

УДК 342.9

DOI: <https://doi.org/10.31359/1993-0909-2025-32-3-221>

Роман Володимирович Шаповал

*Кафедра адміністративного права та адміністративної діяльності
Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого
Харків, Україна*

Володимир Володимирович Мартиновський

*Кафедра адміністративного права та адміністративної діяльності
Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого
Харків, Україна*

Олександра Володимирівна Шовкопляс

*Кафедра адміністративного права та адміністративної діяльності
Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого
Харків, Україна*

ДЕЯКІ ПИТАННЯ ВДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ІНФОРМАЦІЙНО-ПРАВОВОГО МЕХАНІЗМУ ЗДІЙСНЕННЯ ГАБАРИТНО-ВАГОВОГО КОНТРОЛЮ В УКРАЇНІ

Анотація. У статті здійснено комплексне дослідження особливостей удосконалення правил дорожнього руху, а також сутності, правової природи та функціонального призначення інформаційно-правового механізму габаритно-вагового контролю (ГВК) з позицій адміністративного права. Визначено, що зазначений механізм являє собою системну категорію, яка поєднує в собі правові норми, адміністративні процедури, технічні засоби збору й обробки інформації, а також інституційні засади функціонування органів публічної влади у сфері забезпечення транспортної безпеки. Окреслено особливості формування та реалізації інформаційних відносин у межах адміністративно-правового поля здійснення ГВК, де ключове значення мають публічний інтерес, цифрова трансформація управлінських процедур та гарантії прав учасників перевізного процесу. Надано авторське визначення поняття інформаційно-правових механізмів ГВК. Особливу увагу приділено виокремленню основних принципів і функцій інформаційно-правового механізму, які визначають його змістову спрямованість, системність і здатність реагувати на сучасні виклики у сфері автомобільного транспорту. На основі ретроспективного аналізу нормативно-правової бази досліджено її еволюцію та сучасний стан, виявлено фрагментарність і суперечливість регуляторних підходів, зокрема в контексті автоматизованого збору даних та юридичної значущості цифрових доказів. Проаналізовано національний досвід правозастосування у сфері ГВК, охарактеризовано основні проблеми нормативного регулювання, серед яких: правова невизначеність статусу WIM-систем, відсутність чіткого механізму сертифікації технічних засобів контролю та слабка інтеграція інформаційних систем різних органів публічного управління. У межах статті обґрунтовано

доцільність імплементації кращих практик зарубіжних держав, зокрема ЄС, щодо правового регулювання процедур дистанційного контролю, цифрової фіксації правопорушень, правового захисту перевізників і захисту персональних даних. Сформульовано авторські пропозиції щодо особливостей удосконалення правил дорожнього руху, а також інформаційно-правового механізму ГВК в Україні, які передбачають розробку спеціального закону, уніфікацію понятійного апарату, модернізацію адміністративних процедур, розвиток електронного урядування в сфері транспортного контролю та забезпечення правової визначеності в сфері цифрової доказової бази.

Ключові слова: габаритно-ваговий контроль, інформаційно-правовий механізм, нормативне регулювання, цифрова фіксація, публічне управління, транспортна безпека, WIM-система.

Roman V. Shapoval

Department of administrative law and administrative activity
Yaroslav Mudryi National Law University
Kharkiv, Ukraine

Volodymyr V. Martynovskyi

Department of administrative law and administrative activity
Yaroslav Mudryi National Law University
Kharkiv, Ukraine

Oleksandra V. Shovkopliias

Department of administrative law and administrative activity
Yaroslav Mudryi National Law University
Kharkiv, Ukraine

SOME ISSUES OF IMPROVING ROAD TRAFFIC RULES AND THE INFORMATION AND LEGAL MECHANISM FOR IMPLEMENTING DIMENSIONAL AND WEIGHT CONTROL IN UKRAINE

Abstract. *The article carries out a comprehensive study of the features of improving traffic rules, as well as the essence, legal nature and functional purpose of the informational and legal mechanism of overall and weight control (GVK) from the standpoint of administrative law. It is determined that the specified mechanism is a systemic category that combines legal norms, administrative procedures, technical means of collecting and processing information, as well as institutional principles of the functioning of public authorities in the field of ensuring transport safety. The features of the formation and implementation of information relations within the administrative and legal field of implementing GVK are outlined, where public interest, digital transformation of management procedures and guarantees of the rights of participants in the transport process are of key importance. The author's definition of the concept of information and legal mechanisms of GVK is given. Special attention is paid to the isolation of the main principles and functions of the information and legal mechanism, which determine*

its content orientation, systematicity and ability to respond to modern challenges in the field of road transport. Based on a retrospective analysis of the regulatory framework, its evolution and current state were investigated, and the fragmentation and contradictions of regulatory approaches were revealed, in particular in the context of automated data collection and the legal significance of digital evidence. The national experience of law enforcement in the field of GVK was analyzed, and the main problems of regulatory regulation were characterized, including the legal uncertainty of the status of WIM systems, the lack of a clear mechanism for certifying technical means of control, and weak integration of information systems of various public administration bodies. The article substantiates the feasibility of implementing the best practices of foreign countries, in particular the EU, regarding the legal regulation of remote control procedures, digital recording of offenses, legal protection of carriers, and personal data protection. Author's proposals for improving the information and legal mechanism of the GVK in Ukraine are formulated, which include the development of a special law, the unification of the conceptual apparatus, the modernization of administrative procedures, the development of e-government in the field of transport control and ensuring legal certainty in the field of digital evidence base.

