

УДК 342.9

DOI: <https://doi.org/10.31359/1993-0909-2025-32-3-200>

В'ячеслав Станіславович Політанський

*Сектор теоретико-методологічних проблем організації державної влади
Науково-дослідний інститут державного будівництва та місцевого самоврядування
Національна академія правових наук України
Харків, Україна*

Ганна Миколаївна Зайкіна

*Кафедра правового забезпечення та адміністрування транспортної діяльності Український
державний університет залізничного транспорту
Харків, Україна*

Євген Анатолійович Гетьман

*Національна академія правових наук України
Харків, Україна*

ЗЛОВЖИВАННЯ ТА КОРУПЦІЙНІ РИЗИКИ У СФЕРІ ГАБАРИТНО- ВАГОВОГО КОНТРОЛЮ: АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВІ СПОСОБИ ЗАПОБІГАННЯ

Анотація. У статті здійснено комплексне дослідження проблематики зловживань та корупційних ризиків у сфері габаритно-вагового контролю (ГВК) як об'єкта адміністративно-правового регулювання. Акцент зроблено на аналізі нормативної, інституційної та практичної складової адміністративної діяльності вповноважених органів, зокрема Укртрансбезпеки. З позицій адміністративного права обґрунтовано, що ефективне запобігання таким явищам вимагає не лише посилення правового регулювання, а й модернізації адміністративних процедур, автоматизації контролю та впровадження публічного моніторингу. У межах дослідження розкрито теоретико-правові засади протидії зловживанням і корупційним правопорушенням у сфері публічного контролю, охарактеризовано правову природу, ознаки та види таких діянь. Запропоновано авторське тлумачення поняття «зловживання та корупційні ризики у сфері ГВК», яке враховує специфіку адміністративно-деліктних проявів та організаційно-правового статусу інспекторів. Розмежовано відповідні категорії за характером правопорушення, джерелом ризику та адміністративно-правовими наслідками. Особливу увагу приділено аналізу адміністративно-правових механізмів запобігання: контролюючим, регуляторним, інституційним та цифровим інструментам. Здійснено правову оцінку національної практики виявлення порушень у сфері ГВК, виявлено типові схеми службового зловживання та прогалини в правозастосуванні. Проаналізовано ефективність існуючих форм реагування, зокрема адміністративної відповідальності, дисциплінарних процедур та внутрішнього аудиту. У контексті порівняльного правознавства систематизовано міжнародний досвід протидії корупційним практикам у сфері транспорту та контролю переванта-

ження. Виокремлено дієві інституційні й технологічні моделі, що базуються на автоматизованому контролі, публічності даних та участі громадськості. Запропоновано авторські рекомендації щодо імплементації відповідного досвіду в Україні з урахуванням національної адміністративно-правової системи та викликів воєнного часу. Матеріали статті можуть бути використані для вдосконалення нормативно-правових актів, розроблення антикорупційних політик, адміністративної реформи в галузі транспорту та професійної підготовки державних службовців.

Ключові слова: габаритно-ваговий контроль, адміністративно-правове регулювання, зловживання, корупція, публічне адміністрування, безпека дорожнього руху, інформаційно-правове забезпечення.

Viacheslav S. Politanskyi

*Sector of Theoretical and Methodological Problems of the Organization of State Power
Scientific Research Institute of State Building AND Local Government
National Academy of Legal Sciences of Ukraine
Kharkiv, Ukraine*

Hanna M. Zaykina

*Department of Legal Support and Administration of Transport Activities
Ukrainian State University of Railway Transport
Kharkiv, Ukraine*

Yevhen A. Hetman

*National Academy of Legal Sciences of Ukraine,
Kharkiv, Ukraine*

AND DIMENSIONAL CONTROL: ADMINISTRATIVE AND LEGAL MEASURES OF ABUSE AND CORRUPTION RISKS IN THE FIELD OF WEIGHT PREVENTION

Abstract. *The article carries out a comprehensive study of the issues of abuse and corruption risks in the sphere of dimensional and weight control (DWC) as an object of administrative and legal regulation. The emphasis is on the analysis of the regulatory, institutional and practical components of the administrative activities of authorized bodies, in particular Ukrtransbezpeka. From the standpoint of administrative law, it is substantiated that effective prevention of such phenomena requires not only strengthening legal regulation, but also modernization of administrative procedures, automation of control and implementation of public monitoring. The study reveals the theoretical and legal principles of combating abuse and corruption offenses in the sphere of public control, characterizes the legal nature, signs and types of such acts. The author's interpretation of the concept of «abuse and corruption risks in the sphere of DWC» is proposed, which takes into account the specifics of administrative and tortious manifestations and the organizational and legal status of inspectors. The corresponding categories are distinguished by the nature of the offense, the source of risk and administrative and legal consequences. Par-*

ticular attention is paid to the analysis of administrative and legal prevention mechanisms: controlling, regulatory, institutional and digital instruments. A legal assessment of the national practice of detecting violations in the field of GVK was carried out, typical schemes of abuse of office and gaps in law enforcement were identified. The effectiveness of existing forms of response, in particular administrative liability, disciplinary procedures and internal audit, was analyzed. In the context of comparative jurisprudence, international experience in combating corruption practices in the field of transport and congestion control was systematized. Effective institutional and technological models based on automated control, data publicity and public participation were identified. Author's recommendations for the implementation of relevant experience in Ukraine, taking into account the national administrative and legal system and the challenges of wartime, are proposed. The materials of the article can be used to improve regulatory legal acts, develop anti-corruption policies, administrative reform in the field of transport and professional training of civil servants.

Key words: *dimensional and weight control, administrative and legal regulation, abuse, corruption, public administration, road safety, information and legal support.*

ВСТУП

Сучасна система публічного управління вимагає не лише ефективності, а й високого рівня прозорості, законності та добросовісності. Особливо це стосується сфер, де адміністративно-правові механізми контролю поєднуються з високими фінансовими та інфраструктурними ризиками. Однією з таких сфер є габаритно-ваговий контроль (далі – ГВК), що здійснюється в Україні з метою захисту транспортної інфраструктури від перевантажених транспортних засобів. Утім ця сфера залишається вразливою до зловживань і корупційних проявів як з боку суб'єктів владних повноважень, так і учасників ринку перевезень [20, с. 65].

Науковці неодноразово наголошували на складності виявлення, доказування та попередження зловживань в адміністративній діяльності, пов'язаних із контролюючими функціями [19]. Зокрема, акцентується увага на необхідності запровадження чітких юридичних дефініцій понять «корупційний ризик» і «зловживання» у специфічному контексті ГВК [4]. Практичні кейси, висвітлені в звітах НАЗК, ДБР та Рахункової палати, свідчать про стійку тенденцію до порушень як у частині прийняття рішень інспекторами, так і в адмініструванні цифрових технологій [15; 16; 17].

Водночас зарубіжний досвід, зокрема Естонії, Польщі та Німеччини, демонструє ефективні моделі запобігання адміністративним зловживанням через цифровізацію процесів контролю, автономізацію рішень і підвищення ролі відкритих даних [9; 26; 27].

