

УДК 342.9

DOI <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2025.90.3.54>

РОЛЬ І ЗАВДАННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ У СФЕРІ ЗДІЙСНЕННЯ ГАБАРИТНО-ВАГОВОГО КОНТРОЛЮ В УКРАЇНІ: АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ

Політанський В.С.,

*доктор юридичних наук, старший дослідник,
провідний науковий співробітник*

Науково-дослідного інституту державного будівництва та місцевого самоврядування

Національної академії правових наук України

ORCID: 0000-0002-4664-8537

e-mail: slavik777tom@gmail.com

Зайкіна Г.М.,

доктор юридичних наук, доцент,

*професор кафедри правового забезпечення
та адміністрування транспортної діяльності*

Українського державного університету залізничного транспорту

ORCID: 0009-0007-7141-1391

e-mail: Anna-zaykina@ukr.net

Політанський В.С., Зайкіна Г.М. Роль і завдання Національної поліції у сфері здійснення габаритно-вагового контролю в Україні: адміністративно-правовий аспект.

У статті здійснено комплексне дослідження ролі та завдань Національної поліції України у сфері здійснення габаритно-вагового контролю (ГВК) як інструменту публічного адміністрування у галузі автомобільного транспорту. Обґрунтовано, що ГВК не обмежується виключно технічними процедурами зважування транспортних засобів, а має адміністративно-правову природу, реалізуючись як складова державної політики із забезпечення безпеки дорожнього руху, охорони дорожньої інфраструктури та захисту публічного інтересу.

На основі аналізу законодавства України, підзаконних нормативно-правових актів, а також міжнародно-правових зобов'язань, зокрема положень директив Європейського Союзу, досліджено повноваження Національної поліції у сфері контролю за вантажоперевезеннями. Встановлено, що поліція виконує не лише функції правопорядку, а й реалізує адміністративно-юрисдикційні, профілактичні та виконавчі функції у межах адміністративного режиму ГВК. Розкрито її організаційно-правовий статус як суб'єкта державного управління, уповноваженого здійснювати контрольну діяльність у публічній сфері.

Особливу увагу приділено формам і методам діяльності поліції, зокрема: контрольно-наглядним, превентивним, реагувальним заходам, адміністративному примусу та процедурі фіксації правопорушень. У контексті реалізації владних повноважень акцентовано на адміністративно-правових механізмах забезпечення прав учасників транспортного процесу, включаючи дотримання принципів законності, пропорційності, неупередженості та процедур оскарження дій працівників поліції.

Окремо проаналізовано взаємодію Національної поліції з іншими органами публічної адміністрації – Укртрансбезпекою, Укравтодором, органами місцевого самоврядування, та виявлено проблеми дублювання функцій, відсутності єдиних координаційних механізмів і правової визначеності компетенцій.

За підсумками дослідження сформульовано адміністративно-правові проблеми та визначено перспективні напрямки вдосконалення правового регулювання участі Національної поліції у сфері ГВК. Обґрунтовано доцільність розроблення спеціального нормативного акту, удосконалення процедур міжвідомчої взаємодії, цифровізації процесів контролю, а також посилення інституційних та правових гарантій у межах реалізації державної транспортної політики.

Ключові слова: габаритно-ваговий контроль, адміністративне право, зловживання, державний контроль, публічне адміністрування, Національна поліція України, безпека дорожнього руху, міжвідомча взаємодія, інформаційно-правове забезпечення.

Politanskyi V.S., Zaikina H.M. The role and tasks of the National Police in the field of dimensional and weight control in Ukraine: administrative and legal aspect.

The article carries out a comprehensive study of the role and tasks of the National Police of Ukraine in the field of dimensional and weight control (GVK) as a tool of public administration in the field of road transport. It is substantiated that GVK is not limited exclusively to technical procedures for weighing vehicles, but has an administrative and legal nature, being implemented as a component of state policy to ensure road safety, protect road infrastructure and protect the public interest.

