

Сергій Володимирович **ФЕСЕНКО**

аспірант, Національний Юридичний Університет ім. Ярослава Мудрого

ORCID: <https://orcid.org/0009-0005-4221-4239>

e-mail: fesenko_s.v@ukr.net

ОСОБЛИВОСТІ ПРИТЯГНЕННЯ ВИННИХ ДО АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ У СФЕРІ ЗДІЙСНЕННЯ ГАБАРИТНО-ВАГОВОГО КОНТРОЛЮ (АНАЛІЗ СУДОВОЇ ПРАКТИКИ)

У статті досліджено теоретико-правові засади адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері здійснення габаритно-вагового контролю (ГВК). Проаналізовано класифікацію суб'єктів адміністративних правопорушень (державні, недержавні, адміністративно-технічні), особливості їх повноважень і правового статусу. Надано характеристику складів адміністративних деліктів, включаючи правовідносини між контролюючими органами, перевізниками та операторами WiM-систем (система автоматичного зважування вантажівок). Здійснено порівняльний аналіз законодавства України та ЄС, вивчено судову практику з притягнення до відповідальності перевізників та адміністративно-технічних суб'єктів. Розглянуто особливості доказування та запобіжні адміністративно-правові заходи, запропоновано напрями вдосконалення правозастосування у сфері ГВК.

Ключові слова: габаритно-ваговий контроль; адміністративна відповідальність; адміністративне правопорушення; суб'єкти правопорушення; судова практика; доказування; превентивні заходи; правозастосування; перевізники

ВСТУП

Сучасна практика адміністративно-правового регулювання у сфері забезпечення безпеки автомобільних перевезень висуває нові вимоги до правозастосування, зокрема у частині ефективного функціонування габаритно-вагового контролю (ГВК). В умовах зростання інтенсивності вантажних перевезень та активного впровадження інтелектуальних транспортних систем, актуалізується потреба у вдосконаленні інституту адміністративної відповідальності за порушення у сфері здійснення ГВК. Проблематика застосування адміністративно-деліктних заходів до порушників габаритно-вагових норм є не лише правовою, а й соціально значущою, оскільки безпосередньо впливає на збереження дорожньої інфраструктури, безпеку учасників руху та належний рівень державного контролю.

Серед вітчизняних науковців, які досліджували та вивчали проблемні аспекти притягнення до адміністративної відповідальності за порушення у сфері здійснення ГВК належать, зокрема: V. Lipov, M. Masolett, V. Zhavoronkov, B.M. Бевзенко, С.В. Ківалов, Р.С. Мельник, Р. Миронюк, В. Спасенко. Проте, незважаючи на наявність окремих теоретичних і прикладних досліджень, питання притягнення до відповідальності осіб, винних у порушенні правил ГВК, потребує подальшого наукового розроблення з урахуванням сучасної судової практики. У цьому контексті надзвичайно важливим є вивчення тенденцій правозастосування, зокрема, особливостей доказування, специфіки суб'єктного складу, механізмів оскарження рішень органів контролю, а також ефективності превентивних адміністративно-правових заходів.

МЕТА роботи – комплексне дослідження теоретико-правових засад та змісту адміністративної відповідальності у сфері здійснення ГВК з урахуванням специфіки суб'єктного складу правопорушень, правової природи складів адміністративних деліктів, особливостей правовідносин між органами державного контролю, перевізниками та адміністративно-технічними суб'єктами,

аналізу актуальної судової практики, процедур доказування, запобіжних і організаційно-правових заходів протидії правопорушенням, а також порівняння національного та зарубіжного законодавства з метою формування обґрунтованих пропозицій з удосконалення механізму притягнення винних осіб до адміністративної відповідальності.

МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Методологічною основою дослідження стали загальнонаукові, спеціально-юридичні та міждисциплінарні методи, які забезпечили комплексний, системний і критичний підхід до вивчення правової природи адміністративної відповідальності у сфері здійснення ГВК.

Діалектичний метод застосовано для осмислення розвитку інституту адміністративної відповідальності в динаміці трансформацій законодавства та судової практики. Системно-структурний підхід дав змогу подати сферу здійснення ГВК як складну міжвідомчу систему з великою кількістю суб'єктів: державних, недержавних, адміністративно-технічних (операторів). Формально-юридичний метод слугував базисом для аналізу норм чинного законодавства України, які визначають підстави, суб'єктів та склади адміністративних правопорушень у сфері здійснення ГВК, з урахуванням специфіки їх кваліфікації. Порівняльно-правовий метод застосовано для виявлення відмінностей і спільних рис у регулюванні адміністративної відповідальності в Україні та країнах ЄС, що дало змогу визначити перспективні напрями імплементації зарубіжного досвіду. Емпіричні методи, зокрема аналіз і узагальнення судової практики, стали основними у вивченні реальних кейсів стосовно можливості притягнення до адміністративної відповідальності перевізників, державних контролерів і технічних операторів. Інституційний підхід допоміг дослідити взаємодію суб'єктів контролю та їх роль у забезпеченні законності притягнення до юридичної відповідальності.

Комплексне застосування зазначених методів дало змогу здійснити глибоке наукове опрацювання проблематики адміністративної відповідальності у сфері здійснення ГВК та сформулювати обґрунтовані пропозиції з

удосконалення чинного правового регулювання.

РЕЗУЛЬТАТИ

Адміністративна відповідальність у сфері здійснення ГВК являє собою нормативно закріплену систему обов'язків та санкцій, що покладаються на суб'єктів господарської діяльності (перевізників, вантажовідправників) за порушення встановлених вагових та габаритних параметрів транспортних засобів у здійсненні перевезень. Адміністративна відповідальність виконує охоронну, превентивну, виховну, регулятивну та санкційну функції, а також забезпечує захист покриття автомобільних доріг від завданої руйнації, безпеку руху, а також стимулює добросовісне дотримання габаритних обмежень [1].

На нашу думку, під адміністративною відповідальністю у сфері здійснення ГВК слід розуміти специфічний правовий інститут, який передбачає законодавчо встановлену відповідальність особи за невиконання або порушення вимог нормативів габаритно-вагового навантаження транспортних засобів під час їх руху дорогами загального користування. Це поняття містить:

1) суб'єкту визначеність – це особи, на яких накладається відповідальність (перевізники, керівники юридичних осіб, водії), визначені статтями Кодексу України про адміністративні правопорушення (КУпАП);

2) об'єктивну сторону – це порушення встановлених граничних показників ваги автотранспортних засобів (вісьової або загальної маси, зазвичай понад 2 %) та/або відсутність відповідного дозволу або включення недостовірної інформації до перевізних документів;

3) суб'єктивний момент – це свідомі або необережні дії суб'єкта, що допускає таке порушення. Закон не розмежує чітко умисел і необережність, натомість акцент зроблено на фактичному порушенні габаритно-вагових параметрів автотранспортних засобів;

4) адміністративно-правову санкцію – виражається у штрафі та/або обмеженні подальшого руху до усунення порушення або внесення плати за перевищення (п. 21 Порядку № 879) [2].

Так, адміністративна відповідальність у сфері здійснення ГВК – це інституційно обґрунтований механізм стримування порушень вагових нормативів, автоперевізниками автотранспортних засобів, спрямований на захист інфраструктури, дорожнього покриття, безпеку руху і справедливості.

