

**АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ ПОГЛЯД НА СУЧАСНІ НОРМАТИВНІ
ХАРАКТЕРИСТИКИ ГАБАРИТНО-ВАГОВОГО КОНТРОЛЮ В УКРАЇНІ****ADMINISTRATIVE AND LEGAL VIEW OF MODERN REGULATORY CHARACTERISTICS
OF OVERALL AND WEIGHT CONTROL IN UKRAINE**

Фесенко С.В., аспірант кафедри адміністративного права та адміністративної діяльності
Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого

У статті досліджено адміністративно-правові засади сучасного нормативного регулювання габаритно-вагового контролю (ГВК) в Україні в контексті трансформацій правової системи та необхідності приведення її у відповідність до європейських стандартів. Обґрунтовано теоретико-правові підходи до розуміння нормативної природи ГВК як складової механізму забезпечення безпеки дорожнього руху та захисту транспортної інфраструктури. Проведено аналіз наукових позицій щодо адміністративно-правового змісту нормативних характеристик ГВК, їх функціонального призначення та системного місця у загальній структурі правового регулювання дорожнього руху.

У роботі класифіковано нормативно-правову базу у сфері ГВК в Україні, встановлено її ієрархічну структуру, функціональні компоненти та співвідношення з підзаконними актами, галузевими регламентами, внутрішньовідомчими документами. Розкрито правовий статус та повноваження основних суб'єктів нормативного регулювання: центральних органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, а також підприємств, що забезпечують технічну реалізацію ГВК. Значну увагу приділено аналізу правового статусу Укртрансбезпеки, Національної поліції, Укравтодору, органів місцевої влади, а також процедури залучення приватних суб'єктів до технічного забезпечення контрольних функцій.

Окремо розглянуто питання адміністративної відповідальності за порушення вагових та габаритних нормативів згідно з Кодексом України про адміністративні правопорушення, зокрема з урахуванням особливостей притягнення до відповідальності юридичних осіб, перевізників та посадових осіб. Досліджено специфіку нормативного регулювання ГВК в умовах воєнного стану та надзвичайних ситуацій, що зумовлює адаптацію правових норм до нових викликів. У підсумку проаналізовано ключові проблеми та перспективи вдосконалення нормативного поля у цій сфері, з акцентом на необхідності систематизації, цифровізації контрольних процедур, посилення ролі місцевих органів влади, а також уніфікації з нормами Європейського Союзу.

Ключові слова: нормативне регулювання, законодавство України, контроль за перевезеннями, адміністративна відповідальність, транспортна політика, правозастосування, надзвичайні ситуації, воєнний стан, державний нагляд.

The article examines the administrative and legal foundations of modern regulatory regulation of dimensional and weight control (DWC) in Ukraine in the context of transformations of the legal system and the need to bring it into line with European standards. Theoretical and legal approaches to understanding the regulatory nature of DWC as a component of the mechanism for ensuring road safety and protecting transport infrastructure are substantiated. An analysis of scientific positions on the administrative and legal content of the regulatory characteristics of DWC, their functional purpose and systemic place in the general structure of legal regulation of road traffic is carried out. The work classifies the regulatory and legal framework in the field of DWC in Ukraine, establishes its hierarchical structure, functional components and correlation with subordinate acts, industry regulations, internal departmental documents. The legal status and powers of the main subjects of regulatory regulation are disclosed: central executive bodies, local self-government bodies, as well as enterprises that ensure the technical implementation of DWC. Considerable attention is paid to the analysis of the legal status of Ukrtransbezpeka, the National Police, Ukravtodor, local authorities, as well as the procedure for involving private entities in the technical support of control functions.

The issue of administrative liability for violation of weight and dimensional standards in accordance with the Code of Ukraine on Administrative Offenses is separately considered, in particular, taking into account the peculiarities of holding legal entities, carriers and officials accountable. The specifics of regulatory regulation of the State Transport and Logistics Service under martial law and emergency situations are studied, which necessitates the adaptation of legal norms to new challenges. As a result, key problems and prospects for improving the regulatory field in this area are analyzed, with an emphasis on the need for regulatory systematization, digitalization of control procedures, strengthening the role of local authorities, as well as unification with European Union norms.

Key words: regulatory regulation, legislation of Ukraine, transportation control, administrative responsibility, transport policy, law enforcement, emergencies, martial law, state supervision.

В Україні майже 74% доріг розраховані на ося з навантаженням до 6 т, загальною масою не більше 24 т., перевантаження щорічно призводить до знищення дорожнього покриття та втрат ВВП на 3–4%. З огляду на ці факти, посилення нормативного регулювання ГВК є правовою необхідністю [1].

Відповідно до статті 1 Закону України «Про автомобільний транспорт» габаритно-ваговий контроль – це контроль за проїздом великовагових та/або великогабаритних транспортних засобів, що включає перевірку на відповідність встановленим законодавством нормативам вагових або габаритних параметрів таких транспортних засобів, наявності дозволу на рух за визначеними маршрутами, а також дотримання визначених у дозволі умов та режиму руху транспортних засобів [2].

Проте, на нашу думку, це поняття необхідно трактувати в дещо іншій інтерпретації, а саме габаритно-ваговий контроль – це система превентивно-контрольних адміністративно-правових заходів, що здійснюються уповноваженими органами публічної влади у формі технічного та документального контролю, спрямована на забезпе-

чення відповідності транспортних засобів та вантажів установленим законодавством параметрам маси, навантаження на вісь та габаритів, з метою гарантування безпеки дорожнього руху, охорони транспортної інфраструктури, реалізації принципу належного управління автотранспортом та мінімізації екологічного навантаження.