Key words: *dimensional and weight control, information and legal mechanism, regulatory regulation, digital fixation, public administration, transport safety, WIM-system.*

ВСТУП

Забезпечення безпеки дорожнього руху та збереження автомобільних доріг загального користування є одним із ключових пріоритетів сучасної державної політики у сфері транспорту. Особливого значення в цьому контексті набуває ГВК, який виконує не лише технічну, а й правову функцію, спрямовану на регулювання поведінки учасників автотранспортного процесу, попередження правопорушень та мінімізацію ризиків для інфраструктури. У сучасних умовах розвитку інформаційного суспільства ефективність ГВК значною мірою залежить від належного функціонування інформаційно-правового механізму, що охоплює не лише нормативне регулювання, а й інформаційні технології, адміністративні процедури та засоби державного впливу. Водночас в Україні спостерігається низка проблем, пов'язаних із фрагментарністю нормативної бази, правовою невизначеністю статусу технічних засобів фіксації, відсутністю єдиної системи обміну інформацією та слабкою інтеграцією між суб'єктами контролю. У зв'язку з цим актуальним є комплексне наукове дослідження сутності, структури, принципів функціонування та перспектив розвитку інформаційно-правового механізму ГВК із урахуванням вітчизняного досвіду, сучасного законодавства, а також кращих зарубіжних практик. Саме ці питання стали предметом розгляду в даній статті.

Наукова проблематика інформаційного забезпечення дорожньої безпеки та ГВК знаходить відображення в сучасних українських дослідженнях. Так, у праці Р. Миронюка та В. Спасенка акцент зроблено на адміністративно-правовій відповідальності за порушення в сфері безпеки дорожнього руху, що має безо-

середній зв'язок із механізмами фіксації перевантажень [18, с. 508]. Пархета В. у дисертаційному дослідженні порушує питання адаптації публічного адміністрування до європейських стандартів, підкреслюючи важливість цифровізації та транспарентності контрольних процедур [19, с. 43–46]. У свою чергу, М. Рудик аналізує кримінально-правові аспекти запобігання правопорушенням у сфері транспортної безпеки, акцентуючи на важливості інформаційних технологій як елементів запобіжного механізму [23, с. 72–74]. Агакарян А. розкриває особливості адміністративної відповідальності за транспортні проступки, приділяючи увагу автоматизованим засобам фіксації та їх доказовій силі [27, с. 58–60]. Клепікова О. в фундаментальній роботі зосереджується на теоретичних проблемах правової організації транспортної системи України, де ГВК розглядається як окрема підсистема адміністративного впливу [28, с. 69].

Ураховуючи викладене *метою* цієї статті є комплексне дослідження особливостей удосконалення правил дорожнього руху, а також теоретико-правових засад, змісту, функцій, нормативного регулювання та перспектив удосконалення інформаційно-правового механізму здійснення габаритно-вагового контролю в Україні в умовах цифрової трансформації публічного управління.

Наукова новизна роботи полягає в системному підході до аналізу інформаційно-правового механізму здійснення ГВК, авторському визначенні його понять і функцій, формулюванні концептуальної моделі адміністративно-правового забезпечення ГВК, а також у конкретних пропозиціях щодо вдосконалення національного законодавства на основі зарубіжного досвіду та принципів цифрового врядування.

1. МАТЕРІАЛИ ТА МЕТОДИ

У процесі дослідження використано комплекс загальнонаукових і спеціально-юридичних методів, що забезпечили цілісне вивчення інформаційно-правового механізму габаритно-вагового контролю (ГВК) в Україні. Джерельну базу становили норми чинного законодавства України, акти Кабінету Міністрів, відомчі інструкції, міжнародно-правові акти ЄС (зокрема Директива 96/53/ЄС), судова практика та аналітичні звіти Укртрансбезпеки.

Метод логіко-структурного аналізу використано для вивчення теоретико-правових засад механізму ГВК. Системний підхід дозволив визначити його елементи, функції та взаємозв'язки. Для дослідження інформаційних відносин застосовано метод юридичного моделювання. Функціонально-аналітичний підхід дав змогу охарактеризувати ключові функції механізму (контрольну, доказову, антикорупційну тощо). Ретроспективний метод забезпечив аналіз еволюції нормативно-правового регулювання. Емпіричний аналіз вітчизняної практики здійснено на основі офіційної статистики та судових рішень. Порівняльно-правовий метод використано для вивчення зарубіжного досвіду, а прогностичний для формулювання напрямів удосконалення національного законодавства.

2. РЕЗУЛЬТАТИ ТА ОБГОВОРЕННЯ

2.1 Теоретико-правові засади інформаційно-правового механізму габаритно-вагового контролю в Україні

У контексті реалізації державної транспортної політики в Україні питання забезпечення безпеки дорожнього руху, збереження автомобільних доріг загального користування та формування ефективної системи контролю за перевезеннями набуває особливої актуальності. Одним із ключових інструментів такого контролю виступає ГВК, що є елементом адміністративного впливу на поведінку учасників ринку автотранспортних перевезень. В умовах цифровізації публічного управління та розвитку систем «розумної» інфраструктури особливого значення набуває інформаційно-правовий механізм ГВК, який поєднує в собі як нормативне, так і технічне забезпечення реалізації функцій державного контролю.

У загальному розумінні інформаційно-правовий механізм габаритно-вагового контролю – це елемент адміністративно-правового забезпечення транспортної політики, який об'єднує правові, технічні й інформаційні інструменти з метою ефективного регулювання та контролю за дотриманням габаритно-вагових норм. У сучасних умовах він слугує одним із найважливіших інструментів реалізації державного контролю на автомобільному транспорті.