З огляду на вищезазначене, актуальність теми дослідження зумовлена потребою в поглибленому аналізі адміністративно-правових механізмів виявлення та запобігання зловживанням і корупційним ризикам у сфері ГВК, ураховуючи як українську, так і зарубіжну практику. Попри наявність окремих досліджень у сфері антикорупційної політики [1; 3], питання, пов'язані з адміністративно-

правовими аспектами протидії зловживанням саме у сфері ГВК, залишаються недостатньо розробленими в сучасній юридичній доктрині.

Метою даного дослідження є комплексне розкриття адміністративно-правових способів запобігання зловживанням і корупційним ризикам у сфері габаритно-вагового контролю в Україні з урахуванням національної практики та міжнародного досвіду. У межах досягнення мети визначено такі основні завдання: 1) уточнити теоретико-правові засади боротьби з корупційними проявами у сфері публічного контролю; 2) систематизувати поняття, ознаки та види зловживань у сфері ГВК; 3) дослідити ефективність адміністративно-правових механізмів реагування; 4) проаналізувати успішні міжнародні практики та визначити їх адаптаційний потенціал в Україні.

Наукова новизна роботи полягає в авторському підході до тлумачення понять «зловживання» та «корупційні ризики» саме в контексті ГВК, визначенні типології цих явищ у межах адміністративної діяльності, а також формулюванні пропозицій щодо модернізації інституційного, нормативного та технологічного антикорупційного інструментарію у сфері вагового контролю.

1. МАТЕРІАЛИ ТА МЕТОДИ

Методологічною основою дослідження стали загальнонаукові, спеціально-юридичні та міждисциплінарні методи, застосування яких забезпечило комплексний, об'єктивний та системний аналіз зловживань і корупційних ризиків у сфері ГВК із позицій адміністративного права.

У процесі наукової роботи реалізовано такі етапи дослідження: 1) збір та систематизація нормативно-правових актів, що регламентують діяльність суб'єктів ГВК; 2) вивчення й аналіз національної судової практики (ЄДРСР) у справах, що стосуються порушень та корупційних зловживань у сфері ГВК; 3) вивчення звітів і висновків Рахункової палати, ДБР, НАЗК, Національного антикорупційного комітету щодо порушень в адміністративній сфері контролю транспорту; 4) аналіз міжнародного досвіду з використанням порівняльно-правового підходу: вивчення практики країн ЄС (Естонія, Польща, Німеччина), звітів IFAC, C2SMARTER, e-Estonia; 5) визначення авторського поняття зловживань і корупційних ризиків у ГВК на основі узагальнення наукових підходів.

Основними використаними методами є: 1) метод системного аналізу – застосовано для дослідження взаємозв'язку між правовими нормами, організаційними механізмами та фактичними проявами зловживань у сфері ГВК; 2) формально-юридичний метод – задіяно для вивчення чинного законодавства та підзаконних нормативних актів у сфері публічного контролю за транспортом; 3) порівняльно-правовий метод дав змогу проаналізувати досвід зарубіжних країн та виявити потенційно ефективні антикорупційні практики, придатні для імплементації в Україні; 4) інституційний аналіз – використано для з'ясування ролі державних органів, їх повноважень і взаємодії у сфері запобігання зловживанням; 5) контент-

аналіз офіційних документів і відкритих джерел (судових рішень, актів державного контролю, міжнародних звітів) для фіксації типових схем зловживань; б) доктринальний аналіз дозволив виявити наукові підходи до класифікації корупційних правопорушень у сфері публічного контролю й оцінити їх застосування до адміністративної юрисдикції.

У роботі також застосовано метод правового моделювання, за допомогою якого було побудовано авторську типологію зловживань та запропоновано класифікацію адміністративно-правових механізмів протидії. Це дозволило сформулювати узагальнене бачення ризиків у сфері ГВК та механізмів їх упередження з точки зору норм адміністративного права. Такий підхід дозволив забезпечити репрезентативність дослідження та його практичну спрямованість, зокрема в контексті розробки пропозицій щодо вдосконалення адміністративно-правових механізмів запобігання корупційним проявам у сфері ГВК.

2. РЕЗУЛЬТАТИ ТА ОБГОВОРЕННЯ

2.1 Теоретико-правові засади протидії зловживанням та корупційним ризикам у сфері габаритно-вагового контролю

Сфера публічного контролю як форма реалізації публічної влади безпосередньо пов'язана з ризиками зловживання владними повноваженнями та вчинення корупційних правопорушень. Це обумовлено тим, що контролюючі органи та посадові особи, які здійснюють перевірки, інспекції чи нагляд, наділені значною дискрецією в прийнятті рішень, мають доступ до конфіденційної інформації, а також виступають арбітрами в конфліктних ситуаціях між державою та суб'єктами господарювання або громадянами.

Під публічним контролем у широкому розумінні розуміють діяльність державних органів, спрямовану на перевірку, інспектування, моніторинг та оцінювання дотримання вимог законодавства, стандартів, нормативів тощо. У вузькому сенсі – це компетенція окремих уповноважених суб'єктів публічної адміністрації здійснювати контрольні дії стосовно фізичних чи юридичних осіб у межах адміністративно-правових відносин.

Сфера публічного контролю охоплює близько десяти напрямів: санітарно-епідеміологічний, екологічний, митний, податковий, будівельний, транспортний (зокрема, ГВК), а також ліцензійний, технічний і ринковий контроль. Саме в межах реалізації зазначених функцій створюється середовище для виникнення корупційних зловживань: застосування подвійних стандартів, вимагання неправомірної вигоди, блокування законної діяльності тощо [1].

Згідно зі ст. 1 Закону України «Про запобігання корупції» від 14.10.2014 № 1700-VII корупційне правопорушення – це діяння, що має ознаки корупції, вчинене особою, яка виконує функції держави або місцевого самоврядування, або прирівняною до такої, за яке встановлено адміністративну або кримінальну відповідальність [2].

В адміністративно-правовій науці пропонується дещо ширше визначення, яке враховує елемент владного зловживання, конфлікт інтересів, використання службового становища та порушення публічного інтересу. Так, на думку М. Мельника, корупційне правопорушення – це протиправне правопорушення, яке полягає в неправомірному використанні особою, вповноваженою на виконання функцій держави, офіційно наданої їй влади, посадових повноважень, відповідних можливостей з метою задоволення особистих інтересів чи інтересів третіх осіб (корупційні діяння), а також в інших діях, які створюють умови для вчинення корупційних діянь чи є приховуванням їх або потуранням їм (інші діяння, пов’язані з корупцією) [3, с. 99].

Таким чином, ознаками корупційного правопорушення є: а) наявність службового статусу правопорушника; б) зловживання публічними повноваженнями; в) порушення норм законодавства; г) наявність майнового або немайнового інтересу; ґ) настання або загроза настання шкоди публічним чи приватним інтересам [4].