Це визначення: а) підкреслює системний і адміністративно-правовий характер ГВК; б) включає форми здійснення контролю, як технічні (автоматизовані WiM), так і документальні перевірки; в) розкриває функціональне призначення ГВК у системі публічного управління; г) вказує на зв'язок із загальнонаціональними цілями (безпека, інфраструктурна цілісність, охорона довкілля).

У контексті адміністративного права, нормативно-правова природа ГВК полягає в сукупності встановлених державою правових норм, що регулюють порядок здійснення контрольних заходів щодо дотримання габаритно-вагових параметрів транспортних засобів, визначають статус уповноважених органів, процедури, права, обов'язки учасників відносин у сфері вантажоперевезень, а також санкції за порушення встановлених вимог.

З точки зору адміністративного права, ГВК є формою державного контролю у галузі автомобільного транспорту, який виконується через уповноважені суб'єкти виконавчої влади. В адміністративно-правовій доктрині контроль розглядається як один із базових способів реалізації публічної влади, пов'язаний з перевіркою дотримання вимог нормативно-правових актів у визначених сферах. правова природа. На нашу думку, ГВК полягає в адміністративному нормуванні владних процедур, що мають ознаки публічного інтересу, юридичної відповідальності та є частиною системи державного управління.

До основних ознак, які розкривають нормативно-правову природу ГВК можна віднести: 1) Юридична формалізованість – здійснення ГВК регламентується виключно нормами права, що передбачають стандартизовані процедури контролю, їх суб'єктів, об'єкти, інструменти та способи фіксації результатів; 2) Імперативність норм – положення щодо ГВК мають обов'язковий характер і підлягають виконанню без альтернативної поведінки з боку суб'єктів перевезень (принцип обов'язковості адміністративного припису); 3) Превентивно-наглядова функція – контроль реалізує функцію недопущення порушень норм вантажоперевезення та захисту транспортної інфраструктури; 4) Публічно-владний характер – органи, що здійснюють ГВК, реалізують владні повноваження, спрямовані на захист публічного порядку та інтересів держави.

Виходячи із цього ми вважаємо, що ГВК є складовою правового механізму забезпечення транспортної безпеки, що функціонує в рамках адміністративно-правового регулювання і характеризується імперативністю, системністю, пріоритетом публічного інтересу та процесуальною визначеністю.

У свою чергу варто відзначити, що у вітчизняній адміністративно-правовій науці сформувалося декілька підходів до розуміння нормативної природи ГВК, які базуються на аналізі його функціонального призначення, змісту контрольних процедур та організаційно-правових форм реалізації публічної влади, зокрема:

1. Функціональний підхід – зосереджується на розгляді ГВК як частини інструментарію адміністративного примусу, який не лише фіксує порушення, а й запобігає їм через формування правослухняної поведінки суб'єктів господарювання у сфері вантажоперевезень. ГВК у цьому контексті – це форма превентивного нагляду, що має нормативну прив'язку до: а) публічного інтересу (інфраструктурна безпека); б) законодавчого імперативу (обов'язок дотримання норм ваги/габаритів); в) відповідальності за порушення (штрафи, примусове усунення порушень) [3, с. 393].

2. Інституційно-нормативний підхід – базується на аналізі ГВК як частини адміністративно-правового режиму, в межах якого встановлюються: а) спеціальний суб'єктний склад (Укртрансбезпека, Нацполіція, балансоутримувачі); б) правовий режим функціонування контрольних пунктів (стаціонарних і мобільних); в) процедурні регламенти (правила зважування, обробки даних, оформлення результатів контролю); г) юридичні наслідки порушення встановлених норм.

Згідно з позицією В.Б. Авер'янова, адміністративно-правові режими є специфічним способом юридичного впорядкування діяльності органів виконавчої влади, що поєднує нормотворчість і контроль у межах однієї управлінської процедури [4, с. 135]. ГВК у цьому контексті – це юридичний режим, в основі якого лежить система норм, що врегульовують допустимі параметри вантажоперевезень і процедуру контролю за їх дотриманням.

3. Системно-правовий підхід – у рамках цього підходу дослідники вказують на те, що ГВК слід розглядати не ізольовано, а як елемент системи транспортного регулювання, в якій адміністративне право виконує координуючу роль. Відтак нормативна природа ГВК проявля-

ється в його інтегративності: він є одночасно предметом правового регулювання (через закони й підзаконні акти), інструментом реалізації публічного контролю, підставою юридичної відповідальності та складником стратегічної політики у сфері транспортної безпеки.

Загалом, наукове осмислення нормативно-правової природи ГВК у контексті адміністративного права дозволяє зробити висновок про його комплексний характер. ГВК є елементом адміністративно-правового режиму, який поєднує нормотворчість, контроль, санкціонування та превенцію в межах публічного управління, регламентований нормами імперативного типу та підпорядкований інтересам держави, безпеки та інфраструктурної цілісності.

ГВК реалізується у межах нормативно врегульованої послідовності дій: 1) первинна перевірка – наявність дозволів, маршрутного листа, сертифіката відповідності; 2) технічна перевірка – зважування у русі чи на платформі; 3) адміністративне оформлення – акт перевірки, припис про усунення порушення, складання протоколу; 4) реактивна фаза – заборона руху до усунення порушення або стягнення штрафу. Ця структура підпорядковується загальним принципам адміністративного провадження, викладеним у законодавстві України, зокрема в КУпАП та законі «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» [5].

Крім того, варто відзначити, що ГВК спрямований також на досягнення стратегічної мети держави – безпеки дорожнього руху, яка в Україні є пріоритетною в рамках реалізації транспортної політики відповідно до Угоди про асоціацію з ЄС. Відповідно до Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2024 року, затвердженої розпорядженням КМУ № 1360-р від 21.10.2014 р., одним із основних завдань є удосконалення процедур контролю за дотриманням вагових параметрів транспортних засобів.

