій, включно з WiM-системами; ґ) забезпечення прозорості, ефективності та правової визначеності адміністративних процедур.

Крім того, ми вважаємо, що адаптація зарубіжного досвіду обов'язково вимагає врахування структур адміністративного права, зокрема таких загальних підходів: 1) сумісність принципів - чи відповідають принципи зарубіжної системи (законність, пропорційність, об'єктивність) існуючим принципам адміністративного права України; 2) технологічна доцільність - наявність відповідної інфраструктури - WiM-систем, цифрових платформ, аналітичних інструментів; 3) інституційна спроможність - чи здатні національні органи, зокрема Укртрансбезпека, реалізувати практики іноземного регулювання; 4) правова гармонізація - наскільки зарубіжні юридичні конструкції сумісні з законодавчими механізмами України, у тому числі КУпАП та законодавства про транспорт; 5) соціально-економічний контекст - адаптація повинна враховувати масштаби ринку вантажних перевезень, особливості маршрутної мережі, поведінку суб'єктів господарювання.

З цього приводу ми розділяємо позицію Ірини Кравчук стосовно того, що загальна методика адаптації зарубіжних норм до права ЄС передбачає відповідні фазові критерії: законодавче наближення, інституційне забезпечення і функціональну реалізацію [123, с. 4].

Виходячи із цього, ми вважаємо що основними критеріями адміністративно-правової адаптації зарубіжного досвіду до національного адміністративно-правового регулювання габаритно-вагового контролю можуть бути: 1) Законодавчий критерій - Україна повинна адаптувати законодавство таким чином, щоб ключові положення КУпАП, законодавчих, а також підзаконних актів відповідали директивам ЄС і містили чітко прописані критерії вагових норм, процедур контролю, прав суб'єктів та алгоритму винесення адміністративних постанов; 2) Інфраструктурний критерій - законодавство має враховувати повсюдне впровадження WiM-систем, обладнання контрольних пунктів у русі, стандарти калібрування та технічного

обслуговування; 3. Процедурно-контрольний критерій - необхідно налагодити стандартизовані адміністративні процедури для фіксації порушень, складання протоколів, їх розгляду та оскарження; 4. Кадрово-інституційний критерій - адміністративні органи повинні мати спеціально навчених працівників, які вміють обробляти дані WiM, складають акти порушень, проводять аналітику ризиків; 5 Соціально-економічний критерій - українські суб'єкти перевізної діяльності повинні бути залучені до адаптації шляхом консультацій. Адаптація норм має враховувати реалії транспортного ринку, масштаби перевезень, географію та доходи. Критерієм є баланс між ефективністю контролю та економічними умовами бізнесу [124, с. 147].

Європейські стандарти габаритно-вагового контролю регламентуються системою нормативно-правових актів, центральне місце серед яких займають Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 2022/328 та Директива 96/53/ЄС [8]. Зазначені документи визначають допустимі габаритні та вагові параметри транспортних засобів, що залучаються до здійснення внутрішніх та міжнародних перевезень у межах Європейського Союзу. Так, Регламент № 2022/328 закріплює конкретні вимоги до максимально дозволеного навантаження на вісь і загальної маси транспортних засобів, а також встановлює стандартизовані розміри, яких зобов'язані дотримуватися всі суб'єкти транспортної діяльності [125].

У свою чергу, Директива (ЄС) 2015/719 передбачає винятки для транспортних засобів, що працюють на альтернативних видах пального або є нульовими за рівнем викидів, дозволяючи збільшення їхніх габаритних параметрів з метою зменшення негативного впливу на довкілля [29]. Крім того, Регламент ЄС 2019/1213 забезпечує гармонізацію застосування onboard-weighing-систем (OBW), що уможливлює безперешкодне використання цих систем у всіх країнах-членах ЄС, гарантуючи однорідність контролю в межах єдиного правового простору [126].

Варто підкреслити, що європейські стандарти регламентують не лише технічні параметри транспортних засобів, але й охоплюють питання сертифікації, періодичного технічного контролю, а також відповідності

нормативам, що перебувають у постійному оновленні. Контроль за дотриманням зазначених вимог здійснюється шляхом планових перевірок, інспекцій, а також через автоматизовані системи, інтегровані до загальноєвропейської транспортної інфраструктури.

Модель ГВК в ЄС характеризується високим рівнем автоматизації, цифровізації процедур та налагодженим обміном інформацією між національними адміністраціями держав-членів. У межах цієї моделі функціонують комплексні електронні системи, що забезпечують швидкий доступ до баз даних перевірок і порушень, сприяють зменшенню суб'єктивного чинника в ухваленні рішень, мінімізують ризики корупційних проявів, а також оптимізують швидкість і точність здійснення контролю [127, с. 213].

Суттєву роль у підвищенні ефективності здійснення ГВК відіграє впровадження системи Weigh-In-Motion (WIM) — інноваційної автоматизованої технології, що дозволяє проводити зважування транспортних засобів без їхньої зупинки. Вказана технологія не лише забезпечує високу точність і оперативність вимірювань, але й сприяє зменшенню заторів на дорогах, усуває передумови для зловживань з боку посадових осіб та дозволяє контролюючим органам діяти в умовах оперативності. Регулювання функціонування WIM-систем здійснюється на основі міжнародних стандартів, зокрема, OIML R134 та COST 323, які визначають критерії точності вимірювань, вимоги до калібрування та технічних характеристик обладнання [128].

Загалом, адміністративно-правові засади регулювання ГВК у правовому просторі Європейського Союзу ґрунтуються на фундаментальних засадах адміністративного права, зокрема принципах законності, пропорційності, прозорості та правової визначеності. Згідно з принципом законності, діяльність уповноважених органів у сфері ГВК має здійснюватися виключно на підставі та у межах повноважень, визначених законодавством, що гарантує стабільність правового регулювання та унеможливлює свавільні дії з боку посадових осіб.

Принцип пропорційності зобов'язує органи публічної влади дотримуватись балансу між ціллю здійснення контролю (охорона інфраструктури, безпека руху) та інтересами суб'єктів господарювання, що забезпечує правову

справедливість при прийнятті управлінських рішень. Відповідно до цього принципу, санкції за порушення габаритно-вагових нормативів мають відповідати тяжкості порушення, бути обґрунтованими та не створювати надмірного навантаження на суб'єктів транспортної діяльності.

Принцип прозорості передбачає відкритість дій органів влади у сфері ГВК, що, зокрема, виявляється у забезпеченні доступу до актуальної інформації про процедури контролю, права та обов'язки перевізників, порядок оскарження рішень, а також у публічності нормативно-правових актів, що регулюють відповідну сферу.

Окремої уваги заслуговує принцип правової визначеності, який потребує чіткості, зрозумілості та однозначності правил, процедур та вимог. Саме завдяки його дотриманню забезпечується можливість учасників транспортного процесу прогнозувати наслідки своїх дій, орієнтуватися у правовому полі та уникати випадкових правопорушень через неясність чи суперечливість нормативного регулювання.

Крім того, європейське законодавство чітко передбачає гарантії реалізації прав юридичних і фізичних осіб у разі притягнення до відповідальності за порушення норм ГВК. Такі гарантії охоплюють право на адміністративне та судове оскарження, отримання кваліфікованої правової допомоги, чітке визначення строків та процедур провадження у справах про порушення. У такий спосіб забезпечується реалізація принципу правового захисту особи в адміністративному процесі.

Отже, можна стверджувати, що система європейських стандартів та принципів адміністративно-правового регулювання габаритно-вагового контролю є цілісною, комплексною та внутрішньо узгодженою. Вона спрямована не лише на досягнення цілей публічного інтересу, таких як збереження дорожньої інфраструктури, безпека руху та екологічна рівновага, але й на захист прав суб'єктів господарювання, підвищення ефективності державного управління, формування конкурентного ринку транспортних послуг.

В Німеччині адміністративно-правове регулювання ГВК реалізується через розгалужену інституційну систему. Центральним елементом цієї системи є Федеральне управління вантажного транспорту Німеччини (BAG), яке з 2023 року офіційно перейменовано на Федеральне управління логістики та мобільності (BALM). Така трансформація є результатом послідовного розвитку інституційного механізму державного контролю у сфері комерційних автоперевезень у Федеративній Республіці Німеччина [129].

Засноване 18 жовтня 1952 року на підставі Закону про вантажний транспорт (Gesetz über den Güterkraftverkehr – GüKG), BAG виконувало функції з ліцензування, контролю та моніторингу ринку вантажоперевезень [130]. Первісною метою створення цього органу була необхідність у формуванні спеціалізованої адміністративної структури, здатної забезпечити належний рівень державного нагляду за дотриманням транспортного законодавства та безпеки дорожнього руху в умовах стрімкого розвитку галузі автоперевезень після Другої світової війни.

У процесі розвитку правове підґрунтя функціонування цього органу неодноразово оновлювалося з урахуванням інтеграційних процесів у межах Європейського Союзу. Значна частина положень Закону про вантажний транспорт була гармонізована з нормами Директиви 96/53/ЄС, яка встановлює габаритно-вагові параметри транспортних засобів. Крім того, BALM функціонує на основі положень Закону про дорожній рух (Straßenverkehrsgesetz - StVG), технічних регламентів щодо стану транспортних засобів, а також нормативів, що регулюють систему плати за користування автомобільними дорогами (MAUT) [131].

Інституційна структура BALM являє собою приклад ефективної організації центрального органу виконавчої влади, який має широку мережу регіональних представництв. Центральний офіс управління розташований у місті Кельн і включає адміністративний апарат, офіс президента та віцепрезидента. Загальна чисельність персоналу управління перевищує 2000 осіб, що забезпечує наявність необхідного кадрового ресурсу для здійснення контрольних повноважень на території усіх федеральних земель Німеччини.

BALM структурно складається з шести основних департаментів, кожен з яких відповідає за певний напрям діяльності: контрольні повноваження, правове забезпечення, аналітична діяльність, фінансовий моніторинг, інфраструктурне управління та стратегічне планування. У межах департаментів функціонують окремі підрозділи (реферати), які виконують поточні завдання. До структури BALM також входять вісім регіональних представництв, що координують діяльність мобільних інспекційних груп, а також три спеціалізовані підрозділи, що відповідають за технічну підтримку, аудит та міжрегіональні інспекції [101].

Також, BALM володіє централізованою інформаційно-аналітичною системою, яка забезпечує моніторинг транспортних потоків, обробку даних із комплексів WIM (Weigh-in-Motion), аналіз динаміки правопорушень у режимі реального часу. Вказана система функціонує у тісній взаємодії з поліцією, митними органами та іншими національними і європейськими структурами.

На нашу думку, BALM реалізує широкий спектр повноважень, що охоплюють як безпосередній контроль за вантажоперевезеннями, так і превентивно-аналітичну діяльність. Основними функціями управління можна виділити: а) контроль за дотриманням габаритно-вагових параметрів за допомогою стаціонарних і мобільних WIM-комплексів; б) перевірка дотримання режиму праці та відпочинку водіїв (Tachograph Control); в) моніторинг технічного стану транспортних засобів; г) контроль за сплатою дорожніх зборів та правильністю їх нарахування; ґ) перевірка дотримання вимог ліцензійного законодавства, зокрема у сфері каботажних перевезень; д) виявлення, фіксація та документування адміністративних правопорушень; е) підготовка аналітичних звітів щодо тенденцій на ринку вантажоперевезень.

Крім того, BALM активно здійснює превентивні заходи з метою виявлення системних правопорушень. Особливу роль у цьому процесі відіграє організація спільних раптових інспекцій у співпраці з поліцією та іншими контрольними структурами, що дозволяє забезпечити належний рівень правопорядку на ринку транспортних послуг.

У межах адміністративної юрисдикції BALM має право: а) зупиняти транспортні засоби для проведення перевірок; б) витребувати документи, що підтверджують дотримання законодавства; в) здійснювати контрольні вимірювання ваги та габаритів транспортного засобу; г) накладати адміністративні штрафи; ґ) видавати приписи про усунення порушень; д) ініціювати провадження у випадках системних чи повторних правопорушень.

BALM також веде реєстри адміністративних правопорушень та передає відповідну інформацію до Європейського реєстру порушень правил вантажного транспорту (ERRU), що сприяє посиленню контролю за дотриманням професійних стандартів перевізниками на рівні всього ЄС. У випадку виявлення систематичних або грубих порушень BALM може ініціювати позбавлення суб’єкта ліцензії на здійснення вантажоперевезень [132].

Організація діяльності BALM ґрунтується на принципах прозорості, ефективності та об'єктивності. Усі контрольні дії фіксуються з використанням цифрових технологій (фото-, відеофіксація, електронні протоколи), що зменшує ризики маніпуляцій та підвищує рівень довіри до органу. Гарантії прав суб’єктів господарювання у сфері транспортної діяльності забезпечуються шляхом можливості адміністративного та судового оскарження дій BALM.

Таким чином, інституційна модель BALM у Федеративній Республіці Німеччина є зразком ефективної адміністративно-правової конструкції, що поєднує високий рівень інституційної організації, технологічну модернізацію та чітко регламентовані механізми державного нагляду у сфері габаритно-вагового контролю.

Контроль дотримання вагових нормативів у Федеративній Республіці Німеччина здійснюється на підставі адміністративно-правових механізмів, які поєднують у собі технічні засоби вимірювання, чітко визначені правові процедури та надання перевізникам гарантій реалізації їхніх прав. Зазначена система ґрунтується на загальному адміністративному процедурному законі — Законі про адміністративну процедуру (Verwaltungsverfahrensgesetz – VwVfG), а також на спеціальних нормативно-правових актах, які регламентують діяльність Федерального управління логістики та мобільності (BALM).

Із 1976 року Закон VwVfG є основоположним актом, що визначає загальні правила ведення адміністративних процедур у сфері публічного управління, у тому числі й у галузі транспортного контролю. Цей закон встановлює порядок ухвалення адміністративних рішень, проведення перевірок, комунікації між органами публічної адміністрації та учасниками процедури, а також механізми захисту прав осіб, стосовно яких здійснюються контрольні заходи. Норми цього закону покликані забезпечити правову легітимність, формальну передбачуваність і процесуальну прозорість адміністративних дій з боку BALM [133].

Процедура реалізації контрольних заходів з боку BALM має чітку поетапну структуру, яка складається з трьох основних етапів: 1) Ініціювання перевірки - контроль може бути розпочатий на підставі: а) планових виїзних інспекцій, що проводяться BALM відповідно до затверджених графіків; б) автоматичних сигналів, що надходять від систем WIM (Weigh-in-Motion), інтегрованих у дорожню інфраструктуру; в) інформації, отриманої від галузевих суб'єктів, наприклад, логістичних об'єднань чи профільних асоціацій; 2) Проведення інспекції - відповідно до VwVfG, офіцери BALM мають повноваження: а) зупиняти вантажні транспортні засоби з метою здійснення перевірки; б) витребувати документи, що посвідчують право на перевезення та технічну справність транспортного засобу; в) здійснювати вимірювання вагових і габаритних параметрів із використанням мобільних або стаціонарних засобів контролю; г) фіксувати результати перевірки з використанням сучасних цифрових технологій - фото, відео та електронних протоколів - через інтегровану систему eService; 3) Оформлення результатів - за підсумками інспекції складається офіційний протокол перевірки, в якому відображаються: а) результати вимірювань; б) наявність чи відсутність порушення; в) рекомендації щодо усунення виявлених невідповідностей або попередження у разі незначного відхилення від нормативів. Результати перевірки одразу надсилаються до аналітичного підрозділу BALM через інформаційну систему eService, що дозволяє забезпечити оперативну обробку інформації та запобігти затягуванню процедур.

У разі виявлення порушення, зокрема, перевантаження або перевищення габаритів, BALM видає офіційний адміністративний акт (Verwaltungsakt). У такому акті міститься: а) визначення суми штрафу відповідно до положень Німецького нормативного кодексу; б) строки виконання приписів; в) інформація про процедуру оскарження.

До основних видів санкцій, що можуть бути застосовані в результаті такого адміністративного акту, належать: а) грошові штрафи; б) дозвільні обмеження (наприклад, анулювання тимчасових дозволів на перевезення); в) тимчасова заборона на подальший рух транспортного засобу до усунення порушення.

Згідно з VwVfG, перевізнику надаються процесуальні гарантії для захисту своїх прав. Зокрема, він має право: а) упродовж одного місяця з дня отримання рішення подати Einspruch (заперечення) до органу, який його ухвалив; б) у разі відхилення заперечення - звернутися до компетентного адміністративного суду з позовом про оскарження адміністративного акту.

На нашу думку, такий механізм забезпечує не лише реалізацію принципу правової визначеності, але й створює ефективні запобіжники від можливих зловживань або перевищення повноважень з боку контрольного органу. Процесуальна послідовність, передбачена VwVfG, є прикладом належної адміністративної процедури, заснованої на поєднанні публічного інтересу з ефективною реалізацією індивідуальних прав суб’єктів господарювання у сфері транспортної діяльності.