Проте, на нашу думку, інформаційно-правовий механізм ГВК – це системно організована сукупність нормативних приписів, процедур інформаційного моніторингу, технічних рішень для збирання й обробки даних, а також адміністративно-правових інструментів реагування, що реалізується для виявлення, документування та припинення порушень габаритно-вагових параметрів у сфері автотранспортних перевезень.

До структури цього механізму входять такі основні елементи: 1) нормативно-правовий блок – закони України («Про автомобільний транспорт», «Про дорожній рух»), підзаконні акти, а також відомчі інструкції щодо дій контролюючих органів; 2) інформаційно-технологічний блок – системи зважування в русі (WIM), камери фіксації, GPS-моніторинг, телекомунікаційні мережі, програмне забезпечення для обробки й архівації інформації; 3) організаційно-інституційний блок включає діяльність уповноважених органів (ДСБТ, Укртрансбезпека, Нацполіція, Укравтодор, місцеві органи влади); 4) процесуально-доказовий блок охоплює алгоритми збору доказів, порядок притягнення до адміністративної відповідальності, юридичне оформлення доказової бази, а також дотримання принципу належності й допустимості доказів у судовому процесі.

Відповідно до ст. 34 Закону України «Про автомобільний транспорт» перевізники зобов'язані дотримуватися визначених параметрів вантажів, а порушення тягне за собою адміністративну відповідальність [1].

Функції інформаційно-правового механізму ГВК проявляються у формах реалізації державного контролю, обробки, передачі та використання інформації.

Вони мають адміністративно-правову природу й забезпечують упорядкованість та ефективність діяльності суб'єктів публічної адміністрації, зокрема:

1) функція контролю полягає в моніторингу транспортних засобів через WIM-комплекси та фіксації перевищення допустимих норм. Такі системи функціонують відповідно до технічних регламентів Мінінфраструктури та інтегруються в систему «Шлях» [2];

2) функція доказування передбачає збирання й оформлення інформації, яка використовується в адміністративному провадженні. Дані WIM є допустимими доказами в суді, що підтверджено правозастосовною практикою;

3) превентивна функція завдяки публічності контролю й невідворотності відповідальності формує в перевізників стійку мотивацію до дотримання законодавства;

4) аналітична функція дає змогу використовувати інформацію з ГВК для управлінських цілей, формування державної політики у сфері інфраструктури, прогнозування навантаження на дороги;

5) комунікативна функція реалізується через взаємодію інформаційних систем між відомствами (МВС, Мінінфраструктури, місцевими органами), у тому числі через платформу «Шлях» та єдиний державний вебпортал електронних послуг [2];

6) функція захисту прав суб'єктів реалізується через установлені механізми доступу до інформації, її оскарження, права на пояснення та виправлення даних;

7) правозастосовна функція реалізується через притягнення до адміністративної відповідальності відповідно до ст. 132–1 КУпАП, де автоматичні фіксатори порушень визнані джерелом доказів [3];

8) антикорупційна функція – автоматизовані системи позбавляють людського втручання, зменшуючи ризики зловживань і корупції під час здійснення контролю. За підрахунками Transparency International автоматизація контролю знижує корупційні ризики на 60–80% [4].

У свою чергу, принципи інформаційно-правового механізму у сфері ГВК – це основоположні ідеї, що визначають логіку побудови, застосування та вдосконалення правових і технічних засобів обробки й використання інформації про вагові порушення автотранспорту. До ключових принципів можна віднести:

1) принцип законності передбачає, що вся інформаційна діяльність у сфері ГВК має ґрунтуватися на нормах чинного законодавства України, зокрема на положеннях КУпАП та Закону України «Про автомобільний транспорт» [1];

2) принцип достовірності інформації вимагає забезпечення технічної точності даних, зібраних WIM-системами. Відповідальність за сертифікацію покладена на ДП «Укрметрестандарт» [5];

3) принцип об'єктивності реалізується через автоматизовану фіксацію порушень, що знижує ризик суб'єктивного впливу посадових осіб;

4) принцип відкритості та доступності інформації означає право учасників транспортного процесу на ознайомлення з результатами ГВК, оскарження рішень

та отримання пояснень відповідно до Закону України «Про доступ до публічної інформації» [6];

5) принцип захисту персональних даних закріплює обов'язок держави не допустити розголошення конфіденційної інформації під час обробки даних, зафіксованих у процесі ГВК [7];

6) принцип невідворотності адміністративної відповідальності забезпечується автоматизованим інформуванням та фіксацією порушення, що сприяє притягненню винних незалежно від людського втручання.

Принципи та функції інформаційно-правового механізму в сфері габаритно-вагового контролю є основою сучасної моделі адміністративно-правового регулювання транспортної безпеки. Вони забезпечують не лише технічну, а й нормативну цілісність інформаційного впливу держави на перевізників. Урахування зазначених принципів і функцій при подальшому реформуванні ГВК сприятиме утвердженню прозорої, відповідальної та ефективної системи державного контролю в транспортній галузі, адаптованої до вимог цифрової трансформації публічного управління.

У межах адміністративного права інформаційно-правовий механізм ГВК посідає місце спеціального регуляторного інструмента, призначеного для реалізації функцій державного контролю. З правової точки зору, інформаційно-правовий механізм є формою реалізації принципу невідворотності відповідальності, де адміністративне провадження ініціюється на підставі електронних доказів. Ключовою умовою правомірності дій у рамках такого механізму є легітимність технічних засобів фіксації. Вони мають бути сертифікованими, внесеними до відповідних реєстрів, а їхні результати повинні відповідати критеріям допустимості доказів.

Таким чином, інформаційно-правовий механізм ГВК у системі адміністративного права виконує роль гаранта публічної безпеки, інфраструктурної цілісності та правового порядку в галузі автотранспортних перевезень, а також є відображенням новітньої тенденції цифровізації державного управління.