У свою чергу варто відзначити, що нормативне регулювання ГВК має базуватися на адміністративно-правових принципах, що визначають структуру, зміст і процедуру контролю за відповідністю транспортних засобів ваговим, габаритним параметрам та наявності дозволів, зокрема: 1) принцип законності; 2) принцип правової визначеності; 3) принцип належної процедури в адміністративному праві; 4) принцип балансу приватного і публічного інтересів; 5) принцип пропорційності; 6) принцип інституційної розмежованості; 7) принцип євроінтеграції.

Загалом на нашу думку, принципи нормативного регулювання габаритно-вагового контролю в Україні забезпечують: узгодженість національного законодавства з європейськими стандартами; дотримання процедурних гарантій; справедливості і пропорційності відповідальності; забезпечення балансу між економічними інтересами і публічним добром.

У свою чергу, нормативно-правова база ГВК в Україні має багаторівневу структуру, що відповідає загальній ієрархії джерел права у сфері адміністративного регулювання. Вона охоплює акти різної юридичної сили – від Конституції до технічних регламентів та локальних адміністративних документів. Така структура дозволяє встановити чітку вертикаль правового регулювання у сфері здійснення державного контролю за дотриманням вагових і габаритних параметрів транспортних засобів.

На верхньому рівні ієрархії знаходиться Конституція України, яка визначає загальні засади публічного управління, включаючи гарантії безпеки громадян, захист інфраструктури та екологічної безпеки. Зокрема, відповідно до статті 16 Конституції, охорона довкілля є обов'язком держави, що прямо корелює з метою ГВК – мінімізацією руйнування доріг через перевантаження [6].

Другий рівень становлять закони України, зокрема:

1. Закон України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 № 2344-III, який закріплює обов'язок дотри-

мання нормативів маси та габаритів, визначає категорії великогазових і великогабаритних транспортних засобів та встановлює засади видачі дозволів на їх рух [2].

2. Закон України № 1534-IX від 03.06.2021, визначає поняття «зона ГВК», «відмова від контролю» та запроваджує електронний реєстр ТТН та яким було запроваджено систему плати за проїзд великогазовим транспортом [7].

3. Закон України від 11.09.2019 № 54-IX вніс зміни до КУпАП, зокрема доповнивши статтю 14-3. Згідно з нею, відповідальність за перевантаження нести будуть не лише водії, а й керівники, власники транспортних засобів або уповноважені особи [8]. Це наслідок принципу розширеної адміністративної відповідальності та їх системної підтримки ефективного контролю.

4. Кодекс України про адміністративні правопорушення (ст. 132–1) – визначає відповідальність за перевищення габаритно-вагових параметрів. Ця норма має імперативний характер і слугує правовою підставою для застосування заходів адміністративного примусу [9].

На третьому рівні знаходяться підзаконні нормативно-правові акти, зокрема:

1. Постанова Кабінету Міністрів України № 879 від 27.06.2007 «Про затвердження Порядку здійснення габаритно-вагового контролю» – є головним підзаконним актом, що виконує системоутворюючу роль для ГВК, зокрема: а) вона визначає зони контролю, технічну структуру пунктів (стаціонарних, пересувних), організацію дорожнього руху навколо них і обладнання, що підлягає метрологічній атестації; б) чітко фіксує суб'єктів – Укртрансбезпеку, Нацполіцію, балансоутримувачі пунктів із зазначенням їхніх повноважень і обов'язків у проведенні контролю; в) регламентує процедуру – зупинка ТЗ, зважування, документальне підтвердження порушень, оформлення довідок про перевірки; г) встановлює санкції – тимчасове зупинення руху, стягнення плати за проїзд, оформлення приписів, що виконують функцію превентивного адміністрування [10].

2. Постанова КМУ № 671 від 30.08.2017 – внесла суттєві оновлення ГВК, зокрема: а) виключила положення про необхідність методики для Укртрансбезпеки, перекинувши акцент на більш гнучкі технічні вимоги; активізувала автоматизовану систему WiM, зобов'язавши балансоутримувачів пунктів супроводжувати процедури моніторингу ґрунтовно і метрологічно обґрунтовано; в) переглянула систему інформаційного обміну та правового фреймворку взаємодії між органами контролю, зокрема Нацполіцією та Укртрансбезпекою [11]. Ці зміни наблизили систему контролю до міжнародних стандартів, поєднавши технічну чіткість із процедурною простотою.

Четвертий рівень становлять накази, технічні регламенти, методики та інструкції, зокрема затверджені Міністерством інфраструктури й Державною службою України з безпеки на транспорті методики: щодо метрологічного забезпечення систем WiM; щодо правил пломбування, обробки інформації та передачі даних про результати контролю; щодо облаштування та утримання пунктів зважування.

Зокрема, наказ № 255 від 28 липня 2016 р. «Про затвердження Вимог до облаштування та технічного оснащення зон габаритно-вагового контролю» встановлює вимоги до облаштування і технічного оснащення зон контролю: а) регламентує вимоги до майданчиків пересувних пунктів ГВК: дорожнє покриття, ширина, освітлення, обладнання; б) визначає перелік вимірювального обладнання: ваги, датчики висоти/ширини, комп'ютерна техніка, автономне живлення, документ про повірку; в) задає вимоги до стаціонарних пунктів: характеристики покриття, парковок, електропостачання, стандарти вагових платформ із точністю до $\pm 2\%$ [12]. Цей наказ деталізує інженерно-правову складову ГВК.

П'ятий рівень утворюють судові акти, які формують практику тлумачення нормативних положень і є джере-

лом правових позицій щодо застосування процедур ГВК. Наприклад, рішення Одеського окружного адміністративного суду у справі № 640/2424/21, яке уточнило, що результат зважування без сертифікованого обладнання не може бути підставою для притягнення до відповідальності [13].