У свою чергу, цифровізація процесу контролю вагових параметрів транспортних засобів у Федеративній Республіці Німеччина реалізується шляхом впровадження передових технологічних систем, таких як WIM (Weight-in-Motion) та телематичних інструментів. Зазначені системи інтегровані в адміністративно-правові процедури, що застосовуються Федеральним управлінням логістики та мобільності (BALM), і забезпечують ефективний державний нагляд за дотриманням габаритно-вагових нормативів. Впровадження таких технологій сприяє досягненню стратегічних цілей державної транспортної політики, а саме: збереженню дорожньої

інфраструктури, забезпеченню екологічної безпеки та підтриманню прозорого функціонування ринку вантажоперевезень.

З технічного погляду, BALM оснащує мережу контрольних пунктів як стаціонарними, так і мобільними WIM-комплексами, що дозволяють автоматизовано здійснювати зважування транспортних засобів у русі з високим ступенем точності. Масове впровадження таких систем розпочалося наприкінці 2010-х років і досягло повсюдного поширення у 2021 році. Сучасні цифрові контрольні комплекси здатні протягом кількох секунд виявити порушення вагових або габаритних норм, а також здійснити повноцінну фіксацію правопорушення за допомогою фото- та відеотехнологій.

Комплекси WIM сертифікуються відповідно до міжнародних стандартів OIML R134, COST 323 та узгоджуються з вимогами національної метрологічної служби Німеччини. Дані, отримані за допомогою WIM-систем, мають юридичну силу в адміністративних провадженнях, оскільки визнаються допустимими доказами при складанні протоколів, винесенні приписів або накладенні штрафів. Застосування такого технічного комплексу дозволяє досягнути високого рівня об'єктивності та надійності порівняно з традиційними методами контролю, що вимагають участі інспекторів у польових умовах.

Окрему складову цифрової інфраструктури контролю становлять телематичні системи, що слугують інструментом для моніторингу транспортної діяльності. Завдяки їм забезпечується постійне відстеження таких параметрів, як розташування транспортного засобу, маршрут руху, рівень завантаження, витрати пального, стан транспортного засобу та водія. У Німеччині функціонує низка телематичних провайдерів, зокрема Vehiclevo та idem telematics, які пропонують комплексні рішення як для приватних операторів, так і для державних установ [134].

BALM реалізує співпрацю з телематичними платформами шляхом інтеграції даних у власну електронну систему eService. Це дозволяє отримувати попередню інформацію щодо потенційних правопорушень, планувати цільові рейдові перевірки та своєчасно вживати превентивних заходів. Крім того, дані телематики можуть бути включені до комплексних ризик-орієнтованих аналізів,

які формують підґрунтя для оперативного реагування контролюючих підрозділів.

Загалом, ми вважаємо, що поєднання цифрових WIM-систем та телематичних технологій забезпечує високий рівень ефективності державного контролю у сфері габаритно-вагового регулювання в Німеччині. Така модель: а) створює автоматизовану систему виявлення порушень, що мінімізує вплив людського чинника; б) забезпечує прозорість процедур контролю та фіксації правопорушень; в) гарантує об'єктивність доказової бази, що використовується у межах адміністративного провадження; г) надає перевізникам реальну можливість захисту своїх прав відповідно до принципів правової визначеності та законності.

Правове регулювання відповідальності за порушення габаритно-вагових норм у Федеративній Республіці Німеччина ґрунтується на комплексі нормативних актів. Основним серед них є Кодекс адміністративних правопорушень (Ordnungswidrigkeitengesetz - OWiG), який визначає загальні засади відповідальності та процедури провадження у справах про адміністративні делікти [135]. Конкретизовані санкції, пов'язані з перевантаженням транспортних засобів, містяться в Положенні про допущення транспортних засобів до дорожнього руху (Straßenverkehrszulassungsordnung – StVZO), а також у Правилах дорожнього руху (Straßenverkehrsordnung – StVO).

Особливу роль у правозастосовній практиці відіграє Вартісна таблиця штрафів (Bußgeldkatalog), що оновлюється Федеральним міністерством цифрових технологій і транспорту та використовується як офіційна основа для накладення адміністративних стягнень [136, с. 230]. Наприклад, згідно з § 34 StVZO, перевищення максимально допустимої маси вантажного автомобіля понад 5 % тягне за собою штраф у межах від 30 до 380 євро - залежно від рівня перевантаження. При цьому відповідальність несуть як водій, так і власник транспортного засобу, що відповідає принципу належної обачності (Sorgfaltspflicht) [137].

Система відповідальності за порушення ГВК у Німеччині є диференційованою та враховує: ступінь перевищення вагових обмежень;

систематичність або умисність порушення; ризик або наявність шкоди для безпеки дорожнього руху. Такий підхід забезпечує індивідуалізацію відповідальності, зберігаючи її превентивний потенціал.

Адміністративна відповідальність за шкоду дорожньому покриттю тісно пов'язана з ГВК та має окреме нормативне підґрунтя. Згідно з положеннями Закону про дорожній рух (Straßenverkehrsgesetz – StVG), захист дорожньої інфраструктури визнається об'єктом публічного інтересу. Зокрема, відповідно до §§ 1, 29 StVG, учасники дорожнього руху зобов'язані експлуатувати транспортні засоби без створення загроз для доріг, споруд та обладнання [131]. У випадках, коли перевантаження призводить до пошкодження дорожнього полотна або створює ризики його руйнування, BALM уповноважене не лише накладати штрафи, а й ініціювати процедуру відшкодування збитків. Це передбачено § 823 Цивільного кодексу Німеччини (Bürgerliches Gesetzbuch – BGB), який закріплює обов'язок компенсувати шкоду, завдану порушенням зобов'язання дбайливого ставлення до майна — в даному випадку, до державної інфраструктури [138].

Значущою є співпраця BALM із органами місцевого самоврядування та дорожніми службами, які здійснюють технічну оцінку пошкоджень і готують експертні висновки щодо причинного зв'язку між порушенням та наслідками. На підставі таких висновків формуються або позови про стягнення збитків, або адміністративні приписи про компенсацію витрат. У разі масового чи повторного характеру порушень BALM може обмежити суб'єкта в праві здійснення перевезень, з відповідною фіксацією у національному реєстрі перевізників і подальшою передачею інформації до Європейського реєстру дорожніх перевізників (ERRU) [132].

Досвід Республіки Польща у сфері габаритно-вагового контролю (ГВК) охоплює два етапи: до вступу до Європейського Союзу (до 2004 р.) та після. Адаптація до норм ЄС та технологічна модернізація суттєво підвищили ефективність адміністративного регулювання. До 2004 р. система ГВК у Польщі відзначалася розпорошенням повноважень, фрагментарною нормативною базою та технічною відсталістю. Основні положення містилися в Законі «Про

дорожній рух» (Prawo o ruchu drogowym) та підзаконних актах, що не передбачали єдиної процедури або санкційної системи. Контроль здійснювався поліцією та місцевими службами на основі інструкцій, без чітко закріплених стандартів [139].

Інфраструктура контролю обмежувалася стаціонарними ваговими пунктами, розміщеними переважно біля кордонів і великих міст. Перевірки проводилися нерегулярно, санкції мали м'який характер, а відсутність бази даних і автоматизованого фіксування уможливлювала уникнення відповідальності. Польське право того періоду також не визнавало солідарної відповідальності відправника і перевізника, що суперечило європейській практиці.

З 1 травня 2004 року, після вступу Польщі до ЄС, розпочалася масштабна правова гармонізація з вимогами Директиви 96/53/ЄС [8]. Було внесено зміни до Закону «Про дорожній рух» та ухвалено Закон «Про дорожній транспорт» (Ustawa o transporcie drogowym), що визначив правовий статус Головної інспекції автомобільного транспорту (GITD) і порядок видачі дозволів на перевезення понаднормових вантажів. Було також створено централізований реєстр правопорушень [100].

З 2008 року Польща почала впровадження систем WIM (Weight-in-Motion), що забезпечують зважування у русі. У 2016–2022 роках встановлено понад 50 таких комплексів, підключених до загальної інформаційної системи GITD [127].

Сучасна модель регулювання ГВК у Польщі включає: 1) Інституційний блок - центральним контролюючим органом є GITD, уповноважений на зупинку ТЗ, зважування, складання протоколів і накладення штрафів. Участь у контролі беруть також поліція, митниця, прикордонна служба [66]; 2) Нормативна база - Закон «Про дорожній транспорт» у ст. 92 передбачає штрафи від 200 до 12 000 злотих за порушення умов перевезень [100]; 3) Процедурні гарантії - відповідно до Кодексу адміністративного провадження (Kodeks postępowania administracyjnego), особа має право на ознайомлення з матеріалами справи, подання пояснень та оскарження [140]; 4) Технічна інфраструктура - системи

WIM та відеофіксація дозволяють безконтактно фіксувати порушення, передаючи дані до GITD для оперативного реагування.

Ефективність реформи підтверджується даними Вищої контрольної палати Польщі (NIK). За її звітом за 2019 рік, протягом перших трьох років функціонування систем автоматизованого контролю кількість порушень зменшилась на 30 %. Також знизилися витрати на утримання доріг у регіонах з інтенсивним вантажним трафіком. Система оцінюється за показниками: кількість порушень на 1000 ТЗ, частка успішного оскарження рішень, середній строк реагування [141].

Виходячи із цього, ми вважаємо, що еволюція ГВК у Польщі є прикладом поступової адміністративної модернізації - від декларативного до цифрового контролю. Польща довела, що: а) інтеграція європейських стандартів підвищує ефективність адміністративного регулювання; б) WIM-системи мають стратегічне значення для інфраструктурного контролю; в) подальші завдання полягають у розширенні інформаційної взаємодії, мережі вимірювальних пунктів і вдосконаленні механізмів компенсації шкоди. Цей досвід є орієнтиром для держав, що впроваджують адміністративно-правову гармонізацію у транспортній сфері.

Також варто відзначити, що у системі ГВК Республіки Польща ключову роль відіграє взаємодія органів публічної адміністрації, які реалізують повноваження в межах адміністративного законодавства. Ефективність державного нагляду за дотриманням вагових і габаритних норм залежить не лише від технічного та нормативного забезпечення, а й від чіткого розмежування функцій між суб’єктами адміністративного контролю.

Центральним органом є Головна інспекція автомобільного транспорту (GITD), яка згідно зі ст. 50 Закону «Про дорожній транспорт» (2001 р.) має повноваження зупиняти транспортні засоби, здійснювати зважування, оформлювати протоколи про адміністративні правопорушення та накладати санкції [100]. GITD діє через регіональні інспекції, працівники яких наділені статусом посадових осіб публічної адміністрації. Вони мають право

застосовувати адміністративний примус, затримувати транспортні засоби та використовувати інформаційні бази.

Поліція, зокрема дорожній підрозділ (Ruch Drogowy), здійснює контроль у межах Закону «Про поліцію» (1990 р.), має повноваження перевіряти документи, вимагати зважування та передавати справи до GITD або адміністративного суду [142]. Співпраця між GITD і поліцією ґрунтується на міжвідомчих угодах і внутрішніх інструкціях, що регламентують алгоритм дій у разі виявлення порушень. Поліція також супроводжує транспорт із понаднормативними параметрами.

Митна служба (Służba Celno-Skarbowa) та Прикордонна охорона (Straż Graniczna) контролюють міжнародні перевезення на кордоні, мають право перевіряти транспорт, здійснювати зважування та передавати інформацію до GITD. Особливе значення мають мобільні пункти контролю, оснащені WIM-системами, які фіксують порушення на в’їзді до Польщі з подальшим внесенням до Єдиного реєстру порушень. Органи місцевого самоврядування (гміни, повіти, воєводства) не здійснюють безпосереднього контролю, але відповідають за інфраструктурне забезпечення зважувальних пунктів (зони зупинки, під’їзди), утримання стаціонарних вагових комплексів, а також можуть ініціювати перевірки при виявленні систематичних порушень.

У контексті цифровізації ГВК важливу роль відіграють структури, відповідальні за інформаційно-аналітичну підтримку. Зокрема, Польський інститут доріг і мостів (IBDiM) та Центр інформаційних проєктів (Centrum Projektów Informatycznych) забезпечують розробку та супровід систем CEPiK (Центральна база транспортних засобів і водіїв) і Taryfikator WIM [143]. Ці інституції відповідають за моніторинг динаміки правопорушень, впровадження алгоритмів автоматизованого контролю та антикорупційних рішень. Використання цифрових систем дозволяє мінімізувати вплив суб’єктивного чинника та прискорює ухвалення рішень про застосування санкцій, що загалом підвищує ефективність адміністративного регулювання у сфері габаритно-вагового контролю.

Особливої уваги заслуговує положення Закону Польщі «Про публічні дороги» (Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych), яке встановлює адміністративну відповідальність перевізника за пошкодження дорожньої інфраструктури внаслідок порушення вагових норм. Відповідно до ст. 39 цього закону, перевізник зобов'язаний відшкодувати завдані збитки, а у разі істотного порушення — компенсувати витрати на ремонт дороги [144].

Фіксація таких порушень здійснюється через системи WIM, засоби відеофіксації та технічні експертні звіти, які долучаються до матеріалів адміністративної справи. У разі підтвердження факту порушення GITD ініціює адміністративне провадження, наслідком якого може бути штраф або зобов'язання щодо відновлення пошкодженої інфраструктури. Санкції включають, зокрема, тимчасову заборону експлуатації транспортного засобу до усунення наслідків правопорушення [145, с. 139].

Загалом, ми вважаємо, що польська модель адміністративного регулювання ГВК ґрунтується на багаторівневій взаємодії органів виконавчої влади, судової юрисдикції та цифрової інфраструктури. Її ефективність забезпечується чіткою координацією процедур, законодавчою визначеністю компетенцій і функціональною автономією GITD. Такий досвід демонструє можливість створення дієвої системи адміністративного контролю без залучення кримінально-правових заходів, шляхом модернізації адміністративних процедур, цифровізації контролю та розвитку публічного нагляду.

У свою чергу, Франція має також має великий досвід щодо регулювання габаритно-вагових норм, поєднуючи класичні адміністративні процедури з технічними системами (WIM, камери, телематика). Цю модель підтримують чіткі законодавчі норми та ефективна організаційна структура, спрямована на захист дорожньої інфраструктури та забезпечення чесної конкуренції.

Законодавче регулювання здійснюється на основі Кодексу дорожнього руху (Code de la route), Закону № 82-1153 від 30 грудня 1982 р. (LOTI), декретів та наказів Міністерства транспорту [146]. Центральним органом контролю виступає Міністерство екологічного переходу, до складу якого входить Генеральний директорат з інфраструктури, транспорту та моря (DGITM).

Безпосередній контроль здійснюють мобільні підрозділи DREAL та дорожня поліція (Gendarmerie, Police nationale) [147]. Також, важливу роль відіграє ANTAI - національна агенція з автоматизованої обробки порушень. Вона адмініструє централізовану базу даних, зменшуючи суб'єктивізм у правозастосуванні [148].

Франція активно використовує системи WIM, розміщені на автомагістралях і критичних маршрутах. Вони передають дані до центральних баз, фіксуючи порушення без зупинки транспорту [149, с. 33]. Також застосовуються камери відеоспостереження з функцією розпізнавання номерних знаків, інтегровані з інформаційними базами. За даними ANTAI, понад 65 % випадків фіксуються саме автоматично.

Після фіксації порушення складається протокол, який надсилається власнику транспортного засобу з правом оскарження в адміністративному суді. Санкції визначаються статтями R312-1 – R312-9 Кодексу дорожнього руху [150]. і можуть сягати 1 500 євро, а в разі систематичних порушень - до 7 500 євро або тимчасової зупинки ТЗ. Від фіксації до адміністративного рішення зазвичай минає не більше 7–10 днів, що підвищує ефективність реагування та зменшує навантаження на суди.

Французька політика у сфері ГВК також включає превентивні заходи. Відповідно до Національного плану безпеки дорожнього руху, перевізники зобов'язані щорічно проходити аудит відповідності, результати якого подаються до DREAL [151]. Активно ведеться інформаційна робота, зокрема з питань змін у законодавстві та сертифікації. Університети та професійні навчальні заклади включають дисципліни з адміністративної відповідальності у транспортній сфері. Крім того, органи місцевого самоврядування залучаються до технічного забезпечення контролю, зокрема в межах публічно-приватного партнерства щодо будівництва нових пунктів зважування [83, с. 86].

Також варто відзначити, що Франція активно впроваджує цифрові рішення у сфері габаритно-вагового контролю, поєднуючи технічні інновації з адміністративно-правовими механізмами. Такий підхід дозволяє автоматизувати

фіксацію порушень, пришвидшити реагування та забезпечити належний рівень захисту прав перевізників.

Серед основних превентивних заходів варто відзначити: а) Écotaxe-системи на основі GPS та RFID, які допомагають перевізникам планувати маршрути з урахуванням допустимих вагових параметрів; б) Інформаційні табло поблизу WIM-зон, що заздалегідь попереджають водіїв про контроль; в) Публікацію квартальних звітів DREAL щодо ділянок з частими порушеннями, що сприяє громадському контролю; г) Навчальні кампанії для перевізників, акредитовані DREAL та ANTAI, із сертифікацією та бонусами в електронних системах оплати.