Based on the analysis of the legislation of Ukraine, subordinate regulatory legal acts, as well as international legal obligations, in particular the provisions of the European Union directives, the powers of the National Police in the field of cargo transportation control are investigated. It is established that the police perform not only law enforcement functions, but also implement administrative-jurisdictional, preventive and executive functions within the administrative regime of the State Traffic Safety Administration. Its organizational and legal status as a subject of state administration authorized to carry out control activities in the public sphere is revealed.

Particular attention is paid to the forms and methods of police activity, in particular: control and supervision, preventive, response measures, administrative coercion and the procedure for recording offenses. In the context of the implementation of authority, emphasis is placed on administrative and legal mechanisms for ensuring the rights of participants in the transport process, including compliance with the principles of legality, proportionality, impartiality and procedures for appealing the actions of police officers.

The interaction of the National Police with other public administration bodies – Ukrtransbezpeka, Ukravtodor, local governments – is separately analyzed, and problems of duplication of functions, the lack of unified coordination mechanisms and legal certainty of competencies are identified.

Based on the results of the study, administrative and legal problems were formulated and promising directions for improving the legal regulation of the National Police's participation in the field of traffic control were identified. The feasibility of developing a special regulatory act, improving procedures for interagency interaction, digitalization of control processes, as well as strengthening institutional and legal guarantees within the framework of the implementation of state transport policy was substantiated.

Key words: dimensional and weight control, administrative law, abuse, state control, public administration, National Police of Ukraine, road safety, interagency interaction, information and legal support.

Постановка проблеми. У контексті зростання навантаження на транспортну інфраструктуру та воєнних викликів питання ефективного здійснення ГВК набуває особливої ваги. ГВК виступає не лише технічним, а й управлінським інструментом публічного адміністрування у сфері автомобільного транспорту, безпосередньо пов'язаним із безпекою дорожнього руху та захистом інфраструктури.

Національна поліція України, як орган, що забезпечує правопорядок і безпеку дорожнього руху, виконує важливу функцію в реалізації публічної політики у сфері ГВК. Її повноваження охоплюють як зупинку транспортних засобів для перевірки, так і взаємодію з іншими суб'єктами публічної адміністрації, зокрема Укртрансбезпекою та Укравтодором.

Втім, нормативно-правове регулювання участі поліції у сфері ГВК залишається фрагментарним, що створює колізії, правові невизначеності та проблеми в реалізації адміністративних процедур. Особливої уваги потребують питання узгодження міжвідомчих повноважень, забезпечення прав суб'єктів транспортного процесу та дотримання принципів адміністративного права – законності, пропорційності, неупередженості.

Таким чином, існує потреба в поглибленому дослідженні адміністративно-правового статусу Національної поліції у сфері ГВК, оцінці чинної нормативної бази та формулюванні пропозицій щодо її вдосконалення з урахуванням європейських стандартів і практик публічного управління.

Метою статті є здійснення комплексного адміністративно-правового аналізу ролі та завдань Національної поліції у сфері здійснення габаритно-вагового контролю як інструменту публічно-

го адміністрування, з'ясування її повноважень, форм і методів діяльності, особливостей нормативно-правового регулювання, процедур міжвідомчої взаємодії, засобів захисту прав учасників транспортного процесу, а також виявлення проблем і обґрунтування напрямів удосконалення правового статусу поліції в цій сфері.

Стан опрацювання проблематики. Питання адміністративно-правового регулювання діяльності Національної поліції України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а також реалізації функцій публічного адміністрування в транспортній сфері, включаючи ГВК, вже були предметом наукового аналізу в низці дисертаційних, монографічних та прикладних досліджень.

Так, вагомий внесок у розробку теоретичних і прикладних засад адміністративно-правового забезпечення діяльності патрульної поліції зробив Д.С. Дронік, який у своїй дисертації розкрив організаційно-правові аспекти функціонування підрозділів поліції, звернувши увагу на проблеми нормативної регламентації їх повноважень у сфері контролю за транспортними потоками. Подібний акцент на адміністративно-правову природу превентивних і контрольних функцій поліції зроблено й у монографії Х.П. Ярмачі, Р.М. Пилипіва та М.Ю. Веселова, в якій висвітлено інструменти реагування поліції на порушення у сфері дорожнього руху, зокрема в контексті перевищення дозволених вагових норм.