Крім того, нормативно-правові акти у сфері ГВК можна класифікувати за такими критеріями:

1. За юридичною силою: а) основні закони (Конституція України, Закон «Про автомобільний транспорт», КУпАП); б) законодавчі акти спеціального характеру (Закони № 1534-IX, № 1582-IX); в) підзаконні акти (постанови КМУ № 879, № 671); г) інструкції, методики, стандарти (документи Мінінфраструктури, Укртрансбезпеки); г) судова практика (рішення судів, які мають нормативно-орієнтуюче значення).

2. За предметом регулювання: а) загальні принципи державного контролю – стосуються концепцій нагляду та превенції; б) технічні нормативи – фіксують допустимі вагові й габаритні параметри; в) процедурні акти – визначають порядок дій суб'єктів ГВК; г) санкційні норми – регулюють відповідальність, порядок оскарження, плату за проїзд.

3. За органом прийняття: а) парламентські акти (закони України); б) урядові документи (постанови КМУ); в) міністерські інструкції (накази Мінінфраструктури, ДСБТ); г) рішення судів (акти адміністративної юрисдикції, які мають тлумачний характер).

4. За рівнем деталізації: а) концептуальні акти (Конституція України, стратегія безпеки дорожнього руху); б) нормативно-процедурні (закони, постанови); в) операційно-метрологічні (методики, технічні регламенти).

Функціонально нормативно-правова база ГВК виконує низку взаємопов'язаних функцій: 1) Регулятивна функція – формує правила, яких повинні дотримуватись учасники дорожнього руху: суб'єкти перевезень, органи контролю, балансоутримувачі доріг; 2) Організаційна функція – визначає порядок дій при перевірці, зважуванні, затриманні ТЗ, оформленні результатів перевірки, інформуванні про порушення; 3) Правоохоронна функція – спрямована на виявлення та припинення правопорушень, застосування адміністративної відповідальності за перевантаження та порушення процедури руху без дозволу; 4) Превентивна функція – завдяки системності та прозорості процедур, норми стимулюють суб'єктів дотримуватись законодавства заздалегідь; 5) Координаційна функція – дозволяє узгоджувати взаємодію між Укртрансбезпекою, поліцією, місцевими органами влади, службами метрології; 6) Гармонізаційна функція – забезпечує відповідність норм ГВК міжнародним стандартам, насамперед у межах євроінтеграційних зобов'язань України.

Серед характерних рис нормативної бази ГВК в Україні варто виокремити: 1) Комплексний характер – вона охоплює законодавчі, виконавчі, технічні й судові джерела регулювання; 2) Багаторівневість – акти різної юридичної сили взаємодіють між собою, при цьому закони мають пріоритет над підзаконними актами, а методики деталізують реалізацію норм; 3) Висока ступінь формалізації – нормативна база визначає не лише права й обов'язки, а й конкретні технічні вимоги до пунктів зважування, допустимі похибки, строки фіксації та оформлення; 4) Динамізм розвитку – у зв'язку з цифровізацією транспортного сектору (WiM, GPS-нагляд) та євроінтеграційними процесами, нормативна база ГВК постійно оновлюється; 5) Технічна складність – нормативи у сфері ГВК часто переплітаються з технічними регламентами, що вимагає інтеграції правового та інженерного підходів; 6) Судова актуалізація – значна роль практики адміністративних судів як джерела тлумачення нечітких або конфліктних норм.

Зазначені акти визначають: а) суб'єктів контролю: Укртрансбезпеку, власники пунктів, поліція; б) механізм

функціонування систем контролю: автоматичний WiM, ручний контроль на платформах; в) обладнання, порядок дій, зупинки; г) алгоритм санкцій, потенціал оскарження рішень. Вони закладають повну структуру системи: дозвільність, контроль, технічні процедури, санкційний механізм.

У свою чергу ГВК в Україні забезпечується низкою суб'єктів державної влади, які мають чітко визначений правовий статус та обсяги повноважень. Ці суб'єкти реалізують норми як законів, так і підзаконних актів у сфері безпеки дорожнього руху та збереження транспортної інфраструктури. До таких суб'єктів реалізації нормативного регулювання ГВК в Україні можна віднести:

1. Укртрансбезпека – центральний орган виконавчої влади, який співвідповідає за реалізацію державної політики у сфері наземного транспорту та ГВК, що визначено у Положенні, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України ідент. номер 103 від 11.02.2015 р. Цей орган озброєний правом на проведення перевірок транспортних засобів щодо дотримання вагових та габаритних норм. Окрім традиційного ручного контролю, відомство використовує системи WiM (Weigh-in-Motion), що дозволяє автоматично фіксувати перевагання та габаритні порушення [14].

Окрім цього, Укртрансбезпека виступає ініціатором запровадження нових технічних рішень у сфері контролю за перевантаженням транспорту, бере участь у розробці нормативно-правових актів і забезпечує взаємодію з іншими суб'єктами контролю. Її функціональні повноваження поширюються також на доступ до баз даних державних реєстрів, у тому числі для верифікації відомостей, зазначених у товарно-транспортних накладних.

2. Національна поліція – діючи в межах Закону України «Про Національну поліцію», виконує допоміжну, але вкрай важливу роль у системі реалізації ГВК. Поліцейські мають право зупиняти транспортні засоби у випадках підозри на порушення вагових чи габаритних норм, а також здійснювати супровід транспортного засобу до найближчого пункту ГВК. У випадках виявлення опору з боку водія або небезпеки для громадської безпеки поліція забезпечує примусове виконання вимог контролю [15].

Крім того, поліцейські органи взаємодіють із Укртрансбезпекою під час спільних рейдів, перевірок та забезпечують порядок на пунктах контролю. У разі виявлення порушень вони фіксують факти правопорушення, забезпечують збір доказів і мають повноваження для складання протоколів про адміністративні правопорушення у передбачених законом випадках.