Функціональне призначення адміністративної відповідальності у сфері здійснення ГВК охоплює низку взаємопов'язаних завдань, що реалізуються через нормативно визначений порядок виявлення, фіксації, реагування та попередження правопорушень, пов'язаних з недотриманням габаритно-вагових параметрів транспортних засобів. Ключову роль тут відіграють чотири основні функції: запобіжна, охоронна, відновлювальна та регуляторна. Особливе значення серед них займає функція запобігання правопорушенням, яка виконує системоутворюючу роль у всій архітектоніці проведення ГВК.

Запобіжна функція адміністративної відповідальності у сфері здійснення ГВК полягає у створенні правових, організаційних і технологічних умов для упередження порушень ще до моменту їх вчинення. Вона реалізується через: а) встановлення чітких габаритно-вагових обмежень для автотранспортних засобів у нормативно-правових актах; б) обов'язковість попередньої

реєстрації маршрутів перевезень з перевищенням допустимих параметрів; в) наявність стаціонарних та автоматизованих пунктів вагового контролю (WiM), які працюють у безперервному режимі; г) санкційний механізм адміністративної відповідальності, що має превентивний вплив через публічність, невідворотність та повторюваність застосування.

За своєю правовою природою функція запобігання має передусім адміністративно-процесуальний характер, оскільки вимагає впорядкованості у діях уповноважених суб'єктів (Укртрансбезпека, НПУ, оператори пунктів ГВК), а також нормативної передбачуваності для суб'єктів перевезень [3].

Охоронна функція – адміністративна відповідальність має за мету охорону суспільних відносин у сфері дорожньої безпеки та інфраструктури. Вона реалізується через реакцію держави на факт порушення, а саме таких адміністративних санкцій, як: позбавлення спеціальних прав, накладення штрафу, тимчасову заборону руху, примусове зважування або повторний огляд. Ця функція набуває особливої ваги в умовах постійної деградації дорожнього полотна, спричиненої систематичним перевищенням навантаження на осі транспортних засобів [4, с. 506].

Відновлювальна функція виражається у наданні державі можливості забезпечити відшкодування шкоди шляхом: а) сплати додаткових коштів за перевищення вагових параметрів; б) приведення порушника до стану правового обов'язку (наприклад, усунення порушення до продовження руху). Ця функція зумовлює економічне навантаження на недобросовісних перевізників, тим самим сприяючи вирівнюванню умов конкуренції на ринку логістичних послуг.

Регуляторна функція адміністративної відповідальності у сфері здійснення ГВК полягає в упорядкуванні поведінки суб'єктів господарювання. Через системне та послідовне застосування норм адміністративного права формується стандарт дотримання габаритно-вагових норм автоперевізниками, як елемент обов'язкової практики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху [5, с. 89].

Так, адміністративна відповідальність у сфері здійснення ГВК виконує багатофункціональну роль у публічному управлінні дорожньою сферою. Найбільш значущою є функція запобігання адміністративно-правовим правопорушенням, що дає змогу зменшити кількість правопорушень, постає як механізм здійснення ГВК, а також формує в учасників ринку перевезень правову обізнаність, передбачуваність і підконтрольність у сфері дотримання вагових параметрів.

Водночас ефективність реалізації ГВК значно залежить від чіткого визначення правового статусу суб'єктів, які беруть участь у цій сфері, як з боку держави, так і з боку учасників господарської діяльності. У зв'язку з цим актуалізується необхідність системного аналізу особливостей притягнення до відповідальності як державних органів, так і недержавних та адміністративно-технічних суб'єктів, залучених до процедури контролю.

Державні суб'єкти виконують управлінські, контрольні наглядні, координаційні та санкційні функції. До них належать: а) Укртрансбезпека; б) Укравтодор; в) Національна поліція України. Функціональна специфіка державних суб'єктів полягає в тому, що вони мають пов-

новаження не лише фіксувати правопорушення, а й формувати доказову базу для судового або адміністративного розгляду. Окрім цього, вони несуть юридичну відповідальність за дотримання процедур, порушення яких може стати підставою для визнання доказів недопустимими.

Недержавні суб'єкти – це передусім учасники господарської діяльності, відповідальні за дотримання вимог законодавства у сфері здійснення ГВК. Вони умовно поділяються на перевізників та вантажовідправників

Інституціоналізація WiM-систем (weigh-in-motion, система автоматичного зважування транспортних засобів у русі) як обов'язкового елементу ГВК зумовила виникнення нового класу суб'єктів – адміністративно-технічних операторів. Це технічні особи, які здійснюють контрольні дії, що мають юридичні наслідки. До них належать: а) оператори, що обслуговують WiM-системи; б) фахівці пересувних пунктів зважування; в) працівники, відповідальні за технічне забезпечення фіксації правопорушень. Попри те, що вони не є посадовими особами, у разі порушення ними регламенту (наприклад, застосування неповіреного приладу), отримані дані може бути визнано недопустимими як докази [6, с. 86].

Так, специфіка суб'єктів адміністративних правопорушень у сфері здійснення ГВК полягає в багаторівневості та функціональній взаємозалежності. Державні суб'єкти забезпечують нормативне та процедурне середовище адміністративного контролю, недержавні є безпосередніми виконавцями перевезень, а адміністративно-технічні постають як «технічні свідки» правопорушення. Їхні дії мають значення для формування доказової бази та реалізації адміністративної відповідальності.

Також важливим є питання стосовно особливостей та різноманіття складів адміністративних правопорушень у сфері здійснення ГВК, які становлять юридичну конструкцію, яка визначає умови настання адміністративної відповідальності у зв'язку з порушенням вимог до масогабаритних параметрів транспортних засобів. В адміністративному праві такі склади постають у ролі правового фільтра, через який оцінюється поведінка суб'єкта з погляду відповідності вимогам законодавства до перевезення великовагових та великогабаритних вантажів.

Системний аналіз чинного законодавства дає змогу виділити два основних види складів адміністративних правопорушень у зазначеній сфері: формальні склади, де достатньо самого факту порушення для кваліфікації дій як правопорушення (наприклад, перевищення вагових параметрів), та матеріальні склади, що передбачають настання певних шкідливих наслідків (наприклад, спричинення руйнування дорожнього покриття).

Основними джерелами, які закріплюють склад правопорушення у сфері здійснення ГВК, є ст.ст. 132-1, 132-2 та 14-3 КУпАП [7]. Вони охоплюють: а) порушення встановлених обмежень до габаритів або ваги транспортних засобів; б) здійснення перевезення без відповідного дозволу; в) внесення недостовірних даних у супровідні документи (товарно-транспортна накладна); г) відсутність документів, що підтверджують дотримання нормативів. Кожен із зазначених складів характеризується специфікою об'єкта, об'єктивної сторони, суб'єкта та суб'єктивної сторони.

Об'єктом є суспільні відносини у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, збереження дорожньої інфраструктури, дотримання правил перевезення вантажів.

Це – об'єкт підвищеного адміністративно-правового захисту, оскільки неналежне дотримання вимог може спричинити як майнову шкоду, так і загрозу життю та здоров'ю громадян.

Об'єктивна сторона складу правопорушення передбачає: а) факт перевищення встановлених вагових або габаритних параметрів; б) відсутність дозволу на перевезення великовагового вантажу; в) невідповідність відомостей у документах фактичному навантаженню ТЗ; г) ігнорування вимог інспектора Укртрансбезпеки або поліції для зупинки та зважування ТЗ. Зазначені дії може бути зафіксовано як у ручному режимі за допомогою пересувних пунктів контролю, так і в автоматичному режимі завдяки системі WiM, яка забезпечує зважування у русі та формування електронних постанов без участі посадової особи.