Зі свого боку, В.І. Варивода, Д.А. Євдокимов та інші автори у методичних рекомендаціях Національної академії внутрішніх справ визначають систему організаційних форм реалізації поліцією функцій у сфері забезпечення дорожнього порядку, з акцентом на міжвідомчу координацію, що безпосередньо пов'язано з практикою здійснення ГВК. У свою чергу, Р.С. Агакарян розглядає адміністративну відповідальність за правопорушення на транспорті як окрему категорію адміністративно-деліктних проявів, включаючи проступки, пов'язані з перевантаженням транспортних засобів і невиконанням законних вимог поліцейських.

Водночас, незважаючи на наявність зазначених наукових розвідок, участь Національної поліції у сфері саме габаритно-вагового контролю лишається фрагментарно розкритою в юридичній науці. Проблема специфіки правового статусу поліції у системі реалізації публічної політики у сфері ГВК, форми її взаємодії з іншими органами публічної адміністрації (зокрема Укртрансбезпекою, Укравтодором), особливості нормативного закріплення превентивних і контрольних повноважень, питання захисту прав суб'єктів транспортного процесу в умовах поліцейського контролю залишаються малодослідженими.

Таким чином, актуальність і новизна заявленої тематики зумовлена потребою у цілісному адміністративно-правовому осмисленні ролі Національної поліції в системі ГВК, удосконаленні нормативного забезпечення її повноважень, розробці ефективних моделей міжвідомчої координації та правових гарантій дотримання прав учасників транспортного процесу.

Виклад основного матеріалу. Габаритно-ваговий контроль є важливою складовою державної політики у сфері автомобільного транспорту, яка має за мету не лише регулювання транспортних перевезень, але й забезпечення стратегічних інтересів держави у сфері безпеки, економіки та інфраструктури. У вітчизняній адміністративно-правовій науці ГВК розглядається як специфічна контрольна діяльність держави, що реалізується через органи публічної адміністрації з метою запобігання перевищенню допустимих параметрів вантажних транспортних засобів.

Сутність ГВК полягає у забезпеченні дотримання встановлених законодавством норм щодо габаритів, маси та навантаження на вісь транспортних засобів, що здійснюють рух автомобільними дорогами загального користування. Такий контроль має публічно-правову природу, оскільки реалізується виключно державними або уповноваженими органами в межах адміністративної юрисдикції та в інтересах суспільства.

З адміністративно-правової точки зору, ГВК виконує регуляторну, превентивну та захисну функції: а) регуляторна функція проявляється в обмеженні прав на вільне пересування вантажного транспорту з метою захисту інтересів суспільства; б) превентивна – у запобіганні правопорушенням у сфері експлуатації транспортних засобів; в) захисна – у збереженні об'єктів критичної інфраструктури, дорожнього покриття та транспортної системи загалом.

ГВК має чіткий вектор безпекової орієнтації, адже перевантаження транспортних засобів напряму впливає на: а) знос дорожнього покриття; б) погіршення експлуатаційного стану мостів та шляхопроводів; в) створення умов для аварійних ситуацій. Крім того, перевантажені транспортні засоби створюють підвищений ризик дорожньо-транспортних пригод: а) зниження маневреності та керованості; б) подовження гальмівного шляху; в) пошкодження мостів та шляхопроводів.

Такі наслідки становлять загрозу публічному порядку, а відтак, потребують негайної реакції з боку органів адміністративної юрисдикції, передусім Національної поліції, яка виконує оперативну функцію реагування на порушення

Слід відзначити, що сучасний ГВК функціонує не лише як правоохоронний або наглядовий інститут, а й як інструмент публічного адміністрування, тобто системи організаційно-правових дій органів державної влади та органів місцевого самоврядування, спрямованих на досягнення суспільно важливих цілей.