3. Укравтодор (балансоутримувачі) та дорожні служби – Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор) відповідає за утримання автомобільних доріг державного значення та є балансоутримувачем більшості пунктів габаритно-вагового контролю. У межах своїх повноважень Укравтодор забезпечує будівництво, технічне облаштування та модернізацію пунктів ГВК, включаючи встановлення та обслуговування автоматизованих систем зважування у русі (WiM).

Також агентство відповідає за забезпечення відповідності встановлених технічних засобів чинним нормативам, організацію метрологічної повірки обладнання, розробку технічних вимог до об'єктів контролю. У межах своїх компетенцій Укравтодор координує роботу з підрядниками та іншими учасниками дорожнього господарства, з метою забезпечення безперервного функціонування пунктів ГВК.

4. Автомобільні перевізники, власники та користувачі транспортних засобів – виступають не лише об'єктами адміністративного контролю, а й активними суб'єктами правовідносин у сфері ГВК. Вони зобов'язані дотримуватись встановлених габаритно-вагових нормативів, передбачених Законом України «Про автомобільний тран-

спорт», іншими нормативно-правовими актами та міжнародними договорами України.

На цих суб'єктів покладається відповідальність за точність вантажних документів, правильне оформлення товарно-транспортних накладних, а також за технічний стан транспортних засобів. У разі фіксації перевищення допустимих параметрів, відповідальність може покладатися не лише на водія, а й на перевізника або вантажовідправника, залежно від обставин перевезення та оформлених документів. Крім того, користувачі транспортних засобів мають право фіксувати дії посадових осіб контролюючих органів, оскаржувати рішення щодо адміністративної відповідальності, а також ініціювати перегляд результатів перевірки.

5. Судові органи – суди адміністративної юрисдикції відіграють ключову роль у забезпеченні правової визначеності та справедливості у правовідносинах, що виникають у зв'язку із застосуванням ГВК. Вони здійснюють контроль за дотриманням процедур адміністративного провадження, розглядають скарги суб'єктів господарювання на дії або бездіяльність органів Укртрансбезпеки, поліції, а також перевіряють законність винесених постанов про накладення адміністративних стягнень.

Судова практика у сфері ГВК свідчить про наявність складних правових питань, зокрема щодо ідентифікації відповідального суб'єкта, законності дій контролюючих органів у разі автоматичної фіксації порушення, достовірності даних, зафіксованих технічними засобами, а також щодо процедури оскарження. Рішення судів створюють прецеденти та формують орієнтири для практичного застосування адміністративного законодавства у сфері габаритно-вагового контролю.

Також варто відзначити, що адміністративно-правова політика у сфері ГВК формується на стику інтересів центральної й місцевої влади. Центральні органи задають загальні параметри регулювання, тоді як місцеві адаптують норми відповідно до інфраструктурних реалій регіонів. Ефективність ГВК забезпечується правильною інтеграцією цих двох рівнів влади.

Що стосується ролі центральних органів влади, то Кабінет Міністрів України розробляє ключові підзаконні документи: постанови № 879 (2007) та № 671 (2017). Окрім поточного регулювання, у грудні 2024 року КМУ схвалив Національну транспортну стратегію до 2030 року, визначивши цифровізацію й гармонізацію технічних стандартів ГВК як пріоритет [16].

Міністерство інфраструктури України (МОІТ) розробляє технічні регламенти й накази (№ 255, № 512), що визначають умови облаштування пунктів, метрологію WiM-систем, порядок автоматичної фіксації. МОІТ бере участь у міжвідомчих нарадах, формуючи експертні рекомендації щодо розбудови пунктів в регіонах, у тому числі спільно з Асоціацією міст та регіональними адміністраціями [17]. Центральні органи, з одного боку, формують нормативний каркас для ГВК, а з іншого, стимулюють місцеві влади до розвитку інфраструктури.

У свою чергу, місцеві органи влади (облдержадміністрації, районні ДПС Укравтодору, ОТГ) діють у межах делегованих прав й співфінансують будівництво, облаштування й ремонт пунктів ГВК. Наприклад, Укратдодор узгоджує місця розташування пунктів з поліцією та місцевою адміністрацією, а регіональні служби Укртрансбезпеки отримують підтримку в облашуванні процедур.

Основними механізмами координації та регуляторними інструментами такої взаємодії є: 1) Міжвідомчі наради – МОІТ запроваджує збори з представниками ОДА, Асоціації міст і Укртрансбезпеки для обговорення нормативних змін; 2) Узгодження графіків та маршрутів здійснюється між місцевими підрозділами Укратдодору, поліції та Укртрансбезпеки згідно до Порядку № 879 [10]; 3) Фінансування будівництва майданчиків – балансоутри-

мувачі (регіональні підрозділи Укравтодору) отримують технічні вказівки від МОІТ та фінансову підтримку місцевих бюджетів; 4) Автоматичний WiM-контроль – місцеві влади за сприяння Укртрансбезпеки встановлюють WiM-комплекси, підключені до центрального ЦОД у Києві, що забезпечує оперативну обробку даних.

Загалом, взаємодія центральних і місцевих органів являє собою багаторівневий процес, де центральний рівень формує нормативну основу, а місцевий, забезпечує її трансформацію в реальні процедури.

Також варто акцентувати увагу, що адміністративно-правові процедури реалізації ГВК передбачають участь спеціалізованих підприємств – виробників, постачальників, підрядників з монтажу та обслуговування WiM-комплексів і стаціонарних пунктів. Ці суб'єкти не лише виконують господарську діяльність, але й відіграють роль виконавців державного завдання в межах правового поля. До переліку цих суб'єктів можна віднести:

1) “SEA” (Smart Engineering Alliance) – впроваджує WiM-системи в рамках Smart Cities і бере участь у національних тендерах з автоматизації контролю [18]; 2) Winncom – постачає дистанційно керовані WiM-комплекси, інтегровані з онлайн інтерфейсом [19]; 3) ДП «Фінінпро» – за державними підрядом розгорнуло до 20 майданчиків WiM, здійснювало «проектуй–будуй» [20]; 4) ТОВ «Компанія “Ваговимірювальні системи” (BIC) – виготовляє, постачає платформні ваги та обслуговує їх для пунктів контролю [21].