Загалом, французький цифровий підхід до ГВК демонструє ефективну інтеграцію адміністративного права й технологій. Комбінація WIM, камер, GPS, écotaxe та платформ ANTAI/CNT забезпечує прозорість, ефективність і легітимність контролю. Цей досвід становить цінний орієнтир для модернізації української системи ГВК з урахуванням національних особливостей. Таким чином, французька модель забезпечує високий рівень інтеграції технічних, організаційних і правових засобів у систему адміністративного нагляду за дотриманням габаритно-вагових норм, що становить цінний орієнтир для вдосконалення українського адміністративного законодавства.

Узагальнення зарубіжного досвіду дозволяє зробити висновок, що Німеччина, Польща та Франція сформували дієві моделі адміністративно-правового регулювання габаритно-вагового контролю, які характеризуються інституційною сталістю, технологічною модернізацією та процедурною ефективністю. У Німеччині акцент зроблено на системності та міжвідомчій взаємодії, у Польщі - на централізації контролю та цифровій трансформації, а у Франції - на автоматизації процесів та запровадженні інноваційних інструментів дистанційного адміністрування відповідальності.

Кожна з моделей містить цінні адміністративно-правові інструменти, які можуть бути адаптовані в національну правову систему України. Водночас, імплементація має ґрунтуватися не на механічному запозиченні, а на

ретельному узгодженні із вітчизняною інституційною структурою, ресурсними можливостями та принципами правової визначеності.

Для України актуальним є створення центрального координуючого органу з регіональними підрозділами, який би забезпечував не лише здійснення контролю, а й аналітичну обробку даних, планування маршрутів, видачу дозволів і реалізацію правозастосовної діяльності. Доцільним також є нормативне закріплення процедур адміністративного провадження у сфері ГВК, запровадження інституту адміністративного попередження, розширення повноважень контрольних органів та офіційне визнання електронних доказів як юридично значущих.

Зарубіжний досвід переконливо демонструє, що функціональна ефективність системи ГВК досягається лише за умови цілісного поєднання нормативної, інституційної та цифрової складових. Україна, рухаючись у напрямі євроінтеграції, має взяти до уваги принципи системності, процедурної визначеності та технологічної модернізації, що закладені в адміністративно-правових моделях зазначених держав. Такий інтегрований підхід є ключем до досягнення стратегічних цілей - підвищення безпеки дорожнього руху, збереження транспортної інфраструктури та утвердження правової визначеності у сфері адміністративного регулювання.

Таким чином, адаптація зарубіжного досвіду в національне правове поле є не лише можливою, але й необхідною умовою формування сучасної, прозорої та ефективної системи адміністративно-правового регулювання ГВК в Україні.

3.3. Розвиток адміністративного законодавства в частині вдосконалення механізмів здійснення габаритно-вагового контролю

Розвиток транспортної інфраструктури є ключовим чинником економічної стабільності та мобільності в державі. Одним із викликів, що супроводжують інтенсивне використання автомобільних доріг, є перевантаження транспортних засобів, що призводить до руйнації дорожнього полотна та значних бюджетних втрат. Саме тому габаритно-ваговий контроль (ГВК) виступає не лише

інструментом технічного моніторингу, а й об’єктом адміністративно-правового регулювання, що потребує системного осмислення та вдосконалення.

З позицій адміністративного права, ГВК є частиною ширшого правового режиму державного нагляду у сфері безпеки дорожнього руху та збереження транспортної інфраструктури. Правове закріплення ГВК в Україні реалізується через адміністративно-примусові, організаційно-контрольні та процесуальні механізми. Основними формами реалізації є: державний нагляд, притягнення до відповідальності за порушення габаритно-вагових норм, а також превентивні заходи, спрямовані на запобігання перевантаженню транспорту.

На нашу думку, переосмислення місця ГВК у системі публічного управління вимагає звернення до загальнотеоретичних положень адміністративного права. Зокрема, розвиток правового регулювання у цій сфері має базуватися на таких методологічних орієнтирах: 1) Принцип сервісної спрямованості публічної адміністрації - контрольні дії органів державної влади не повинні перетворюватися на інструмент репресій, а мають виконувати запобіжну й регулятивну функції в інтересах суспільства; 2) Доктрина функціонального управління в публічному праві - адміністративні механізми повинні не лише реагувати на правопорушення, а формувати передумови для їх недопущення, через цифровізацію, автоматизацію та системний контроль; 3) Комплексність правового впливу - адміністративно-правове регулювання ГВК має передбачати чіткий поділ повноважень між суб’єктами контролю, узгодженість із нормами кримінального, фінансового, транспортного та інформаційного законодавства. Отже, розвиток ГВК як адміністративного інституту повинен відбуватися не як механічне ускладнення процедур, а як впровадження цілісної філософії адміністративного управління у сфері збереження інфраструктури.

Виходячи із цього, ми вважаємо, що адміністративно-правовий механізм ГВК в Україні включає кілька ключових елементів: а) нормативне регулювання (закони, підзаконні акти, технічні регламенти); б) органи, уповноважені на здійснення контролю (ДСБТ, Укртрансбезпека, Нацполіція, органи місцевого самоврядування); в) процедури контролю (перевірка на стаціонарних та

пересувних пунктах, автоматизований контроль за допомогою WIM-систем); г) юридична відповідальність (штрафні санкції за перевищення габаритно-вагових норм); ґ) оскарження рішень контролюючих органів у судах.

У науці адміністративного права загальноприйнятим є тлумачення розвитку законодавства як процесу внутрішньої якісної трансформації нормативно-правової системи, що спрямована на підвищення її ефективності, адаптивності, інституційної узгодженості та відповідності суспільним очікуванням.

Виходячи із цього, можна сказати, що розвиток адміністративного законодавства в контексті ГВК - це процес системного вдосконалення правових норм, інституційних повноважень та процедурних засад контролю за габаритно-ваговими параметрами транспортних засобів, що забезпечує гармонізацію державного нагляду з публічною безпекою і технічними можливостями правового реалізму.

Крім того, дослідження розвитку адміністративного законодавства в частині ГВК передбачає звернення до методологічних засад, серед яких головними є: системний, функціональний, історико-правовий, порівняльний та аксіологічний підходи. Застосування цих методів дозволяє розкрити не лише формально-юридичну, але й змістовну, ціннісну природу змін у законодавстві.

На нашу думку, сутність розвитку адміністративного законодавства у сфері ГВК проявляється у конкретних елементах, які формують єдину, логічно пов’язану систему правового регулювання, зокрема: 1) Нормативна база - ключовим джерелом правового регулювання ГВК є Закон України «Про автомобільний транспорт», який закріплює загальні вимоги до транспортних засобів та їх відповідність технічним параметрам. У 2021 році був прийнятий Закон України № 1534-IX, який започаткував принципово нову модель - автоматизований контроль; 2) Механізми реалізації - сучасний механізм ГВК включає: мобільні та стаціонарні пункти контролю, автоматизовані WIM-комплекси, цифрову фіксацію, реєстри порушень, адміністративні процедури накладення штрафів; 3) Суб’єкти регулювання - до суб’єктного складу належать: Укртрансбезпека, Національна поліція, Міністерство

інфраструктури України, органи місцевого самоврядування, а також суди, які здійснюють перегляд постанов про адміністративні правопорушення; 4) Юридичні гарантії - розвиток законодавства має враховувати права учасників перевезень. Зокрема, процедурне забезпечення права на оскарження, презумпція невинуватості, право на доступ до інформації, захист персональних даних у WIM-системах.

Тобто, сутність розвитку законодавства у цій сфері полягає не лише у внесенні змін до нормативних актів, а й у трансформації правової парадигми - від фрагментарності до системності; від декларативності до ефективності. У контексті ГВК цей розвиток охоплює: а) переформатування правової структури контролювання; б) модернізацію процедур та методів фіксації порушень (автоматизація, WIM-системи); в) оптимізацію повноважень суб'єктів контролю; г) Підвищення прозорості й справедливості процедур притягнення до відповідальності.

У свою чергу, необхідним вважається розкриття питання щодо основних етапів становлення та розвитку адміністративного законодавства в частині вдосконалення механізмів здійснення ГВК в Україні. На нашу думку, період становлення адміністративного законодавства щодо ГВК в Україні доцільно поділити на чотири ключові етапи, кожен з яких мав свої правові орієнтири, інституційні засади та технічні можливості реалізації механізмів контролю.

Перший етап (до 2007 року) - характеризується відсутністю комплексного нормативного регулювання. Питання вагових та габаритних обмежень транспортних засобів існували лише у фрагментарному вигляді, переважно в підзаконних актах, що мали технічний, а не адміністративно-правовий характер. Відсутність єдиної процедури, санкцій, а також контрольних органів свідчила про декларативний підхід до питань захисту автомобільних доріг від руйнівної дії перевантажених транспортних засобів.

Другий етап (2007–2019 роки) - ознаменувався інституційним запуском механізмів контролю. Постановою Кабінету Міністрів України від 27 червня 2007 року №879 затверджено порядок здійснення габаритно-вагового контролю, яким передбачено процедури зупинки транспортного засобу, його зважування,

оформлення відповідних актів та накладення адміністративних стягнень. Запроваджено обмеження щодо допустимих параметрів ваги, проте механізми оскарження, фіксації порушень, а також інструментарій притягнення до відповідальності залишались недостатньо врегульованими [16].

Третій етап (2019–2021 роки) - став поворотним пунктом у розвитку адміністративного законодавства. Прийняття Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо здійснення габаритно-вагового контролю» №54-IX у 2019 році започаткувало нову модель контролю: впроваджено процедури автоматичної фіксації порушень, передбачено підвищення адміністративної відповідальності, деталізовано порядок оскарження, закріплено повноваження Укртрансбезпеки [152]. У контексті змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення (КУпАП) було додано нові статті, які деталізували відповідальність водіїв, перевізників, вантажовідправників та вантажоодержувачів за порушення вагових норм (ст. 132-1 КУпАП). Встановлення штрафів у значних розмірах мало не лише фіскальну, а й превентивну функцію [25].

Четвертий етап (2021–дотепер) - пов'язаний із впровадженням систем автоматичної фіксації порушень WiM (Weigh-in-Motion). Із 1 жовтня 2021 року система набула чинності в офіційному режимі, дозволяючи реєструвати порушення без зупинки транспортного засобу. Система фіксує вагу, габарити, час, місце та інші параметри, що передаються до центральної бази даних, на підставі чого автоматично виноситься постанова про адміністративне правопорушення. Наразі в Україні функціонує понад 80 таких комплексів [69].

На основі наведеного аналізу пропонується авторська концепція розвитку адміністративного законодавства в сфері ГВК, яка передбачає поетапний перехід від фрагментарного технічного регулювання до цифрової трансформації механізмів державного нагляду: 1) етап нормативного закладання (–2007 р.) - домінування технічних норм; 2) етап інституційного оформлення (2007–2019 рр.) - поява процедур контролю; 3) етап правового поглиблення (2019–2021 рр.) - запровадження автоматизації та відповідальності; 4) етап цифрової

трансформації (2021–дотепер) - інтеграція штучного інтелекту, BigData, цифрових баз, мобільних застосунків.

На нашу думку, етапи розвитку адміністративного законодавства в частині вдосконалення механізмів ГВК відображають еволюцію від декларативного та ручного контролю до цифрового, автоматизованого, прозорого та орієнтованого на захист інфраструктури. Запровадження систем WiM стало каталізатором законодавчих новацій, спричинивши трансформацію як процедур, так і змісту адміністративно-правових норм. Подальший розвиток потребує вдосконалення механізмів оскарження, інтеграції із загальнодержавною транспортною політикою та уніфікації стандартів із європейськими нормами.

Також варто відзначити, що у системі адміністративно-правового регулювання ГВК нормативно-правова база України характеризується чітко вираженою багаторівневою структурою, що корелює з ієрархією джерел права в публічно-правовій сфері. Ця система охоплює акти різного рівня юридичної сили – від положень Основного Закону держави до спеціалізованих підзаконних актів, технічних регламентів, локальних інструкцій і судових рішень. Такий підхід забезпечує системність, послідовність і внутрішню узгодженість регулювання механізмів здійснення державного контролю за дотриманням вагових і габаритних параметрів транспортних засобів.

На верхівці нормативної піраміди знаходиться Конституція України, яка формує фундаментальні принципи публічного адміністрування, серед яких – безпека громадян, охорона об'єктів інфраструктури, забезпечення екологічної рівноваги. Відповідно до статті 16 Конституції, збереження довкілля є обов’язком держави, що безпосередньо узгоджується з однією з ключових цілей ГВК - запобігання руйнуванню транспортної інфраструктури внаслідок перевантаження транспортних засобів [119].

Другий рівень правового регулювання формують закони України, зокрема:

1. Закон України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 № 2344-III, який встановлює обов’язок дотримання нормативів маси та габаритів, визначає категорії великовагових і великогабаритних транспортних засобів, а також закріплює правові засади видачі спеціальних дозволів на їх рух [2].

2. Закон України № 1534-IX від 03.06.2021 вводить такі поняття, як «зона ГВК», «відмова від контролю», регламентує електронний реєстр товарно-транспортних накладних та запроваджує механізм плати за проїзд великовагових транспортних засобів [35].

3. Закон України від 11.09.2019 № 54-IX вніс зміни до Кодексу України про адміністративні правопорушення, доповнивши його статтею 14-3, яка передбачає розширену адміністративну відповідальність за порушення габаритно-вагових нормативів не лише водієм, але й власником або уповноваженою особою [152]. Такий підхід відповідає загальним тенденціям посилення відповідальності суб'єктів господарювання в адміністративно-правовому полі.

4. Кодекс України про адміністративні правопорушення (ст. 132-1) визначає правові наслідки за перевищення вагових і габаритних параметрів. Вказана норма носить імперативний характер, що забезпечує правову основу для реалізації заходів адміністративного примусу [25]. Наступний, третій рівень нормативного регулювання представлений підзаконними актами, серед яких провідну роль відіграють:

1. Постанова Кабінету Міністрів України від 27.06.2007 № 879 «Про затвердження Порядку здійснення габаритно-вагового контролю». Документ має системоутворююче значення, оскільки: а) регламентує структуру контрольних зон (стаціонарних та пересувних), вимоги до організації дорожнього руху та оснащення пунктів, що підлягає метрологічній перевірці; б) визначає компетенцію суб'єктів здійснення ГВК – Державної служби України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпеки), Національної поліції [153, с. 371]., балансоутримувачів пунктів контролю – із чітким розмежуванням їхніх повноважень; в) установлює адміністративну процедуру – зупинку транспортного засобу, зважування, фіксацію порушення, складання актів та довідок; г) передбачає превентивні санкції – тимчасову заборону руху, стягнення плати за проїзд, винесення приписів, що мають адміністративно-попереджувальне призначення [16].

2. Постанова Кабінету Міністрів України від 30.08.2017 № 671 істотно оновила порядок здійснення ГВК шляхом: а) скасування обов’язкової наявності методики для Укртрансбезпеки, що підвищило гнучкість у застосуванні технічних вимог; б) впровадження автоматизованої системи зважування в русі (WiM), із покладенням на балансоутримувачів обов’язку забезпечення метрологічної достовірності процедури; в) перегляду системи правового та інформаційного обміну між контролюючими органами, зокрема між Національною поліцією та Укртрансбезпекою [154].

Четвертий рівень становлять нормативно-технічні акти, інструкції та методики, затверджені відповідними центральними органами виконавчої влади. Найбільш показовим є наказ Міністерства інфраструктури України від 28.07.2016 № 255, який: а) встановлює вимоги до інфраструктури мобільних пунктів контролю: покриття, розміри, освітлення, обладнання; б) визначає технічні характеристики вимірювальних засобів: ваги, датчики, комп’ютери, джерела живлення, метрологічні документи; в) регламентує специфікації стаціонарних пунктів – типи вагових платформ, характеристики поверхні, наявність парковок, електропостачання, допустиму похибку вимірювання до ±2 % [155].

П’ятий рівень нормативного забезпечення становить адміністративна судова практика, яка має нормативно-орієнтуюче значення. Наприклад, рішення Одеського окружного адміністративного суду у справі № 640/2424/21 встановило важливу правову позицію: у разі використання несертифікованого обладнання результати зважування не можуть бути підставою для притягнення до відповідальності [156]. Таке тлумачення підвищує юридичну визначеність у сфері застосування ГВК.

З огляду на зазначене, нормативну базу ГВК доцільно класифікувати за кількома критеріями: 1. За юридичною силою: а) основоположні акти (Конституція України, Закон України «Про автомобільний транспорт», КУпАП); б) спеціальні закони (Закони № 1534-IX, № 1582-IX); в) підзаконні акти (постанови КМУ № 879, № 671); г) нормативно-технічні документи (накази Мінінфраструктури, інструкції Укртрансбезпеки); ґ) судова практика (рішення

адміністративних судів); 2) За предметом регулювання: а) акти загального регулювання контролю (визначення концептуальних засад); б) технічні нормативи (допустимі параметри маси і габаритів); в) процедурні положення (механізми здійснення контролю); г) санкційні приписи (відповідальність, порядок оскарження, плата за проїзд); 3) За суб'єктом прийняття: а) акти Верховної Ради України (закони); б) постанови Кабінету Міністрів України; в) нормативні акти міністерств і відомств (Міністерство інфраструктури, Укртрансбезпека); г) рішення судових органів (адміністративна юрисдикція); 4) За рівнем деталізації: а) концептуальні документи (Конституція, стратегії); б) нормативно-процедурні (закони, підзаконні акти); в) операційно-технічні (методики, технічні регламенти).