У контексті адміністративного права корупційні правопорушення у сфері публічного контролю можна класифікувати за кількома критеріями: 1) за формою прояву: а) активна корупція – одержання неправомірної вигоди посадовою особою (наприклад, за «неперешкодження» перевірки або зменшення штрафу); б) пасивна корупція – пропозиція чи передача неправомірної вигоди з боку особи, що підлягає контролю; 2) за рівнем відповідальності: а) кримінальні корупційні правопорушення (статті 368–369 КК України): одержання хабаря, службове підроблення, зловживання впливом [5]; б) адміністративні корупційні правопорушення (статті 172–4–172–9 КУпАП): порушення обмежень щодо сумісництва, несвоєчасне подання декларацій, конфлікт інтересів [6]; 3) за суб’єктом складом: а) індивідуальні правопорушення – вчиняються одним посадовцем контролюючого органу; б) колективні правопорушення – організовані змови або системні практики в межах органу (наприклад, колективне «перекриття» результатів перевірок). У дослідженнях Національного агентства з питань запобігання корупції (НАЗК) зазначено, що саме сфери контролю (екологічний, податковий, транспортний) є найризикованішими з погляду виникнення системної корупції [7].

У свою чергу, зловживання у сфері адміністративної діяльності є одним із найбільш деструктивних факторів, що підривають авторитет публічної влади, порушують принцип верховенства права та нівелюють правові гарантії прав і свобод людини. Адміністративна діяльність державних органів спрямована на реалізацію публічних інтересів у формі управлінських рішень, контролю, нагляду та регуляції. Проте на практиці саме в межах таких функцій нерідко виникають ситуації зловживання владними повноваженнями, службовим становищем або адміністративною дискрецією. Ці явища виявляються не лише в формі відкритої корупції, а й у прихованих або завуальованих адміністративних практиках, які порушують засади законності, справедливості та добросовісності управлінської діяльності.

У правовій науці зловживанням прийнято вважати умисне, протиправне використання особою своїх посадових повноважень із метою отримання вигоди або досягнення незаконного результату, що суперечить публічному інтересу. У контексті адміністративного права йдеться про порушення меж владного розсуду, викривлення цілей публічного адміністрування та порушення засад службової етики.

Під адміністративною діяльністю, у свою чергу, слід розуміти системну діяльність органів публічної адміністрації, що здійснюється в формі розпорядчих, контрольних, дозвільних, реєстраційних, інспекційних, наглядових та інших адміністративних актів, які спрямовані на реалізацію норм законодавства.

З метою ефективного виявлення, попередження та притягнення до відповідальності зловживань у сфері адміністративної діяльності доцільним є їх класифікація за такими критеріями: 1) за змістом дій: а) зловживання владними повноваженнями – вихід за межі службових обов'язків із метою досягнення приватного інтересу; б) зловживання службовим становищем – використання посадового статусу всупереч службовому обов'язку, що завдає шкоди правам і законним інтересам громадян; в) зловживання дискрецією – прийняття формально законного, але фактично необгрунтованого рішення через упередженість або приватний інтерес; 2) за формою вираження: а) активні зловживання – винесення незаконного адміністративного акта, протиправна відмова в наданні послуги, штучне затягування процедур; б) пасивні зловживання – бездіяльність органу чи посадовця у разі наявності юридичного обов'язку діяти; 3) за системністю: а) поодинокі випадки зловживання – індивідуальні порушення без системного характеру; б) системні зловживання – прояв структурної корупції в межах органу або адміністративної практики (наприклад, «відкатна» система при видачі дозволів чи реєстрацій); 4) за мотивацією: а) корисливі зловживання – з метою отримання неправомірної вигоди; б) ідеологічні або політично мотивовані зловживання – вчинення дій, що обумовлені некомерційними мотивами (помста, дискримінація, зведення рахунків).

Таку типологію підтримує й НАЗК, яке у своїй Методології оцінки корупційних ризиків передбачає поділ зловживань на ризики вибіркового адміністрування, ризики дискреції, ризики закритості процедур [8].

Також варто відзначити, що однією з характерних рис зловживань в адміністративній діяльності є їх прихований характер. Часто зловживання не порушують формальних процедур, але порушують їх дух. Наприклад, при дискреційному розподілі бюджетних коштів посадова особа формально діє в межах повноважень, однак віддає перевагу «лояльному» підряднику.

Іншою особливістю є складність доказування. Багато зловживань оформлюються формально бездоганними адміністративними актами або відбуваються через бездіяльність, що значно ускладнює юридичну кваліфікацію. Також слід відзначити залежність масштабу зловживань від організаційної культури, управ-

лінської етики, а також рівня контролю. Дослідження свідчать, що низький рівень зовнішнього аудиту, слабкі дисциплінарні механізми, відсутність системи електронного моніторингу – все це створює сприятливий ґрунт для адміністративних зловживань.

У контексті адміністративно-правового регулювання важливого значення набуває аналіз корупційних ризиків і зловживань у сфері ГВК. Ця сфера є критичною для забезпечення безпеки дорожньої інфраструктури, дотримання транспортної дисципліни та захисту економічних інтересів держави. Проте її надмірна зарегульованість, залежність від людського чинника та слабкість інституційних механізмів сприяють зростанню рівня зловживань, корупційних практик і недобросовісної поведінки з боку посадових осіб.

Саме тому, з урахуванням вищезазначеного, доцільним вбачається формулювання авторських визначень ключових понять, які є предметом дослідження. На нашу думку, зловживання у сфері ГВК слід розуміти як форму протиправної адміністративної поведінки вповноважених посадових осіб або інших суб'єктів, залучених до організації та реалізації заходів ГВК, яка полягає в умисному використанні наданих владних повноважень чи службового становища всупереч публічному інтересу. Метою таких дій є отримання прямої чи опосередкованої вигоди, ухилення від виконання службових обов'язків або ж створення умов неправомірної лояльності до окремих суб'єктів господарювання, що завдає або потенційно може завдати шкоди інтересам держави, суспільства чи окремих осіб.

Натомість корупційні ризики у сфері ГВК доцільно визначити як сукупність об'єктивних і суб'єктивних чинників, умов, прогалин у нормативному регулюванні та адміністративних процедур, що реалізуються в межах організації, адміністрування, технічного забезпечення й правозастосування у сфері ГВК. Ці чинники створюють реальні або потенційні передумови для виникнення зловживань владними повноваженнями, прийняття упереджених чи неправомірних адміністративних рішень, порушення принципу законності, а також формування конфлікту інтересів між приватними і публічними інтересами, що загрожує підривом довіри до державної влади й ефективності системи адміністративного контролю в транспортній сфері.