Також варто відзначити, що із розвитком цифрових технологій та інтенсифікацією вантажних перевезень на автомобільному транспорті в Україні та світі ключового значення набувають інформаційні відносини у сфері адміністративно-правового забезпечення габаритно-вагового контролю. Саме ці відносини створюють підґрунтя для ефективного моніторингу, виявлення, документування та реагування на порушення вагових і габаритних нормативів, а також для реалізації принципів прозорості, відповідальності та невідворотності адміністративного впливу.

Інформаційні відносини у сфері ГВК – це суспільні відносини, що виникають між органами публічної адміністрації, суб'єктами господарювання, фізичними особами, органами місцевого самоврядування та іншими зацікавленими учасниками щодо збору, обробки, зберігання, передачі, захисту та використання інфор-

мації, пов'язаної з порушенням, дотриманням або моніторингом вагових та габаритних параметрів транспортних засобів.

Опираючись на Закон України «Про інформацію» можна сказати, що інформаційними є відносини, що виникають у процесі створення, збору, одержання, зберігання, використання, поширення, захисту інформації. У сфері ГVK ці відносини мають публічно-правовий характер і регулюються нормами адміністративного права [8].

До кола основних суб'єктів інформаційних відносин у системі ГVK належать: 1) центральні органи виконавчої влади, зокрема Міністерство інфраструктури України, яке визначає політику у сфері транспорту; 2) ДСБТ (Державна служба з безпеки на транспорті) як головний орган контролю за дотриманням вагових параметрів; 3) Національна поліція України – у частині контролю на дорогах; 4) оператори WIM-комплексів – підприємства, що обслуговують системи автоматичного зважування; 5) суди – як органи, які розглядають справи про адміністративні правопорушення; 6) суб'єкти господарювання – перевізники, які користуються автошляхами; 7) громадяни – як користувачі публічної інформації або учасники оскарження рішень. Об'єктами інформаційних відносин є: а) електронні дані, зібрані WIM-системами; б) адміністративні матеріали справ; в) інформаційні повідомлення між відомствами; г) судові рішення; г) технічні протоколи сертифікації засобів контролю тощо.

В адміністративно-правовому аспекті норми нормативно-правових актів що здійснюють регулювання інформаційних відносин у сфері ГVK: а) встановлюють вимоги до достовірності, актуальності, захищеності інформації; б) регулюють обов'язки та повноваження суб'єктів контролю щодо обробки та використання інформації; в) передбачають процедури оскарження рішень, винесених на підставі автоматизованих даних; г) формують інформаційно-аналітичну базу для ухвалення управлінських рішень у транспортній політиці.

У свою чергу, габаритно-ваговий контроль, як інструмент адміністративного нагляду за безпечністю й ефективністю вантажних перевезень посідає важливе місце в структурі державного управління транспортною системою. Його нормативно-правове забезпечення формувалося поступово, реагуючи на зміну пріоритетів транспортної політики, розвиток дорожньої інфраструктури та вимоги до інтеграції України в міжнародний правовий простір.

Перші правові засади регулювання ГVK в Україні було закладено в середині 1990-х років, коли питання збереження автомобільних доріг почало набувати системного характеру. Одним із перших актів став Закон України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 № 2344-III, який передбачав необхідність дотримання перевізниками вимог до вагових параметрів [1]. Наступним етапом стало прийняття в 1993 році Закону України «Про дорожній рух», який, серед іншого, зобов'язував водіїв дотримуватися встановлених норм навантаження на вісь і загальної маси транспортного засобу [9].

Суттєвого розвитку законодавче регулювання ГВК зазнало в контексті реформи Державної інспекції України з безпеки на наземному транспорті та створення Державної служби України з безпеки на транспорті (ДСБТ) у 2015 році відповідно до постанови КМУ № 103 від 11.02.2015 [10].

Зокрема: а) постановою КМУ № 879 від 27.06.2007 «Про заходи щодо збереження автомобільних доріг» затверджено Порядок, який установив порядок здійснення ГВК, справляння плати за проїзд великовагових ТЗ і ввів поняття «стандартного», «документального» та «точного» контролю [11]; б) наказами Міністерства транспорту та зв'язку України визначено допустимі параметри навантаження, порядок перевірки, використання контрольних вагових комплексів тощо (напр., наказ № 363 від 14.10.1997 «Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні») [12]; в) постановою КМУ від 10.11.2017 № 833 затверджено Порядок щодо функціонування систем автоматичної фіксації правопорушень в автоматичному режимі [13], г) постановою КМУ від 19.05.2023 № 513 затверджено Порядок 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 [14]; г) постановою КМУ від 27.12.2019 № 1174 затверджено Порядок фіксації адміністративних правопорушень у сфері безпеки на автомобільному транспорті в автоматичному режимі [15].

Особливої актуальності набуває питання метрологічного підтвердження достовірності інформації, отриманої з WIM-систем. Наразі сертифікація та перевірка таких систем здійснюється за загальними нормами Закону України «Про метрологію та метрологічну діяльність» [16], що не враховує специфіку ГВК.

Незважаючи на наявність певної нормативної бази відсутній єдиний законодавчий акт, який би комплексно регулював процедури збору, обробки, захисту та використання інформації у сфері ГВК.

2.2 Аналіз вітчизняного та закордонного досвіду інформаційно-правового забезпечення габаритно-вагового контролю

Вітчизняний досвід демонструє існування наступних моделей реалізації ГВК в Україні.

