

ФІНАНСОВО-ПРАВОВІ НАСЛІДКИ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ ГАБАРИТНО-ВАГОВОГО КОНТРОЛЮ

FINANCIAL AND LEGAL CONSEQUENCES OF ADMINISTRATIVE OFFENSES IN THE FIELD OF DIMENSIONAL AND WEIGHT CONTROL

Настюк В.Я., д.ю.н., професор, член-кореспондент Національної академії правових наук України,
професор кафедри адміністративного права та адміністративної діяльності
Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого

У статті комплексно досліджено фінансово-правові наслідки адміністративних правопорушень у сфері габаритно-вагового контролю (ГВК), які становлять міждисциплінарний феномен на межі адміністративного та фінансового права. Акцент зроблено на розкритті теоретико-правових основ адміністративної відповідальності у зазначеній сфері, з урахуванням специфіки публічно-правового регулювання транспортної діяльності та пріоритету превентивної функції контролю. Проаналізовано фінансово-правові наслідки адміністративних правопорушень у сфері ГВК через призму податкового права дозволяє сформулювати підстави для нової парадигми правового регулювання, в якій адміністративна відповідальність набуває рис фіскального інструменту з ознаками податкового зобов'язання. Визначено, що фінансово-правова природа відповідальності за такі правопорушення поєднує в собі каральні, компенсаційні та стимулюючі елементи, що відрізняє її від класичних форм адміністративної відповідальності. Автором обґрунтовано теоретичні підходи до визначення фінансово-правових наслідків таких деліктів, включно з бюджетною, майново-компенсаційною, штрафною та процесуально-платіжною складовими. Запропоновано авторське визначення фінансово-правових наслідків адміністративних правопорушень у сфері ГВК як юридично значущих, публічно-примусових наслідків майнового характеру, що виникають у результаті порушення законодавства про габаритно-вагові норми та спрямовані на компенсацію шкоди дорожній інфраструктурі, поповнення бюджетів та реалізацію функції державного контролю. Стаття також аналізує нормативно-правові засади регулювання відповідної категорії наслідків. Значну увагу приділено організаційно-правовим механізмам реалізації фінансово-правових наслідків. У межах порівняльного аналізу представлено закордонний досвід Німеччини, Польщі Франції в яких акцент зроблено на цифровізації процедур, використання автоматизованих систем WIM, запровадження диференційованих тарифів та ефективний контроль на міжрегіональному рівні. На основі виявлених проблем, обґрунтовано пропозиції щодо вдосконалення законодавства та правозастосовної практики в Україні.

Ключові слова: габаритно-ваговий контроль, адміністративна відповідальність, фінансово-правові наслідки, плата за проїзд, штраф, WIM-система, метрологічна придатність, дорожній фонд, адміністративне право.

The article comprehensively examines the financial and legal consequences of administrative offenses in the field of dimensional and weight control (DWC), which constitute an interdisciplinary phenomenon on the border of administrative and financial law. The emphasis is on revealing the theoretical and legal foundations of administrative liability in this area, taking into account the specifics of public law regulation of transport activities and the priority of the preventive function of control. The analysis of the financial and legal consequences of administrative offenses in the field of DWC through the prism of tax law allows us to formulate the grounds for a new paradigm of legal regulation, in which administrative liability acquires the features of a fiscal instrument with signs of a tax obligation. It is determined that the financial and legal nature of liability for such offenses combines punitive, compensatory and incentive elements, which distinguishes it from classical forms of administrative liability. The author substantiates theoretical approaches to determining the financial and legal consequences of such torts, including budgetary, property-compensatory, penalty and procedural-payment components. The author's definition of the financial and legal consequences of administrative offenses in the field of DWC is proposed as legally significant, publicly coercive consequences of a property nature that arise as a result of violating the legislation on overall and weight standards and are aimed at compensating for damage to road infrastructure, replenishing budgets and implementing the function of state control. The article also analyzes the regulatory and legal principles of regulating the relevant category of consequences. Considerable attention is paid to the organizational and legal mechanisms for implementing financial and legal consequences. Within the framework of the comparative analysis, the foreign experience of Germany, Poland and France is presented, in which the emphasis is placed on the digitalization of procedures, the use of automated WIM systems, the introduction of differentiated tariffs and effective control at the interregional level. Based on the identified problems, proposals are substantiated to improve legislation and law enforcement practice in Ukraine.

Key words: dimensional and weight control, administrative liability, financial and legal consequences, toll, fine, WIM system, metrological suitability, road fund, administrative law.

Формування ефективного механізму притягнення до відповідальності у сфері ГВК вимагає не лише уточнення правових підстав адміністративної відповідальності, але й глибокого осмислення фінансово-правових наслідків таких порушень. Адже йдеться не лише про застосування санкції у вигляді штрафу, а й про вплив на публічні фінанси, збалансованість бюджету, фінансування дорожнього господарства та зменшення обсягу шкоди, завданої перевантаженням транспортом. Саме тому, з огляду на актуалізацію проблеми неотримання габаритно-вагових обмежень у транспортній сфері України, постає потреба у ґрунтовному осмисленні не лише адміністративно-правового, а й фінансово-правового виміру відповідальності за такі порушення. Систематизація фінансових наслідків правопорушень у сфері ГВК дозволяє не тільки забезпечити ефективне правозастосування, але й напрацювати чіткі критерії для обґрунтованого стягнення шкоди, компенсації та превенції бюджетних втрат.