2.2 Адміністративно-правові механізми запобігання зловживанням та корупції у сфері ГВК

У свою чергу адміністративно-правові механізми запобігання корупції та зловживанням у сфері ГВК охоплюють комплекс інструментів, серед яких можна виділити:

1) нормативно-правове забезпечення – ключові законодавчі акти, що регламентують функціонування ГВК, є Закон України «Про автомобільний транспорт», Кодекс України про адміністративні правопорушення, Закон України «Про запобігання корупції», а також підзаконні акти;

2) електронні системи контролю – одним із ефективних механізмів запобігання корупції є автоматизація контролю через упровадження систем автоматичного зважування в русі (WiM-системи). Згідно з досвідом країн Балтії, особливо Естонії, публічний доступ до результатів зважування через відкритий реєстр значно зменшує можливості зловживань посадових осіб [9]. В Україні подібний відкритий реєстр наразі відсутній, що створює додаткові ризики корупції та потребує подальшого нормативного врегулювання;

3) адміністративна відповідальність посадових осіб – важливим аспектом протидії зловживанням є встановлення чіткої адміністративної відповідальності для посадових осіб, які здійснюють контрольні функції. У 2023 році Державне бюро розслідувань зафіксувало випадок, коли інспектор Укртрансбезпеки вносив недостовірні дані до журналу результатів WiM за попередньою домовленістю з перевізниками [10]. Це свідчить про необхідність посилення контролю за діями посадових осіб та підвищення ефективності їх відповідальності;

4) організаційні заходи – важливою складовою запобігання корупції є періодичні внутрішні перевірки й аудити. Практика європейських країн демонструє високу ефективність інституційної взаємодії між органами контролю та правоохоронними органами;

5) публічний і громадський контроль – реалізація принципу прозорості через залучення громадськості до контролю за діями посадових осіб є важливим механізмом запобігання зловживанням. Досвід Польщі показує ефективність громадських рад та інших консультативно-дорадчих органів, які здійснюють моніторинг діяльності транспортних інспекцій [11]. В Україні цей механізм наразі розвинений недостатньо, що вимагає подальшого розвитку.

2.3 Аналіз національної практики виявлення і запобігання зловживанням у сфері ГВК

У свою чергу варто відзначити, що сфера ГВК в Україні є не лише важливим інструментом забезпечення безпеки дорожнього руху та збереження транспортної інфраструктури, а й одним із найбільш вразливих секторів публічного адміністрування до зловживань. Упродовж останнього десятиліття на рівні законодавчої та виконавчої влади вживалися заходи щодо виявлення та запобігання зловживанням у діяльності посадових осіб, однак загальна ефективність таких заходів залишається предметом наукових дискусій.

Виявлення зловживань у сфері ГВК в Україні здійснюється як силами внутрішнього контролю суб'єктів, що адмініструють цю сферу (передусім Укртрансбезпеки), так і через механізми зовнішнього контролю, включаючи Державну аудиторську службу, Рахункову палату, Національне агентство з питань запобігання корупції (НАЗК), органи прокуратури та судову владу. Кожна з інституцій має обмежений мандат і специфічні інструменти, що в сукупності дозволяють відтворити картину виявлення правопорушень та встановити системні слабкості.

Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека) є головним суб'єктом здійснення ГВК. У своїй структурі вона має регіональні управління, штат інспекторів та операторів систем автоматизованого контролю (WiM). За даними офіційної статистики у 2023 році працівниками Укртрансбезпеки було винесено постанову кількості 33,877 шт. у сфері вантажних перевезень, за результатами яких накладено штрафів на суму 438 млн грн [12]. Водночас залишаються питання щодо обґрунтованості вибіркової перевірок та маніпуляцій у фіксації результатів

Виявлення зловживань на рівні самої служби практично не відбувається. Публічних звітів про службові розслідування майже немає. Єдиний механізм фіксації порушень – це акти реагування дисциплінарних комісій, які, як правило, залишаються внутрішніми й не оприлюднюються. Водночас розслідування Virus Info свідчить про те, що посадові особи Укртрансбезпеки в окремих регіонах брали участь у маніпуляціях із WiM-результатами, фальсифікуючи або «відсіюючи» дані про перевищення вагових параметрів [13]. Такі випадки демонструють низьку ефективність внутрішнього контролю, відсутність незалежного аудиту дій інспекторів, а також відсутність процедур для обов'язкового збереження доказової інформації.

Рахункова палата, здійснюючи аудит ефективності використання коштів державного бюджету, провела перевірку виконання державної політики у сфері збереження автомобільних доріг, включаючи ефективність функціонування системи ГВК. У травні 2025 року Рахункова палата оприлюднила результати першого аудиту Укртрансбезпеки – за період 2022–2024 років. Було виявлено, що в обліку нематеріальних активів допущені суттєві викривлення (понад 37 млн грн), зокрема через відсутність правил документообігу й технології обробки облікової інформації. Цей аудит продемонстрував критично низьку прозорість процедури внутрішнього контролю, що створює умови для прихованих зловживань у сфері ГВК [14].

Державна аудиторська служба України (далі – ДАСУ) проводить перевірки процесів фінансування обладнання WiM і деколи встановлює порушення, зокрема, пункти не відповідали технічним стандартам, а також невпорядковані щодо реєстрації чи сертифікації. Крім того, пункти частково можуть не відображатися в офіційних базах, що свідчить про їх тіньовий статус. Ці факти можуть указувати на ті механізми свавільного впливу, які залишаються поза офіційним контролем і регламентом.

Національне агентство з питань запобігання корупції (далі – НАЗК) визначає ГВК однією з висококорупційних сфер. За офіційною методологією ризику тут переважно пов'язані з: а) надмірною дискрецією інспекторів; б) слабким електронним слідом дій; в) неопрацьованим статусом операторів WiM; г) неможливістю проведення незалежної перевірки. Моніторинг НАЗК у 2022–2024 роках підтверджує, що частина протоколів про порушення сформована без доказів фіксації або з очевидними ознаками маніпуляцій [15].

Що стосується діяльності правоохоронних органів, то варто відзначити, що хоча випадки відкриття кримінальних справ проти посадовців Укртрансбезпеки є поодинокими, проте у 2023 році ДБР задокументувало випадок, коли інспектор вносив недостовірні дані до журналу результатів WiM за попередньою домовленістю з перевізниками [16]. Це стало прикладом, як операторські зловживання переходять у сферу кримінально-правового реагування.