Крім того, підприємства, що функціонують у системі ГВК, мають комплексний правовий статус, що випливає з низки нормативних підстав: 1) Договори державних закупівель або державно-приватного партнерства на відповідні роботи щодо монтажу, введення в експлуатацію та сервісного обслуговування WiM-комплексів укладаються відповідно до Закону України «Про публічні закупівлі» [22]; 2) Метрологічна сертифікація й перевірка обладнання, регламентовані технічними стандартами (наказ МОІТ № 255, Постанова КМУ № 879). Бездоганна цифрова точність є обов'язковою для правомірності фіксації порушень; 3) Ліцензії на монтаж та інженерні роботи необхідні для монтажу електронної, вагової та програмної складової пунктів ГВК, згідно з вимогами відповідних технічних регламентів. Ці юридичні підстави дозволяють підприємствам законно виконувати державне завдання щодо технічного забезпечення контролю й гарантовано нести відповідальність за якість тієї роботи.

Наведені підприємства виконують функції, що забезпечують реалізацію формальної державної політики через інфраструктурні рішення, зокрема: 1) Проектування та монтаж технічних комплексів, включаючи фундаментні роботи, встановлення датчиків, камер та мережевого обладнання («проектуй–будуй») через ДП «Фінінпро»; 2) Налагодження, тестування та підключення обладнання до Центру обробки даних Укртрансбезпеки через МОІТ; 3) Сервісне обслуговування й метрологічна перевірка – регулярна перевірка точності, ремонт, заміна датчиків; компанії надають своїх інженерів (приклад: компанія BIC); 4) Навчання персоналу інспекторів та техніків – навчальні курси для операторів WiM-систем, включно з передачею досвіду компаній-постачальників; 5) Цифрова інтеграція систем – підтримка передачі даних до центру обробки даних і в «електронний кабінет» користувачів громад, згідно з повідомленнями Auto24, та інтеграція з реєстрами та бухгалтерськими платформами компаній [23].

На нашу думку підприємства, що забезпечують технічну реалізацію ГВК, виконують фундаментальні функції, які поєднують виконавську інфраструктуру і державний контроль. Їхній правовий статус включає держзакупівлі, метрологічне обґрунтування, ліцензії та контрактну відповідальність. Функції, від проектування до навчання й цифрової інтеграції, забезпечують цілісність системи.

Приклади реалізації – кейси Укравтодору, ДП «Фінінпро», BIC та результати фіскалізації порушень – ілюструють практичну ефективність, обґрунтованість і потенціал подальшого розвитку цієї галузі в умовах цифровізації та адміністративного регулювання.

Виходячи із цього, ми вважаємо, що адміністративно-правові процедури реалізації габаритно-вагового контролю – це сукупність юридично визначених, нормативно врегульованих і послідовно упорядкованих дій суб'єктів владних повноважень, спрямованих на організацію, здійснення та документування процесу перевірки дотримання встановлених габаритно-вагових норм у сфері автомобільних перевезень, що відбувається в межах адміністративного провадження з дотриманням принципів законності, об'єктивності, належного процесуального оформлення та гарантування прав учасників.

Також, вважається за необхідне більш детально розглянути питання щодо особливостей притягнення юридичних, фізичних осіб та посадовців до адміністративної відповідальності за порушення ГВК відповідно до КУпАП. Загалом, адміністративна відповідальність за порушення габаритно-вагових норм це важливий інструмент реалізації державного контролю та захисту дорожньої інфраструктури. Кодекс України про адміністративні правопорушення встановлює механізми притягнення до відповідальності різних суб'єктів юридичних осіб, перевізників, посадових осіб. Аналіз правових норм та практики застосування дозволяє виявити специфіку відповідальності кожного.

Згідно зі статтею 132-1 КУпАП, перевищення встановлених габаритно-вагових норм карається штрафом залежно від ступеня перевантаження: – у разі перевищення встановлених законодавством габаритно-вагових норм від 5% до 10% включно; однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян – у разі перевищення встановлених законодавством габаритно-вагових норм понад 10%, але не більше 20%; двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян – у разі перевищення встановлених законодавством габаритно-вагових норм понад 20%, але не більше 30%; трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян – у разі перевищення встановлених законодавством габаритно-вагових норм понад 30% [9].

Також карається відмова від проходження контролю або неспівпраця з інспектором, що тягнуть за собою накладення штрафу в розмірі трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Примітка до статті передбачає можливість звільнення від відповідальності при наявності дозволу на рух перевантаженого ТЗ.

У свою чергу перевізники та власники автотранспортних підприємств несуть відповідальність за перевантаження їхніх ТЗ під своєю відповідальністю. Якщо порушення сталося без дозволу або при перевищенні більше ніж на 5%, застосовуються штрафи тієї ж шкали, що й до водіїв, згідно зі ст. 60 Закону України «Про автомобільний транспорт» [2]. Рішення, виносяться на підставі автоматичної фіксації (WiM), підтверджує в судовій практиці, а власник підприємства може оскаржити збір, але відсутність дозволу або невиконання приписів виключає можливість звільнення від відповідальності.

До посадових осіб, що відповідальні за допуск ТЗ до руху перевантаженим чи недотримання порядку контролю, застосовуються такі механізми: 1) Комбінована відповідальність, коли керівник і його посадовець є суб'єктами відповідальності. Судова практика визнає можливість притягнення обох, зокрема, коли службовець умисно дозволив перевищення або ухилився від контролю [24]; 2) При автоматичній фіксації посадова особа також відповідальна за збереження точності системи WiM – недоліки можуть призвести до штрафів чи дисциплінарних санкцій за внутрішнім розслідуванням підприємства.