Суб'єктом правопорушення є фізична особа – водій або керівник юридичної особи, на яку зареєстровано транспортний засіб, а також вантажовідправник, якщо його дії (бездіяльність) безпосередньо вплинули на здійснення перевезення з порушенням норм (наприклад, надання недостовірної інформації або відсутність погодження маршруту). У випадках автоматичної фіксації WiM-системою постанова про притягнення до адміністративної відповідальності вноситься на власника транспортного засобу. Проте, якщо особу водія встановлено, саме він стає суб'єктом відповідальності. Крім того, до числа таких суб'єктів можна віднести адміністративно-технічні суб'єктів (оператори контролю).

Суб'єктивна сторона адміністративного правопорушення здебільшого визначається у формі необережності, оскільки в переважній кількості випадків перевищення ваги не є навмисним, а виникає через неправильне оформлення вантажу, недбалість під час перевірки маси тощо. Проте практика свідчить, що у низці випадків має місце і прямиї умисел, особливо якщо йдеться про свідоме ігнорування дозволу або використання підроблених документів.

У практиці адміністративних судів важливо враховувати взаємодію між складниками об'єктивної сторони, зокрема: чи є встановлена перевищена маса підтвердженою актом зважування; чи були прилади вимірювання повірені; чи належно оформлені документи; чи дотримано процедури вручення постанови.

Так, загальна характеристика складів адміністративних правопорушень у сфері здійснення ГВК свідчить про їхню багатofакторність, технологічну обумовленість і необхідність постійного вдосконалення нормативної бази та судової практики. Превентивна роль таких складів стає дедалі важливішою в умовах автоматизації контролю та впровадження цифрових рішень у сфері державного нагляду за безпекою транспорту. Окремо слід акцентувати на проблематиці диференціації складів правопорушень між різними суб'єктами.

Зі свого боку, варто звернути увагу на те, що у сфері здійснення ГВК адміністративна відповідальність перевізників є основною формою реагування на порушення вимог до вагових або габаритних параметрів транспортних засобів. Однак специфіка реалізації цієї відповідальності полягає у складній взаємодії між перевізниками та державними суб'єктами контролю, насамперед Укртрансбезпекою, Національною поліцією та іншими органами, що беруть участь у реалізації механізму ГВК. Така взаємодія породжує низку унікальних рис у складі

адміністративного правопорушення, які заслуговують на докладне наукове осмислення з позицій адміністративного права. Водночас особливу роль відіграє чітка правова кваліфікація кожного елементу складу: об'єкта, об'єктивної сторони, суб'єкта та суб'єктивної сторони.

Об'єктом правопорушення у таких правовідносинах є вимоги до забезпечення публічного порядку, які виражаються у законодавчих нормах допустимого навантаження на транспортні засоби, збереження дорожнього покриття та забезпечення безпеки руху. Водночас держава в особі Укртрансбезпеки виконує функцію охорони цього об'єкта, що надає їй адміністративно-юрисдикційні повноваження.

Об'єктивна сторона включає дії (або бездіяльність) перевізника, що виявляються у перевищенні допустимих вагових або габаритних параметрів ТЗ, відсутності дозволу на перевезення, порушенні умов маршруту, або в інших порушеннях порядку перевезення вантажів. Фіксація правопорушення може здійснюватися: а) в ручному режимі – посадовою особою Укртрансбезпеки під час рейдової перевірки; б) в автоматичному режимі – через WiM-систему, яка передає дані до відповідного адміністративного органу.

Суб'єктом правопорушення є перевізник – юридична або фізична особа, що здійснює господарську діяльність у сфері автоперевезень. Згідно з ч. 1 ст. 14-3 КУпАП у разі автоматичної фіксації перевищення вагових нормативів відповідальність несе власник транспортного засобу, якщо інше не встановлено документально [7]. У разі ручного контролю суб'єктом може бути водій, якщо він діяв від імені суб'єкта господарювання і мав змогу уникнути порушення. Важливою особливістю є те, що держава в особі органів контролю має довести не лише факт порушення, але й дотримання усіх процедур фіксації та оформлення матеріалів. Зокрема, має бути засвідчено: а) факт зупинки ТЗ на підставі належних правових підстав; б) точність вагового вимірювання; в) справність та сертифікація засобів контролю; г) правильність складання акту або постанови.

Суб'єктивна сторона виявляється у формі вини перевізника. В адміністративному праві вона здебільшого реалізується як вина у формі необережності (нездійснення перевірки маси вантажу, неправильне оформлення документів). Водночас у деяких випадках правопорушення мають ознаки умислу, наприклад, у разі багаторазового порушення вагових нормативів одним і тим самим суб'єктом.

Окрему увагу слід звернути на судову практику, яка відображає важливість належної реалізації процедури контролю з боку держави. Так, у справі № 514/1187/23 (Апеляційний адміністративний суд, Одеса, 24.01.2024) суд постановив, що автоматична фіксація порушення без підтвердження повірки WiM-системи недостатня для притягнення до відповідальності. Апеляційна скарга Укртрансбезпеки була відхилена, рішення районного суду залишено без змін [8]. Також у справі, розглянутій Донецьким окружним адміністративним судом 29.12.2023 р., суд дійшов висновку, що автоматична система фіксації без підтвердження правомірності та сповіщення перевізника не може бути єдиним доказом правопорушення. Відсутність дозволів перевізником також стала підставою для визнання постанови незаконною [9].

Так, склад адміністративного правопорушення у сфері

здійснення ГВК між державним органом контролю та перевізником має низку особливостей: а) він базується на жорсткій процедурі фіксації правопорушення; б) передбачає перевірку законності дій як суб'єкта, так і державного органу; в) допускає диференціацію відповідальності залежно від обставин порушення та ролі водія, перевізника, власника транспорту; г) вимагає застосування презумпції добросовісності платника, якщо докази не є переконливими; ґ) визначається специфічною роль державного органу як одночасно ініціатора провадження та сторони, що доводить склад порушення. Ці обставини свідчать про необхідність вдосконалення нормативної бази, зокрема у частині процедур автоматичного притягнення до відповідальності та врегулювання меж дискреції інспектора.

Крім того, в умовах цифровізації публічного управління все більшої актуальності набуває правова кваліфікація дій та бездіяльності т.зв. адміністративно-технічних суб'єктів – операторів автоматизованих систем контролю, зокрема WiM-комплексів у сфері здійснення ГВК. Вони відіграють ключову роль у фіксації даних, що використовуються державними органами для притягнення до адміністративної відповідальності перевізників. Водночас питання відповідальності самих операторів за порушення процедури фіксації, оброблення або передачі даних залишається практично не врегульованим у чинному адміністративному законодавстві.

Поняття адміністративно-технічного суб'єкта пропонується визначати як допоміжного учасника адміністративного процесу, який не здійснює безпосереднього владного впливу, але створює умови для реалізації владних повноважень уповноважених державних органів шляхом технічного забезпечення, збору, первинного оброблення та передачі доказової інформації. У разі WiM-систем – це оператори або підрядні організації, що відповідають за технічну справність комплексу, калібрування, захист інформації, фіксацію події, формування фото- та відеоматеріалів.

Особливість складу адміністративного правопорушення за участю таких суб'єктів полягає в тому, що вони не є офіційними суб'єктами владних повноважень, однак їх дії безпосередньо впливають на формування підстав для притягнення інших осіб до юридичної відповідальності. Так, будь-яке порушення з боку адміністративно-технічного суб'єкта (наприклад, помилка у параметрах зважування, відсутність повірки, збій у фотофіксації) ставить під сумнів допустимість доказів та законність адміністративного провадження.