У загальному розумінні, ГВК – це «вузол» перетину інтересів безпеки дорожнього руху, збереження дорожньої інфраструктури, а також добросовісної конкуренції на ринку перевезень. Адміністративні правопорушення у сфері ГВК складають специфічний сегмент деліктного масиву транспортного права, вони одночасно мають регулятивний вимір (забезпечення режиму- і процедурності перевезень) та фіскально-превентивний (штрафи, плата за проїзд при перевезенні, заборона подальшого руху), що зумовлює безпосередній зв'язок із фінансово-правовими наслідками.

Крім того, ГВК – це не лише технічний інструмент безпеки руху, а й фінансово-правовий механізм захисту дорожньої інфраструктури. Від правильної юридичної кваліфікації кожного з цих платежів залежить не лише процедура притягнення та доведення, а й бюджетно-правовий режим надходжень, мета їх використання й вимоги до доказів (зокрема метрологічні) [1, с. 204].

3 позиції податкового права, основоположним є поняття обов'язкового публічного платежу як грошового зобов'язання, що виникає у зв'язку із законом, має чітке цільове призначення, адресоване державі, та реалізується через механізми податкового адміністрування. Аналізуючи фінансово-правові наслідки адміністративних правопорушень у сфері ГВК, можна виявити низку ознак, тотожних податковим зобов'язанням: вони мають примусовий характер, справляються в грошовій формі, зараховуються до державного бюджету, реалізуються під контролем уповноважених органів, а також підлягають обліку, стягненню і звітності. У цьому сенсі штраф за перевищення вагових чи габаритних норм виконує функцію не лише покарання, але й фінансову функцію, подібно до податкового платежу він сприяє наповненню бюджету та фінансуванню відновлення інфраструктури [2, с. 55].

У контексті податково-правового аналізу важливо також акцентувати на принципі правової визначеності, який вимагає, щоб зобов'язання громадян і юридичних осіб перед державою були передбачуваними, однозначними та не дискримінаційними. Із цієї точки зору, доцільним виглядає поступова гармонізація процедур реалізації фінансово-правових наслідків адміністративних правопорушень у сфері ГВК із загальними принципами податкового адміністрування.

У свою чергу, в теорії фінансового права під фінансово-правовими наслідками розуміють юридично значущі зміни у сфері публічних фінансів, які настають у результаті вчинення правопорушення. Такі наслідки не обмежуються лише сплатою штрафу, а охоплюють ширший спектр явищ, від фінансових втрат до порушення бюджетного планування та компенсаційних витрат держави.

У сфері ГВК це проявляється у таких наслідках: а) зменшення ресурсу дорожнього покриття, що тягне додаткові витрати на ремонт; б) зниження ефективності бюджетного планування, оскільки шкода від перевантажень часто не прогнозується; в) втрати від ненадходження штрафних сум через недосконалість процедури притягнення до відповідальності; г) формування нових фінансових зобов'язань держави, пов'язаних із компенсацією збитків.

Фінансово-правову природу відповідальності варто аналізувати з позиції публічного права, де фінансова відповідальність постає як один із механізмів реалізації фінансової функції держави, що спрямована на охорону публічних фінансових інтересів. У сфері ГВК це проявляється через механізм накладення штрафних санкцій, а також пов'язаних із цим процедур бюджетного обліку, відшкодування шкоди та запобігання фінансових порушень.

Фінансово-правова відповідальність має низку відмінних рис: а) вона ґрунтується на публічному інтересі, зокрема охороні бюджету; б) виникає не лише за шкоду, а й за сам факт порушення; в) реалізується через бюджетно-податкові та контрольні-наглядові механізми.

Тоді, як адміністративна відповідальність за порушення габаритно-вагових норм регламентується ст. 132-1 КУпАП [3], однак саме стягнення штрафів і спрямування їх до бюджету має чітко виражену фінансово-правову природу. Такий штраф є формою негативного майнового стимулу, а не лише квазікримінальним заходом покарання.

Виходячи з вітчизняної наукової думки та практики ЄС, на нашу думку основними критеріями класифікації адміністративних правопорушень у сфері ГВК які мають несприятливі фінансові наслідки для правопорушника, можуть бути:

1. За характером правопорушення: а) формальні правопорушення – полягають у порушенні встановлених процедур (непред'явлення документів, невиконання вимоги про зупинку, відмова від проходження зважування тощо). Попри мінімальну шкоду, вони тягнуть за собою штрафні санкції, які є прямими фінансовими втратами для поруш-

ника; б) матеріальні правопорушення – пов'язані з перевищенням нормативних показників (маса, навантаження на вісь, габарити), що спричиняє шкоду дорожньому покриттю та потребує відшкодування. У цьому випадку фінансові наслідки для порушника включають штраф, компенсацію шкоди (за ст. 132-1 КУпАП), а також можливі втрати через простої та зупинення транспортного засобу.

2. За формою фіксації: а) ручне фіксування (традиційне) – правопорушення встановлюється інспектором Укртрансбезпеки. Практика показує вищу ймовірність оспорення таких протоколів, що впливає на розмір і неминучість фінансових наслідків; б) автоматизоване фіксування (WiM-системи): – передбачає негайну генерацію постанови без участі інспектора, що практично унеможливує уникнення відповідальності. Фінансові наслідки у цьому випадку стають прямими і невідворотними, а також сприяють прискоренню надходжень до бюджету.