Загалом ми вважаємо, що адміністративна відповідальність за порушення габаритно-вагових норм в Україні має багаторівневу структуру, що спрямована на комплексну відповідальність, зокрема: а) фізичні особи несуть основне навантаження – штрафи за перевантаження або ухилення; б) юридичні особи (перевізники) – незалежно від того, хто сидів за кермом, штрафуються за організацію перевезення; в) посадові особи – можуть бути притягнуті разом із перевізниками, якщо діяли з порушенням внутрішніх процедур або умисно.

У свою чергу, варто відзначити що, нормативне регулювання ГВК в Україні зазнає суттєвих адаптаційних змін під час воєнного стану або надзвичайних ситуацій. Це обумовлено необхідністю забезпечення логістичної мобільності, екстреного реагування на загрози безпеці, одночасно збереження основних принципів адміністративного права.

Воєнний стан в Україні був оголошений Указом Президента № 64 від 24 лютого 2022 року та неодноразово продовжувався [25]. Постанова КМУ № 303 від 13 березня 2022 року встановила загальне правило, а саме заборону на планові контролю в умовах воєнного стану [26]. Проте пункт 2 виключає галузі, критичні для державної безпеки й критичної інфраструктури, до яких віднесено і ГВК, що дозволяє проводити позапланові заходи контролю, за рішенням компетентного центрального органу. Таким чином, нормативна схема забезпечує можливість оперативного реагування на позаштатні логістичні виклики (наприклад, перевантаження, затори, збереження доріг) навіть у умовах воєнного режиму.

Крім того, ГВК під час воєнного стану виконує такі функції: 1) Контроль за військовими та цивільними вантажами, що рухаються критичними дорогами; 2) Попередження руйнування доріг, які мають стратегічне значення; 3) Боротьба з контрабандою та порушеннями габаритно-вагових норм, що можуть порушити логістичні ланцюги. Процедура проведення контролю зберігається та застосовуються стаціонарні, мобільні й автоматизовані комплекси WiM. Водночас документальні процеси можуть спрощуватися, але не можуть суперечити Конституції та загальним принципам адміністративного права.

Наприклад у 2023 р. штрафи за ГВК на стратегічних трасах досягли більше 700 тис. грн, що демонструє активну роботу інспекторів у надзвичайних умовах. При цьому у Київській області в 2024 р. затверджено новий Порядок супроводження авто із порушеннями до пунктів контролю (Постанова КМУ № 513 від 19 травня 2023) [27]. Цей порядок важливий, оскільки дозволяє утримувати логістичний потік навіть під час воєнного стану.

Незважаючи на важливість ГВК для збереження дорожньої інфраструктури та безпеки перевезень, система нормативного регулювання цього контролю має суттєві прогалини. Ці виклики включають як відставання законодавства від практичних потреб, так і недоліки правозастосування, які створюють юридичну невизначеність для суб'єктів господарювання, зокрема, до них можна віднести:

1. Невідповідність законодавчих норм сучасним викликам: 1) Адаптація нормативів до сучасного транспорту – законодавчі акти, такі як Закон України «Про автомобільний транспорт», Постанова № 879 та оновлення 2021 року (Закони № 1534-IX, № 1582-IX), створили базу, однак не всі інноваційні зміни були враховані в оновленнях. Залишається проблемою відсутність чітких норм для рідких, сипучих вантажів або транспорту, обладнаного новими технологічними рішеннями, що підвищує ризик нерівності в застосуванні норм між різними типами перевезення [28]; 2) Проблеми місцевого самоврядування – це проблеми недостатньої участі ОТГ у регулюванні та зборі плати за проїзд. Місцеві громади не мають інститутів узгодження того, яка частина штрафу має надходити до міс-

цевого бюджету. У наслідок, спільне фінансування потреб інфраструктури залишається мінімальним.

2. Недоліки процедур та їх правозастосування: 1) Переадміністрування ГВК – наразі перевізники змушені супроводжувати ТЗ до пункту зважування, що може бути розташований на значній відстані (20–70 км), без компенсації часу чи витрат. Це створює правову невизначеність та зловживання повноваженнями [29]; 2) Стандартизація обладнання – залишається неврегульованим чіткий стандарт метометричної повірки для WiM-комплексів. Відсутність єдиного реєстру сертифікованого обладнання підриває довіру до автоматичної фіксації і дозволяє оскаржувати штрафи, що створює прецеденти для недосконалого правозастосування.

3. Юридична невизначеність та правова захищеність: 1) Підсудність та оскарження – відсутність єдиного алгоритму для розгляду оскаржень протоколів ГВК призводить до нерівномірності в судових рішеннях. Підприємці стикаються зі складним процесом доказування, особливо коли WiM-дані є єдиним джерелом доказів; 2) Відповідальність посадових осіб – правозастосування часто не захищає посадовців і водіїв, коли вони аргументують інформування про небезпеку чи відмову від перевірки з об'єктивною підставою, наприклад, погодні умови чи військовий стан.

4. Інституційні та нормативно-адміністративні виклики: 1) Бюрократичний тягар – складність процедур отримання дозволів на перевантаження (рекордна кількість документів і актів) стримує суб'єктів господарювання. Для малого бізнесу це створює бар'єр входу; 2) Наявність прав та відповідальності – складність транспортних ланцюгів (перевізник – вантажовідправник – власник ТЗ) створює труднощі в ідентифікації відповідальної особи, що призводить до нерозумних санкцій.