Юридична відповідальність фізичних осіб – операторів контролю у чинному законодавстві прямо не деталізується, однак їхні дії можуть кваліфікуватися за статтями, що стосуються: а) службової недбалості (у разі участі посадових осіб державного підприємства); б) порушення правил експлуатації вимірювального обладнання; в) порушення порядку збереження доказової інформації (фото, відео, журналів фіксації).

Що стосується судової практики про притягнення до юридичної відповідальності адміністративно-технічних суб'єктів (операторів контролю), то такі приклади, виходячи з аналізу ЄДРСР, можна навести такі.

У справі № 758/15403/24 (Подільський районний суд м. Києва, рішення від 07.05.2025) позивач довів, що мала місце серія технічних збоїв у роботі WiM-комп-

лексу, зокрема перевантаження системи, яке спричинило помилкову фіксацію ваги транспортного засобу. Суд визнав отримані докази недопустимими через відсутність відповідності алгоритмів дій оператора вимогам законодавства, зокрема стосовно обов'язковості фіксації параметрів калібрування та передачі журналів реєстрації. Постанову Укртрансбезпеки скасовано [10].

У справі № 948/1332/23 (Машівський районний суд Полтавської області, рішення від 27.06.2023) перевізник довів, що хоча WiM-комплекс мав чинне свідоцтво про повірку, оператор не вніс запис до журналу системного контролю. Відсутність запису згідно з інструкцією обслуговування є процедурним порушенням, що позбавляє доказову силу автоматично сформованого повідомлення про перевищення вагових норм. Постанову також скасовано [11].

Ці рішення підкреслюють важливість не лише наявності автоматичної фіксації, але й дотримання повного алгоритму технічного обслуговування і експлуатації системи. Будь-яке відхилення від встановленого порядку ставить під сумнів легітимність адміністративного провадження та може бути кваліфіковане як адміністративне порушення з боку оператора WiM.

Так, можна виокремити такі особливості складу правопорушення за участю адміністративно-технічного суб'єкта:

- 1) дії оператора є технічно-детермінованими, але мають юридично значущі наслідки;
- 2) склад правопорушення у цьому разі формується опосередковано через вплив на доказову базу адміністративного провадження;
- 3) у разі порушення правил обслуговування або експлуатації WiM-комплексу юридична відповідальність покладається через призму службової недбалості або недотримання технічного регламенту;
- 4) судовою практикою свідчить про необхідність підтвердження технічної справності обладнання саме оператором у вигляді журналів, сертифікатів, актів перевірки.

Отже, у сучасному адміністративно-правовому регулюванні функція адміністративно-технічних суб'єктів є гібридною: з одного боку – це технічні виконавці, а з іншого – ключові учасники ланцюга адміністративної відповідальності. Їхня діяльність потребує нормативного закріплення та запровадження механізмів моніторингу відповідності дій оператора чинному законодавству.

Крім того, необхідним вважається є здійснення порівняльного аналізу складів адміністративних правопорушень у сфері здійснення ГВК між законодавством України та провідних країн ЄС. Як уже зазначалося, в Україні основні положення з адміністративної відповідальності у сфері здійснення ГВК містяться в ст.ст. 132-1, 132-2, 14-3 КУпАП. Запровадження WiM-систем передбачено Законом України від 03.06.2021 № 1534-IX «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо запровадження автоматичного габаритно-вагового контролю» [12].

У країнах ЄС правове регулювання реалізується в межах гармонізованих підходів, закріплених Директивою 2015/719/ЄС про максимальні допустимі масу і розміри транспортних засобів [13], а також Директивою 2014/47/ЄС про технічний контроль дорожніх транспортних засобів [14]. У Німеччині основним актом є Закон про автотранспорт (Straßenverkehrsordnung – StVO) [15], у Польщі

– Закон «Про дорожній транспорт» від 6 вересня 2001 року [16], у Франції – Кодекс транспорту (Code des transports) [17].

Що стосується порівняльного аналізу структури складів адміністративних правопорушень у сфері здійснення ГВК між законодавством України та провідних країн ЄС, то основним відмінностями є:

1. *Об'єкт правопорушення.* У національному праві України об'єктом виступають суспільні відносини, що забезпечують безпечне використання автомобільних доріг загального користування, їхнє збереження та дотримання публічного порядку перевезень. Аналогічно законодавства країн ЄС визначають охорону дорожньої інфраструктури як пріоритет. Водночас у Франції та Німеччині пріоритетним є також захист прав учасників ринку логістичних послуг та принцип рівного доступу до перевезень.

2. *Об'єктивна сторона.* За українським правом об'єктивна сторона виражається у факті перевищення встановлених нормативів ваги, габаритів, а також недотримання маршруту, невнесення плати за проїзд, відсутність відповідного дозволу тощо. В ЄС практикується розширене розуміння порушення, яке включає систематичність, попередження та контроль на рівні компаній. Наприклад, у Німеччині порушення не завжди тягне адміністративну відповідальність, спочатку накладається застереження, а лише на повторний раз – штраф [18].

3. *Суб'єкт правопорушення.* В Україні типовим суб'єктом є водій або перевізник (власник транспортного засобу), рідше – вантажовідправник, якщо доведено його участь у порушенні, а також адміністративно-технічні суб'єкти (оператори контролю). У Польщі згідно з практикою Inspekcja Transportu Drogowego передбачено колективну відповідальність – притягується і водій, і компанія-перевізник, і відправник вантажу у разі спільної участі [19]. У Франції аналогічна система – суди активно залучають до справ третіх осіб, відповідальних за логістичні рішення.

4. *Суб'єктивна сторона.* За українським законодавством вину вважають переважно необережною, водій не знав або не міг знати про перевищення нормативів. У Німеччині та Франції переважає презумпція усвідомлення відповідальності компанією, а тому винність розглядається в контексті організаційної недбалості. В судовій практиці Німеччини фіксуються випадки, коли відповідальність покладено не лише на водія, але й на особу, яка формувала маршрут або графік руху.

Крім того, варто відзначити, що в Україні автоматична фіксація порушення в системі WiM за наявності сертифікованого обладнання, повірки, фото- і відеофіксації визнається допустимим доказом. Однак, як показує вище розглянута судова практика, порушення процедури з боку операторів WiM може бути підставою для скасування постанов. У країнах ЄС також застосовуються системи автоматичного контролю, однак дані автоматичного зважування без людської верифікації рідко є самостійною підставою для накладення штрафу. Наприклад, у Польщі WiM-комплекси переважно застосовуються для скринінгу, а підставою для санкцій є результати повторного контролю.

Зі свого боку, аналізуючи судову практику України у справах про адміністративні правопорушення у сфері

ГВК, явним є те, що адміністративне судочинство відіграє ключову роль у формуванні правових стандартів притягнення до відповідальності за масогабаритні порушення. Аналіз рішень показує, що суди особливо звертають увагу на дотримання процедур фіксації (метрологічна повірка, правильне оформлення актів, повідомлення учасників), а також технічну обґрунтованість доказів, зібраних під час контролю як вручну, так і автоматично. Так, серед багатьох прикладів рішень судової практики, можна відзначити такі, як:

1. У рішенні від 21.03.2024 у справі № 120/18964/23 Вінницький окружний адміністративний суд визнав недопустимим доказ у вигляді інформації ГВК. Позивач довів, що зважування виконували з порушенням встановленого порядку проведення на стаціонарному пункті, що унеможливило достовірне визначення маси й габаритів ТЗ [20]. Це рішення підкреслює, - якщо порядок контролю порушено, навіть автоматична фіксація не може слугувати достатньою доказовою підставою, що має важливі наслідки для практики притягнення осіб до відповідальності.