Функціонально нормативно-правова база ГВК виконує низку ключових функцій: 1) Регулятивну – установлює імперативні правила для учасників транспортного процесу: перевізників, контролюючих органів, балансоутримувачів доріг; 2) Організаційну – визначає алгоритми дій при виявленні порушень, зважуванні, фіксації результатів, обміні інформацією між суб'єктами контролю; 3) Правоохоронну – забезпечує юридичні механізми для припинення правопорушень та застосування заходів адміністративної відповідальності; 4) Превентивну – формує мотиваційний правовий простір для дотримання норм учасниками перевезень; 5) Координаційну – забезпечує ефективну взаємодію між Укртрансбезпекою, Національною поліцією, органами місцевого самоврядування та метрологічними службами; 6) Гармонізаційну – сприяє імплементації європейських стандартів у сфері контролю за дотриманням вагових і габаритних параметрів, що є особливо важливим у контексті євроінтеграційного курсу України.

До ключових характеристик (ознак) нормативної бази ГВК належать: 1) Комплексність - охоплення законодавчих, підзаконних, технічних та судових джерел; 2) Багаторівневість - ієрархічна узгодженість актів із перевагою актів вищої юридичної сили; 3) Високий ступінь формалізації - детальне регламентування не лише повноважень, але й технічних параметрів пунктів контролю; 4) Динамічність - постійне оновлення нормативів у зв'язку з

цифровізацією (WiM, GPS-нагляд), розвитком інфраструктури та міжнародними зобов’язаннями; 5) Технічна складність - взаємопереплетення правових і інженерних аспектів; 6) Судова орієнтація - значуща роль адміністративної юрисдикції у тлумаченні нечітких або суперечливих норм.

Узагальнюючи, слід констатувати, що чинна нормативно-правова база ГВК формує цілісну та функціонально узгоджену систему, яка охоплює весь спектр питань: від нормативної дозвільності та процедур зупинки до метрологічного забезпечення та санкційного механізму. Її вдосконалення має бути спрямоване на підвищення правової визначеності, ефективності контролю, інтеграції з міжнародними стандартами та дотримання принципів верховенства права в адміністративно-правовому регулюванні.

Також, варто наголосити на тому, що у контексті адміністративного права, судова та правозастосовна практика виступають не лише формами реалізації норм законодавства, а й активними чинниками його подальшого розвитку. Особливої актуальності це набуває у сфері здійснення ГВК, де поєднуються технічна складова, інституційна взаємодія та численні процедури публічного адміністрування.

Так, законодавство у сфері адміністративного контролю, зокрема щодо дотримання вагових параметрів транспортних засобів, постійно еволюціонує під впливом правозастосовних проблем, які виявляються у ході розгляду конкретних справ судами. Судова практика дозволяє ідентифікувати прогалини, колізії та неоднозначності в чинних нормах. Зокрема, суди відіграють ключову роль у формуванні єдиної правозастосовної позиції щодо: а) належного суб'єкта відповідальності; б) вимог до доказової бази (зокрема щодо технічної фіксації порушень); в) порядку оскарження дій Укртрансбезпеки; г) строків притягнення до відповідальності тощо. На основі узагальнення рішень адміністративних судів розробляються відповідні роз’яснення для суб’єктів владних повноважень, оновлюються підзаконні акти та ініціюються зміни до базових законів, таких як Закон України «Про автомобільний транспорт» чи Кодекс України про адміністративні правопорушення.

У свою чергу, практика правозастосування виступає свого роду «лакмусовим папірцем» ефективності адміністративного законодавства. Регулярне виявлення типових порушень, складнощів з інтерпретацією або реалізацією нормативних вимог у сфері ГВК свідчить про необхідність відповідного оновлення норм.

Так, правозастосовна практика дозволяє: а) оцінити реальну дієвість регуляторних приписів; б) виявити проблеми технічної інтеграції автоматизованих систем у правове поле; в) встановити сфери, у яких норми чинного законодавства не відповідають сучасним технічним і адміністративним викликам. Таким чином, практика діяльності контролюючих органів - це не просто механічне виконання закону, а безперервний процес його тестування, адаптації та вдосконалення.

Узагальнення судової практики, підготовлені Вищим адміністративним судом України, Верховним Судом чи органами виконавчої влади (наприклад, Мін’юстом, Мінінфраструктури), дедалі частіше стають основою для розробки змін до чинного законодавства. Саме за результатами правозастосовних та судових ініціатив формуються нові редакції підзаконних актів, оновлюються процедури притягнення до відповідальності, стандарти фіксації порушень, порядок сертифікації та калібрування технічних засобів.

Зокрема, практика доводить необхідність: а) деталізації правового статусу адміністративно-технічних суб'єктів (операторів контролю) систем автоматичного зважування; б) чіткішої регламентації порядку оскарження рішень про накладення штрафів; в) закріплення стандартів доказування у справах про порушення норм ГВК.

В умовах відсутності усталеної системи прецедентного права в Україні судова практика все ж набуває функції стабілізації адміністративно-правових механізмів. Завдяки повторюваності рішень та узагальненню позицій вищих судів забезпечується єдність у застосуванні права, що, у свою чергу, сприяє правовій визначеності для всіх учасників транспортного процесу. Наявність системного підходу в рішенні судів: а) знижує рівень корупційних ризиків у

сфері ГВК; б) підвищує довіру до адміністративних процедур; в) забезпечує прогнозованість правових наслідків для суб'єктів господарювання.

На нашу думку, судова та правозастосовна практика у сфері габаритно-вагового контролю становлять важливий інструмент модернізації адміністративного законодавства. Їх роль не обмежується реагуванням на правопорушення, а полягає у глибокій взаємодії з нормотворчим процесом, формуванні змісту нових приписів та підвищенні якості правового регулювання в цілому.

Сучасне адміністративне законодавство України у сфері здійснення габаритно-вагового контролю (далі – ГВК) має складну та багатокомпонентну нормативну архітектуру, що формується під впливом кількох взаємопов'язаних чинників: внутрішніх інституційних реформ, міжнародних зобов'язань держави та стрімкого розвитку технологій автоматизації контролю. Попри беззаперечні досягнення у сфері стандартизації процедур, цифровізації процесів і поступової гармонізації з правом Європейського Союзу, чинна нормативно-правова база зберігає значний обсяг невирішених проблем, колізій, прогалин і суперечностей, що негативно позначаються на ефективності правозастосовної діяльності та знижують результативність роботи органів публічної адміністрації.

Аналіз діючих нормативно-правових актів свідчить про наявність низки ключових проблемних аспектів, серед яких можна виокремити суперечливість визначення компетенції органів, дублювання повноважень, відсутність єдиних технічних стандартів, розрив між законодавчими приписами та фактичними можливостями інфраструктури, а також дисбаланс між превентивними й репресивними механізмами адміністративно-правового впливу. Зокрема, ми вважаємо, що основним проблемами є:

1. Нормативна фрагментація та колізійність актів - однією з ключових проблем є нормативна фрагментація, наявність значної кількості підзаконних актів, які регламентують окремі аспекти ГВК, проте не інтегровані у єдиний системний документ. Так, регламентація здійснення контролю одночасно міститься у Законі України «Про автомобільний транспорт», Законі України

«Про дорожній рух», Кодексі України про адміністративні правопорушення, а також у постановах Кабінету Міністрів та наказах профільних міністерств. Це призводить до правової колізійності, особливо при тлумаченні процедурних норм.

2. Протиріччя у розподілі компетенції органів - в адміністративному законодавстві наявні протиріччя у визначенні компетенції органів, уповноважених на здійснення ГВК. Укртрансбезпека, Національна поліція, органи місцевого самоврядування та навіть Державна служба України з питань безпечності харчових продуктів і захисту споживачів у певних випадках можуть мати дотичні функції контролю. Це створює умови для дублювання або, навпаки, для виникнення прогалин у відповідальності. Окрему складність становить нечіткий розподіл повноважень щодо фіксації порушень: один орган може володіти необхідними технічними засобами, проте інший - мати виключне право накладати адміністративні стягнення. Подібна інституційна неузгодженість уповільнює процеси притягнення до відповідальності та знижує превентивний потенціал ГВК.

3. Невизначеність статусу адміністративно-технічних суб'єктів - особливою проблемою є правові колізії, пов'язані із статусом суб'єктів, які забезпечують виконання технічних операцій ГВК (монтаж, калібрування, обслуговування WiM-систем, оформлення підтверджень). Законодавство не чітко визначає, чи вони є суб'єктами адміністративного права (з адміністратитивними повноваженнями/ обов'язками) чи технічними виконавцями. У разі порушення порядку дії або помилки зважування не зрозуміло, на кого покладається відповідальність - на технічного оператора, балансоутримувача чи контролюючу структуру. Це створює вакантність у визначенні суб'єктності, що ускладнює встановлення правової відповідальності та ефективної відповіді системи

4. Проблема правової визначеності у термінології - однією з ключових системних вад чинного адміністративного законодавства у сфері ГВК є відсутність чіткого, уніфікованого та загальноприйнятого термінологічного апарату. Такі базові поняття, як «великоваговий транспортний засіб», «зона

габаритно-вагового контролю», «відмова від контролю», у різних нормативно-правових актах або тлумачаться по-різному, або взагалі не мають легального визначення. Це призводить до неоднакового розуміння сутності правових норм як самими суб'єктами перевезень, так і органами контролю, що своєю чергою породжує суперечливу адміністративну практику.

Зокрема, у Законі України «Про автомобільний транспорт» закріплене визначення категорій великовагових транспортних засобів залежно від загальної маси та осьового навантаження, але воно не завжди співпадає з технічними нормами, затвердженими постановами Кабінету Міністрів України та відомчими наказами. Невизначеність термінології відкриває простір для довільного тлумачення норм і потенційних зловживань, зокрема при оскарженні рішень у судах, коли сторони процесу намагаються довести власне трактування поняття.

5. Відставання технічних стандартів від правових приписів - розвиток технологій динамічного зважування (WiM) значно випереджає оновлення нормативно-правових актів. Законодавство досі в багатьох аспектах орієнтоване на функціонування стаціонарних і мобільних пунктів контролю, тоді як автоматизовані системи потребують окремих регламентів щодо метрологічного забезпечення, сертифікації, збереження та захисту даних. Відсутність належного врегулювання алгоритмів обробки інформації та захисту її від несанкціонованого втручання створює ризики скасування результатів зважування у судовому порядку через можливі похибки чи технічні збої.

6. Недостатня регламентація процедурного захисту прав перевізників - чинна нормативна база не містить чіткої, детально прописаної процедури оскарження результатів зважування та адміністративних актів, ухвалених за його наслідками. У більшості випадків вона зводиться до загальних положень про адміністративне оскарження рішень органів виконавчої влади, без урахування специфіки габаритно-вагового контролю. Відсутність встановлених процесуальних строків подання скарг, вимог до їх форми та змісту, порядку розгляду й обов'язковості надання мотивованої відповіді призводить до неоднакової адміністративної практики та ускладнює відновлення порушених

прав. Особливо проблемним є те, що законодавство не передбачає ефективних досудових механізмів перегляду рішень про притягнення до відповідальності, що змушує перевізників відразу звертатися до суду. Це не лише збільшує навантаження на судову систему, але й уповільнює відновлення правопорядку у сфері безпеки дорожнього руху.

7. Відсутність правових гарантій прозорості роботи автоматизованих систем WiM - інтеграція технологій зважування у русі (Weigh-in-Motion, WiM) у національну систему контролю супроводжується нормативними прогалинами щодо забезпечення прозорості їх функціонування. Чинні акти не закріплюють на рівні закону базових принципів обігу даних, отриманих із таких систем, зокрема: відкритості алгоритмів фіксації, гарантій збереження та незмінності первинної інформації, обмеження доступу до неї третіх осіб. Відсутні також законодавчо встановлені механізми незалежної перевірки роботи WiM-комплексів, що ускладнює захист прав перевізників у разі технічних збоїв або помилок. Це створює ризик, коли результати, сформовані автоматизованою системою, фактично набувають презумпції достовірності без належної можливості їх перевірити.

8. Недостатня інтеграція з європейськими стандартами - попри задекларований курс на євроінтеграцію, чинне адміністративне законодавство у сфері ГВК не повністю гармонізоване з актами Європейського Союзу, зокрема з Директивою 96/53/ЕС та Регламентом (ЄС) № 2015/719. Проблемними залишаються питання узгодження граничних параметрів навантаження, єдиних методів перевірки та взаємного визнання результатів контролю між державами. Відсутність чіткої інтеграційної дорожньої карти уповільнює адаптацію українських норм до вимог Угоди про асоціацію між Україною та ЄС.

9. Нечітке регулювання питань відповідальності за технічні збоїв - нормативно-правова база не визначає чітко, хто саме несе юридичну відповідальність за технічні збої, похибки або некоректне калібрування обладнання пунктів ГВК. У правозастосовній практиці виникають випадки, коли контролюючі органи посилаються на технічних підрядників, а підрядники, на виробників обладнання, що призводить до фактичної безвідповідальності.

Така правова невизначеність унеможливлює швидке усунення несправностей, затягує процес відновлення законності та створює додаткові можливості для оскарження рішень контролюючих органів. Особливо гостро ця проблема проявляється в умовах впровадження WiM, де будь-яка похибка датчика або порушення алгоритму обробки інформації може призвести до прийняття неправомірного рішення.

10. Недостатнє нормативне забезпечення контролю на місцевому рівні - органи місцевого самоврядування фактично позбавлені чітко окреслених повноважень і ресурсного забезпечення для участі у здійсненні або підтримці ГВК, хоча саме вони безпосередньо зацікавлені у збереженні дорожньої інфраструктури. Відсутність у законодавстві дієвих механізмів залучення місцевих рад, комунальних підприємств чи регіональних інспекцій до процесу контролю призводить до того, що значна частина порушень, особливо на місцевих дорогах, залишається поза увагою держави. Наявний стан правового регулювання не стимулює органи місцевого самоврядування до створення спільних з державними структурами пунктів ГВК або до ініціювання локальних програм запобігання перевантаженню транспортних засобів.

11. Відсутність уніфікованих стандартів підготовки персоналу ГВК - сьогодні відсутні нормативно закріплені єдині вимоги до кваліфікаційного рівня, підготовки та підвищення кваліфікації працівників, які здійснюють габаритно-ваговий контроль. У результаті рівень професійної компетентності таких посадових осіб може істотно різнитися залежно від регіону чи органу, в якому вони працюють. Це негативно впливає на єдність правозастосовної практики, адже одні й ті самі обставини можуть кваліфікуватися по-різному залежно від суб’єктивного підходу інспектора. Крім того, відсутність стандартизованої програми навчання та сертифікації знижує рівень довіри до результатів роботи ГВК.

12. Прогалини в правовому регулюванні - до прогалин належать відсутні або неповні правові норми, необхідні для належного функціонування механізму ГВК, зокрема: 1) відсутність єдиного технічного регламенту для всіх типів зважувального обладнання, включно з автоматизованими комплексами WiM; 2)

недостатнє регулювання обробки та збереження даних з систем автоматичного контролю, що створює ризики оскарження результатів у суді; 3) відсутність чітких правил міжнародного взаємного визнання результатів зважування при транзитних перевезеннях; 4) прогалини у процедурі досудового врегулювання спорів, коли оскарження результатів можливе лише в судовому порядку, що збільшує навантаження на судову систему.

Виходячи із цього, ми вважаємо неявні проблеми у чинному адміністративному законодавстві, що регулює механізми здійснення ГВК контролю, мають комплексний характер і вимагають системного вирішення. Їх джерелами є як об'єктивні фактори - швидкий розвиток технологій, зміна економічних умов, міжнародні зобов'язання України, так і суб'єктивні - недосконаліть законотворчого процесу, недостатня координація між органами влади, консервативність підходів до оновлення технічних стандартів.