У сфері публічного адміністрування ГВК забезпечує баланс між економічною доцільністю вантажних перевезень та суспільною необхідністю збереження інфраструктурного ресурсу. Адміністративно-правове забезпечення ГВК передбачає застосування санкцій, проведення моніторингу, використання автоматизованих систем (WiM) та здійснення міжвідомчої координації (зокрема між Укртрансбезпекою, Національною поліцією, органами місцевого самоврядування).

У свою чергу, Національна поліція України, згідно із Законом України «Про Національну поліцію», є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується Кабінетом Міністрів через Міністра внутрішніх справ, і спрямована на забезпечення безпеки, охорону прав і протидію злочинності [1]. Зокрема, одним із завдань є контроль за дотриманням правил дорожнього руху, експлуатаційного стану і правомірністю вантажоперевезень.

Поліцейські мають право зупиняти транспортні засоби на підставі ст. 35 Закону «Про Національну поліцію», однак не виключно для перевірки документів, а з метою забезпечення комплексного контролю [1]. У рамках ГВК вони: а) супроводжують вантажні ТЗ під час спеціальних перевезень, наприклад, небезпечних вантажів [2]; б) погоджують маршрути, видають дозволи, фіксують порушення вагових/габаритних норм; в) можуть викликати додаткові перевірки за участі Укртрансбезпеки чи Укравтодору [3]; г) оформлюють адміністративні протоколи та забезпечують виконання рішень контролюючих органів

Закон від 29.06.2021 № 1582-IX розширив можливості автоматичної фіксації порушень габаритно-вагових норм, але роль національної поліції залишилася ключовою, для затримання транспорту при порушеннях, фіксації доказової бази та забезпечення виконання санкцій [4]. Таким чином, повноваження поліції у вантажному контролі є багатофункціональними: від превенції до правозастосування, забезпечуючи юридично обґрунтовані дії при порушеннях.

У межах своєї адміністративної юрисдикції національна поліція реалізує публічну політику через: а) виняткове право видачі дозволів і погодження спеціальних перевезень; б) координацію з іншими органами: МВС, Укртрансбезпекою і Укравтодором, для забезпечення комплексного контролю; в) взаємодію із законодавчо визначеними органами під час розробки нормативних актів та процедур [5, с. 55].

Загалом, адміністративно-правовий статус поліції полягає у поєднанні виконавчо-розпорядчих, контрольно-наглядових та дозвільних функцій. Це дозволяє їй ефективно впроваджувати державну політику в галузі безпеки дорожнього руху та ГВК, хоча потребує досконалого законодавчого уточнення механізмів координації і захисту прав суб'єктів перевезень.

Що стосується нормативно-правової бази регулювання участі Національної поліції у здійсненні ГВК, то вона складається із законодавчих та підзаконних актів України та міжнародно-правові зобов'язання. Участь Національної поліції в сфері ГВК, відображається насамперед у таких законодавчих та підзаконних актах:

1. Закон України «Про автомобільний транспорт» № 2344-III (2001) – визначає основоположні принципи вантажоперевезень, зокрема регулювання габаритних норм, а також надає Кабінету Міністрів право врегулювати організаційні аспекти контролю [6];

2. Закон України «Про внесення змін щодо ГВК» № 54-IX (2019) – уточнює адміністративну відповідальність (ст. 14-3 КУпАП) і встановлює особливості розгляду справ про порушення норм ГВК [7].

3. Закони України № 1534-IX [8] і 1582-IX [4] (2021) – запровадили автоматичну фіксацію порушень габаритно-вагових параметрів та вдосконалили санкції, із чітким зазначенням ролі поліції у процесі затримання та супроводу ТЗ

4. Постанови КМУ № 879 (2007) [9] та № 79 (2022) [10] – регламентують процедуру здійснення ГВК, застосування автоматизованих систем, форми документів і умови зважування.