2. У рішенні від 22.07.2021 у справі № 320/1233/21 Київський окружний адміністративний суд скасував постанову контролюючого органу через відсутність методики зважування сипучих вантажів [21]. Факт порушення вагових параметрів визнано недоведеним через брак нормативної бази, що розглядається як порушення прав перевізника. Цей контрольний кейс свідчить, що навіть у 2021 р. суди орієнтували на затверджені методики та документи, необхідні для обґрунтування результатів контролю.

3. У рішенні від 05.05.2021 у справі № 460/6755/20 Рівненський окружний адміністративний суд розглядав доводи позивача про порушення алгоритму проведення контролю. Автоматична система WiM показала перевищення вагових норм, але без ручної фіксації на стаціонарному або виїзному пункті [22]. Суд визнав інформацію доказами недостатньою, оскільки не підтверджено документально завершений контроль згідно з пп. 16-18 Порядку № 879.

4. У рішенні від 28.04.2025 у справі № 640/37705/21 Дніпропетровський окружний адміністративний суд ухвалив рішення на користь перевізника – автоматичне фіксування WiM визнано допустимим доказом. Суд наголосив, що засіб зважування відповідав усім метрологічним вимогам, а зчитані дані правильно оформлено й зафіксовано. Це дало змогу застосувати санкцію відповідно до ст. 132-1 КУпАП [23].

5. У рішенні від 08.02.2019 у справі № 817/1124/18 Рівненський окружний адміністративний суд звернув увагу на необхідність забезпечення присутності правоохоронців під час зважування – згідно з п. 3 Порядку № 879 [24]. Відсутність інспекторів на місці під час зважування призвела до скасування постанови, навіть попри технічну фіксацію [25].

6. У справі №477/1484/24, постанова від 24.05.2025, апеляційний суд підтвердив правомірність накладення штрафу в розмірі 51 000 грн за порушення габаритно-вагових норм, що зафіксовано в автоматичному режимі. Суд вказав, що відмова перевізника заїхати на пункт контролю після зупинки інспектором Укртрансбезпеки є самостійним правопорушенням, що не потребує додаткового зважування на платформі [26]. Згідно з пос-

тановою технічні вимоги до інфраструктури ГВК дотримано, а документи, оформлені контролером, відповідали вимогам чинного законодавства (п. 23 Постанови КМУ № 879 від 21.10.2015). Рішення підтвердило, що ухилення від контролю є підставою для відповідальності незалежно від подальших дій суб'єкта господарювання [27].

7. У сфері здійснення ГВК значущою є тема зважування без виконання вимог процедури. Зокрема, у рішенні № 120182521 (Київський окружний адміністративний суд, 04.07.2024) зазначено, що порушення алгоритму контролю (не дотримано порядок зупинки, відсутні документи, допустимі методики зважування) призвело до скасування постанови [28]. Це демонструє критичну важливість дотримання всіх формальних вимог – навіть найменше порушення може звести нанівець доказову базу.

8. У справі № 140/18188/23 (Волинський окружний адміністративний суд, рішення від 10.04.2024) перевізник оскаржував постанову Укртрансбезпеки про перевантаження ТЗ. Суд встановив, що під час рейдової перевірки не проведено документального зважування на стаціонарному або виїзному пункті, а спиралися лише на відомості з ТТН № ЮЧВ 650173 від 23.03.2023. Підстави для накладення штрафу визнано неспроможними [29].

9. У рішенні № 440/18902/23 (Полтавський окружний адміністративний суд, 01.03.2024) позивач стверджував, що фактична маса ТЗ не перевищувала норматив. Суд встановив, що дані отримано з недостовірного джерела та некоректно внесено вагові параметри у документацію інспекції, тому оскаржувана постанова вказувалася на неправомірність [30].

10. У справі № 300/21/24 (Івано-Франківський окружний адміністративний суд, рішення від 10.04.2024) компанія-перевізник доводила, що працівники Укртрансбезпеки дозволили рух ТЗ, незважаючи на перевищення – порушивши Порядок № 879. Суд погодився, що без оформленої зупинки та фіксації на пункті контроль не може бути визнано повноцінним доказом [31].

11. Рішення № 535/278/23, від 28.06.2023 (Котелевський районний суд, Полтавська обл.) – у справі зазначено, що правопорушення (перевищення ваги) зафіксоване автоматично технічними засобами WiM59, WAGA-WiM35 з дійсною сертифікацією. Проте суд зафіксував, що оператори WiM не забезпечили передачу метаданих стосовно алгоритмів калібрування, режиму калібрування та детальності фото-відео, – що робить результати ненадежно підтвердженими [32]. Цей прецедент засвідчує, що навіть дійсне сертифіковане обладнання втрачає доказову силу, якщо технічна документація не відповідає вимогам Порядку № 1174 і Техрегламенту [33].

Загалом ми вважаємо, що судова практика демонструє два ключові напрями: 1) небезпека формального контролю – навіть правильно налаштовані WiM-системи не захищають від скасування постанов, якщо алгоритми роботи є процедурно неповними (немає акта, інспектора, журналу тощо); 2) обов'язковість дотримання методологічних стандартів – сертифікація обладнання, наявність акта та фіксація є підставою для законності автоматичного контролю, незалежно від участі посадовців у процесі.

Зі свого боку, важливим є питання особливостей доказування та здійснення адміністративної відповідальності у сфері здійснення ГВК, адже ефективність при-

тягнення до адміністративної відповідальності за порушення вагових та габаритних норм значно залежить від якості, допустимості та належності доказів, які використовуються у фіксації порушень, а також від дотримання процедурних вимог. Особливу складність становить доказування в умовах застосування автоматичних систем фіксації порушень, що передбачає участь як державних органів, так і адміністративно-технічних суб'єктів.

В межах адміністративного процесу доказування є ключовим елементом для прийняття правомірного рішення з притягнення до відповідальності. Згідно зі ст. 251 КУпАП доказами у справі про адміністративне правопорушення можуть бути будь-які фактичні дані, на підставі яких встановлюються наявність чи відсутність правопорушення, винуватість особи, обставини вчинення діяння тощо. У контексті ГВК такими доказами найчастіше є результати зважування транспортного засобу, фото- і відеофіксація, а також документи, складені уповноваженими посадовими особами Укртрансбезпеки.

Однак, як свідчить моніторинг судової практики, лише наявність відповідного технічного документу не гарантує його прийняття як належного доказу. Так, у справі № 500/2546/23 (Восьмий апеляційний адміністративний суд, рішення від 21.11.2023) суд розглядав випадок, коли під час рейдової перевірки здійснювався лише документальний контроль без точного зважування, що суперечило вимогам п. 16 Порядку № 879. У результаті скасовано постанову Укртрансбезпеки, оскільки не дотримано вимог «точного контролю» [34]. Цей кейс підкреслює, що навіть формальні процедури потребують технічної основи. Без цього технічні прилади WiM, хоч і сертифіковані, може бути визнано недійсними як джерело доказів.