3. За ступенем фінансового впливу: а) мінімальні наслідки – штраф без додаткових витрат. Це переважно правопорушення, пов'язані з порушенням процедури, незначним перевищенням; б) обтяжені фінансові наслідки – сукупність штрафу, обов'язку компенсувати шкоду, а іноді й конфіскації доходу або зупинення господарської діяльності.

4. За типом суб'єкта відповідальності: а) фізичні особи (водії) – несуть особисту відповідальність із власних коштів, що особливо болісно для водіїв-фізосіб-підприємців; б) юридичні особи (перевізники) – відшкодовують шкоду з рахунку підприємства, але також можуть втратити ліцензію або тендерні контракти; в) посередники (експедитори, орендодавці) – за певних умов несуть солідарну відповідальність, якщо не було забезпечено контроль вантажу.

5. За юридичними наслідками: а) зворотні фінансові наслідки – у випадках, коли постанову можна оскаржити, а штраф анулювати (наприклад, доведено збій у роботі WiM); б) незворотні наслідки – коли після оплати штрафу фінансове навантаження вже не підлягає поверненню. Особливо це стосується компенсаційних виплат, які відшкодовуються в межах цивільно-правових позовів з боку держави.

На нашу думку, адміністративні правопорушення у сфері ГВК, які тягнуть несприятливі фінансові наслідки, потребують деталізованої класифікації, що враховує як правову природу порушення, так і форму реалізації відповідальності. Така класифікація має важливе значення як для оптимізації системи притягнення до відповідальності, так і для модернізації правозастосовної практики в умовах цифровізації адміністративного процесу. Крім того, це створює підґрунтя для вдосконалення нормативної регламентації, зокрема у частині уніфікації штрафів, порядку їх стягнення, компенсаційної моделі збитків та використання отриманих коштів у дорожньому фонді.

Саме тому, ми вважаємо, що фінансово-правові наслідки адміністративних правопорушень у сфері ГВК – це встановлений у межах належної адміністративної процедури комплекс несприятливих публічно-майнових обов'язків, який породжується фактом протиправного перевищення нормативів маси, осьових навантажень, габаритів чи порушенням дозвільного режиму та функціонально спрямований на поєднання превенції (стримування недоброчесної поведінки) з відновленням публічних фінансів і ресурсів дорожньої інфраструктури. Дійсність і межі такого обов'язку умовлені належним доказуванням, пропорційністю адміністративного акта й цільовим бюджетним режимом надходжень.

Проте ми вважаємо, що фінансово-правові наслідки у сфері ГВК не зводиться виключно до адміністративного штрафу, а охоплює значно ширший структурно-функціональний комплекс грошових обов'язків, що мають різну правову природу, мету та механізми реалізації.

На нашу думку, основними структурними елементами такого комплексу є: 1. Адміністративний штраф – передбачений статтею 132-1 КУпАП, застосовується за факт порушення вагових або габаритних норм. Штраф є каральною формою відповідальності з фіксованим розміром, що змінюється залежно від типу транспортного засобу та рівня перевищення [3]; 2. Плата за проїзд з перевищенням нормативів – встановлена ст. 60 Закону України «Про автомобільний транспорт» [5] та регулюється Порядком, затвердженим постановою КМУ № 879 від 27.06.2007 р. [9]. Плата розраховується за формулою, враховує рівень перевищення та кілометраж, і має компенсаційний характер; 3. Витрати примусового виконання – у разі несплати штрафу або плати за проїзд добровільно, сума підлягає стягненню в порядку примусового виконання, з відповідними витратами; 4. Пеня або інші фінансові санкції – у випадках прострочення сплати, можливе нарахування пені або штрафних санкцій у сфері фінансового контролю, відповідно до законодавства про фінансову відповідальність суб'єктів господарювання; 5. Фінансове блокування або обмеження дії дозвільних документів – у перспективі, в рамках цифровізації адміністративних послуг, до структури наслідків можна буде віднести елементи фінансового впливу непрямого характеру, наприклад, автоматичне блокування дозволів на перевезення, доступ до тендерів тощо.

Що стосується питання, нормативно-правових засад регулювання фінансово-правових наслідків адміністративних правопорушень у сфері ГВК в Україні то в першу чергу варто відзначити, що такі наслідки відображають системну взаємодію кількох масивів публічного права: а) адміністративного (делікт і провадження); б) фінансового (бюджетні режими та публічні грошові обов'язки); в) техніко-метрологічного (допустимість доказів вимірювань). Нормативну архітектуру становлять КУпАП (штрафи), спеціальні транспортні акти (правила руху великовагових/великогабаритних ТЗ та дозвільні процедури), підзаконні порядки (ГВК і автоматична фіксація), бюджетні норми щодо Державного дорожнього фонду (ДДФ) та метрологічні вимоги (як умова легітимності фінансових нарахувань) [4].

До системоутворювальних джерел належать, КУпАП (зокрема ст. 132-1, яка встановлює відповідальність за порушення правил проїзду великовагових та великогабаритних ТЗ) [3], Закон України «Про автомобільний транспорт» [5], а також Закон «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» [6]. У цій площині фінансова відповідальність – це не лише штраф (каральний платіж до бюджету), але й компенсаційні платежі за перевищення нормативів, пов'язані із ГВК.

Крім того, рух великовагових/великогабаритних транспортних засобів регулюється Правилами проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами, затвердженими постановою КМУ від 18.01.2001 № 30 (встановлюють умови руху, обмеження швидкості, часові інтервали, особливості дозволу) [7]. Поза дозволом або з перевищенням нормативів застосовуються заходи припинення й фінансові наслідки відповідно до підзаконних порядків. Додатково, з 2023 р. діє Порядок супроводження (КМУ № 513 від 19.05.2023), який визначає процедуру доставлення ТЗ з ознаками порушення до найближчого пункту зважування і тимчасову заборону подальшого руху до усунення ризиків [8].