1. Інспекційна модель – контроль здійснюється вручну посадовими особами під час зупинки ТЗ біля пунктів ГВК. Така модель традиційна, але має обмеження: потребує значної кількості персоналу й чутлива до корупційних ризиків.

2. Автоматизована модель (WIM-орієнтована) – дані збираються без зупинки ТЗ. На 2023 рік розгорнуто понад 50 таких комплексів (наприклад, поблизу Києва, Львова і на головних міжнародних трасах) [17]. WIM-система в Україні має декілька етапів: а) вимірювання параметрів транспорту; б) передача даних до центральної системи; в) формування звітності та винесення адміністративного рішення; г) оскарження за допомогою електронної форми.

3. Змішана модель – поєднується інспекційний контроль із автоматичною фіксацією. Підозрілі випадки, виявлені WIM можуть додатково підтверджуватися інспектором на місці.

Перехід до автоматизації дозволяє реалізувати принципи об'єктивності, невідворотності відповідальності та мінімізувати людський фактор [18, с. 507].

За даними Укртрансбезпеки у 2020 році було проведено понад 700 000 перевірок, виявлено приблизно 142 000 порушень, накладено штрафів на суму понад 130 млн грн. Примітно, що з моменту запуску WIM-систем спостерігається позитивна динаміка: кількість порушень щорічно зменшується, а рівень дисципліни перевізників зростає [19, с. 118]. У рамках експертного звіту Міжнародної асоціації дорожніх перевезень зазначається, що впровадження автоматизованого ГВК в Україні відповідає європейським принципам «смарт-регулювання» та є зразковим кейсом для країн Східної Європи [20].

Також варто відзначити, що зростання вантажопотоку, інтеграція до Трансевропейської транспортної мережі (TEN-T), погіршення стану дорожньої інфраструктури та зобов'язання України в межах Угоди про асоціацію з Європейським Союзом актуалізують необхідність модернізації системи габаритно-вагового контролю (ГВК). Імплементация зарубіжного досвіду, зокрема країн-членів ЄС, Канади, США та Великої Британії, розглядається як ефективний шлях удосконалення національного інформаційно-правового механізму ГВК.

В ЄС застосовується низка актів, які регулюють параметри вантажних перевезень, зокрема: 1) Директива Ради 96/53/ЄС щодо максимальних габаритів і ваг транспортних засобів, що рухаються між країнами-членами ЄС [21]; 2) Регламент (ЄС) № 165/2014 про тахографи, що встановлює вимоги до збору інформації про рух транспорту [22].

Низка країн (Польща, Німеччина, Чехія) використовують автоматизовані WIM-системи, інтегровані з митними та дорожніми службами. Такі системи діють на підставі спеціальних законів про дорожній контроль з обов'язковою сертифікацією технічних засобів та можливістю дистанційного притягнення до відповідальності [23, с. 115].

У Канаді провінційні закони (зокрема Highway Traffic Act Онтаріо) передбачають гнучке регулювання ГВК із чітким розподілом повноважень між провінційними дорожніми службами та федеральними органами. Успішно діє система On-Board Weighing та автоматичного зв'язку між інспекційними станціями та базами даних [24].

У США функціонує система Commercial Vehicle Information Systems and Networks (CVISN), яка забезпечує збір, обмін і обробку інформації між агентствами на федеральному, державному й місцевому рівнях. Законодавство в кожному штаті передбачає електронну фіксацію порушень та адміністративне стягнення без прямого контакту з водієм [25].

У Великій Британії Агентство водіїв і транспортних засобів (DVSA) уповноважене використовувати WIM-технології разом із відеоаналітикою та даними з реєстрів транспортних засобів. Використання цифрових доказів регулюється законом Road Traffic Act 1988 [26].

В умовах інтенсивного вантажного руху та зростаючих навантажень на дорожню інфраструктуру питання нормативного регулювання інформаційного аспекту ГВК постає як пріоритетне. Водночас відсутність цілісного законодавчого підходу до інформаційно-правового забезпечення цієї сфери значно ускладнює його ефективне функціонування [27, с. 69].

2.3 Проблеми нормативно-правового регулювання особливостей удосконалення правил дорожнього руху, а також інформаційно-правового механізму здійснення ГВК в Україні

На нашу думку, до найбільш актуальних проблем нормативно-правового регулювання вдосконалення інформаційно-правового механізму здійснення ГВК в Україні можна віднести:

1) відсутність спеціального закону про габаритно-ваговий контроль – чинне законодавство не містить окремого правового акту, який би регулював питання ГВК у комплексі, включаючи інформаційно-правове забезпечення. У результаті, існує фрагментація норм;

2) недостатня деталізація прав перевізників та інших суб'єктів контролю – відсутні чіткі процедури доступу до інформації, що фіксується WIM-комплексами, порядок її оскарження та способи забезпечення правової визначеності;

3) правова невизначеність щодо автоматичної фіксації порушень – хоча законодавчо допустимість таких доказів визнається, проте практика свідчить про неоднозначність у питанні доказової сили інформації з WIM;

4) Відсутність єдиного реєстру порушень – на сьогодні в Україні не функціонує централізована база даних, яка б забезпечувала облік і перевірку порушень вагових норм [28, с. 69];

5) низька узгодженість між органами влади – нормативні акти не передбачають чітких механізмів обміну інформацією між Укртрансбезпекою, МВС, Мінінфраструктури та органами місцевого самоврядування;

6) проблеми у сфері адміністративного судочинства – відсутність уніфікованої судової практики щодо прийнятності цифрових доказів породжує неоднакові підходи у винесенні рішень;

7) недостатній рівень цифрової інфраструктури на місцях – в окремих регіонах відсутні канали передачі даних у реальному часі, що знижує ефективність виявлення правопорушень;

8) відсутність у Правилах дорожнього руху України (ПДР) чітких процедур зупинки та супроводу транспортних засобів із ознаками перевищення вагових чи габаритних параметрів створює правові прогалини. Наприклад, Правила до-

рожнього руху (Постанова КМУ № 1306/2001) не деталізують, яким чином та хто має право супроводжувати підозрілі вантажівки до пункту контролю [29].