Застосування WiM-систем висуває нові вимоги до процедурного оформлення доказів. У судовій справі № 389/4146/23 (Третій апеляційний адміністративний суд, рішення від 30.05.2024) довідку про зважування визнано допустимим доказом, оскільки відповідала всім вимогам: її складено згідно з Порядком № 879, містила підпис інспектора і оператора, й вона супроводжувалася відео-фіксацією. До того ж автоматичні дані WiM одержано за допомогою належно сертифікованого приладу (Q-Free HI-TRAC TMU4), а алгоритми фіксації відповідали затвердженим вимогам (п. 22.5 ПДР України). Рішення підкреслило, що правильно реалізований технічний контроль автоматикою є достатнім для доведення порушення без участі посадових осіб [35].

На нашу думку, доказування у сфері здійснення ГВК має свої особливості, що пов'язано як з технічними аспектами фіксації порушень, так і з процесуальними вимогами. Судова практика підтверджує, що будь-яке порушення встановлених процедур або сумнів із технічної достовірності доказів є підставою для звільнення особи від адміністративної відповідальності. Так, подальший розвиток законодавства у цій сфері має орієнтуватися на досягнення балансу між ефективністю контролю та дотриманням прав перевізників.

Крім того, у контексті публічного адміністрування надзвичайного значення набувають не лише заходи юридичної відповідальності, а й ефективні адміністративно-правові запобіжники, що унеможливають або мінімізують порушення у цій сфері. Запобіжні адміністративно-правові заходи варто розглядати як систему ор-

ганізаційних, інформаційних, нормативних та процедурних інструментів, які реалізуються органами публічної влади з метою запобігання адміністративних правопорушень у сфері здійснення ГВК.

Запобіжні адміністративно-правові заходи є важливою частиною загального механізму адміністративно-правового регулювання. Їх не спрямовано на покарання порушника, але вони мають на меті запобігти можливості вчинення адміністративного правопорушення. Правове підґрунтя для застосування запобіжних заходів у сфері здійснення ГВК створюється низкою нормативно-правових актів, зокрема: 1) Законом України «Про автомобільний транспорт»; 2) Законом України «Про дорожній рух»; 3) КУпАП тощо. Вказані акти містять положення, які прямо або опосередковано спрямовано на запобігання переважанню порушенням процедур зважування та іншим формам недотримання нормативів у транспортній сфері.

Запобіжні заходи реалізуються уповноваженими органами виконавчої влади, передусім Державною службою України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека). У межах їхньої компетенції забезпечується: а) контроль за дотриманням габаритно-вагових параметрів; б) видача спеціальних дозволів на перевезення великогабаритних вантажів; в) моніторинг технічного стану мобільних і стаціонарних пунктів ГВК; г) забезпечення функціонування WiM-систем.

Загалом запобіжні адміністративно-правові заходи у сфері здійснення ГВК є ключовим елементом стратегії попередження порушень, що дає змогу державі не лише реагувати, але й ефективно запобігати негативним явищам у транспортній сфері. Їхнє впровадження потребує подальшої цифровізації, уніфікації технічних стандартів та розширення аналітичних інструментів для раннього виявлення ризиків. Особливу увагу слід приділити законодавчому врегулюванню відповідальності адміністративно-технічних суб'єктів, що відповідають за експлуатацію WiM-систем, а також удосконаленню інформаційного супроводу адміністративно-правових процедур у сфері здійснення ГВК.

Зі свого боку, важливими є організаційно-правові заходи у сфері здійснення ГВК, що покликано створити належні умови для своєчасного виявлення, фіксації та запобігання порушенням. У контексті адміністративного права, ці заходи є складником системи превентивного державного управління, що забезпечує досягнення публічного інтересу через нормативне регулювання, належну інституційну архітектуру та адміністративні процедури.

На нашу думку, організаційно-правові заходи – це поєднання управлінських дій, організаційної координації та нормативного регулювання, спрямованих на запобігання перевищенню допустимих параметрів ваги і габаритів транспортних засобів. Вони включають: а) затвердження та реалізацію державних і регіональних програм розвитку ГВК; б) стандартизацію та уніфікацію процедур контролю; в) забезпечення координації між суб'єктами контролю: Укртрансбезпека, Нацполіція, Служба автомобільних доріг тощо; г) впровадження WiM-систем з автоматичним режимом фіксації; г) створення та модернізацію пунктів ГВК відповідно до технічних норм та міжнародних стандартів.

Впровадження організаційно-правових заходів покладається на низку органів виконавчої влади, здебільшого на Укртрансбезпеку. Відповідно до її повноважень служба

координує дії операторів ГВК, видає приписи та акти перевірки, веде реєстр порушень та забезпечує підготовку аналітичної звітності. Вагомий внесок у реалізацію політики контролю також здійснюють регіональні адміністрації, які відповідають за утримання доріг місцевого значення та організацію інфраструктури пунктів ГВК.

Незважаючи на нормативне забезпечення, ефективність реалізації ГВК в Україні залишається нерівномірною. Проблеми зводяться до: 1) недостатньої кількості сертифікованих пунктів контролю; 2) обмеженого кадрового ресурсу інспекторського складу; 3) неналежного фінансування на утримання WiM-комплексів; 4) частих збоїв в обліку даних через технічні несправності або порушення процедур ведення журналів обліку. Досліджена вище судовою практика підтверджує, що порушення технічних регламентів або відсутність сертифікованих приладів унеможливує притягнення порушників до адміністративної відповідальності.

З метою підвищення ефективності запобігання правопорушенням у сфері здійснення ГВК слід реалізувати низку ключових напрямів реформування:

1) цифровізація обміну даними між ГВК, митницею, поліцією та місцевими адміністраціями для виявлення системних порушників;

2) запровадження рейтингової системи добросовісності перевізників із доступом для замовників логістичних послуг;

3) уніфікація стандартів інспектування та обліку відповідно до практики ЄС (зокрема, директиви 2015/719/ЄС) [13];

4) підвищення відповідальності операторів WiM-систем за технічний стан обладнання та достовірність даних.

Важливим напрямом залишається також вдосконалення підготовки та сертифікації інспекторського складу відповідно до новітніх вимог адміністративного нагляду.

Загалом організаційно-правові заходи у сфері здійснення ГВК є необхідним складником системи адміністративно-правового забезпечення транспортної безпеки. Їх ефективна реалізація можлива лише за умов чіткої нормативної координації, належного технічного забезпечення та міжвідомчої взаємодії. Перспективи вдосконалення слід пов'язувати з розвитком цифрових платформ, підвищенням технічних стандартів та адаптацією успішних європейських практик у сфері здійснення контролю за дотриманням габаритно-вагових норм.

ВИСНОВКИ

Комплексне дослідження адміністративної відповідальності у сфері здійснення ГВК засвідчило, що ця проблематика має високий рівень теоретичної та практичної значущості для науки адміністративного права, особливо в частині уточнення складів адміністративних

правопорушень, правового статусу суб'єктів відповідальності та адміністративно-процедурного регулювання. Виявлено, що норми адміністративного законодавства, які регламентують відповідальність у сфері здійснення ГВК, перебувають на етапі поступової еволюції від загальноформалізованих моделей до більш деталізованих конструкцій, що враховують специфіку цифрових технологій, автоматизованих систем зважування та делегування функцій контролю приватним технічним операторам.

Сутнісною характеристикою адміністративної відповідальності у цій сфері є її міжсекторальна природа, яка поєднує публічно-владні механізми з інструментами технічного моніторингу та правового реагування. У зв'язку з цим поглибленого дослідження потребує юридична кваліфікація дій (чи бездіяльності) не лише перевізників, але й адміністративно-технічних суб'єктів, зокрема операторів WiM-систем, що беруть участь у процедурі фіксації порушень. Встановлено, що у чинній практиці відсутні уніфіковані підходи до притягнення таких суб'єктів до відповідальності, що вказує на нормативну прогалину у регламентації їхньої компетенції та обов'язків.