Ключовим підзаконним актом є постанова КМУ від 27.06.2007 № 879 «Про заходи щодо збереження автомобільних доріг», якою затверджено Порядок здійснення ГВК і формульний підхід до плати за проїзд при перевищенні нормативів (у євро-еквіваленті з коефіцієнтами за порушення) [9]. Ця плата має компенсаційну природу (відшкодування додаткового зношення дороги), що концептуально відрізняє її від штрафу за КУпАП. Нархування

плати оформлюється актом/довідкою ГВК та розрахунком, який стає первинним фінансовим документом у відносинах із державою.

Постанова КМУ від 27.12.2019 № 1174 встановлює Порядок автоматичної фіксації порушень у сфері безпеки на автомобільному транспорті (у т.ч. параметрів маси/габаритів), визначає поняття автоматичного пункту ГВК, вимоги до даних та процедури притягнення [10]. Саме дані WIM можуть бути використані як докази для винесення постанови про накладення штрафу (КУпАП) та/або для нарахування плати за проїзд (відповідно Порядку № 879), але за умови відповідності вимірювальних засобів законодавчо регульованій метрології.

Бюджетний кодекс України (ст. 24-2) створює Державний дорожній фонд у складі спеціального фонду держбюджету [11]. До джерел цього фонду зараховуються, зокрема, надходження, прямо визначені спеціальними законами й актами уряду, включно з платою за проїзд та частиною адмін-госп. штрафів, передбачених у ст. 60 Закону «Про автомобільний транспорт». Каральні штрафи за КУпАП за загальним правилом формують доходи бюджету як кошти від санкцій, тоді як компенсаційні платежі прямують до ДДФ, що відбиває відшкодувальну природу цих надходжень і забезпечує їх цільове використання на дороги.

Будь-яке фінансове стягнення, що спирається на вимірювання (вага, навантаження на вісь), вимагає метрологічної придатності засобів і процедур відповідно Закону України «Про метрологію та метрологічну діяльність» (№ 1314-VII) [12] і Технічний регламент засобів вимірювальної техніки (КМУ № 163 від 24.02.2016) встановлюють обов'язкові вимоги до засобів вимірювань і їх оцінки відповідності [13]. На рівні міжнародних рекомендацій орієнтиром є OIML R 134-1:2006 щодо систем зважування в русі (WIM), яка визначає класи точності, вимоги до друку результатів, калібрування й верифікації [14]. Недотримання метрологічних вимог ставить під сумнів допустимість доказів та, відповідно, законність фінансових наслідків (штраф/плата).

Варто відзначити, що судова практика послідовно розмежовує штраф (каральний платіж) та плату за проїзд (компенсаційний платіж). Верховний Суд у низці постановок вказує, що плата за проїзд не є штрафною санкцією, а становить суму відшкодування матеріальних збитків державі через руйнування дорожнього покриття. При цьому юрисдикція спорів про її стягнення визначається за суб'єктом складом (господарська чи цивільна) [15]. Це має прямі фінансово-правові наслідки: поєднання штрафу (КУпАП) і компенсації (плата) не порушує принцип *ne bis in idem* (означає заборону повторного притягнення до юридичної відповідальності або покарання особи двічі за одне й те саме правопорушення), адже йдеться про різну правову природу платежів.

У свою чергу, ЄС встановлює рамкові вимоги до максимальних вагових і габаритних параметрів (Директива 96/53/ЄС) [16] та до технічних придорожніх інспекцій (Директива 2014/47/EU) [17]. Для національного права це означає, що обмеження та контроль повинні бути ризик-орієнтованими, з належною фіксацією, а фінансові наслідки пропорційними та прозорими. Українські Порядки № 879 і № 1174 концептуально узгоджуються з цими засадами (обмеження/дозвіл, автоматична фіксація, незалежність інспекції, електронні дані).

Також варто відзначити, що фіксація правопорушення (акти ГВК/дані WIM), прийняття адміністративного акта (постанова у справі про адміністративне порушення) та розрахунок плати за проїзд, це різні юридичні дії з відмінними процесуальними передумовами. На них поширюються вимоги Закону «Про адміністративну процедуру» [18] (якість адміністративного акта, мотивованість, пропорційність, належне повідомлення) і КУпАП (строки, докази, зміст постанови). Водночас Порядок супроводження

№ 513 деталізує тимчасові обмеження руху до зважування (не більше 50 км до пункту), що мінімізує ризик ухилення та підсилює доказову базу для фінансових рішень.