2.4 Проблеми ефективності антикорупційного реагування у сфері ГВК та рекомендації для їх покращення

У свою чергу важливими є питання щодо існуючих проблем ефективності антикорупційного реагування у сфері ГВК. На нашу думку, до переліку таких проблем можна віднести:

1) недостатня реалізація рекомендацій аудиторів – у серпні 2024 року Рахункова палата повідомила, що загальний рівень виконання її рекомендацій у силовому секторі становить 81,2%, супроводжуючись позитивним фінансово-економічним ефектом (16,6 млрд грн) [17]. Проте моніторинг Центру фіскальної політики показує менш оптимістичну статистику – станом на початок 2025 року лише 42,5% рекомендацій виконано, 40,2% – у процесі, а 17,3% – не виконано [18];

2) обмежений доступ і прозорість аудитів – звіти Рахункової палати щодо ГВК часто супроводжуються обмеженим доступом для громадськості або частково закриті, що створює бар'єри для громадського контролю. Неєфективне оприлюднення перешкоджає формуванню суспільного тиску, який міг би пришвидшити впровадження рекомендацій;

3) залежність інформаційної відкритості від ЗМІ – журналістські розслідування, зокрема Bihus.Info регулярно виявляють факти корупції у ГВК, проте реакція держави часто запізніла або формальна [13]. Це демонструє, що інституційні антикорупційні механізми належать до імітації реагування, а справжнє виявлення порушень інколи відбувається лише після публічного розголосу;

4) юридичні прогалини в антикорупційному законодавстві – це насамперед відсутність чітких норм щодо цифрової фіксації дій інспекторів та операторів WiM, неузгодженість статусів і відсутність обов'язкового публічного реєстру результатів зважувань. Це ускладнює встановлення корупційних зловживань на рівні доказів і документації [19];

5) неефективність дисциплінарних заходів – попри значну кількість виявлених порушень до відповідальності притягується мінімально. Сама підготовка дисциплінарних справ часто формальна, а рішення є непрозорими. Це знижує превентивну функцію антикорупційної політики [20, с. 64];

6) дублювання повноважень аудиторів – у законодавчій взаємодії між Рахунковою палатою, ДАСУ та іншими структурами часто виникає дублювання аудитів, що призводить до зниження оперативності реагування й розподілу відповідальності [21].

Виходячи із наявних проблем варто констатувати, що сучасний стан антикорупційного регулювання в системі ГВК вказує на потребу в глибокій трансформації не лише технічних, а й організаційно-правових засад функціонування контролюючих інституцій. З огляду на національну практику, міжнародні стандарти та нормативно-правове регулювання, пропонуються такі комплексні адміністративно-правові заходи:

1) нормативне встановлення статусу операторів та інспекторів ГВК – наразі оператори систем автоматичного зважування (WiM) залишаються в правовому вакуумі, що унеможливає застосування чітких механізмів юридичної відповідальності в разі зловживань. З метою подолання цієї проблеми необхідно: а) законодавчо визначити правовий статус операторів WiM, зокрема права, обов'язки та підстави їх притягнення до юридичної відповідальності; б) уніфікувати вимоги до кваліфікаційного рівня операторів і передбачити обов'язкове професійне навчання за участю НАЗК або Національного агентства з питань державної служби; в) заборонити суміщення функцій інспектора ГВК із іншими наглядовими чи договірними зобов'язаннями, задля запобігання конфлікту інтересів;

2) запровадження відкритого реєстру результатів зважувань – досвід країн Балтії, зокрема Естонії, показує, що публічний доступ до інформації щодо фіксації перевантажень сприяє значному зменшенню рівня зловживань [22]. В Україні ж відсутній єдиний реєстр, у якому можна перевірити історію зважувань, технічні параметри ТЗ і правомірність винесених постанов. З огляду на це доречним вважається – створити єдиний цифровий публічний реєстр зважувань, де в реальному часі публікуватимуться: дата, час, місце та результати зважування; фото-та відеофіксація порушення; ідентифікатор інспектора або оператора WiM; статус правозастосування: винесена постанова, сплачений штраф, оскарження. Це підвищить прозорість, зменшить вплив «людського чинника» та забезпечить підґрунтя для незалежного моніторингу громадськості та ЗМІ;

3) удосконалення цифрових слідів контролюючих дій – упровадження інтелектуальних систем фіксації WiM без належної фіксації дій інспектора чи оператора створює умови для їхньої маніпуляції, зокрема ручного коригування даних. У зв'язку з цим, необхідно імплементувати вимоги до автоматичного аудиту дій інспекторів, включаючи журналювання: моменту входу в систему, кожної дії з коригуванням даних, часу перегляду чи редагування матеріалів порушення. Рекомендовано адаптувати досвід Польщі, де використовуються цифрові журнали дій інспектора (logbook system) в режимі реального часу з доступом для прокуратури та Служби внутрішньої безпеки [23];

4) розширення функцій громадського контролю – залучення громадських організацій та ЗМІ до контролю за дотриманням антикорупційних вимог у сфері ГВК є дієвим превентивним механізмом, який слід інституціоналізувати. Пропонується: а) створити громадську онлайн-платформу з функцією повідомлення про порушення на пунктах ГВК; б) забезпечити квоти на участь представників гро-

мадськості в засіданнях дисциплінарних комісій при Державній службі України з безпеки на транспорті; в) передбачити державну підтримку та фінансування незалежного моніторингу з боку ГО, які мають антикорупційну акредитацію;

5) посилення дисциплінарної відповідальності посадових осіб – чинна система дисциплінарного реагування на зловживання інспекторів часто носить формальний характер. Тому: а) необхідно впровадити процедуру незалежного розгляду дисциплінарних справ за участі представників НАЗК; б) запровадити публічний облік дисциплінарних проваджень, аналогічно до реєстру корупційних правопорушень; в) створити реєстр відсторонених та звільнених за порушення стандартів доброчесності інспекторів ГВК, доступний у публічному просторі; г) передбачити відкритість дисциплінарних рішень з обов'язковим оприлюдненням мотивувальної частини;

б) оптимізація взаємодії між інституціями контролю – на сьогоднішній день спостерігається дублювання функцій між Рахунковою палатою, ДАСУ, правоохоронними органами та внутрішніми службами моніторингу. Це призводить до: а) неузгодженості у виявленні порушень; б) уникнення відповідальності через правову колізію повноважень. Рекомендовано створити єдиний координаційний центр із протидії порушенням у сфері ГВК, який: а) централізуватиме облік порушень; б) координуватиме дії між суб'єктами контролю; в) формуватиме щоквартальні аналітичні звіти з публічним доступом;

7) актуалізація законодавства відповідно до міжнародних стандартів – варто адаптувати досвід країн ЄС (Німеччина, Чехія, Латвія), де на рівні міністерств існують внутрішні комісії доброчесності, а автоматичні системи фіксації прив'язані до незалежних серверів без можливості редагування. Для цього слід: а) розробити спеціальний законопроект про прозорість габаритно-вагового контролю; б) залучити до його підготовки міжнародних експертів від SIGMA/OECD, Transparency International та Представництва ЄС в Україні; в) забезпечити механізми гарантованого доступу НАЗК та НАЗК до систем WiM на рівні API-інтеграцій.

Загалом запропоновані рекомендації повинні мати комплексний характер і поєднувати: а) нормативно-правові зміни (законодавчі ініціативи); б) інституційне реформування (створення нових суб'єктів контролю); в) цифрові механізми запобігання (API-доступи, цифрові сліди); г) громадське партнерство (моніторинг, звітність, публічність). Їхня реалізація здатна перетворити сферу ГВК з потенційно корупційної на ефективну, прозору та контрольовану як державою, так і суспільством.