Виходячи із наведених проблеми, ми вважаємо, що подальше вдосконалення адміністративного законодавства, зокрема механізмів здійснення ГВК повинно відбуватися у п'яти взаємопов'язаних напрямах:

1. Нормативне удосконалення - аналіз показує, що відсутня єдина, системно структурована частина законодавства, присвячена саме адміністративно-правовим механізмам ГВК. Пропозиції щодо удосконалення законодавства:

1) Створення окремого розділу або спеціального закону про ГВК. Доцільно передбачити у ньому: а) єдину термінологію («великоваговий транспортний засіб», «зона контролю», «відмова від контролю»); б) чіткі правила проведення зважування, оформлення результатів і порядок їх оскарження; в) процедури використання автоматизованих систем Weigh-in-Motion (WiM);

2) Внесення змін до КУпАП шляхом удосконаленням статті 132-1 КУпАП, а саме: а) закріпити правовий статус даних автоматизованих систем WiM як офіційного доказу у провадженнях про адміністративні правопорушення, якщо обладнання має чинний сертифікат повірки; б) Встановити єдину процедуру оскарження результатів автоматичного зважування, передбачивши: обов'язкове надання перевізнику копії або електронної версії акта зважування та

відеофіксації; строк подання скарги - 10 днів; в) розгляд скарги в адміністративному порядку уповноваженим органом до звернення до суду;

3) Внесення змін до статей 14-2 та 255 КУпАП, зокрема - розширити коло уповноважених осіб на складання протоколів та винесення постанов про адміністративні правопорушення у сфері ГВК, включивши: а) посадових осіб центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері безпеки на транспорті; б) автоматизовані комплекси WiM (як «електронних інспекторів») у режимі фіксації порушень без участі людини;

4) Внесення змін до статті 268 КУпАП, а саме: а) додати право отримувати: доступ до всіх матеріалів автоматичної фіксації (фото, відео, параметри вагового контролю) в електронному вигляді; інформацію про методику зважування та межі допустимої похибки; б) Закріпити обов'язок уповноваженого органу безоплатно надавати ці дані на запит протягом 3 робочих днів;

5) Внесення змін до статей 35 КУпАП, зокрема - визначити як обтяжуючу обставину: а) перевезення вантажу з перевищенням вагових норм у період підвищеної температури (коли дорожнє покриття більш вразливе); б) перевезення небезпечних вантажів з перевищенням ваги;

6) Введення нової статті «Порушення порядку проходження габаритно-вагового контролю» до КУпАП: а) встановити адміністративну відповідальність за: умисне ухилення від зважування (об'їзд пункту ГВК, відмова заїхати на ваги за законною вимогою інспектора); втручання в роботу технічних засобів ГВК; надання завідомо неправдивих документів щодо ваги чи габаритів транспортного засобу. б) передбачити санкції у вигляді: штрафу для водія; штрафу для власника (суб'єкта господарювання); додаткового адміністративного заходу - тимчасового вилучення ліцензії на перевезення (до 3 місяців у разі повторного порушення);

7) Встановлення механізму накопичення порушень - доповнити КУпАП нормою, за якою: а) у разі трьох і більше порушень ГВК, зафіксованих протягом року, до суб'єкта господарювання застосовується підвищений розмір штрафу

(+100%); б) у разі п’яти порушень - можливе тимчасове анулювання ліцензії на перевезення;

8) Запровадження обов’язкової конфіскації надлишкової маси вантажу - передбачити норму, за якою при перевищенні нормативної ваги понад 20% вантаж повинен бути розвантажений на місці або на найближчому логістичному терміналі, а витрати несе перевізник;

9) Закріпити в КУпАП, що показники WiM-систем вважаються достовірними, якщо вони відповідають затвердженій методиці і похибка не перевищує 2% (для стаціонарних) та 5% (для мобільних пунктів);

10) Інтеграція в єдину інформаційну платформу - внести зміни до Закону України «Про Національну інфраструктуру геопросторових даних» для інтеграції ГВК з іншими транспортними та дорожніми сервісами;

2. Організаційно-інституційна модернізація - сучасна інституційна структура ГВК в Україні передбачає розподіл повноважень між Державною службою України з безпеки на транспорті, Національною поліцією та місцевими органами влади. Така модель створює дублювання функцій, затримки у реагуванні та додаткові бюджетні витрати.

Пропозиції щодо оптимізації: 1) Визначення єдиного національного координуючого органу у сфері ГВК - це дозволить сконцентрувати контрольні повноваження та стандартизувати процедури. Наприклад, закріпити за Державною службою України з безпеки на транспорті (або новоствореним органом) статус єдиного адміністративного суб’єкта ГВК з виключними контрольними повноваженнями; 2) Оптимізація кадрового складу шляхом поступового скорочення чисельності інспекторів і заміни частини функцій на автоматизовані системи WiM, які обслуговуватимуться приватними партнерами за договорами громадсько-правового партнерства (аналог Public-Private Partnership, PPP) [15]. Public-private partnership in Ukraine. Ministry of Infrastructure of Ukraine. URL: https://mtu.gov.ua/en/content/erzhavnoprivatne-partnerstvo-publicprivate-partnerships.html Державний орган при цьому здійснює виключно контроль, аудит і накладення санкцій; 3) Визначення статусу адміністративно-технічних суб’єктів

- це можуть бути уповноважені підприємства (державні або приватні), які забезпечують технічне обслуговування пунктів ГВК, але не мають права приймати рішення про притягнення до відповідальності. Наприклад, окремою статтею закріпити їх як спеціальних учасників процесу, що мають право здійснювати лише технічне обслуговування без впливу на результати контролю; 4) Запровадження незалежного аудиту діяльності пунктів ГВК - аудит проводиться щорічно з оприлюдненням звіту для громадськості. Приклад з практики. У Польщі функціонує Główny Inspektorat Transportu Drogowego, який централізовано керує всіма пунктами ГВК та укладає договори з приватними компаніями на технічне обслуговування, залишаючи за собою повноваження контролю та притягнення до відповідальності [11]. Główny Inspektorat Transportu Drogowego - Główny Inspektorat Transportu Drogowego - Portal Gov.pl. Główny Inspektorat Transportu Drogowego. URL: https://www.gov.pl/web/gitd

3. Технологічна трансформація – це технологічний напрям розвитку ГВК, який безпосередньо пов’язаний із модернізацією технічної бази та цифровізацією процесів. Основні пропозиції: 1) Масове впровадження WiM-систем на ключових транспортних коридорах з інтеграцією в Єдину транспортну інформаційну систему України. Наприклад, затвердити Державну цільову програму «WiM-2025» з поетапним встановленням комплексів на всіх міжнародних транспортних коридорах; 2) Створення електронного кабінету перевізника, через який можна отримати дані про результати зважування, повідомлення про правопорушення, а також подати скаргу онлайн; 3) Використання блокчейн-технологій для фіксації даних зважувань, що унеможливить їхнє редагування чи видалення; 4) Розробка та впровадження мобільних застосунків для інспекторів, що дозволить оперативно перевіряти документи та відправляти дані в центральну систему; 5) Автоматичне формування актів перевірки та постанов про накладення штрафів без участі інспектора, якщо перевищення параметрів зафіксовано автоматично.

4. Змін в інформаційно-правове поле, зокрема: 1) закріплення в законодавстві обов’язку держави забезпечити відкритий доступ до статистики ГВК; 2) внесення змін до Закону України «Про доступ до публічної інформації»

для включення даних ГВК до категорії відкритих наборів даних; 3) створення єдиного стандарту обміну даними між пунктами ГВК, центральною базою даних та іншими органами (МВС, ДПС, Укртрансбезпека). У Нідерландах, наприклад, WiM-системи інтегровані з базою RDW і поліцією, що дозволяє автоматично блокувати реєстрацію перевізників-порушників у державних тендерах.

5) Фінансово-правове забезпечення – розвиток механізмів фінансового забезпечення ГВК з метою підвищення його стійкості та ефективності [157, с.38-39]. Пропонується запровадити законодавчо закріплений порядок, за яким частина коштів від штрафів за адміністративні правопорушення у сфері перевищення вагових та габаритних параметрів транспортних засобів залишається у місцевих бюджетах. Такі кошти можуть формувати спеціальний фонд розвитку ГВК, спрямований на: а) модернізацію матеріально-технічної бази пунктів контролю; б) придбання та оновлення автоматизованих систем WiM; в) фінансування підвищення кваліфікації інспекторів; г) забезпечення належного технічного обслуговування інфраструктури; ґ) розвиток інформаційних систем і баз даних, пов’язаних із ГВК. Такий підхід сприятиме формуванню фінансово стійкої моделі функціонування ГВК, зменшить залежність від центрального бюджету та забезпечить безперервність процесу оновлення технічних засобів контролю. Крім того, він створить мотивацію для місцевих органів влади активно сприяти дотриманню вагових норм, оскільки частина економічного ефекту від штрафів залишатиметься на місцях і буде безпосередньо інвестуватися у підвищення ефективності контролю.

Крім того, варто звернути увагу на Розпорядження КМУ № 546-р від 4 червня 2025 р. затверджує Стратегію розвитку сфери електронних комунікацій до 2030 р. із операційним планом на 2025–2027 рр. [158]. Цей документ визначає низку складових успішного національного управління: чіткі стратегічні цілі, відповідальність виконавців, механізми моніторингу та звітності, а також фінансово-ресурсне обґрунтування.

Нормативна конструкція Стратегії передбачає: а) подання звітів щопівроку - до 10 липня і 10 січня - центральними органами виконавчої влади; б) щорічне

подання загального звіту до Кабміну до 20 лютого. Цей механізм контролю й підзвітності може бути адаптований для ГВК: зокрема, впровадження такого регламентованого моніторингу результатів впровадження автоматизованих WiM-систем, ряду індикаторів на кшталт частки порушень, середнього часу реагування чи кількості електронних правопорушень, що розглядалися, з участю чітко визначених органів (Мінінфраструктури, Укртрансбезпека, Мінцифри).

Стратегія фокусується на розвитку 5G, IoT, забезпеченні гігабітного доступу, відновленні та масштабуванні мереж по всій території України. У технологічному сенсі це означає створення ширшого інформаційного простору, що можна використати для вдосконалення ГВК: інтеграція WiM-систем з 5G-мережами дає можливість оперативної передачі даних, дистанційного моніторингу, миттєвої інформатизації про в'їзд перевантаженого транспорту.

Крім того, стратегія передбачає синхронізацію національного законодавства з acquis ЄС, зокрема встановлення єдиної роумінгової зони та нормативної відповідності Євро-кодам. Аналогічний підхід може бути застосовано до ГВК: уведення автоматичного WiM-контролю при в'їзді до обласних центрів відповідно до європейських норм, прозоре обґрунтування показників перевищення та застосування санкцій.

На нашу думку, розпорядження КМУ № 546-р слугує концептуальним шаблоном, як можна побудувати новітню, прозору, інформаційно-забезпечену систему адміністрування ГВК, особливо автоматизовану при в'їзді до обласних центрів і міст. Це важливий крок до системного удосконалення механізмів контролю, що відповідає принципам ефективності, технологічності та правової передбачуваності.

Узагальнюючи, ми вважаємо, що розвиток адміністративного законодавства у сфері здійснення ГВК повинен розглядатися як безперервний процес адаптації правових норм до динаміки суспільно-економічних потреб, технологічних можливостей та міжнародних зобов'язань України. Ефективність такої еволюції визначатиметься не лише формальним оновленням нормативної бази, але й здатністю законодавця забезпечити її системність, узгодженість і

практичну дієвість у поєднанні з організаційно-інституційними та технічними інноваціями. Запровадження сучасних автоматизованих систем контролю, уніфікація процедур, прозорість адміністративних процесів і належний захист прав учасників перевезень у сукупності створять підґрунтя для формування збалансованого механізму державного впливу, який одночасно гарантуватиме збереження транспортної інфраструктури та сприятиме розвитку конкурентоспроможного ринку перевезень.

Висновки до розділу 3

1. Проведене дослідження теоретико-методологічних засад інформаційно-правового механізму ГВК засвідчило, що його ефективність безпосередньо залежить від рівня інтеграції сучасних цифрових технологій, чіткості правового регулювання та відповідності процедур міжнародним стандартам. Стан дослідження цього механізму у вітчизняній науці адміністративного права вказує на зростання уваги до проблем електронного врядування, правової визначеності процедур і захисту прав учасників перевезень. У контексті ГВК це означає необхідність не лише теоретичного окреслення поняття, структури та функцій інформаційно-правового механізму, але й практичного його наповнення, формування уніфікованих інформаційних ресурсів, створення інтегрованих баз даних, забезпечення доступу до них у режимі реального часу та закріплення відповідних адміністративно-процесуальних гарантій у законодавстві.

2. Встановлено, що інформаційно-правовий механізм у сфері ГВК виконує багаторівневу та комплексну функцію, яка охоплює не лише інформаційне забезпечення, а й регуляторний вплив на всі стадії контрольного процесу, від фіксації порушення до винесення постанови. Він є центральним елементом взаємодії між органами державного контролю, перевізниками, операторами транспортної інфраструктури та іншими суб’єктами публічного і приватного сектору. Його ефективність залежить від належного правового врегулювання застосування автоматизованих систем зважування (Weigh-in-Motion, телематика), процедур обробки та збереження інформації, а також інтеграції з національними та міжнародними інформаційними системами. Відсутність

таких комплексних рішень на законодавчому рівні гальмує цифровізацію ГВК та знижує рівень правової визначеності для суб'єктів господарювання.

3. Аналіз зарубіжного досвіду (Німеччина, Польща, Франція) підтвердив, що високоефективні моделі ГВК будуються на принципах централізованого інституційного управління, нормативної деталізації процедур, інтенсивної автоматизації процесів та постійного обміну інформацією між державними структурами. Німеччина демонструє приклад комплексного державного нагляду через Федеральне управління вантажного транспорту (BAG), яке поєднує контрольні та аналітичні функції. Польща вирізняється ефективним використанням мобільних та стаціонарних пунктів ГВК у поєднанні з централізованими інформаційними сервісами, а Франція показує значні успіхи у сфері цифровізації процесів і застосуванні превентивних заходів, зокрема прогнозних моделей на основі телеметрії. Ці моделі доводять, що стабільний розвиток ГВК можливий лише за умови балансу між суворістю контролю, гнучкістю технологічних рішень і чіткою процедурною регламентацією.

4. Порівняльно-правовий аналіз продемонстрував, що гармонізація національного законодавства України зі стандартами ЄС у сфері ГВК вимагає не лише імплементації технічних регламентів щодо вагових і габаритних параметрів транспортних засобів, але й адаптації ключових принципів публічного управління: належного врядування, пропорційності, правової визначеності та прозорості. У державах-членах ЄС належне правове врегулювання супроводжується впровадженням механізмів відкритості даних, електронної взаємодії між відомствами, незалежного аудиту функціонування пунктів ГВК і залучення громадськості до моніторингу результатів контролю. Для України таке гармонізоване оновлення має включати системну інтеграцію адміністративно-правових процедур із цифровими інструментами, уніфікацію нормативних актів, а також створення єдиного правового поля для функціонування автоматизованих систем фіксації правопорушень.

5. Подальший розвиток адміністративно-правового регулювання габаритно-вагового контролю в Україні потребує комплексного підходу, що охоплює нормативний, організаційно-інституційний, технологічний,

інформаційно- та фінансово-правовий напрями. У правовій сфері пріоритетом є створення узгодженої законодавчої бази з єдиною термінологією, стандартизованими процедурами зважування, визначенням правового статусу систем Weigh-in-Motion, а також оновлення КУпАП із деталізацією складів правопорушень і механізмом штрафних балів. Організаційні зміни передбачають визначення єдиного координуючого органу, розмежування функцій державних і технічних суб'єктів, розвиток державно-приватного партнерства та впровадження незалежного аудиту. Технологічний аспект охоплює впровадження WiM-систем, електронних кабінетів перевізника, блокчейн-технологій і мобільних сервісів. Інформаційно-правові заходи мають забезпечити відкритість і стандартизацію обміну даними. Фінансово-правове забезпечення варто побудувати на спрямуванні частини штрафів до місцевих бюджетів для формування фонду розвитку ГВК, що дозволить фінансувати модернізацію технічної бази, впровадження сучасних систем і розвиток інфраструктури. Реалізація цих кроків підвищить ефективність контролю, збереже інфраструктуру та забезпечить відповідність європейським стандартам.

ВИСНОВКИ

У дисертації здійснено теоретичне узагальнення та вирішення наукового завдання, що полягає у розробленні та науковому обґрунтуванні цілісної теоретико-методологічної та нормативно-прикладної концепції адміністративно-правового регулювання габаритно-вагового контролю в Україні, спрямованої на забезпечення його ефективності, прозорості, правової визначеності та відповідності міжнародним і європейським стандартам транспортної безпеки, з урахуванням актуальних викликів воєнного часу, глобалізації транспортних процесів та цифрової трансформації публічного управління.

В результаті проведеного дослідження зроблено такі висновки.

1. Теоретико-методологічний аналіз адміністративно-правового регулювання ГВК в Україні дає підстави визначати його як окремий комплексний інститут адміністративного права, що перебуває на перетині правових режимів транспортної безпеки, публічного контролю та адміністративної відповідальності. Його місце у системі публічного адміністрування зумовлюється подвійною природою: по-перше, він виконує превентивну функцію забезпечення безпеки дорожнього руху та збереження автомобільної інфраструктури; по-друге, він реалізує контрольну функцію через адміністративно-юрисдикційні механізми. Взаємозв’язки з суміжними інститутами (митний контроль, екологічний контроль, дорожній нагляд) проявляються у спільності процедурних підходів, правового статусу уповноважених органів та необхідності інтегрованого управління на рівні публічного адміністрування. Встановлено, що подальший розвиток

теоретико-методологічної бази ГВК має спиратися на поєднання галузевих та міжгалузевих методів, зокрема системно-структурного, функціонального та порівняльно-правового аналізу, що дозволяє забезпечити комплексність і практичну ефективність правового регулювання.