Узагальнюючи, нормативно-правові засади регулювання фінансово-правових наслідків правопорушень у сфері ГВК в Україні вибудовані як цілісна, але багаторівнева система, у якій поєднуються каральні (адміністративні та адміністративно-господарські штрафи) і компенсаційні (плата за проїзд) інструменти, що різняться правовою природою, підставами виникнення, процедурою застосування та бюджетним режимом зарахування коштів. Її «каркас» формують КУпАП і Закон «Про автомобільний транспорт», деталізовані підзаконними актами Кабінету Міністрів, тоді як Бюджетний кодекс України через Державний дорожній фонд забезпечує цільове використання компенсаційних надходжень на дорожню інфраструктуру. Легітимність фінансових рішень визначається не лише матеріальними ознаками складів, а й дотриманням процедурних гарантій адміністративного процесу (законність, пропорційність, мотивованість, належне повідомлення) та метрологічного придатності вимірювань (WIM, сертифікація і повірка ЗВТ), без чого дані не набувають доказового статусу. Гармонізаційний вектор задають стандарти ЄС (96/53/ЕС; 2014/47/EU), що орієнтують на ризик-орієнтований контроль і недискримінаційність санкцій, і в цьому ключі українська модель уже демонструє концептуальну сумісність. Водночас практична ефективність системи залежить від усунення термінологічних розривів між «штрафом» і «платою/відшкодуванням», стандартизації розрахункових документів, повної е-інтеграції даних WIM із реєстрами дозволів та казначейськими сервісами й подальшого уніфікування підзаконних процедур. Загалом можна сказати, що наявна конструкція забезпечує баланс превенції та відновлення публічних фінансів, а її подальше вдосконалення має концентруватися на підвищенні доказової якості, бюджетної прозорості й узгодженості з *acquis* ЄС.

Що стосується питання організаційно-правових механізмів реалізації фінансово-правових наслідків адміністративних правопорушень у сфері ГВК, то вони становлять собою цілісну систему узгоджених дій уповноважених суб'єктів публічної адміністрації, що спрямована на притягнення винних осіб до адміністративної відповідальності та стягнення передбачених законодавством фінансових санкцій і компенсацій. Цей механізм поєднує адміністративно-процедурні, контрольні, виконавчі та бюджетно-фінансові елементи, що забезпечують матеріалізацію публічного інтересу у сфері охорони транспортної інфраструктури.

Його сутність полягає в реалізації адміністративно-юрисдикційних повноважень органів виконавчої влади, зокрема Укртрансбезпеки, а також у процедурному супроводі таких повноважень у межах чинного законодавства (Кодексу України про адміністративні правопорушення, Бюджетного кодексу України, Закону України «Про автомобільний транспорт», ряду постанов КМУ, наказів міністерств тощо). Важливо, що цей механізм набуває комплексного характеру лише у випадку забезпечення взаємодії правових і технічних складових, таких як функціонування системи автоматичного зважування в русі (Weigh-in-Motion – WiM), збирання цифрових доказів, сертифікація засобів вимірювальної техніки, ведення реєстрів порушень, а також процедур оскарження та виконання рішень.

Ключовим органом, уповноваженим на виявлення, фіксацію та оформлення матеріалів щодо адміністративних правопорушень у сфері ГВК, є Укртрансбезпека, що діє відповідно до Положення, затвердженого постановою КМУ № 103 від 11.02.2015 року [19]. Вона здійснює як безпосередній контроль на стаціонарних та мобільних комплексах, так і опосередковану перевірку даних, зібраних системами автоматичного зважування WiM, відповідно до постанови КМУ № 1174 від 27.10.2021 року.

Водночас процес притягнення до відповідальності не замикається на одному органі, залучаються й інші суб'єкти, зокрема: 1) Міністерство інфраструктури України, як центральний орган виконавчої влади у сфері транспорту; 2) Міністерство внутрішніх справ – у разі фіксації порушень, які мають ознаки кримінального чи змішаного правопорушення [20, с. 371]; 3) Міністерство юстиції України, зокрема органи державної виконавчої служби – при примусовому виконанні постанов про стягнення штрафів і компенсацій; 4) Казначейська служба України – як адміністратор зарахування штрафних сум і платежів до відповідного бюджету [21, с. 39]. Така багаторівнева структура вимагає чіткої організаційної координації, яка має реалізовуватися через міжвідомчі протоколи, автоматизовані системи передачі інформації (API, e-сервіси), уніфіковані бланки адмінматеріалів та інтегровані цифрові реєстри.

Крім того, організаційно-правовий механізм реалізації фінансово-правових наслідків адміністративних проступків у сфері ГВК охоплює низку взаємопов'язаних етапів, зокрема: 1) Виявлення та фіксація правопорушення – шляхом мобільного або автоматичного (WiM) зважування, результат якого підлягає метрологічному контролю (сертифікація та повірка ЗВТ); 2) Оформлення матеріалів справи – уповноваженою посадовою особою, яка складає протокол про адміністративне правопорушення (якщо порушення фіксується без участі автоматизованих систем) або формує електронну справу (якщо мова про автоматичне виявлення); 3) Винесення постанови про накладення стягнення або застосування компенсаційної плати – у межах компетенції суб'єкта владних повноважень; 4) Добровільна або примусова сплата штрафу/плати – у строк, визначений законодавством (зокрема 10-денний строк для добровільної сплати зі знижкою 50%); 5) Зарахування коштів до бюджету, загального фонду (штраф) або спеціального дорожнього фонду (плата за перевищення ГВН); 6) Оскарження рішення – в адміністративному або судовому порядку, відповідно до норм Закону України «Про звернення громадян» та КАС України. Кожен із вказаних етапів пов'язаний з конкретним юридичним фактом, що породжує, змінює або припиняє фінансово-правове зобов'язання правопорушника.

Особливу роль у реалізації механізму відіграє цифровізація, що виражається у впровадженні електронних адміністративних послуг, автоматичної фіксації порушень (WiM), використанні цифрових підписів, інтеграції з Єдиним реєстром перевантажень та системами «Дія», «Шлях», «Єдиний державний реєстр транспортних засобів», e-Case тощо. Це забезпечує не лише оперативність і достовірність фіксації, а й прозорість бюджетного процесу, що є передумовою справедливості адміністративного тягара.