2.4 Напрями вдосконалення правил дорожнього руху, а також інформаційно-правового механізму здійснення ГВК в Україні

Виходячи із існуючих проблем основними напрямками вдосконалення інформаційно-правового механізму здійснення габаритно-вагового контролю в Україні є:

1) розробка спеціального закону про ГВК – пріоритетним напрямом є прийняття окремого Закону України «Про габаритно-ваговий контроль», який має: а) уніфікувати понятійний апарат (включаючи визначення WIM-систем, технічних засобів контролю тощо); б) закріпити чіткі адміністративні процедури та повноваження органів виконавчої влади; в) гарантувати юридичну значущість інформації, зафіксованої технічними засобами контролю; г) встановити вимоги до сертифікації систем автоматичного контролю та порядку збереження доказової інформації;

2) удосконалення адміністративних процедур фіксації та оскарження порушень – на сьогодні правова невизначеність щодо автоматичної фіксації порушень призводить до неоднозначної судової практики. Необхідно закріпити в Кодексі України про адміністративні правопорушення окремий механізм: а) фіксації правопорушення технічним засобом; б) створення цифрового протоколу; в) надання доступу до доказів через електронний кабінет перевізника;

3) інтеграція інформаційних систем контролю – важливо забезпечити технічну та правову інтеграцію баз даних Укртрансбезпеки, Національної поліції, Державної митної служби та систем місцевого самоврядування. Для цього потрібна розробка: а) єдиного державного реєстру порушень вагових норм; б) API-протоколів взаємодії між суб'єктами; в) регламентів зберігання інформації відповідно до законодавства про захист персональних даних;

4) сертифікація технічних засобів WIM-контролю – інформація з WIM-комплексів часто не визнається судами через відсутність сертифікації або неналежну фіксацію параметрів. Необхідно: а) встановити обов'язкову метрологічну перевірку обладнання; б) створити реєстр сертифікованих WIM-комплексів; в) закріпити адміністративну відповідальність за використання несертифікованих пристроїв;

5) розширення цифрових сервісів та доступу до інформації – електронний кабінет перевізника має бути інтегрований із системами фіксації порушень та накладення штрафів. Потрібно забезпечити: а) прозорий моніторинг історії порушень; б) можливість подання скарг та пояснень онлайн; в) створення публічної карти пунктів ГВК із онлайн-статусом;

6) уніфікація процедур обміну інформацією між держорганами, запровадження електронного документообігу на базі захищеної платформи, або шляхом створення Єдиного електронного кабінету адміністративного провадження для доступу до інформації про порушення;

7) проведення систематичного навчання для працівників Укртрансбезпеки, Нацполіції та суддів з метою формування єдиного тлумачення правового статусу цифрових даних. Наприклад, підготовка кадрів до роботи з інформаційними системами контролю за зразком програм Польської інспекції дорожнього транспорту (Inspekcja Transportu Drogowego) має стати частиною стратегії цифровізації публічного управління [30];

8) інституціоналізація процедур контролю, зокрема: а) формалізація повноважень посадових осіб у ПДР: визначити правові підстави зупинки, супроводу, блокування руху; б) запровадження деталізованого механізму опрацювання відеозаписів із WIM-комплексів та правил їх допустимості в суді.

Загалом правила дорожнього руху, а також інформаційно-правовий механізм здійснення ГВК в Україні потребує глибокого оновлення й уніфікації. Запропоновані напрями вдосконалення повинні бути імплементовані через комплексну законодавчу реформу, розробку підзаконних актів, а також цифрову трансформацію системи контролю. Особливу увагу слід приділити взаємодії органів виконавчої влади, стандартизації технічних засобів контролю та захисту прав перевізників. Комплексний підхід до реформування цієї сфери сприятиме підвищенню ефективності державного контролю, збереженню інфраструктури та гармонізації із стандартами ЄС відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та ЄС. Крім того, імплементація зарубіжного досвіду в законодавство України в сфері ГВК є невід'ємним етапом модернізації національної системи транспортного контролю. Врахування практик ЄС, США, Канади та Великої Британії дозволить забезпечити прозорість, ефективність і правову визначеність процедур.

ВИСНОВКИ

Правила дорожнього руху та інформаційно-правовий механізм здійснення габаритно-вагового контролю в Україні є важливою складовою адміністративно-правового регулювання у сфері безпеки дорожнього руху, яка поєднує правові норми, інформаційні технології та управлінські процедури. З огляду на фрагментарність чинного законодавства, правову невизначеність статусу WIM-систем, відсутність належної взаємодії між інформаційними базами органів публічної влади, а також недосконалість адміністративних процедур фіксації правопорушень, обґрунтовано необхідність системного реформування цього механізму. Зокрема, йдеться про розробку спеціального закону «Про габаритно-ваговий контроль», внесення змін до КУпАП щодо автоматизованого збору доказів, нормативну уніфікацію сертифікації технічних засобів контролю, а також імплементацію кращих європейських практик цифрового адміністрування у сфері контролю за перевезеннями. Ефективне правове забезпечення ГВК має базуватися на принципах прозорості, технологічної нейтральності, поваги до прав суб'єктів господарювання та публічно-правової відповідальності органів влади. Водночас, воно повинне враховувати зарубіжний досвід і забезпечувати гармонізацію із стандартами Європейського

Союзу відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, що дозволить не лише підвищити ефективність державного контролю, а й інтегрувати національну транспортну політику у загальноєвропейський правовий простір.