2. Правова природа габаритно-вагового контролю визначається як правовий режим публічного контролю, що ґрунтується на імперативних нормах адміністративного права та реалізується через уповноважені суб'єкти публічної влади з метою охорони транспортної інфраструктури та безпеки дорожнього руху. Ключовими ознаками ГВК є: публічно-владний характер повноважень; обов'язковість для всіх перевізників незалежно від форми власності; процедурна формалізованість дій; невід'ємний зв'язок з адміністративною відповідальністю. Його структурними елементами є суб'єкти, об'єкти, правові норми, адміністративні процедури та контрольні технології. Функціональне призначення ГВК проявляється у трьох напрямах: превентивному (запобігання пошкодженню доріг), охоронному (захист інфраструктури як об'єкта права державної власності) та карально-відновлювальному (притягнення порушників до відповідальності та відшкодування шкоди).

3. Система суб'єктів ГВК в Україні характеризується багаторівневістю та міжвідомчою взаємодією. До її складу належать центральні органи виконавчої влади (Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури, Національна поліція), їхні територіальні органи, органи місцевого самоврядування, а також суб'єкти господарювання (адміністративно-технічні суб'єкти), залучені на договірній основі, це окрема категорія учасників ГВК, наділених специфічними повноваженнями щодо експлуатації, обслуговування та застосування технічних засобів вимірювання і фіксації порушень у межах адміністративної процедури. Кожен з них має власний адміністративно-правовий статус, що визначається нормативними актами, і володіє чітко окресленою компетенцією. Взаємодія між цими суб'єктами реалізується через спільні плани перевірок, інформаційний обмін, координаційні наради та міжвідомчі протоколи. Ефективність системи залежить

від узгодженості їхніх дій, єдності правозастосування та забезпечення належного рівня ресурсного забезпечення на кожному рівні.

4. Класифікація адміністративних процедур у сфері ГВК дозволила виокремити кілька груп: контрольні (здійснення зважування), фіксаційні (оформлення актів та протоколів), юрисдикційні (розгляд справ і винесення постанов), оскаржувальні (адміністративне та судове оскарження рішень). Кожна з них має власні етапи та процедурні наслідки. Встановлено, що використання автоматизованих систем фіксації порушень зумовлює необхідність адаптації процедур, зокрема впровадження електронного документообігу, автоматичної верифікації даних та дистанційного інформування перевізників про виявлені порушення.

5. Функціонування систем Weigh-in-Motion (WiM) в Україні нині перебуває на етапі становлення. Вони мають потенціал стати офіційними джерелами доказів, проте для цього необхідно врегулювати їхній правовий статус, встановити стандарти метрологічної перевірки, а також процедури збереження і захисту даних. Проблемними залишаються питання технічної сумісності з іншими інформаційними системами та відсутність належного механізму інтеграції результатів WiM у процес доказування. Запропоновано створити єдиний технічний регламент для WiM, передбачивши автоматичну синхронізацію з базами даних Національної поліції та Державної служби з безпеки на транспорті.

6. Органи місцевого самоврядування можуть і повинні відігравати значно активнішу роль у ГВК, особливо в частині облаштування місць зважування, фінансування інформаційних кампаній для перевізників та взаємодії з центральними органами виконавчої влади. Їхня компетенція в цій сфері має бути чітко визначена в законодавстві, з урахуванням реальних ресурсних можливостей громад. Необхідно законодавчо закріпити механізми фінансування місцевих заходів ГВК за рахунок частини сум адміністративних штрафів, що стягуються на відповідній території.

7. Аналіз судової практики у справах, пов’язаних із порушенням габаритно-вагових норм, свідчить про наявність значних прогалин у

законодавстві, особливо щодо процесуального оформлення матеріалів, використання автоматизованих систем фіксації та доказового значення їхніх результатів. Часто суди скасовують постанови через недотримання процедур, помилки у фіксації часу і місця зважування, відсутність належної сертифікації вагового обладнання. Це обумовлює необхідність створення єдиного кодексу адміністративних процедур у сфері ГВК, який би уніфікував вимоги та підвищив передбачуваність правозастосування.

8. Порівняльний аналіз зарубіжного досвіду демонструє, що найефективніші моделі ГВК базуються на поєднанні автоматизованих систем, високого рівня інтеграції інформаційних ресурсів та значних санкцій за порушення, поєднаних із дієвими механізмами профілактики. Україна може адаптувати ці підходи, запровадивши комплексну цифрову платформу для ГВК, розширивши повноваження місцевих органів та впровадивши гнучкі інструменти стимулювання перевізників дотримуватися вагових норм.

9. Проблеми чинного законодавства України у сфері ГВК зводяться до відсутності єдиного правового регламенту, фрагментарності норм, недостатньої визначеності термінології, дублювання повноважень суб’єктів та відсутності належних процедурних гарантій для перевізників. Нерідко адміністративні процедури містять суперечливі положення, а правові акти не узгоджуються між собою. Це створює підґрунтя для правової невизначеності та судових спорів, що знижує ефективність ГВК як інструмента публічного адміністрування.

10. Подальший розвиток адміністративно-правового регулювання габаритно-вагового контролю в Україні потребує комплексного підходу, що охоплює нормативний, організаційно-інституційний, технологічний, інформаційно-правовий та фінансово-правовий напрями. У нормативно-правовій площині пріоритетним є створення цілісної законодавчої бази з єдиною термінологією, стандартизованими процедурами зважування, закріпленням правового статусу автоматизованих систем Weigh-in-Motion як офіційних доказів і чітко врегульованими механізмами оскарження. Необхідним є й оновлення КУпАП шляхом деталізації складів правопорушень, запровадження обтяжуючих обставин і механізму нарахування штрафних балів.

В організаційно-інституційному вимірі важливим є визначення єдиного координуючого органу з виключними контрольними повноваженнями, розмежування функцій державних і адміністративно-технічних суб'єктів, розширення державно-приватного партнерства та впровадження незалежного аудиту. У технологічному аспекті пріоритетом має стати масове впровадження WiM-систем, створення електронного кабінету перевізника, використання блокчейн-технологій і мобільних сервісів для інспекторів, що підвищить прозорість і оперативність контролю. Інформаційно-правовий напрям передбачає відкритість даних ГВК, інтеграцію інформаційних ресурсів, створення єдиного стандарту обміну даними та використання положень Стратегії розвитку електронних комунікацій до 2030 року як методологічної основи для модернізації системи. Реалізація цих заходів забезпечить ефективність державного контролю, захист прав учасників дорожнього руху, збереження інфраструктури та відповідність європейським стандартам. Фінансово-правове забезпечення, спрямоване на формування стабільної та самодостатньої моделі фінансування системи ГВК. Доцільним є закріплення в законодавстві механізму, за яким частина коштів від штрафів за перевищення вагових та габаритних норм залишається у місцевих бюджетах і спрямовується до спеціального фонду розвитку ГВК. Це дозволить системно фінансувати оновлення матеріально-технічної бази, впровадження сучасних автоматизованих систем, підвищення кваліфікації інспекторів та розвиток інформаційної інфраструктури. Реалізація зазначених напрямів забезпечить ефективність і прозорість контролю, збереження транспортної інфраструктури та відповідність європейським стандартам.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Новели закону про посилення габаритно-вагового контролю • АРМАДА. АРМАДА. URL: https://armada.law/blog/novely-zakonu-pro-posylennya-gabarytno-vagovogo-kontrolyu/

2. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05.04.2001 № 2344-III : станом на 19 квіт. 2025 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text

3. Мельник Р. С., Мосьондз С. О. Адміністративне право України (у схемах та коментарях): навч. посіб. / за ред. Р. С. Мельника: 3-тє вид., перероб. і допов. Київ: Юрінком Інтер, 2024. 412 с.

4. Адміністративне право України. Академічний курс: Підруч.: У двох томах: Том 1. Загальна частина / Ред. колегія: В.Б. Авер'янов (голова). К,: Видавництво «Юридична думка», 2004. 584 с. URL: https://chtyvo.org.ua/authors/Averianov_Vadym/Administratyvne_pravo_Ukrainy_Tom_1_Zahalna_chastyna/

5. Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності : Закон України від 05.04.2007 № 877-V : станом на 9 лют. 2025 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/877-16#Text

6. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року : Розпорядж. Каб. Міністрів України від 21.10.2020 № 1360-р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-p#Text

7. Господарський кодекс України : Кодекс України від 16.01.2003 № 436-IV : станом на 28 лют. 2025 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text

8. Directive - 96/53 - EN - EUR-Lex. EUR-Lex – Access to European Union law – choose your language. URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:31996L0053

9. Про введення воєнного стану в Україні : Указ Президента України від 24.02.2022 № 64/2022 : станом на 19 квіт. 2025 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/64/2022#Text

10. Про припинення заходів державного нагляду (контролю) і державного ринкового нагляду в умовах воєнного стану : Постанова Каб. Міністрів України від 13.03.2022 № 303 : станом на 20 черв. 2025 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/303-2022-п#Text

11. Баранова О. В Україні поновлено контроль за дотриманням габаритно-вагових норм | Think brave. Think brave | Останні новини бізнесу України. URL: https://biz.ligazakon.net/news/211047_v-ukran-ponovleno-kontrol-za-dotrimannyam-gabaritno-vagovikh-norm

12. Габаритно-ваговий контроль та відповідальність власників ТЗ. «Дебет-Кредит» - Бухгалтерські новини. URL: https://news.dtkt.ua/law/liability/74511-gabaritno-vagovii-kontrol-ta-vidpovidalnist-vlasnikiv-tz

13. Штраф Укртрансбезпеки, винесений пізніше 2-х місяців, є незаконним!. ДОРОЖНІЙ АДВОКАТ. URL: https://doradvokat.com.ua/shtraf-ukrtransbezpeky-vynesenyy-piznishe-2-h-misyatsiv-ye-nezakonnym/

14. Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України щодо здійснення габаритно-вагового контролю та визнання такими, що

втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України : Постанова Каб. Міністрів України від 02.02.2022 № 79 : станом на 18 трав. 2025 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/79-2022-п#Text

15. Про затвердження Порядку проведення рейдових перевірок (перевірок на дорозі) : Постанова Каб. Міністрів України від 08.11.2006 № 1567 : станом на 18 трав. 2025 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1567-2006-%D0%BF#Text

16. Про заходи щодо збереження автомобільних доріг загального користування : Постанова Каб. Міністрів України від 27.06.2007 № 879 : станом на 26 лип. 2023 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/879-2007-п#Text

17. Харківська обласна військова адміністрація. URL: https://kharkivoda.gov.ua/content/documents/756/75561/files/Питання%20здійснення%20габаритно.pdf

18. Evaluation study on speed limitation devices. Specific contract move/a3/350-2010 impact assessments and evaluations (ex-ante, intermediate and ex-post) in the field of the transport URL: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/speed_limitation_evaluation_en.pdf

19. Як ремонтувати місцеві дороги: про державну політику та пропозиції громад. Децентралізація в Україні. URL: https://decentralization.ua/news/12469

20. Ваговий контроль: з інспекторами УТБ мають бути поліцейські. Lading - вантажні перевезення. URL: https://lading.ua/news/vagovij-kontrol-z-inspektorami-utb-mayut-buti-policejski/

21. Звіт про роботу правління та виконавчої дирекції асоціації міст України. 2023. URL: https://auc.org.ua/sites/default/files/library/zvit_2023.pdf

22. Про місцеве самоврядування в Україні : Закон України від 21.05.1997 № 280/97-ВР : станом на 3 лип. 2025 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/280/97-вр#Text

23. Для виконання габаритно-вагового контролю додали ще одну WIM-систему - AgroTimes. AgroTimes. URL:

https://agrotimes.ua/tehnika/dlya-vykonannya-gabarytno-vagovogo-kontrolyu-dodaly-shhe-odnu-wim-systemu/

24. Weigh-in-Motion. URL: https://www.wim.sea.com.ua/

25. Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 1 - 212-24) : Кодекс України від 07.12.1984 № 8073-X : станом на 17 лип. 2025 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text

26. Mykyjchuk M., Hut T., Lazarenko N. Metrological requirements of weigh-in-motion systems for vehicles. Measuring Equipment and Metrology. 2021. Vol. 82, no. 2. P. 10–15. URL: https://doi.org/10.23939/istcmtm2021.02.010

27. Weigh-in-Motion Systems. SWARCO. URL: https://www.swarco.com/mobility-future/intelligent-transportation-systems/weigh-motion-systems

28. Banchuk O. The concept of administrative control and supervision: Ukrainian experience and European approaches. Yearly journal of scientific articles “Pravova derzhava”. 2021. No. 32. P. 385–393. URL: https://doi.org/10.33663/0869-2491-2021-32-385-393

29. Directiva - 2015/719 - EN - EUR-Lex. EUR-Lex – Access to European Union law – choose your language. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2015/719/spa

30. Guide for Users of Weigh-In-Motion. URL: https://www.is-wim.net/wp-content/uploads/2020/07/ISWIM_Guide-for-users_press.pdf

31. Deviatnikovaitė I. Comparative Administrative Law. London : Routledge, 2024. URL: https://doi.org/10.4324/9781003458135

32. Мельник Р.С., Бевзенко В.М. Загальне адміністративне право: Навчальний посібник / За заг. ред. Р.С. Мельника. К.: Ваіте, 2014. 376 с.

33. Колпаков В. К. Європейські стандарти адміністративного права. *Адміністративне право і процес.* 2014. № 3(9). С. 5–18. URL: https://applaw.net/index.php/journal/article/download/388/335/

34. Нові габаритно-вагові норми: ВАР працює над виправленням дискримінаційних норм законів. URL:

https://www.uacouncil.org/uk/post/novi-gabaritno-vagovi-normi-var-pracue-nad-vipravlennam-diskriminacijnih-norm-zakoniv

35. Про внесення змін до деяких законів України щодо окремих питань здійснення габаритно-вагового контролю : Закон України від 03.06.2021 № 1534-IX. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1534-20#Text

36. Проект Закону про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо усунення дискримінації вантажовідправника за порушення вимог вагового контролю. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=73072

37. Шатохін В. Використання зарубіжного досвіду як умова вдосконалення адміністративно-правового забезпечення публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті. *Науковий вісник Ужгородського Національного Університету.* 2025. Серія ПРАВО., Вип. 87: ч. 3. С. 225–230. URL: https://visnyk-juris-uzhnu.com/wp-content/uploads/2025/03/35-2.pdf.

38. Суб'єкти адміністративного права: поняття і класифікація - Бібліотека BukLib.net. Головна - Бібліотека BukLib.net. URL: https://buklib.net/books/23150/

39. Мазурик Р. В. Методологія дослідження адміністративно-правових засад організації та діяльності обласних прокуратур України. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету.* 2020. Сер.: Юриспруденція, № 46. С. 55–60. URL: https://journals.indexcopernicus.com/api/file/viewByFileId/1355692.pdf.

40. Пономарьов, С. В. Методологія та методи дослідження адміністративно-правових засад сектора безпеки і оборони України. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Право*. 2017. Вип. 43, т. 4. С. 263-268.

41. Leheza Y. Methods of public governance: administrative and legal aspect. *Law. State. Technology.* 2021. No. 2. P. 25–30. URL: https://doi.org/10.32782/lst/2021-2-3

42. Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті : Постанова Каб. Міністрів України від 11.02.2015 № 103

: станом на 13 берез. 2025 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-п#Text

43. Про затвердження Вичерпного переліку питань щодо дотримання вимог законодавства про автомобільний транспорт, який перевіряється під час проведення рейдової перевірки посадовими особами Державної служби України з безпеки на транспорті : Наказ М-ва розвитку громад та територій України від 16.04.2025 № 703. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0666-25#Text

44. Про Національну поліцію : Закон України від 02.07.2015 № 580-VIII : станом на 16 серп. 2024 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#Text

45. Рахункова палата. URL: https://rp.gov.ua/home/

46. Фесенко С. Адміністративно-правовий погляд на сучасні нормативні характеристики габаритно-вагового контролю в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал.* 2025. № 7. С. 171–177. URL: http://lsej.org.ua/index.php/arkhiv-nomeriv?id=188.