Судовий аналіз практики демонструє суперечливість у підходах до оцінювання доказів, одержаних у результаті ГВК, особливо в частині дотримання адміністративно-процесуальних вимог до технічних засобів, їх повірки, зберігання даних та оброблення відеоінформації. Це вказує на потребу нормативного уточнення технічних стандартів та створення єдиної доказової бази, придатної до застосування в адміністративному провадженні. Також слід відмітити, що найбільш конфліктогенним елементом правозастосування є дії державних суб'єктів контролю у здійсненні процедур зупинки, зважування та складання постанов, що вимагає додаткового врегулювання механізму адміністративних процедур та гарантування прав перевізників.

Запобіжні заходи, як складник попереджувальних бар'єрів адміністративно-правового механізму у сфері здійснення ГВК, довели свою ефективність лише за умов поєднання організаційного, правового та цифрового компонентів. Зокрема, запровадження контролю з автоматизованого зважування в русі (WiM) потребує не лише технічної адаптації, а й чіткої адміністративної регламентації повноважень операторів, відповідальності за неточність даних та забезпечення відкритого доступу до реєстрів зважувань для контролюючих органів і судів.

Отже, дослідження виявлених тенденцій, нормативних прогалин та особливостей судового контролю вказує на об'єктивну необхідність реформування адміністративно-деліктного механізму у сфері здійснення ГВК в межах загального вектора модернізації адміністративного права України.

Список використаних джерел

1. Zhavoronkov V., Lipunov V., Masolletti M. Key features of administrative responsibility. URL: <https://arxiv.org/abs/2107.07816>
2. 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>
3. Габаритно-ваговий контроль та відповідальність власників ТЗ. «Дебет-Кредит» - Бухгалтерські новини. URL: <https://news.dtki.ua/law/liability/74511-gabaritno-vagovii-kontrol-ta-vidpovidalnist-vlasnikiv-tz>
4. 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>.

5. Ківалов С.В. Адміністративне право: навчально-методичний посібник (для здобувачів вищої освіти денної форми навчання). Одеса, 2019. 136 с. URL: <https://dspace.onua.edu.ua/items/9fe4241e-442e-4287-8a49-b8450755c730>

6. Мельник Р.С., Бевзенко В.М. Загальне адміністративне право: Навчальний посібник / За заг. ред. Р.С. Мельника. К.: Ваіте, 2014. 376 с. URL: <https://www.osce.org/files/f/documents/d/c/358156.pdf>

7. Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 1 - 212-24) : Кодекс України від 07.12.1984 № 8073-X : станом на 14 черв. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>

8. Постанова п'ятого апеляційного адміністративного суду від 24.01.2024 у справі № 514/1187/23. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/116519356>

9. Рішення Донецького окружного адміністративного суду від 29.12.2023 у справі № 200/6342/23. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/116052215>.

10. 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/>.

11. 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/>.

12. 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>

13. Directive - 2015/719 - EN - EUR-Lex. Access to European Union law – choose your language. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2015/719/oj/eng>

14. 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

15. StVO 2013 - nichtamtliches Inhaltsverzeichnis. Gesetze im Internet. URL: https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/

16. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Internetowy System Aktów Prawnych. URL: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=wdu20011251371>

17. Code des transports France. URL: https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000023086525/

18. Startseite. Bundesamt für Logistik und Mobilität. URL: https://www.balm.bund.de/DE/Home/home_node.html

19. Główny Inspektorat Transportu Drogowego - Główny Inspektorat Transportu Drogowego - Portal Gov.pl. Główny Inspektorat Transportu Drogowego. URL: <https://www.gov.pl/web/gitd>

20. Рішення Вінницького окружного адміністративного суду від 21.03.2024 у справі № 120/18964/23. URL: <https://youcontrol.com.ua/en/catalog/court-document/117852047/>

21. Рішення Київського окружного адміністративного суду від 22.07.2021 у справі № 320/1233/21. URL: <https://youcontrol.com.ua/en/catalog/court-document/98514484/>

22. Рішення Рівненського окружного адміністративного суду від 05.05.2021 у справі № 460/6755/20. URL: <https://youcontrol.com.ua/en/catalog/court-document/96704650/>

23. Рішення Дніпропетровського окружного адміністративного суду від 28.04.2025 у справі № 640/37705/21. URL: <https://youcontrol.com.ua/en/catalog/court-document/127522147/>

24. 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>

25. Рішення Рівненського окружного адміністративного суду від 08.02.2019 у справі № 817/1124/18. URL: <https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/79692475>

26. Постанова П'ятого апеляційного адміністративного суду від 24.05.2025 у справі № 477/1484/24. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/128399893>.

27. Відмова від габаритно-вагового контролю: штраф 51 000 грн підтверджено судом. 7eminar. URL: <https://7eminar.ua/news/9926-vidmova-vid-gabaritno-vagovogo-kontrolyu-straf-51-000-grn-pidtvrdzhen>

28. Рішення Київського окружного адміністративного суду від 04.07.2024 у справі № 120182521. URL: <https://youcontrol.com.ua/en/catalog/court-document/120182521/>

29. Рішення Волинського окружного адміністративного суду від 10.04.2024 у справі № 140/18188/23. URL: <https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/118265485>

30. Рішення Полтавського окружного адміністративного суду від 01.03.2024 у справі № 440/18902/23. URL: <https://youcontrol.com.ua/en/catalog/court-document/117411845/>

31. Рішення Івано-Франківського окружного адміністративного суду від 10.04.2024 у справі № 300/21/24. URL: <https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/118267122>.

32. 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/>

33. 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>

34. Постанова Восьмого апеляційного адміністративного суду від 21.11.2023 у справі № 500/2546/23. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/115112923>

35. Постанова Третій апеляційного адміністративного суду від 30.05.2024 у справі № 389/4146/23. URL: <https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/119532308>

References

1. Zhavoronkov V., Lipunov V., Masolletti M. Key features of administrative responsibility. URL: <https://arxiv.org/abs/2107.07816>

2. On measures to preserve public roads: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated 27.06.2007 No. 879: as of 26 Jul. 2023 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/879-2007-п#Text> (in Ukrainian).

3. Overall and weight control and liability of vehicle owners. "Debet-Credit" - Accounting news. URL: <https://news.dtki.ua/law/liability/74511-gabaritno-vagovii-kontrol-ta-vidpovidalnist-vlasnikiv-tz> (in Ukrainian).