2.5 Міжнародний досвід протидії корупційним практикам у сфері ГВК та перспективи його імплементації в Україні

Також варто звернути увагу, на те, що в багатьох країнах світу ГВК стає ключовим інструментом для забезпечення збереження інфраструктури й економічної справедливості. Водночас участь людського фактора та висока дискретність інспек-

торів створюють потужний корупційний ризик. Тому низка держав запровадила міжнародні практики для мінімізації таких ризиків, як технічні, правові й організаційні.

В Естонії автономні WiM-пункти під'єднані до блокчейн-мережі через систему KSI (Keyless Signature Infrastructure), що гарантує незмінність записів. Будь-які спроби змінити дані залишають цифровий слід, який легко перевірити незалежними аудиторами. Цей підхід суттєво підвищує довіру до результатів вимірювань та унеможлиблює їх фальсифікацію [24].

Німеччина використовує автоматизовану систему Toll Collect із GPS-ОВU, яка в реальному часі передає дані про вагу та трасу руху. Дані обробляються централізовано, без участі інспектора, а понад 300 стаціонарних станцій постійно фотографують номери і зважують транспорт [25].

У США тестується Advanced WIM (A-WIM) із надточними сенсорами на швидкості руху. Система сама вирішує чи винести постанову та автоматично передає дані до відповідних органів без людського втручання [26].

У країнах ЄС та США інспектори WiM мають обов'язково проходити ротацію кожні 2–3 роки, це правило запроваджене для запобігання «вростання» в місцеві корупційні мережі. Це знижує можливості встановлення довгострокових домовленостей із перевізниками.

У Польщі використовується модель внутрішнього аудиту, яка передбачає регулярні перевірки WiM-систем за стандартами IFAC та залучення зовнішніх експертів [27]. Це гарантує незалежну оцінку роботи обладнання та забезпечує відповідальність за технічний стан.

У багатьох країнах статус інспектора ГВК унормований законодавчо – передбачена не лише адміністративна, а й кримінальна відповідальність за зловживання владою та одержання неправомірної вигоди. Крім того, стандарти ASTM E1318–09, OIML R134–1 є обов'язковими для роботи WiM-систем і визначають юридичну відповідність технологій.

Виходячи із аналізу зарубіжного досвіду, варто відзначити, що запозичення і адаптація міжнародних моделей, зокрема технологічних, організаційних і громадських підходів, може стати важливим кроком до створення цілісної, прозорої й ефективної системи ГВК.

Досвід Естонії щодо використання технологій KSI-блокчейн для забезпечення незмінності даних WiM-систем через криптографічне підписання кожного запису є важливим для України [29]. В Україні доцільно інтегрувати KSI-блокчейн у системи WiM через платформу «Дія», що забезпечить надійне цифрове сховище та відповідає стратегії державного цифрового розвитку.

Глобальна практика показує, що автономні WiM-системи, які працюють без участі інспекторів (як Toll Collect у Німеччині), значно знижують корупційні ризики. В Україні доцільно оновити функціонування WiM-комплексів до автономного режиму з централізованою передачею даних в електронний реєстр –

це виключить людський фактор у процедурі зважування й підвищить довіру до системи.

У Німеччині та Великій Британії відома практика ротації інспекторів кожні 2–3 роки з метою розірвати потенційні корупційні зв'язки. В Україні варто закріпити аналогічну норму законодавчо в рамках змін до Кодексу про адміністративні правопорушення або Закону «Про автомобільний транспорт».

Зобов'язальна ротація кадрів через визначені проміжки часу (2–3 роки) допоможе усунути можливість розбудовування стійких корупційних зв'язків. Така практика вже реалізована в ЄС, і її можна законодавчо закріпити в Україні через внесення правок до Закону «Про автомобільний транспорт» і відповідних положень регламенту ГВК.

Також варто заснувати незалежні аудиторські підрозділи при Державній аудиторській службі або НАЗК із залученням фахівців із контролю та сертифікації за стандартами IFAC. Публічна звітність таких аудитів підвищить відповідальність технічних служб.

Обов'язкове впровадження міжнародних стандартів ASTM E1318–09 та OIML-R134 підвищить технічну надійність WiM-комплексів. Сертифікація має стати частиною національного законодавства, а її результати доступними для перевізників і громадськості.

Успішна адаптація цих елементів може перевести українську систему ГВК на європейський рівень прозорості й ефективності, створивши модель, що здатна стримувати зловживання і підвищувати рівень довіри громадян до державної служби.

ВИСНОВКИ

У межах дослідження встановлено, що зловживання та корупційні ризики у сфері ГВК є наслідком інституційної недосконалості, нормативної невизначеності й обмеженої ефективності адміністративного контролю. Запропоноване авторське визначення цих явищ дає змогу диференціювати адміністративні порушення від корупційних правопорушень та створити підґрунтя для їх належної кваліфікації.

Визначено, що адміністративно-правові способи протидії мають включати: нормативну деталізацію повноважень інспекторів, впровадження цифрових рішень (зокрема технологій блокчейн для захисту даних WiM-систем), посилення інституційного контролю та прозорості. Аналіз національної практики підтвердив необхідність переосмислення ролі Укртрансбезпеки та запровадження внутрішнього адміністративного аудиту.

Вивчення міжнародного досвіду показало, що мінімізація людського фактора, автоматизація контролю та участь громадськості є ключовими чинниками успішного антикорупційного регулювання. Перспективним для України є запровадження змішаних моделей технічного й правового реагування з використанням цифрових інструментів.

Таким чином, ефективне запобігання корупції у сфері ГВК потребує не лише оновлення нормативної бази, а й глибокої інституційної трансформації в межах адміністративно-правового механізму.

ПОДЯКИ

Немає.

КОНФЛІКТ ІНТЕРЕСІВ

Немає.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- [1] Antonov O., Lineva E. The Concept, Types and Structure of Corruption. arXiv, 2021. URL: <https://arxiv.org/abs/2106.09498>
- [2] Про запобігання корупції : Закон України від 14.10.2014 № 1700-VII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1700-18#Text>
- [3] Мельник М. І. Корупція – корозія влади (соціальна сутність, тенденції та наслідки, заходи протидії). Київ : Юрид. думка, 2004. 400 с.
- [4] Zhavoronkov V., Lipunov V., Masolletti M. Key features of administrative responsibility. arXiv, 2021. URL: <https://arxiv.org/abs/2107.07816>
- [5] Кримінальний кодекс України від 05.04.2001 № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>
- [6] Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 1–212-24) від 07.12.1984 № 8073-X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>
- [7] НАЗК запропонувало шляхи усунення корупційних ризиків у законопроекті про державний екологічний контроль під час наради Комітету ВРУ. *Національне агентство з питань запобігання корупції*. URL: <https://nazk.gov.ua/uk/nazk-zaproponovalo-shlyahy-usunennya-koruptsiynyh-ryzykiv-u-zakonoproekti-pro-derzhavnyy-ekologichnyy-kontrol-pid-chas-narady-komitetu-vru/>
- [8] Проект Методології управління корупційними ризиками. *Національне агентство з питань запобігання корупції*. URL: <https://nazk.gov.ua/uk/documents/metodologiya-upravlinnya-koruptsiynymy-ryzykamy/>
- [9] e-Estonia – We have built a digital society & we can show you how. *e-Estonia*. URL: <https://e-estonia.com/>
- [10] ДБР викрило інспектора Укртрансбезпеки, який систематично вимагав кошти від підприємців Вінниччини. *Державне бюро розслідувань*. URL: <https://dbr.gov.ua/news/dbr-vikriло-posadovcya-departamentu-ukrtransbezpeki-yakij-sistematically-vimagav-koshiti-vid-pidприємciv-vinnichchini#:~:text=Посадовець%20системatically%20вимагав%20кошти%20у,кері>
- [11] Internetowy System Aktów Prawnych. URL: <https://isap.sejm.gov.pl/>
- [12] Публічний звіт голови Укртрансбезпеки. URL: https://dsbt.gov.ua/images/public_reports/publ_zvit_za_2023.pdf
- [13] Bihus.Info. URL: <https://bihus.info/news/>
- [14] Аудит Укртрансбезпеки виявив недоліки у визначенні та обліку нематеріальних активів. *Рахункова палата*. URL: <https://rp.gov.ua/PressCenter/News/?id=2572>
- [15] Результати роботи НАЗК за 2024 рік: стратегічний аналіз корупційних ризиків та антикорупційна експертиза. *Національне агентство з питань запобігання корупції*.