ПОДЯКИ

Немає

КОНФЛІКТ ІНТЕРЕСІВ

Немає

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- [1] 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>
- [2] Система «Шлях». URL: <https://shlyah.dsbt.gov.ua/>
- [3] Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 1–212-24) від 07.12.1984 № 8073-X (станом на 14 черв. 2025 р.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>
- [4] Знизити рівень корупції. *Transparency International Ukraine*. URL: <https://ti-ukraine.org/>
- [5] Стандартизація, метрологія, сертифікація. *УКРСЕПРО*. URL: <https://csm.kiev.ua/>
- [6] Про доступ до публічної інформації : Закон України від 13.01.2011 № 2939-VI (станом на 8 жовт. 2023 р.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2939-17#Text>
- [7] Про захист персональних даних : Закон України від 01.06.2010 № 2297-VI (станом на 14 черв. 2025 р.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2297-17#Text>
- [8] Про інформацію : Закон України від 02.10.1992 № 2657-XII (станом на 14 черв. 2025 р.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2657-12#Text>
- [9] Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 № 3353-XII (станом на 8 трав. 2025 р.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>
- [10] 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-p#Text>
- [11] 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-p#Text>
- [12] Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні : наказ М-ва транспорту України від 14.10.1997 № 363 (станом на 3 січ. 2025 р.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0128-98#Text>
- [13] Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі : постанова Каб. Міністрів України від 10.11.2017 № 833 (станом на 19 квіт. 2022 р.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/833-2017-p#Text>
- [14] 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-p#Text>

- [15] Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2019 р. № 1174 : постанова Каб. Міністрів України від 16.06.2021 № 623. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/623-2021-п#Text>
- [16] 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>
- [17] Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України. URL: <https://restoration.gov.ua/press/news/57933.html>
- [18] Миронюк Р., Спасенко В. Відповідальність за порушення у сфері безпеки дорожнього руху та дорожньої інфраструктури в Україні. *Науковий вісник ДДУВС*. 2022. Спецвип. №2. С. 503–510.
- [19] Пархета В. Публічне адміністрування в сфері дорожньої інфраструктури в Україні та урахування стандартів ЄС щодо його удосконалення : дис. ... д-ра філософії : 081. Дніпро, 2022. 194 с. URL: <https://dduvs.edu.ua/wp-content/uploads/files/Structure/science/rada/rn-2022/007/d.pdf>.
- [20] IRU. World Road Transport Organisation. URL: <https://www.iru.org/>
- [21] 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>
- [22] Regulation 165/2014-EN-EUR-Lex. EUR-Lex – Access to European Union law – choose your language. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj/eng>
- [23] Рудик М. М. Теорія та практика запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.08. Київ, 2023. 508 с. URL: <https://elar.navs.edu.ua/server/api/core/bitstreams/d772c715-2059-470b-acb6-4cf95e872e77/content>.
- [24] e-Laws. Ontario.ca. Government of Ontario|ontario.ca. URL: <https://www.ontario.ca/laws/statute/90h08>
- [25] Commercial Vehicle Information Systems and Networks. URL: <https://rosap.ntl.bts.gov/view/dot/175>
- [26] Road Traffic Act 1988. Legislation.gov.uk. URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/52/contents>
- [27] Агакарян Р. С. Адміністративна відповідальність за проступки на транспорті: теоретико-правова характеристика : дис. ... д-ра філософ. : 081. Одеса, 2023. 196 с. URL: <https://dspace.onua.edu.ua/server/api/core/bitstreams/eadbb27b-6522-42f9-990f-dcdc8256c435/content>.
- [28] Клепікова О. В. Теоретичні проблеми правової організації транспортної системи України : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.04. Київ, 2019. 502 с. URL: https://scc.knu.ua/upload/iblock/1df/dis_Klepikova%20O.V..pdf
- [29] Про Правила дорожнього руху : постанова Каб. Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 (станом на 3 квіт. 2025 р.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п#Text>
- [30] Główny Inspektorat Transportu Drogowego – Główny Inspektorat Transportu Drogowego – Portal Gov.pl. Główny Inspektorat Transportu Drogowego. URL: <https://www.gov.pl/web/gitd>

REFERENCES

- [1] On Road Transport: Law of Ukraine (2001, April). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>