Ми вважаємо, що організаційно-правовий механізм реалізації фінансово-правових наслідків адміністративних правопорушень у сфері ГВК є складною, але концептуально цілісною конструкцією, що поєднує елементи адміністративного юрисдикційного процесу, цифрових технологій, бюджетного адміністрування та міжвідомчої координації. Його ефективність залежить не лише від наявності правових приписів, а й від їх реального застосування в межах електронних процедур, що уможливають своєчасне, пропорційне та справедливе реагування держави на порушення, які мають фінансово-інфраструктурну природу. Саме тому подальший розвиток цього механізму має бути спрямований на забезпечення процедурної визначеності, цифрової інтеграції та узгодженості із фінансовим правом і європейськими стандартами.

У свою чергу, особливу увагу викликає аналіз закордонного досвіду регулювання відповідальності за перевищення габаритно-вагових нормативів, що дає змогу виявити дієві правові конструкції, моделі обчислення штрафів і плати, а також підходи до цифровізації механізмів контролю.

У Німеччині контроль за дотриманням вагових обмежень здійснюється відповідно до положень Закону про дорожній рух (Straßenverkehrs-Ordnung – StVO) [22], а також Закону про дорожній транспорт (Güterkraftverkehrsgesetz) [23]. Основні фінансові наслідки у разі перевищення ваги вантажу передбачаються у формі адміністративного штрафу, який варіюється залежно від відсотку перевищення допустимих нормативів [24, с. 189]. Визначальною особливістю є те, що фінансова відповідальність накладається не лише на водія, а й на вантажовласника та транспортну компанію, що відповідає принципу розподіленої відповідальності. У разі істотного порушення (перевищення понад 20%) може бути застосована тимчасова заборона на подальше пересування, що створює додатковий фінансовий тягар у вигляді втрати часу, необхідності розвантаження або найму нового транспорту.

Правове регулювання ГВК у Польщі визначається Законом від 6 вересня 2001 р. «Про дорожній транспорт», а з 2021 року контроль здійснюється з використанням автоматизованих систем за допомогою Інспекції дорожнього транспорту (GITD) та її підрозділу – CANARD, відповідального за WiM-системи. При виявленні перевантаження передбачено накладення штрафу у фіксованому розмірі, а також стягнення компенсаційної плати, яка прямо зараховується до Дорожнього фонду [25]. Суттєвою відмінністю є попередній розрахунок суми плати залежно від кількості кілометрів, які транспортний засіб подолав із перевищенням, що дозволяє застосовувати принцип пропорційності. При цьому фінансово-правовий механізм доповнюється цифровою платформою, яка дозволяє відстежувати всі сплачені платежі, надсилати повідомлення порушникам та автоматично розпочинати процедуру примусового виконання за несплати.

У Франції норми габаритно-вагового контролю врегульовано в Кодексі транспорту (Code des transports) та Кодексі автомобільних доріг (Code de la route). При перевищенні встановлених обмежень накладається адміністративний штраф (amende administrative), розмір якого залежить від категорії правопорушення. Особливістю є те, що штрафи можуть змінюватися в регіонах Франції залежно від навантаження на інфраструктуру, що закріплено на рівні нормативних актів місцевих рад [26]. Окрім штрафних санкцій, у Франції застосовуються й компенсаційні платежі, спрямовані на відшкодування потенційної шкоди дорожньому покриттю. За наявності підтверджень (експертних висновків) ці суми можуть стягуватись у судовому або адміністративному порядку, із зарахуванням до бюджету територіальних органів або державного дорожнього агентства. Цікавою особливістю є також децентралізований механізм стягнення: частину надходжень залишають органам місцевого самоврядування, які здійснюють контроль та інвестують у ремонт доріг, що посилює фінансову ефективність системи.

Для України доцільно врахувати досвід Польщі та Франції, зокрема: а) запровадити компенсаційні платежі за шкоду інфраструктурі як окремий інститут; б) формалізувати систему цільових надходжень від штрафів до дорожніх фондів; в) інституалізувати електронну модель взаємодії між порушником, Укртрансбезпекою та державним/місцевим бюджетом; г) розширити коло суб'єктів відповідальності (у т.ч. вантажовласників та експедиторів). Урахування кращих європейських практик дозволить зміцнити фінансову стійкість контролюючих органів, підвищити превентивну ефективність відповідальності та забезпечити пропорційне відшкодування збитків, завданих державі внаслідок перевантаження.

Також варто констатувати, що у зв'язку з підвищенням рівня транспортного навантаження на дорожню інфраструктуру та зростанням рівня правопорушень, пов'язаних із перевантаженням транспортних засобів, особливої актуальності набуває аналіз проблем реалізації

відповідальності у вигляді штрафів та компенсаційних платежів.

На нашу думку, найбільш актуальними проблемами у сфері фінансово-правових наслідків правопорушень у сфері ГВК є:

1. Відсутність чіткої термінологічної визначеності – на рівні законодавства досі відсутнє усталене визначення таких базових категорій, як «фінансово-правовий наслідок», «компенсаційна плата», «адміністративно-фінансовий штраф». Це ускладнює доктринальну і практичну кваліфікацію відповідних заходів як елементів фінансово-правової відповідальності, що, своєю чергою, створює правову невизначеність у питаннях їх застосування та оскарження.