4. Myroniuk R., Spasenko V. Some issues of the effectiveness of administrative liability measures for violations in the field of road safety and road infrastructure in Ukraine. *Scientific Bulletin of the Department of Internal Affairs of the State Duma of Internal Affairs of Ukraine*. 2022. Special issue No. 2. P. 503–5010. URL: <https://er.dduvs.edu.ua/bitstream/123456789/11572/1/74.pdf> (in Ukrainian).
5. Kivalov S. V. Administrative law: educational and methodological manual (for full-time higher education applicants) / S. V. Kivalova, L. R. Bila-Tiunova, T. I. Bilous-Osin. Одеса (Одесса) – Odesa: Phoenix, 2019. 136 p. URL: <https://dspace.onua.edu.ua/items/9fe4241e-442e-4287-8a49-b8450755c730> (in Ukrainian).
6. Melnyk R.S., Bevzenko V.M. General Administrative Law: Textbook / General editor. R.S. Melnyk. K.: Vaite, 2014. 376 p. URL: <https://www.osce.org/files/f/documents/d/c/358156.pdf> (in Ukrainian).
7. Code of Ukraine on Administrative Offenses (Articles 1 - 212-24); Code of Ukraine dated 07.12.1984 No. 8073-X: as of 14 June 2025. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text> (in Ukrainian).
8. Resolution of the Fifth Administrative Court of Appeal dated 01/24/2024 in case No. 514/1187/23. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/116519356> (in Ukrainian).
9. Resolution of the Donetsk District Administrative Court dated 12/29/2023 in case No. 200/6342/23. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/116052215> (in Ukrainian).
10. Resolution of the Podilskyi District Court of Kyiv dated 05/07/2025 in case No. 758/15403/24. URL: <https://youcontrol.com.ua/en/catalog/court-document/127181812/> (in Ukrainian).
11. Decision of the Mashiv District Court of Poltava Region dated 06/27/2023 in case No. 948/1332/23. URL: <https://youcontrol.com.ua/en/catalog/court-document/111841213/> (in Ukrainian).
12. On Amendments to Certain Laws of Ukraine Regarding Certain Issues of Dimensional and Weight Control: Law of Ukraine dated 06/03/2021 No. 1534-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1534-20#Text> (in Ukrainian).
13. Directive - 2015/719 - EN - EUR-Lex. Access to European Union law – choose your language. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2015/719/oj/eng>
14. Directive 2014/47/EU of the European Parliament and of the Council of 3 April 2014 on the technical roadside inspection of the roadworthiness of commercial vehicles circulating in the Union and repealing Directive 2000/30/EC. Official website of the Parliament of Ukraine. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_059-14#Text (in Ukrainian).
15. StVO 2013 - nichtamtliches Inhaltsverzeichnis. Gesetze im Internet. URL: https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/
16. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Internetowy System Aktów Prawnych. URL: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=wdu20011251371>
17. Code des transports France. URL: https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000023086525/
18. Startseite. Bundesamt für Logistik und Mobilität. URL: https://www.balm.bund.de/DE/Home/home_node.html
19. Główny Inspektorat Transportu Drogowego - Główny Inspektorat Transportu Drogowego - Portal Gov.pl. Główny Inspektorat Transportu Drogowego. URL: <https://www.gov.pl/web/guid>
20. Decision of the Vinnytsia District Administrative Court of 21.03.2024 in case No. 120/18964/23. URL: <https://youcontrol.com.ua/en/catalog/court-document/117852047/> (in Ukrainian).
21. Decision of the Kyiv District Administrative Court dated 07/22/2021 in case No. 320/1233/21. URL: <https://youcontrol.com.ua/en/catalog/court-document/98514484/> (in Ukrainian).
22. Decision of the Rivne District Administrative Court dated 05/05/2021 in case No. 460/6755/20. URL: <https://youcontrol.com.ua/en/catalog/court-document/96704650/> (in Ukrainian).
23. Decision of the Dnipropetrovsk District Administrative Court dated 04/28/2025 in case No. 640/37705/21. URL: <https://youcontrol.com.ua/en/catalog/court-document/127522147/> (in Ukrainian).
24. On Amendments to the Resolutions of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated January 18, 2001 No. 30 and dated June 27, 2007 No. 879: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated May 20, 2013 No. 385. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/385-2013-n#Text> (in Ukrainian).
25. Decision of the Rivne District Administrative Court dated February 8, 2019 in case No. 817/1124/18. URL: <https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/79692475> (in Ukrainian).
26. Resolution of the Fifth Administrative Court of Appeal dated 05/24/2025 in case No. 477/1484/24. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/128399893> (in Ukrainian).
27. Refusal of dimensional and weight control: fine of 51,000 UAH confirmed by the court. 7eminar. URL: <https://7eminar.ua/news/9926-vidmova-vid-gabaritno-vagovogo-kontrolyu-straf-51-000-grn-pidverdzeno> (in Ukrainian).
28. Decision of the Kyiv District Administrative Court dated 04.07.2024 in case No. 120182521. URL: <https://youcontrol.com.ua/en/catalog/court-document/120182521/> (in Ukrainian).
29. Decision of the Volyn District Administrative Court dated 10.04.2024 in case No. 140/18188/23. URL: <https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/118265485> (in Ukrainian).
30. Decision of the Poltava District Administrative Court dated 01.03.2024 in case No. 440/18902/23. URL: <https://youcontrol.com.ua/en/catalog/court-document/117411845/> (in Ukrainian).
31. Decision of the Ivano-Frankivsk District Administrative Court dated 10.04.2024 in case No. 300/21/24. URL: <https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/118267122> (in Ukrainian).
32. Decision of the Kotelevsky District Court of Poltava Region dated 28.06.2023 in case No. 535/278/23. URL: <https://youcontrol.com.ua/en/catalog/court-document/112052922/> (in Ukrainian).
33. Some issues of recording violations of the legislation on road transport: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated 27.12.2019 No. 1174: as of 28 Feb. 2024 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1174-2019-n#Text> (in Ukrainian).
34. Resolution of the Eighth Administrative Court of Appeal dated 21.11.2023 in case No. 500/2546/23. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/115112923> (in Ukrainian).
35. Resolution of the Third Administrative Court of Appeal dated 30.05.2024 in case No. 389/4146/23. URL: <https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/119532308f> (in Ukrainian).

Serhii FESENKO

postgraduate student, Yaroslav Mudryi National Law University

ORCID: <https://orcid.org/0009-0005-4221-4239>

e-mail: fesenko_s.v@ukr.net

FEATURES OF BRINGING PERSONS GUILTY TO ADMINISTRATIVE LIABILITY FOR VIOLATIONS IN THE FIELD OF WEIGHT AND DIMENSIONAL CONTROL (ANALYSIS OF JUDICIAL PRACTICE)

The paper carries out a comprehensive study of the theoretical and legal principles of administrative liability for offenses in the field of dimensional and weight control (DWC). The content and nature of administrative liability in this area as a component of the state's administrative tort policy are analyzed. The classification and specificity of subjects of administrative offenses in the field of DWC are disclosed, which include state, non-state and administrative-technical subjects (including WiM system operators).

The general and special components of administrative offenses in the field of dimensional and weight control are characterized, attention is paid to the legal features of the qualification of such violations in legal relations between subjects of state control and carriers, as well as in situations where administrative-technical operators act as subjects of the offense. A comparative analysis of the components of administrative torts under the legislation of Ukraine and the countries of the European Union is carried out.

The study of the judicial practice of Ukraine on proceedings in cases of administrative offenses in the field of GVK was carried out. The main trends were revealed, in particular in cases of holding carriers accountable, and the problematic aspects of appealing decisions of state regulatory bodies were analyzed. Attention was paid to the peculiarities of proving in the administrative process in the field of GVK: the requirements for the appropriateness, admissibility, reliability and sufficiency of evidence were considered, and the focus was on the risks of legal invalidity of data obtained from technical devices without verification. Preventive administrative and legal measures aimed at preventing the commission of offenses were studied, as well as organizational and legal mechanisms aimed at increasing the efficiency of state control in the field of transportation. The prospects for improving the system of administrative liability through digitalization, regulatory unification and delimitation of powers of law enforcement entities were substantiated.

Keywords: *dimensional and weight control; administrative liability; administrative offense; subjects of offense; judicial practice; evidence; preventive measures; law enforcement; carriers*