- [2] Shlyah System. Retrieved from <https://shlyah.dsbt.gov.ua/>
- [3] Code of Ukraine on Administrative Offenses (Articles 1–212-24) (1984, December). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731–10#Text>
- [4] Reduce the level of corruption. *Transparency International Ukraine*. Retrieved from <https://ti-ukraine.org/>
- [5] Standardization, metrology, certification. *UKRSEPRO*. Retrieved from <https://csm.kiev.ua/>
- [6] On access to public information: Law of Ukraine (2011, January). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2939–17#Text>
- [7] On personal data protection: Law of Ukraine (2010, June). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2297–17#Text>
- [8] On information: Law of Ukraine (1992, October). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2657–12#Text>
- [9] On Road Traffic: Law of Ukraine (1993, June). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353–12#Text>
- [10] On Approval of the Regulations on the State Service of Ukraine for Transport Safety: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine (2015, February, No. 103). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/103–2015-п#Text>
- [11] On Measures to Preserve Public Roads: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine (2007, June, No. 879). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/879–2007-п#Text>
- [12] On approval of the Rules for the carriage of goods by road in Ukraine: Order of the Ministry of Transport of Ukraine (1997, October, No. 363). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0128-98#Text>
- [13] On the functioning of the system for recording administrative offenses in the field of ensuring road safety in automatic mode: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine (2017, November, No. 833). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/833–2017-п#Text>
- [14] On approval of the Procedure for escorting a motor vehicle that has signs of violation of weight or dimensional parameters standards to the nearest weighing point for dimensional and weight control, as well as prohibiting further movement of such a motor vehicle: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine (2023, May, No. 513). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/513–2023-п#Text>
- [15] On amendments to the Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated December 27, 2019 No. 1174: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine (2021, June, № 623). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/513–2023-п#Text>
- [16] On Metrology and Metrological Activities: Law of Ukraine (2014, June). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1314–18#Text>
- [17] State Agency for the Restoration and Development of Infrastructure of Ukraine. Retrieved from <https://restoration.gov.ua/press/news/57933.html>
- [18] Myronyuk, R., & Spasenko, V. (2022). Liability for Violations in the Field of Road Safety and Road Infrastructure in Ukraine. *Scientific Bulletin of the State Department of Internal Affairs of Ukraine*, 2, 503–510.
- [19] Parkheta, V. (2022). Public administration in the field of road infrastructure in Ukraine and consideration of EU standards for its improvement (Doctor of philosophy dissertation, Dnipro). Retrieved from <https://dduvs.edu.ua/wp-content/uploads/files/Structure/science/rada/rn-2022/007/d.pdf>
- [20] IRU. World Road Transport Organisation. Retrieved from <https://www.iru.org/>

- [21] Directive 96/53-EN-EUR-Lex. EUR-Lex. Access to European Union law – choose your language. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj/eng>
- [22] Regulation 165/2014-EN-EUR-Lex. EUR-Lex. Access to European Union law – choose your language. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj/eng>
- [23] Rudyk, M. M. (2023). Theory and practice of preventing criminal offenses in the field of road safety and operation of motor transport in Ukrain (Doctor of philosophy dissertation, Kyiv). Retrieved from <https://elar.nava.edu.ua/server/api/core/bitstreams/d772c715-2059-470b-acb6-4cf95e872e77/content>
- [24] e-Laws. Ontario.ca. Government of Ontario|ontario.ca. Retrieved from <https://www.ontario.ca/laws/statute/90h08>
- [25] Commercial Vehicle Information Systems and Networks. Retrieved from <https://rosap.ntl.bts.gov/view/dot/175>
- [26] Road Traffic Act 1988. Legislation.gov.uk. Retrieved from <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/52/contents>
- [27] Aghakaryan, R. S. (2023). Administrative liability for transport offenses: theoretical and legal characteristics (Doctor of philosophy dissertation, Odessa). Retrieved from <https://dspace.onua.edu.ua/server/api/core/bitstreams/eadbb27b-6522-42f9-990f-dcdc8256c435/content>
- [28] Klepikova O. V. (2019). Theoretical problems of the legal organization of the transport system of Ukraine (Doctoral dissertation, Kyiv). Retrieved from https://scc.knu.ua/upload/iblock/1df/dis_Klepikova%20O.V..pdf
- [29] On the Rules of the Road: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine (2001, October, No. 1306). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п#Text>
- [30] Główny Inspektorat Transportu Drogowego – Główny Inspektorat Transportu Drogowego – Portal Gov.pl. Główny Inspektorat Transportu Drogowego. Retrieved from <https://www.gov.pl/web/gitd>

Роман Володимирович Шаповал

Доктор юридичних наук, професор

Завідувач кафедри адміністративного права та адміністративної діяльності

Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого

61024, вул. Григорія Сковороди, 106, Харків, Україна

Roman V. Shapoval

Doctor of Law, Professor

Head of the Department of Administrative Law and Administrative Activity

Yaroslav Mudryi National Law University

61024, 106 Hryhoriy Skovorydy St., Kharkiv, Ukraine

Володимир Володимирович Мартиновський

Кандидат юридичних наук, доцент

Доцент кафедри адміністративного права та адміністративної діяльності

Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого

61024, вул. Григорія Сковороди, 106, Харків, Україна

Volodymyr V. Martynovskyi

Candidate of Law, Associate Professor

Associate Professor of the Department of Administrative Law and Administrative Activity

Yaroslav Mudryi National Law University

61024, 106 Hryhoriy Skovorydy St., Kharkiv, Ukraine

Олександра Володимирівна Шовкопляс

Кандидат юридичних наук

Асистент кафедри адміністративного права та адміністративної діяльності

Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого

61024, вул. Григорія Сковороди, 106, Харків, Україна

Oleksandra V. Shovkopljas

Candidate of Law

Assistant Professor of the Department of Administrative Law and Administrative Activity

Yaroslav Mudryi National Law University

61024, 106 Hryhoriy Skovorydy St., Kharkiv, Ukraine

Рекомендоване цитування: Шаповал Р. В., Мартиновський В. В., Шовкопляс О. В. Деякі питання вдосконалення правил дорожнього руху та інформаційно-правового механізму здійснення габаритно-вагового контролю в Україні. *Вісник Національної академії правових наук України*. 2025. Т. 32. № 3. С. 221–238.

Suggested Citation: Shapoval, R. V., Martynovskyi, V. V., & Shovkopljas, O. V. (2025). Some Issues of Improving Road Traffic Rules and the Information and Legal Mechanism for Implementing Dimensional and Weight Control in Ukraine. *Journal of the National Academy of Legal Sciences of Ukraine*, 32(3), 221–238.

Стаття надійшла / Submitted: 29/07/2025

Доопрацьовано / Revised: 28/08/2025

Схвалено до друку / Accepted: 29/09/2025