2. Колізії між адміністративним та фінансовим законодавством – стягнення штрафів за порушення норм ГВК врегульовано нормами Кодексу України про адміністративні правопорушення (ст. 132-1 КУпАП), однак порядок їх обліку, розподілу та перерахування до бюджету – фінансовим законодавством (Бюджетний кодекс, податкове законодавство, нормативні акти Державної казначейської служби). Це призводить до суперечностей, зокрема: а) у строках зарахування коштів; б) у визначенні розпорядника надходжень; в) у порядку оскарження фінансових претензій.

3. Недостатня адресність використання надходжень – штрафи, що надходять до державного бюджету за перевищення габаритно-вагових нормативів, не мають чіткого цільового спрямування. На практиці це означає, що фінансово-правові наслідки не пов'язуються із прямим відновленням шкоди, завданої транспортною інфраструктурою. В європейських країнах, натомість частина таких платежів іде на ремонт доріг або фінансування систем WiM.

4. Відсутність механізму компенсації завданої шкоди – наявність перевантаження об'єктивно призводить до передчасного зношення дорожнього покриття. Проте в Україні відсутня процедура визначення розміру заподіяної шкоди, яка могла б бути підставою для додаткового фінансово-правового стягнення з порушника в межах адміністративного провадження.

5. Неврегульованість відповідальності третіх осіб – фінансово-правова відповідальність у сфері ГВК наразі передбачена лише щодо водіїв або перевізників. Однак, як свідчить зарубіжна практика (наприклад, у Німеччині, Франції, Польщі), ефективнішою є модель солідарної або субсидіарної відповідальності, де до відповідальності можуть залучатись і замовник перевезення, і вантажовласник.

Ми вважаємо, що основними напрямками вдосконалення фінансово-правового механізму та вирішення ключових проблем у сфері фінансово-правових наслідків правопорушень у сфері ГВК, можуть стати:

1. Удосконалення нормативної бази – пропонується внести зміни до: а) Бюджетного кодексу України – з метою чіткого закріплення джерела надходжень і цільового призначення коштів; б) законодавства про автомобільний транспорт – щодо регламентації механізмів визначення шкоди та залучення третіх осіб до відповідальності.

2. Впровадження моделі розмежування санкцій – запровадити подвійний режим фінансово-правових наслідків: а) штрафна плата – за факт порушення (як адміністративна санкція); б) компенсаційна плата – як публічно-правовий механізм відшкодування шкоди, що діє незалежно від адміністративної вини.

3. Формування спеціального державного (або регіонального) фонду – на кшталт польського дорожнього фонду, необхідно створити Державний фонд компенсацій за перевантаження, у який зараховувались би усі штрафи за правопорушення у сфері ГВК. Це дозволить: а) фінансувати оновлення систем WiM; б) підтримувати дорожнє господарство; в) підвищити ефективність контролю.

4. Цифровізація фінансово-правових процедур – запровадити автоматичні процедури, зокрема: а) виставлення постанови про накладення штрафу; б) обрахування компенсації; в) формування QR-коду або посилання для сплати через «Дію», «Шлях» або Єдиний казначейський портал.

5. Запровадження індикативних ставок шкоди – для уніфікації підходу до компенсації шкоди доцільно запровадити індикативні таблиці шкоди, залежно від: а) кількості кілометрів, пройдених із перевантаженням; б) типу дорожнього покриття; в) класу автомобіля; г) обсягу перевезення.

Проблематика фінансово-правових наслідків адміністративних правопорушень у сфері габаритно-вагового контролю в Україні свідчить про наявність значного масиву як нормативних прогалин, так і організаційно-правових викликів. Сучасна система переважно виконує фінансову функцію, не забезпечуючи компенсаторної чи превентивної ролі санкцій. Запровадження спеціальних фондів, цифрових механізмів обрахування компенсацій, розширення кола суб'єктів відповідальності, а також чітка регламентація порядку формування та розподілу фінансових надходжень здатні перетворити існуючий інструментарій у повноцінний елемент публічно-правової фінансової політики держави. Усе це матиме як системний, так і прикладний ефект: від зміцнення бюджетної дисципліни – до підвищення якості дорожньої інфраструктури.

Висновки. Дослідження фінансово-правових наслідків адміністративних правопорушень у сфері ГВК дозволило комплексно розкрити цієї проблематики. З'ясовано, що адміністративна відповідальність у зазначеній сфері має подвійний публічно-правовий характер, в якому адміністративно-деліктні елементи тісно переплітаються з фінансово-правовими механізмами, спрямованими на охорону інтересів держави у сфері експлуатації дорожньої інфраструктури. У результаті аналізу встановлено, що ключовою особливістю адміністративних правопорушень у сфері ГВК є переважання об'єктивного складу, що фік-

сується автоматизованими системами, що вимагає перегляду традиційних підходів до визначення вини та оцінки правопорушення. Запропонована авторська класифікація правопорушень дозволяє глибше зрозуміти особливості суб'єктного складу, способів фіксації та наслідків таких дій, що у свою чергу, уможливорює обґрунтоване застосування відповідних санкцій.

Обґрунтовано, що фінансово-правова природа відповідальності у сфері ГВК не зводиться до класичного адміністративного стягнення, а охоплює елементи публічного платежу з компенсаційною та превентивною функцією. Це стало основою для формулювання авторського визначення фінансово-правових наслідків таких правопорушень як сукупності юридично значущих наслідків бюджетно-санкційного характеру, спрямованих на захист фінансових інтересів держави. Окреслено фрагментарність чинного законодавства, відсутність єдиного кодифікованого нормативного акта, що комплексно регулював би зазначену сферу. У межах аналізу було деталізовано внутрішню структуру фінансово-правових наслідків – від адміністративного штрафу до механізмів бюджетного зарахування й подальшого фінансового контролю за їх цільовим використанням.