- URL: <https://nazk.gov.ua/uk/rezultaty-roboty-nazk-za-2024-rik-strategichnyy-analiz-koruptsiynyh-ryzykiv-ta-antykoruptsiyna-ekspertyza/>
- [16] ДБР затримало на Львівщині інспектора Укртрансбезпеки, який обклав «даниною» автотранспортне підприємство. *Державне бюро розслідувань*. URL: <https://dbr.gov.ua/news/dbr-zatrimalo-na-lvivshhini-inspektora-ukrtransbezpeki-yakij-obklav-daninoyu-avtotransportne-pidpriemstvo>
- [17] Виконання рекомендацій Рахункової палати у сфері правоохоронної та антикорупційної діяльності мало фінансово-економічний ефект у сумі 16,6 млрд грн. *Рахункова палата*. URL: https://rp.gov.ua/PressCenter/News/?id=2089&utm_source
- [18] Діяльність Рахункової палати України у 2024 році: рекордна ефективність на тлі викликів. URL: <https://iaa.org.ua/articles/activities-of-the-accounting-chamber-of-ukraine-in-2024-record-efficiency-amid-challenges/>
- [19] Lipunov V., Shirshikov V., Lewis J. Theoretical and methodological approaches to the study of the problem of corruption. arXiv, 2021. URL: <https://arxiv.org/abs/2106.01787>
- [20] Baranenko D., Shumak I., Sarybaieva G. Principles of anti-corruption in administrative law: economic and legal aspect. *Baltic Journal of Economic Studies*. 2024. Vol. 10, No. 4. P. 62–70. URL: <https://doi.org/10.30525/2256-0742/2024-10-4-62-70>
- [21] Проблеми аудиту Рахункової палати України. URL: <https://blog.liga.net/user/mdmytriieva/article/48260>
- [22] Estonian Open Government Data Portal – Infotehnoloogiline Mobiilsusobservatoorium. *Infotehnoloogiline Mobiilsusobservatoorium*. URL: <https://imo.ut.ee/en/infrastructure/estonian-open-government-data/estonian-open-government-data-portal/>
- [23] Transport – Ministerstwo Infrastruktury – Portal Gov.pl. *Ministerstwo Infrastruktury*. URL: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/transport>
- [24] Jackson E. What We Can Learn From Estonia’s Real-World Use Case of Blockchain. LinkedIn: Log In or Sign Up. URL: <https://www.linkedin.com/pulse/what-we-can-learn-from-estonias-real-world-use-case-eric-jackson>
- [25] Contributors to Wikimedia Projects. Toll Collect – Wikipedia. The Free Encyclopedia. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Toll_Collect
- [26] Development of Autonomous Enforcement Approach using Advanced Weigh-In-Motion (A-WIM) System to Minimize Impact of Overweight Trucks on Infrastructure – C2SMARTER Home. *C2SMARTER Home – Connected Cities for Smart Mobility toward Accessible and Resilient Transportation*. URL: <https://c2smarter.engineering.nyu.edu/development-of-autonomous-enforcement-approach-using-advanced-weigh-in-motion-a-wim-system-to-minimize-impact-of-overweight-trucks-on-infrastructure/>
- [27] Member Country. *IFAC*. URL: <https://www.ifac.org/about-ifac/membership/profile/poland>
- [28] Contributors to Wikimedia projects. Weigh in motion. *Wikipedia, the free encyclopedia*. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Weigh_in_motion
- [29] KSI blockchain – e-Estonia. *e-Estonia*. URL: <https://e-estonia.com/solutions/cyber-security/ksi-blockchain/>

REFERENCES

- [1] Antonov, O., & Lineva, E. (2021). *The Concept, Types and Structure of Corruption*. arXiv. Retrieved from <https://arxiv.org/abs/2106.09498>
- [2] On Prevention of Corruption: Law of Ukraine (2014, October). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1700-18#Text>