Виходячи із цього, ми вважаємо, що перспективним напрямками вдосконалення нормативної системи габаритно-вагового контролю можуть стати:

1. Уніфікація процедур – це розробка детальних інструкцій для інспекторів та суб'єктів контролю;

2. Створення загальнодержавного реєстру WiM-систем, з відкритим доступом для перевірки їх сертифікації;

3. Перегляд моделі фінансування плати за обслуговування – частина штрафів повинна зараховуватись до місцевих бюджетів;

4. Осучаснення правил супроводу ТЗ – обмеження відстані до пунктів ГВК і компенсація витрат учасникам процесу.

5. Запровадження електронних протоколів з метою підвищення прозорості та оперативності.

Загалом, мтан нормативного регулювання ГВК в Україні потребує системного підходу для усунення процедурних недоліків і юридичної невизначеності. Першочерговими кроками є стандартизація технічної бази, захист прав суб'єктів ГВК, районне фінансування інфраструктури та цифровізація контролю, що відповідає принципам верховенства права та адміністративної ефективності.

Висновки. У результаті дослідження встановлено, що ГВК в Україні є важливим елементом адміністративно-правового регулювання у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та захисту транспортної інфраструктури. Його нормативні характеристики формуються на основі багаторівневої системи джерел, що охоплюють як законодавчі, так і підзаконні акти, а також технічні регламенти й внутрішньоорганізаційні документи.

Обґрунтовано, що правова природа ГВК пов'язана з реалізацією функцій державного нагляду і контролю, а принципи правової визначеності, пропорційності та верховенства права мають бути покладені в основу формування нормативної політики у цій сфері. Визначено ключову роль Укртрансбезпеки, Укравтодору, Національ-

ної поліції, центральних органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, а також підприємств, що забезпечують технічну реалізацію ГВК.

Зроблено висновок про наявність проблем, пов'язаних з фрагментарністю нормативної бази, недостатньою уніфікацією правозастосування, процедурними вадами притягнення до адміністративної відповідальності та нечітким статусом підприємств, що забезпечують технічну реалізацію ГВК. Окреслено необхідність перегляду окремих норм КУпАП, удосконалення адміністративних про-

цедур і запровадження сучасних цифрових інструментів контролю.

Особливу увагу приділено викликам, що постають у сфері ГВК в умовах воєнного стану та надзвичайних ситуацій, що вимагає адаптивного підходу до нормативного регулювання з урахуванням публічного інтересу та гнучкості адміністративних рішень. Перспективи вдосконалення нормативної системи пов'язані з гармонізацією національного законодавства з європейськими стандартами, систематизацією норм і розширенням процесуальних гарантій учасників перевезень.

ЛІТЕРАТУРА

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. Том 1. Загальна частина – Вадим Авер'янов – Тека авторів – Читиво. Читиво. 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. 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>
7. 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>
8. 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>
9. 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>
10. Про заходи щодо збереження автомобільних доріг: 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>
11. 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>
12. 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>
13. Рішення Одеського окружного адміністративного суду у справі № 640/2424/21. URL: <https://youcontrol.com.ua/en/catalog/court-document/127265240/>
14. 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>
15. 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>
16. 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>
17. Асоціація міст України. URL: <https://auc.org.ua/>
18. Компанія CEA | Виробництво електроніки, електронні компоненти, електротехніка | Компанія CEA. URL: https://www.sea.com.ua/ua/weight-in-motion/news/wim-ak-perspektivnij-instrument-dla-smart-cities/?srsId=AfmBOorjPG0InQlwwPyfGgqLcv5re-2_xFP6jSV3o8sJM0XqctITWM3
19. WIM – СИСТЕМИ МОНИТОРИНГУ ВАГИ ВАНТАЖНОГО ТРАНСПОРТУ У РУСІ. Winncom Technologies. URL: <https://winncom.ua/solutions/wim-systemy-monitorynga-vesa-gruzovogo-transporta-v-dvyzheny/>
20. Державне підприємство фінансування інфраструктурних проєктів. FININPRO | ДП "ФІНІНПРО". URL: <https://fininpro.com/budivnicztva-majdanchikiv-dlya-gabarytno-vagovogo-kontrolyu-weigh-in-motion-wim-na-avtoshlyaxah-ukraini>
21. ТОВ «Компанія «Ваговимірювальні системи» (БІС). URL: <https://vis.ua/catalog/avtomatizaciya-vzveshivaniy/>
22. Мухін Д. Вантажівки стали легшими: в Україні різко зменшилась кількість штрафів за перевантаження. URL: <https://thepage.ua/ua/news/wim-sistemi-viyavili-menshe-porushen-shtrafi-vpali-na-tretinu>
23. Валентин Ожго. На дорогах України запровадять нову систему вагового контролю WIM. URL: https://auto.24tv.ua/na_dorohakh_ukrainy_zaprovadiat_novu_sistemu_vahovoho_kontroliu_wim_n60127
24. Габаритно-ваговий контроль та відповідальність власників ТЗ. «Дебет-Кредит» – Бухгалтерські новини. URL: <https://news.dtki.ua/law/liability/74511-gabarytno-vagovii-kontrol-ta-vidpovidalnist-vlasnikov-tz>
25. 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>
26. 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>
27. 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>
28. О.Слобожан на нараді в Мінінфраструктури: Габаритно-ваговий контроль має сприяти збереженню дорожньої інфраструктури муніципалітетів | Асоціація міст України. Новини | Асоціація міст України. URL: <https://www.auc.org.ua/novyna/oslobozhan-na-naradi-v-mininfrastruktury-gabarytno-vagovyy-kontrol-maye-spruyaty-zberezhenyu>
29. Чи законні вимоги Укртрансбезпеки направляти водіїв до пунктів вагового контролю. ДОРОЖНИЙ АДВОКАТ. URL: <https://doradvokat.com.ua/chy-zakonni-vymogy-ukrtransbezpeky-napravlyaty-vodiyiv-do-punktiv-vagovogo-kontrolyu/>