Особливу увагу приділено організаційно-правовим механізмам реалізації наслідків, із виокремленням ролі Укртрансбезпеки, Держказначейства, судових органів та інших суб'єктів публічного адміністрування. Досвід країн Європейського Союзу засвідчив доцільність цифровізації процедур, уніфікації реєстрів, автоматизації нарахування збитків і бюджетного розподілу санкцій. Завершальний блок дослідження дозволив ідентифікувати ключові проблеми національного рівня та запропонувати практичні шляхи їх усунення, зокрема. У підсумку, фінансово-правові наслідки адміністративних правопорушень у сфері ГВК мають стратегічне значення для забезпечення належного фінансування дорожньої галузі, підвищення ефективності державного контролю та дотримання принципу фінансової відповідальності у публічно-правовій сфері.

ЛІТЕРАТУРА

1. Шаповал Р. В., Мартиновський В. В., Шовкопляс О. В. Деякі питання вдосконалення правил дорожнього руху та інформаційно-правового механізму здійснення габаритно-вагового контролю в Україні. *Вісник Національної академії правових наук України*. 2025. Т. 32, № 3. С. 198-216.
2. Назар Ю. С., Проць І. М. Адміністративна та фінансово-правова відповідальність за порушення бюджетного законодавства : монографія. Львів : ЛДУВС, 2018. 172 с. URL: <https://dspace.lvduvs.edu.ua/bitstream/1234567890/1050/1/nazar%2Bprot%2B2.pdf>
3. Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 1 – 212-24) : Кодекс України від 07.12.1984 № 8073-X : станом на 1 верес. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>
4. Про затвердження Порядку спрямування коштів державного дорожнього фонду : Постанова Каб. Міністрів України від 20.12.2017 № 1085 : станом на 13 берез. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1085-2017-п#Text>
5. 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>
6. Про джерела фінансування дорожнього господарства України : Закон України від 18.09.1991 № 1562-XII : станом на 6 трав. 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1562-12#Text>
7. Про проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами : Постанова Каб. Міністрів України від 18.01.2001 № 30 : станом на 1 трав. 2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/30-2001-п#Text>
8. 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>
9. 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>
10. 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>
11. Бюджетний кодекс України : Кодекс України від 08.07.2010 № 2456-VI : станом на 4 лип. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2456-17#Text>
12. Про метрологію та метрологічну діяльність : Закон України від 05.06.2014 № 1314-VII : станом на 15 листоп. 2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1314-18#Text>
13. Про затвердження Технічного регламенту засобів вимірювальної техніки : Постанова Каб. Міністрів України від 24.02.2016 № 163 : станом на 27 верес. 2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/163-2016-п#Text>
14. International Organization of Legal Metrology – English. URL: https://www.oiml.org/en/files/pdf_r/r134-1-e06.pdf
15. Постанова КГС ВП від 08.11.2022 року у справі №924/1295/21. Безкоштовний сервіс для вирішення Юридичних питань №1 в Україні! URL: https://protocol.ua/ua/postanova_kgs_vp_vid_08_11_2022_roku_u_spravi_924_1295_21/

16. Directive – 96/53 – EN – EUR-Lex. EUR-Lex – Access to European Union law – choose your language. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj/eng>
17. Directive – 2014/47 – EN – EUR-Lex. EUR-Lex – Access to European Union law – choose your language. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2014/47/oj/eng>
18. Про адміністративну процедуру : Закон України від 17.02.2022 № 2073-IX : станом на 15 листоп. 2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2073-20#Text>
19. 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>
20. Політанський В. С., Зайкіна Г. М. Роль і завдання Національної поліції у сфері здійснення габаритно-вагового контролю в Україні: адміністративно-правовий аспект. *Науковий вісник УжНУ. Серія: Право*. 2025. № 90. ч. 3. С. 367–377. URL: <https://visnyk-juris-uzhnu.com/wp-content/uploads/2025/09/90-part-3.pdf>.
21. Політанський В. С., Зайкіна Г. М. Деякі питання фінансово-правового забезпечення габаритно-вагового контролю в Україні. *Міжнародний науковий журнал «Інтернаука». Серія: «Юридичні науки»*. 2025. № 7 (89). С. 33–44. URL: <https://www.inter-nauka.com/uploads/public/17572683521387.pdf>.
22. StVO 2013 – nichtamtliches Inhaltsverzeichnis. Gesetze im Internet. URL: https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/
23. GüKG – nichtamtliches Inhaltsverzeichnis. Gesetze im Internet. URL: https://www.gesetze-im-internet.de/g_kg_1998/
24. Політанський В. С., Зайкіна Г. М., Гетьман Є. А. Зловживання та корупційні ризики у сфері габаритно-вагового контролю: адміністративно-правові способи запобігання. *Вісник Національної академії правових наук України*. 2025. Т. 32, № 3. С. 178-197.
25. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Internetowy u Франції – Кодекси транспорту (Code des transports). Code des transports France. URL: https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000023086525/
26. Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs. URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT0000000319738>

Дата першого надходження рукопису до видання: 11.09.2025
Дата прийнятого до друку рукопису після рецензування: 20.10.2025
Дата публікації: 29.10.2025