47. Про публічні закупівлі : Закон України від 25.12.2015 № 922-VIII : станом на 23 жовт. 2024 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/922-19#Text

48. Про державно-приватне партнерство : Закон України від 01.07.2010 № 2404-VI : станом на 26 груд. 2024 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text

49. ТОВ «Дозор Україна». URL https://dozor.tech/

50. Національний транспортний університет. НТУ. URL: http://www.ntu.edu.ua/

51. Всеукраїнська асоціація автомобільних перевізників – Вікіпедія. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Всеукраїнська_асоціація_автомобільних_перевізників

52. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025-2027 роках : Постанова Каб. Міністрів України від 27.12.2024 № 1550 : станом на 13 берез. 2025 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-п#Text

53. Асоціація міст України. URL: https://auc.org.ua/

54. Целенко В. Л. Підходи до визначення напрямків адміністративно-правового механізму контрольно-наглядової діяльності в національній поліції України. Юридична наука. 2020. № 2(104). С. 126–132. URL: https://journal-nam.com.ua/index.php/journal/article/download/664/620/1180

55. Про затвердження Порядку взаємодії Державної інспекції України з безпеки на наземному транспорті, Міністерства внутрішніх справ України, Державного агентства автомобільних доріг України під час організації та проведення робіт із зважування та здійснення габаритно-вагового контролю транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів на автомобільних дорогах загального користування : Наказ М-ва інфраструктури України від 10.12.2013 № 1007/1207. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0215-14#Text

56. Про державну службу : Закон України від 10.12.2015 № 889-VIII : станом на 4 черв. 2025 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/889-19#Text

57. Кримінальний кодекс України : Кодекс України від 05.04.2001 № 2341-III : станом на 17 лип. 2025 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text

58. Цивільний кодекс України : Кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV : станом на 9 квіт. 2025 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text

59. Rules for the designation of technical services. Kraftfahrt-Bundesamt - Startseite. URL: https://www.kba.de/EN/Themen_en/Typgenehmigung_en/Zum_Herunterladen_en/BenennungTechnischerDienste_en/benennungsregeln_TD_ABD_en.pdf?__blob=publicationFile&v=7

60. Про метрологію та метрологічну діяльність : Закон України від 05.06.2014 № 1314-VII : станом на 15 листоп. 2024 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1314-18#Text

61. Бойко А. В. Адміністративно-правове забезпечення державної транспортної політики в Украні : дис. … д-ра юрид. наук : 12.00.07. м. Київ, 2021. 480 с. URL:

https://dduvs.edu.ua/wp-content/uploads/files/Structure/science/rada/new_d0872702/37_5/d.pdf.

62. Чистоклетов Л., Олександра Х. Поняття адміністративно-правового забезпечення та його механізму. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Серія: «Юридичні науки».* 2020. № 3 (27). С. 173–180. URL: https://science.lpnu.ua/sites/default/files/journal-paper/2020/nov/22536/29.pdf.

63. Рудик М. М. Генеза нормативно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху: вітчизняний та зарубіжний досвід. Деліктологія: монографія. Куновіце: Академія ГУСПОЛ : 2021. Т. 5. Розділ 10. С. 382–406.

64. Фесенко С. В. Сучасний адміністративно-правовий механізм здійснення габаритно-вагового контролю. *Електронне наукове видання «Аналітично-порівняльне правознавство».* 2025. Ч.2, № 04. С. 380–390. URL: https://app-journal.in.ua/wp-content/uploads/2025/08/65-1.pdf.

65. O. Lychenko I., I. Tarnavska M., O. Nimak M. Administrative Legal Status of a Subject to Provide Administrative Services in Maritime Transportation in Ukraine. Pomorstvo. 2023. Vol. 37, no. 2. P. 304–313. URL: https://doi.org/10.31217/p.37.2.12

66. Główny Inspektorat Transportu Drogowego - Portal Gov.pl. URL: https://www.gov.pl/web/gitd

67. Contributors to Wikimedia projects. Policy network analysis - Wikipedia. the free encyclopedia. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Policy_network_analysis

68. Рахункова палата. Звіт про результати аудиту ефективності використання коштів Державного бюджету України на здійснення державного контролю з питань безпеки на транспорті. URL: https://rp.gov.ua/upload-files/Activity/Collegium/2017/23-1_2017/zvit_23-1-2017.pdf

69. Технічні вимоги з модернізації та функціонального розширення системи автоматичної фіксації габаритно-вагового контролю транспортних засобів. URL: https://eef.org.ua/wp-content/uploads/2024/05/2.-Tehnichni-vymogy_Modernizatsiya_IKS_SAF_GVK.pdf

70. Колпаков В. К., Кузьменко О. В. Адміністративне право України: Підручник. — К.: Юрінком Інтер, 2003. 544 с.

71. Про затвердження Порядку супроводження автомобільного транспортного засобу, що має ознаки порушення нормативів вагових або габаритних параметрів, до найближчого місця зважування для здійснення габаритно-вагового контролю, а також заборони подальшого руху такого автомобільного транспортного засобу : Постанова Каб. Міністрів України від 19.05.2023 № 513 : станом на 18 трав. 2025 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/513-2023-п#Text

72. Звіт Рахункової палати за 2023 рік, затверджений рішенням Рахункової палати від 26.03.2024 № 14-2. URL: https://rp.gov.ua/upload-files/Activity/Reports/2023/ZVIT_RP_2023.pdf

73. Про адміністративну процедуру : Закон України від 17.02.2022 № 2073-IX : станом на 15 листоп. 2024 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2073-20#Text

74. Про затвердження Положення про Реєстр адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху : Наказ М-ва внутр. справ України від 10.05.2019 № 359 : станом на 3 груд. 2024 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0766-19#Text

75. Електронний реєстр професійних водіїв. URL: https://pdr.e-transport.gov.ua/

76. Служба судової охорони. URL: https://sso.court.gov.ua/sso/

77. Про затвердження Технічного регламенту засобів вимірювальної техніки : Постанова Каб. Міністрів України від 24.02.2016 № 163 : станом на 27 верес. 2024 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/163-2016-п#Text

78. Про затвердження Технічного регламенту законодавчо регульованих засобів вимірювальної техніки : Постанова Каб. Міністрів України від 13.01.2016 № 94 : станом на 27 верес. 2024 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/94-2016-п#Text

79. Завершення сертифікації об'єктів WIM | Компанія CEA. Компанія CEA | Виробництво електроніки, електронні компоненти, електротехніка |

Компанія CEA. URL: https://www.sea.com.ua/ua/weight-in-motion/news/sertifikacia-wim-9-14/?srsltid=AfmBOopNYg1aQ7OLnIShz_URt0gXV8S2reVLE1fItICtA0r3RwaYmYLd

80. Euro-Asian Metrology Cooperation. URL: https://www.coomet.net/fileadmin/user_files/DOCUMENTS/ACTIVITIES_Calendar_LM-countries/Legal-metrology_LM_COOMET_countries/LM_Ukraine_2021_EN.pdf

81. Електронний кабінет перевізника. URL: https://eis.dsbt.gov.ua/#/

82. В Україні запрацював Електронний кабінет перевізника. URL: https://www.kmu.gov.ua/news/v-ukrayini-zapracyuvav-elektronnij-kabinet-perevizni ka

83. Дмитрієва О. І. Державне регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури : дис. … д-ра екон. наук : 051. м. Харків, 2020. 525 с. URL: https://kart.edu.ua/wp-content/uploads/2020/11/dmytriieva_dis.pdf

84. Малишко О. О. Адміністративно-правові засади державного контролю у транспортній сфері: дис. … канд. юрид. наук: 12.00.07. Запоріжжя, 2020. – С. 132–134. URL: https://phd.znu.edu.ua/page/dis/07/Malyshko_dis-pdf.pdf

85. Розпізнавання автомобільних номерів. Kobi. URL: https://kobi.ua/technological-solutions/plate-recognition/?utm_source=google&utm_medium=cpc&utm_campaign=g&utm_content=515769189556&utm_term=%D1%81%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B5%D0%BC%D0%B0%20%D1%80%D0%B0%D1%81%D0%BF%D0%BE%D0%B7%D0%BD%D0%B0%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D1%8F%20%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D0%B5%D1%80%D0%BE%D0%B2&gad_source=1&gad_campaignid=12741461160&gbraid=0AAAAABcHmxGK9Pk5xuMKSyOiIu5-Gr111&gclid=Cj0KCQjw4qHEBhCDARIsALYKFNPaXY66xIloQwM6h-K7SyCFr36pSf-bWr2TmrdsZwDK6fyRGyxkFgsaAgojEALw_wcB

86. Профілактична операція «Безпечні весняні шляхи 2023». Ольгопільська громада - вітаємо на офіційному вебсайті. URL: https://olgopilska-gromada.gov.ua/news/1681209147/

87. Ukraine opts for Kistler Lineas WiM sensors. World Highways. URL: https://www.globalhighways.com/products/ukraine-opts-kistler-lineas-wim-sensors

88. Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 213 - 330) : Кодекс України від 07.12.1984 № 8073-X : станом на 14 черв. 2025 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80732-10#Text

89. Міністерство транспорту та зв'язку Литовської Республіки . URL: https://sumin.lrv.lt/lt/

90. Zhavoronkov V., Lipunov V., Masolletti M. Key features of administrative responsibility. URL: https://arxiv.org/abs/2107.07816.

91. Фесенко С. В. Особливості притягнення винних до адміністративної відповідальності за порушення у сфері здійснення габаритно-вагового контролю (аналіз судової практики). «Економіка. Фінанси. Право». 2025. № 7. С. 73–83. URL: http://efp.in.ua/uk/journal-item/380.

92. Миронюк Р., Спасенко В. Окремі питання ефективності заходів адміністративної відповідальності за порушення у сфері безпеки дорожнього руху та дорожньої інфраструктури в Україні. *Науковий вісник ДДУВС*. 2022. Спец. вип. № 2. С. 503–5010. URL: https://er.dduvs.edu.ua/bitstream/123456789/11572/1/74.pdf.

93. Ківалов С. В. Адміністративне право: навчально-методичний посібник (для здобувачів вищої освіти денної форми навчання) / С. В. Ківалова, Л. Р. Біла-Тіунова, Т. І. Білоус-Осінь. Одеса : Фенікс, 2019. 136 с. URL: https://dspace.onua.edu.ua/items/9fe4241e-442e-4287-8a49-b8450755c730

94. Постанова п`ятого апеляційного адміністративного суду від 24.01.2024 у справі № 514/1187/23. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/116519356

95. Рішення Донецького окружного адміністративного суду від 29.12.2023 у справі № 200/6342/23. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/116052215

96. Рішення Подільського районного суду м. Києва від 07.05.2025 у справі № 758/15403/24. URL: https://youcontrol.com.ua/en/catalog/court-document/127181812/.

97. Рішення Машівського районного суду Полтавської області від 27.06.2023 у справі № 948/1332/23. URL: https://youcontrol.com.ua/en/catalog/court-document/111841213/.

98. Директива Європейського Парламенту і Ради 2014/47/ЄС від 03 квітня 2014 року про технічне інспектування на дорогах придатності до експлуатації комерційних транспортних засобів, що перебувають в обігу в Союзі, та скасування Директиви 2000/30/ЄС. Офіційний вебпортал парламенту України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_059-14#Text

99. StVO 2013 - nichtamtliches Inhaltsverzeichnis. Gesetze im Internet. URL: https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/

100. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Internetowy у Франції – Кодексі транспорту (Code des transports). Code des transports France. URL: https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000023086525/

101. Startseite. Bundesamt für Logistik und Mobilität. URL: https://www.balm.bund.de/DE/Home/home_node.html

102. Рішення Вінницького окружного адміністративного суду від 21.03.2024 у справі № 120/18964/23. URL: https://youcontrol.com.ua/en/catalog/court-document/117852047/

103. Рішення Київського окружного адміністративного суду від 22.07.2021 у справі № 320/1233/21. URL: https://youcontrol.com.ua/en/catalog/court-document/98514484/

104. Рішення Рівненського окружного адміністративного суду від 05.05.2021 у справі № 460/6755/20. URL: https://youcontrol.com.ua/en/catalog/court-document/96704650/

105. Рішення Дніпропетровського окружного адміністративного суду від 28.04.2025 у справі № 640/37705/21. URL: https://youcontrol.com.ua/en/catalog/court-document/127522147/

106. Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 18 січня 2001 р. № 30 і від 27 червня 2007 р. № 879 : Постанова Каб. Міністрів України від 20.05.2013 № 385. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/385-2013-п#Text

107. Рішення Рівненського окружного адміністративного суду від 08.02.2019 у справі № 817/1124/18. URL: https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/79692475

108. Постанова П`ятого апеляційного адміністративного суду від 24.05.2025 у справі № 477/1484/24. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/128399893

109. Рішення Волинського окружного адміністративного суду від 10.04.2024 у справі № 140/18188/23. URL: https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/118265485

110. Рішення Полтавського окружного адміністративного суду від 01.03.2024 у справі № 440/18902/23. URL: https://youcontrol.com.ua/en/catalog/court-document/117411845/

111. Рішення Івано-Франківського окружного адміністративного суду від 10.04.2024 у справі № 300/21/24. URL: https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/118267122

112. Рішення Котелевського районного суду Полтавської області від 28.06.2023 у справі № 535/278/23. URL: https://youcontrol.com.ua/en/catalog/court-document/112052922/

113. Деякі питання фіксації порушень законодавства про автомобільний транспорт : Постанова Каб. Міністрів України від 27.12.2019 № 1174 : станом на 28 лют. 2024 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1174-2019-п#Text

114. Постанова Восьмого апеляційного адміністративного суду від 21.11.2023 у справі № 500/2546/23. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/115112923

115. Постанова Третій апеляційного адміністративного суду від 30.05.2024 у справі № 389/4146/23. URL: https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/119532308

116. Про доступ до публічної інформації : Закон України від 13.01.2011 № 2939-VI : станом на 8 серп. 2025 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2939-17#Text

117. Про захист персональних даних : Закон України від 01.06.2010 № 2297-VI : станом на 14 черв. 2025 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2297-17#Text

118. Regulation - 2016/679 - EN - gdpr - EUR-Lex. EUR-Lex – Access to European Union law – choose your language. URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32016R0679

119. Конституція України : від 28.06.1996 № 254к/96-ВР : станом на 1 січ. 2020 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр#Text

120. Про національну інфраструктуру геопросторових даних : Закон України від 13.04.2020 № 554-IX : станом на 31 груд. 2023 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/554-20#Text

121. Фесенко С. Напрямки вдосконалення адміністративно-правового регулювання суспільних відносин у сфері габаритно-вагового контролю в Україні. *Науковий вісник Ужгородського Національного Університету. Серія ПРАВО*. 2025. № 90, ч. 3. С. 410–419. URL: https://visnyk-juris-uzhnu.com/wp-content/uploads/2025/09/90-part-3.pdf.

122. Конвенція про дорожній рух : Конвенція Орг. Об'єдн. Націй від 08.11.1968 : станом на 26 берез. 2006 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041#Text

123. Kravchuk I. Approximation of Ukrainian Law to EU Law. URL: https://www.batory.org.pl/doc/k3.pdf

124. Фесенко С. Досвід Німеччини, Польщі та Франції в контексті модернізації адміністративно-правового регулювання габаритно-вагового контролю в Україні. *KELM (Knowledge, Education, Law, Management)*. 2025. № 4 (72). С. 144–149. URL: https://kelmczasopisma.com/ua/home

125. Regulation - 2022/328 - EN - EUR-Lex. EUR-Lex – Access to European Union law – choose your language. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2022/328/oj

126. Implementing regulation - 2019/1213 - EN - EUR-Lex. EUR-Lex – Access to European Union law – choose your language. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2019/1213/oj/eng

127. Політанський В. С., Зайкіна Г. М., Гетьман Є. А. Зловживання та корупційні ризики у сфері габаритно-вагового контролю: адміністративно-правові способи запобігання. *Вісник Національної академії правових наук України*. 2025. Т. 32. №3. С. 200–220

128. Weigh-In-Motion. Caltrans. California Department of Transportation | Caltrans. URL: https://dot.ca.gov/programs/traffic-operations/wim

129. German HGV-controlling authority BAG to be renamed as BALM from January. Website for transport and logistics | trans.info. URL: https://trans.info/en/german-hgv-inspecting-body-bag-will-be-revamped-as-balm-from-january-295425

130. GüKG - nichtamtliches Inhaltsverzeichnis. Gesetze im Internet. URL: https://www.gesetze-im-internet.de/g_kg_1998/

131. StVG - nichtamtliches Inhaltsverzeichnis. Gesetze im Internet. URL: https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/

132. European Register of Road Transport Undertakings (ERRU). Mobility and Transport. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/rules-governing-access-profession/european-register-road-transport-undertakings-erru_en

133. VwVfG - nichtamtliches Inhaltsverzeichnis. Gesetze im Internet. URL: https://www.gesetze-im-internet.de/vwvfg/

134. Vehiclevo GmbH. URL: https://ensun.io/company/vehiclevo-gmbh-64a02762a4517a5e799a2d4e

135. OWiG - nichtamtliches Inhaltsverzeichnis. Gesetze im Internet. URL: https://www.gesetze-im-internet.de/owig_1968/

136. Шаповал Р. В., Мартиновський В. В., Шовкопляс О. В. Деякі питання вдосконалення правил дорожнього руху та інформаційно-правового механізму здійснення габаритно-вагового контролю в Україні. *Вісник Національної академії правових наук України.* 2025.Т. 32. №3. С. 221–238.