- [3] Melnyk, M. I. (2004). *Corruption – Corrosion of Power (Social Essence, Trends and Consequences, Countermeasures)*. Kyiv: Legal opinion.
- [4] Zhavoronkov, V., Lipunov, V., & Masolletti, M. (2021). *Key Features of Administrative Responsibility*. arXiv. Retrieved from <https://arxiv.org/abs/2107.07816>
- [5] Criminal Code of Ukraine (2001, April). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>
- [6] Code of Ukraine on Administrative Offenses (Articles 1–212-24) (1984, December). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>
- [7] NACP proposed ways to eliminate corruption risks in the draft law on state environmental control during a meeting of the Verkhovna Rada Committee. *National Agency for the Prevention of Corruption*. Retrieved from <https://nazk.gov.ua/uk/nazk-zaproponuvaloshlyahy-usunennya-koruptsiynyh-ryzykiv-u-zakonoproekti-pro-derzhavnyy-ekologichnyy-kontrol-pid-chas-narady-komitetu-vru/>
- [8] Project of the Methodology of Corruption Risk Management. *National Agency for the Prevention of Corruption*. Retrieved from <https://nazk.gov.ua/uk/documents/metodologiya-upravlinnya-koruptsiynymy-ryzykamy/>
- [9] e-Estonia – We have built a digital society & we can show you how. *e-Estonia*. Retrieved from <https://e-estonia.com/>
- [10] SBI exposed the inspector of Ukrtransbezpeka, who systematically demanded money from entrepreneurs of Vinnytsia region – State Bureau of Investigation. *State Bureau of Investigation*. Retrieved from <https://dbr.gov.ua/news/dbr-vikrilo-posadovcya-departamentu-ukrtransbezpeki-yakij-sistematichno-vimagav-koshti-vid-pidpriemciv-vinnichchini#:~:text=Посадовець%20систематично%20вимагав%20кошти%20у,keri>
- [11] Internetowy System Aktów Prawnych. Retrieved from <https://isap.sejm.gov.pl/>
- [12] Public report of the head of Ukrtransbezpeki. Retrieved from https://dsbt.gov.ua/images/public_reports/publ_zvit_za_2023.pdf
- [13] Bihus.Info. Retrieved from <https://bihus.info/news/>
- [14] The audit of Ukrtransbezpeki revealed shortcomings in the definition and accounting of intangible assets – Accounting Chamber. *Accounting Chamber*. Retrieved from <https://rp.gov.ua/PressCenter/News/?id=2572>
- [15] Results of the work of the NACP for 2024: strategic analysis of corruption risks and anti-corruption expertise. *National Agency for the Prevention of Corruption*. Retrieved from <https://nazk.gov.ua/uk/rezultaty-roboty-nazk-za-2024-rik-strategichnyy-analiz-koruptsiynyh-ryzykiv-ta-antykorupsiyna-ekspertyza/>
- [16] The State Bureau of Investigation detained an inspector of Ukrtransbezpeka in the Lviv region who imposed a «tribute» on a motor transport enterprise – State Bureau of Investigation. *State Bureau of Investigation*. Retrieved from <https://dbr.gov.ua/news/dbr-zatrimalo-na-lvivshhini-inspektora-ukrtransbezpeki-yakij-obklav-daninoyu-avtotransportne-pidpriemstvo>
- [17] Implementation of the recommendations of the Accounting Chamber in the field of law enforcement and anti-corruption activities had a financial and economic effect of UAH 16.6 billion – Accounting Chamber. *Accounting Chamber*. Retrieved from https://rp.gov.ua/PressCenter/News/?id=2089&utm_source
- [18] Activities of the Accounting Chamber of Ukraine in 2024: record efficiency against the backdrop of challenges. Retrieved from <https://iaa.org.ua/articles/activities-of-the-accounting-chamber-of-ukraine-in-2024-record-efficiency-amid-challenges/>

- [19] Lipunov, V., Shirshikov, V., & Lewis, J. (2021). *Theoretical and methodological approaches to the study of the problem of corruption*. arXiv. Retrieved from <https://arxiv.org/abs/2106.01787>
- [20] Baranenko, D., Shumak, I., & Sarybaieva, G. (2024). Principles of anti-corruption in administrative law: economic and legal aspect. *Baltic Journal of Economic Studies*, 10(4), 62–70. Retrieved from <https://doi.org/10.30525/2256-0742/2024-10-4-62-70>
- [21] *Audit problems of the Accounting Chamber of Ukraine*. Retrieved from <https://blog.liga.net/user/mdmytriieva/article/48260>
- [22] Estonian Open Government Data Portal – Infotehnoloogij Mobiilsusobservatorium. *Infotehnologički moibilisusobservatorium*. Retrieved from <https://imo.ut.ee/en/infrastructure/estonian-open-government-data/estonian-open-government-data-portal/>
- [23] Transport – Ministerstwo Infrastruktury – Portal Gov.pl. *Ministerstwo Infrastruktury*. Retrieved from <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/transport>
- [24] Jackson, E. *What We Can Learn From Estonia's Real-World Use Case of Blockchain. LinkedIn: Log In or Sign Up*. Retrieved from <https://www.linkedin.com/pulse/what-we-can-learn-from-estonias-real-world-use-case-eric-jackson>
- [25] Contributors to Wikimedia projects. Toll Collect – Wikipedia, the free encyclopedia. Retrieved from https://en.wikipedia.org/wiki/Toll_Collect
- [26] Development of Autonomous Enforcement Approach using Advanced Weigh-In-Motion (A-WIM) System to Minimize Impact of Overweight Trucks on Infrastructure – C2SMARTER Home. C2SMARTER Home – Connected Cities for Smart Mobility towards Accessible and Resilient Transportation. Retrieved from <https://c2smarter.engineering.nyu.edu/development-of-autonomous-enforcement-approach-using-advanced-weigh-in-motion-a-wim-system-to-minimize-impact-of-overweight-trucks-on-infrastructure/>
- [27] Member Country. IFAC. Retrieved from <https://www.ifac.org/about-ifac/membership/profile/poland>
- [28] Contributors to Wikimedia projects. Weigh in motion. Wikipedia, the free encyclopedia. Retrieved from https://en.wikipedia.org/wiki/Weigh_in_motion
- [29] KSI blockchain – e-Estonia. e-Estonia. Retrieved from <https://e-estonia.com/solutions/cyber-security/ksi-blockchain/>

В'ячеслав Станіславович Політанський

Доктор юридичних наук, старший дослідник

Провідний науковий співробітник сектору теоретико-методологічних проблем організації державної влади

Науково-дослідний інститут державного будівництва та місцевого самоврядування

Національної академія правових наук України
61002, вул. Чернишевська, 80, Харків, Україна

Viacheslav S. Politanskyi

Doctor of Law, Senior Researcher

Leading Researcher Sector of Theoretical and Methodological

Problems of the Organization of State Power
Research Institute of State Construction and local self-government
National Academy of Legal Sciences of Ukraine
61002, 80 Chernyshevska St., Kharkiv, Ukraine

Ганна Миколаївна Зайкіна

Доктор юридичних наук, доцент
Професор кафедри правового забезпечення та адміністрування транспортної діяльності Український державний університет залізничного транспорту
61050, майдан Фейєрбаха, 7, Харків, Україна

Hanna M. Zaykina

Doctor of Law, Associate Professor
Professor of the Department of Legal Support and Administration of Transport Activities
Ukrainian State University of Railway Transport
61050, 7 Feuerbach Sq., Kharkiv, Ukraine

Євген Анатолійович Гетьман

Доктор юридичних наук, професор
Головний учений секретар
Член-кореспондент Національної академії правових наук України
Національна академія правових наук України
61024, вул. Григорія Сковороди, 70, Харків, Україна
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1801-7252>

Yevhen A. Hetman

Doctor of Law, Professor
Chief Scientific Secretary
Corresponding Member NALS of Ukraine
National Academy of Legal Sciences of Ukraine
61024, 70 Hryhoriia Skovorody St., Kharkiv, Ukraine

Рекомендоване цитування: Політанський В. С., Зайкіна Г. М., Гетьман Є. А. Зловживання та корупційні ризики у сфері габаритно-вагового контролю: адміністративно-правові способи запобігання. *Вісник Національної академії правових наук України*. 2025. Т. 32. №3. С. 200–220.

Suggested Citation: Politanskyi, V. S., Zaikina, H. M., & Hetman, Ye.A. (2025). Abuse and corruption risks in the field of weight and dimensional control: administrative and legal measures of prevention. *Journal of the National Academy of Legal Sciences of Ukraine*, 32(3), 200–220.

Стаття надійшла / Submitted: 18/07/2025

Доопрацьовано / Revised: 18/08/2025

Схвалено до друку / Accepted: 29/09/2025