137. Überladung von Fahrzeugen - Neuer Bußgeldkatalog 2025. Bußgeldkatalog. URL: https://www.bussgeldkatalog.net/ueberladung/

138. BGB - nichtamtliches Inhaltsverzeichnis. Gesetze im Internet. URL: https://www.gesetze-im-internet.de/bgb/

139. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym. Internetowy System Aktów Prawnych. URL: https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=wdu19970980602

140. Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego. Internetowy System Aktów Prawnych. URL: https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=wdu19600300168

141. Najwyższa Izba Kontroli. URL: https://www.nik.gov.pl/

142. Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji. Internetowy System Aktów Prawnych. URL: https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU19900300179

143. Instytut Badawczy Dróg i Mostów. URL: https://www.ibdim.edu.pl/pl/

144. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Internetowy System Aktów Prawnych. URL: https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=wdu19850140060

145. Juściński S. Comprehensive analysis of oversized cargo transportation market in Poland (2001 2022): Trends, regulations, and industry dynamics // Scientific Journal of Transport and Logistics 2, 2023. URL: https://jsdtl.sciview.net/index.php/jsdtl/article/download/211/134/866

146. Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs. URL: https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000319738

147. Accueil. Ministères Aménagement du territoire Transition écologique. Ministères Aménagement du territoire Transition écologique. URL: https://www.ecologie.gouv.fr/

148. ANTAI : Agence nationale de traitement automatisé des infractions. URL: https://www.antai.gouv.fr/

149. Commercial Motor Vehicle Size and Weight Enforcement in Europe. URL: https://international.fhwa.dot.gov/pubs/pl07002/vsw_eu07.pdf

150. Quelles sont les poids autorisés et sanctions encourues ?. DEAL de Guadeloupe. URL:

https://www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr/quelles-sont-les-poids-autorises-et-sanctions-a4182.html?lang=fr

151. Présentation du Plan national "Sécurité routière 2024-2028". Le gouvernement luxembourgeois. URL: https://gouvernement.lu/fr/actualites/agenda.gouvernement2024+fr+actualites+toutes_actualites+communiques+2025+01-janvier+30-backes-pnsr.html

152. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо окремих питань здійснення габаритно-вагового контролю : Закон України від 11.09.2019 № 54-IX. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/54-20#Text

153. Політанський В. С., Зайкіна Г. М. Роль і завдання національної поліції у сфері здійснення габаритно-вагового контролю в Україні: адміністративно-правовий аспект. *Науковий вісник УжНУ. Серія: Право* 2025. Т. 3, № 90. С. 367–377. URL: https://visnyk-juris-uzhnu.com/wp-content/uploads/2025/09/56-1.pdf

154. Про внесення змін до Порядку здійснення габаритно-вагового контролю та справляння плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові та/або габаритні параметри яких перевищують нормативні : Постанова Каб. Міністрів України від 30.08.2017 № 671. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/671-2017-п#Text

155. Про затвердження Вимог до облаштування та технічного оснащення пунктів габаритно-вагового контролю на автомобільних дорогах загального користування : Наказ М-ва інфраструктури України від 28.07.2016 № 255 : станом на 12 жовт. 2021 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1171-16#Text

156. Рішення Одеського окружного адміністративного суду у справі № 640/2424/21. URL: https://youcontrol.com.ua/en/catalog/court-document/127265240/

157. Політанський В. С., Зайкіна Г. М. Деякі питання фінансово-правового забезпечення габаритно-вагового контролю в Україні. *Міжнародний науковий журнал «Інтернаука». Серія: «Юридичні науки».* 2025. № 7 (89). С. 33–44. URL: https://www.inter-nauka.com/issues/law2025/7/11207

158. Про схвалення Стратегії розвитку сфери електронних комунікацій України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025-2027 роках : Розпорядж. Каб. Міністрів України від 04.06.2025 № 546-р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/546-2025-p#Text

ДОДАТКИ

ДОДАТОК А

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ ТА ВІДОМОСТІ ПРО АПРОБАЦІЮ РЕЗУЛЬТАТІВ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Фесенко С. Адміністративно-правовий погляд на сучасні нормативні характеристики габаритно-вагового контролю в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал.* 2025. № 7. С. 171–177. URL: http://lsej.org.ua/index.php/arkhiv-nomeriv?id=188.

2. Фесенко С. В. Сучасний адміністративно-правовий механізм здійснення габаритно-вагового контролю. *Електронне наукове видання «Аналітично-порівняльне правознавство»*. 2025. Ч.2, № 4. С. 380–390. URL: https://app-journal.in.ua/wp-content/uploads/2025/08/65-1.pdf.

3. Фесенко С. Напрямки вдосконалення адміністративно-правового регулювання суспільних відносин у сфері габаритно-вагового контролю в Україні. *Науковий вісник Ужгородського Національного Університету. Серія ПРАВО.* 2025. № 90. Ч. 3. С. 410–419. URL: https://visnyk-juris-uzhnu.com/wp-content/uploads/2025/09/90-part-3.pdf.

4. Фесенко С. В. Особливості притягнення винних до адміністративної відповідальності за порушення у сфері здійснення габаритно-вагового контролю (аналіз судової практики). «*Економіка. Фінанси. Право*». 2025. № 7. С. 73–83. URL: http://efp.in.ua/uk/journal-item/380.

Наукові праці, які додатково відображають результати дослідження:

5. Фесенко С. Досвід Німеччини, Польщі та Франції в контексті модернізації адміністративно-правового регулювання габаритно-вагового контролю в Україні. *KELM (Knowledge, Education, Law, Management)*. 2025. № 4 (72). С.149-159.

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

1. Фесенко С. В. Габаритно-ваговий контроль в Україні: правоохоронний

аспект. *Правові засади діяльності правоохоронних органів:* збірн. наук. стат., тез доп. та повідом. за матер. IX Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Харків, 5-6 грудня 2022 р.). Серія «Сектор безпеки України». 2022. Харків: Друкарня Мадрид, Вип. 42. Ч. 1. С. 204-221.

2. Фесенко С.В. Duplication of powers in the civil service on issues of weight-and-dimensional control. *Наука у мінливому світі: актуальні дослідження молодих науковців* : матеріали X Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 17-18 травня 2023 р.). Нац. юрид. ун-т ім. Ярослава Мудрого, каф. іноземних мов. Харків, 2023. С. 42-46.

3. Фесенко С.В. Сучасний погляд на проблеми габаритно-вагового контролю в Україні. *New Horizonsin Scientific Research: Challenges and Solutions:* Collection of Scientific Paperswiththe Proceedingsof the 4th International Scientific and Practical Conference (Marseille, France, June 30 – July 2 2025.), European Open Science Space, 2025. P. 86-88. https://doi.org/10.70286/eoss-30.06.2025

4. Фесенко С.В. Адміністративно-правові відносини в сфері габаритно-вагового контролю. *Scientific Exploration: Bridging Theory and Practice*: Collection of Scientific Papers with the Proceedings of the 4th International Scientific and Practical Conference (Berlin, Germany, July 7-9 2025). European Open Science Space, 2025. P. 69-71. https://doi.org/10.70286/eoss-07.07.2025

5. Фесенко С.В. Адміністративно-правові напрями вдосконалення механізму здійснення габаритно-вагового контролю в Україні в умовах сьогодення. *Scientific Progress: Theories, Applications and Global Impact.* Collection of Scientific Papers with the Proceedings of the 1st International Scientific and Practical Conference (Braga, Portugal, July 14-16 2025). European Open Science Space, 2025. P. 81-83. https://doi.org/10.70286/eoss-14.07.2025

ДОДАТОК Б

Проєкт

ЗАКОН УКРАЇНИ
Про внесення змін до Кодексу України
про адміністративні правопорушення щодо удосконалення
адміністративно-правового регулювання у сфері здійснення
габаритно-вагового контролю

Верховна Рада України п о с т а н о в л я є:

І. Внести до Кодексу України про адміністративні правопорушення такі зміни:

1. У статті 14-2 - частину першу після абзацу третього доповнити новим абзацом такого змісту:

«Посадові особи центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері безпеки на транспорті, а також автоматизовані комплекси WiM у режимі фіксації порушень без участі людини («електронні інспектори»), є уповноваженими на фіксацію правопорушень у сфері габаритно-вагового контролю.»

2. У статті 35- частину першу доповнити абзацами такого змісту:

«До обтяжуючих обставин у справах про перевищення вагових норм відноситься:

- *перевезення вантажу з перевищенням вагових норм у період підвищеної температури повітря, коли дорожнє покриття є більш вразливим;*
- *перевезення небезпечних вантажів з перевищенням вагових норм.»*

3. У статті 132-1- в частині першій, після першого абзацу доповнити новими абзацами такого змісту:

«Дані, отримані з автоматизованих систем зважування у русі (Weigh-in-Motion, далі — WiM), є офіційним доказом у провадженнях про адміністративні правопорушення у сфері габаритно-вагового контролю, якщо відповідне обладнання має чинний сертифікат повірки та відповідає затвердженій методиці вимірювань.

Результати автоматичного зважування можуть бути оскаржені у порядку, встановленому цим Кодексом. Уповноважений орган зобов'язаний надати перевізнику копію або електронну версію акта зважування та матеріали фото- чи відеофіксації не пізніше наступного робочого дня з моменту фіксації порушення. Строк подання скарги на такі результати становить десять календарних днів з дня отримання відповідних матеріалів.

Скарга розглядається уповноваженим органом у адміністративному порядку до звернення до суду з дотриманням строку розгляду не більше десяти робочих днів.»

4. У статті 251 - доповнити нову частину:

«Показники автоматизованих систем WiM вважаються достовірними, якщо вони відповідають затвердженій методиці зважування та межі допустимої похибки не перевищують 2% для стаціонарних пунктів та 5% для мобільних пунктів габаритно-вагового контролю.»

5. У статті 255 - в частині першій після пункту 15 доповнити новим пунктом:

«посадові особи центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері безпеки на транспорті – у справах про порушення вимог габаритно-вагового контролю;».

6. У статті 268 - доповнити новою частиною:

«Особа, яка притягається до адміністративної відповідальності за порушення у сфері габаритно-вагового контролю, має право отримати у електронному вигляді:

- *усі матеріали автоматичної фіксації (фото, відео, параметри вагового контролю);*
- *інформацію про методику зважування та межі допустимої похибки відповідного обладнання.*

Уповноважений орган зобов'язаний безоплатно надати ці дані на запит протягом трьох робочих днів з дня його надходження.»

II. Доповнити Кодекс новими статтями, зокрема:

1. *«Стаття 32-2. Накопичення порушень габаритно-вагового контролю*

У разі вчинення трьох і більше правопорушень у сфері габаритно-вагового контролю протягом календарного року, зафіксованих автоматизованими системами або уповноваженими посадовими особами, до суб'єкта господарювання застосовується підвищений розмір штрафу (+100% від базового).

У разі вчинення п'яти і більше таких порушень протягом календарного року можливе тимчасове анулювання ліцензії на здійснення перевезень строком до одного року.»

2) «Стаття 132-3. Порушення порядку проходження габаритно-вагового контролю

Умисне ухилення від проходження габаритно-вагового контролю, у тому числі об'їзд пункту ГВК або відмова заїхати на ваги за законною вимогою інспектора, – тягне за собою накладення штрафу на водія від 500 до 1000 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Втручання в роботу технічних засобів габаритно-вагового контролю – тягне за собою накладення штрафу на водія від 1000 до 1500 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян та на суб'єкта господарювання – від 2000 до 3000 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Надання завідомо неправдивих документів щодо ваги чи габаритів транспортного засобу – тягне за собою накладення штрафу на водія від 500 до 1000 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян та на

суб'єкта господарювання – від 1000 до 2000 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Повторне вчинення будь-якого з правопорушень, передбачених цією статтею, протягом року – тягне за собою додатковий адміністративний захід у вигляді тимчасового вилучення ліцензії на право провадження діяльності з перевезень на строк до трьох місяців.»

III. Прикінцеві положення

1. Цей Закон набирає чинності через шість місяців з дня його опублікування.

2. Кабінету Міністрів України у шестимісячний строк з дня опублікування цього Закону:

– привести свої нормативно-правові акти у відповідність із цим Законом;

– забезпечити створення та затвердження єдиної методики проведення зважування транспортних засобів автоматизованими системами WiM;

– визначити порядок функціонування механізму накопичення порушень у сфері габаритно-вагового контролю.

Голова

Верховної Ради України

ДОДАТОК В

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА
до проєкту Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення (щодо удосконалення адміністративно-правового регулювання габаритно-вагового контролю)»

1. Обґрунтування необхідності прийняття акта

Сфера габаритно-вагового контролю в Україні є однією з ключових у забезпеченні збереження автомобільних доріг, підвищенні безпеки дорожнього руху та зниженні аварійності, пов'язаної з перевезенням великовагових і великогабаритних вантажів. Водночас чинне адміністративне законодавство, зокрема Кодекс України про адміністративні правопорушення, не в повній мірі відповідає сучасним викликам у цій сфері.

Наявні проблеми включають: відсутність чіткого правового статусу даних автоматизованих систем Weigh-in-Motion (WiM) як офіційного доказу; неуніфікованість процедур оскарження результатів автоматичного зважування; обмежене коло суб'єктів, уповноважених на фіксацію та розгляд правопорушень; недостатні гарантії процесуальних прав перевізників щодо доступу до матеріалів фіксації; відсутність належної диференціації відповідальності з урахуванням обтяжуючих обставин; відсутність норм про накопичення порушень та превентивні адміністративні заходи; відсутність окремого складу правопорушення «Порушення порядку проходження габаритно-вагового контролю». Усе це негативно впливає на ефективність державного нагляду (контролю) у сфері ГВК та створює умови для ухилення від відповідальності.

2. Мета і завдання прийняття акта

Метою законопроєкту є удосконалення адміністративно-правового регулювання ГВК шляхом комплексної модернізації положень КУпАП, що забезпечить: правову визначеність і прозорість процедур фіксації та розгляду правопорушень; розширення інструментів автоматичної фіксації та

дистанційного контролю; підвищення невідворотності відповідальності; створення механізмів превенції повторних порушень.

Основними завданнями є: 1) Визнання даних систем WiM офіційними доказами за умови їх метрологічної повірки; 2) Встановлення єдиної процедури оскарження результатів автоматичного зважування; 3) Розширення кола уповноважених суб'єктів фіксації порушень; 4) Гарантування перевізникам повного доступу до матеріалів фіксації; 5) Введення обтяжуючих обставин для окремих випадків порушень; 6) Запровадження накопичувальної системи балів за порушення; 7) Введення нової статті КУпАП «Порушення порядку проходження габаритно-вагового контролю».

3. Загальна характеристика і основні положення акта

Законопроєктом пропонується:

1) Стаття 132-1 КУпАП – закріпити, що дані систем WiM, обладнання яких має чинний сертифікат повірки, визнаються офіційними доказами; встановити єдину процедуру оскарження (10-денний строк, надання копії акта та відеофіксації, адміністративний розгляд скарги).

2) Статті 14-2 та 255 КУпАП – доповнити коло уповноважених суб'єктів посадовими особами центрального органу виконавчої влади у сфері безпеки на транспорті та автоматизованими комплексами WiM як «електронними інспекторами».

3) Стаття 268 КУпАП – надати перевізнику право на доступ до всіх матеріалів автоматичної фіксації, методики зважування та меж допустимої похибки; встановити обов'язок надання цієї інформації безоплатно протягом 3 робочих днів.

4) Стаття 35 КУпАП – віднести до обтяжуючих обставин перевезення з перевищенням вагових норм у період підвищених температур та перевезення небезпечних вантажів із перевищенням ваги.

5) Нова стаття «Порушення порядку проходження ГВК» – встановити відповідальність за умисне ухилення від зважування, втручання в роботу обладнання, подання неправдивих документів; передбачити штрафи та тимчасове вилучення ліцензії при повторному порушенні.

6) Норма про накопичення порушень – за три порушення на рік штраф +100%, за п’ять – тимчасове анулювання ліцензії.

7) Гарантія достовірності показників WiM – закріпити допустиму похибку 2% для стаціонарних і 5% для мобільних пунктів.

4. Стан нормативно-правової бази у цій сфері

Правове регулювання здійснюється, зокрема, КУпАП, Законом України «Про автомобільні дороги» від 08.09.2005 № 2862-IV, Законом України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 № 2344-III, постановами Кабінету Міністрів України № 879 від 27.06.2007 та № 1174 від 27.12.2019, а також наказами Міністерства інфраструктури.

Запропоновані зміни гармонізуються з положеннями Директиви 96/53/ЄС та Рекомендаціями ЄЕК ООН щодо контролю вагових параметрів транспортних засобів.

5. Фінансово-економічне обґрунтування

Реалізація законопроєкту не потребує додаткових видатків з державного бюджету, окрім витрат на модернізацію систем WiM та інтеграцію їх у єдину інформаційну платформу. Очікується збільшення надходжень від штрафів та зменшення витрат на ремонт дорожнього покриття.

6. Прогноз соціально-економічних та інших наслідків

Прийняття акта сприятиме:

- збереженню дорожньої інфраструктури;
- підвищенню ефективності адміністративно-правових механізмів контролю;
- зменшенню випадків ухилення від відповідальності;
- гармонізації національного законодавства з європейськими стандартами;
- зростанню рівня безпеки дорожнього руху.