5. Постанови № 513 (2023) – встановлює правила супроводження ТЗ з ознаками порушення до пунктів зважування терміном до 50 км, за участі уповноважених органів, включаючи поліцію [11].

Таким чином, правова основа визначає чіткі повноваження поліції: зупиняти, фіксувати факти, супроводжувати, оформлювати протоколи. Усе це створює законодавчо обґрунтовану та системну основу участі поліції в публічному адмініструванні ГВК.

Крім того, Україна як сторона багатьох міжнародних угод адаптує своє законодавство у сфері транспорту, включно з ГВК до міжнародно-правових зобов'язань, зокрема: 1) Асоціаційна угода з ЄС (2014/2017) – передбачає гармонізацію технічних стандартів, транспортної політики, забезпечення безпеки дорожнього руху. Запозичення регуляторних стандартів щодо габаритно-вагових норм стало одним із кроків до інтернаціоналізації правового поля [12]; 2) Перехідні правила ЄС-Україна щодо дорожніх перевезень (2022): включають нові вимоги до розміру, ваги, електронних дозволів – вплив на стандарти ГВК в Україні [13]; 3) Впровадження систем штрих-кодів та європейських норм ваги-габариту – поліпшує процедури та підвищення прозорості перевірок; 4) Партнерство з UNECE та WP.29 – ЄС-Україна синхронізують автомобільні технічні характеристики з UN-Regulations, що включає вагові параметри ТЗ [14].

Крім того, міжнародні договори такі як Віденська конвенція (1969), встановлюють стандарти для міжнародного транспорту, включаючи контроль за допуском транспортних засобів до міжнародного руху, що містить імплікації й у сфері ГВК [15]. Унаслідок цих зобов'язань українське законодавство динамічно до нього адаптується, узгоджуючи процедури ГВК з міжнародними нормами. Це забезпечує: а) підвищену уніфікацію правового середовища; б) транскордонну взаємодію у сфері контролю перевезень; в) активну участь поліції як виконавчого органу у верифікації відповідності європейським стандартам [16].

У межах здійснення публічного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та охорони автомобільної інфраструктури, Національна поліція виконує низку функцій адміністративного контролю, безпосередньо пов'язаних із реалізацією механізмів ГВК. Її повноваження визначено Законом України «Про Національну поліцію», Кодексом України про адміністративні правопорушення (КУпАП) та іншими нормативно-правовими актами.

Національна поліція України реалізує адміністративно-юрисдикційні повноваження у сфері ГВК через такі форми контролю: 1) Зупинення транспортного засобу – відповідно до ч. 1 ст. 35 Закону України «Про Національну поліцію», поліцейський уповноважений зупиняти транспортні засоби у разі наявності ознак порушення правил дорожнього руху, у тому числі норм, що стосуються перевищення допустимих габаритно-вагових параметрів [1]; 2) Перевірка документів, огляд транспортного засобу та вантажу – як превентивна форма адміністративного контролю, здійснюється з метою виявлення ознак правопорушень до їх безпосереднього вчинення. 3) Фіксація порушень в автоматичному режимі – застосування засобів відеоспостереження, фотозйомки та вагових сенсорів систем типу WiM дозволяє забезпечити оперативне виявлення правопорушень та дистанційне сповіщення правоохоронних органів про факт перевантаження [17]. 4) Супровід та затримання транспортних засобів – у разі виявлення порушення вагових норм, поліцейські мають право супроводжувати транспортні засоби до найближчого пункту зважування для фіксації факту правопорушення та оформлення адміністративних матеріалів. 5) Оформлення адміністративних матеріалів – національна поліція складає протоколи про адміністративні правопорушення, роз'яснює права і обов'язки особи, притягнутої до відповідальності, інформує про можливість оскарження відповідних дій та рішень згідно з нормами КУпАП.

Зазначені дії реалізуються з дотриманням принципів законності, неупередженості, пропорційності адміністративного втручання, а також із забезпеченням прав осіб, що беруть участь у перевезеннях, включаючи право на юридичну допомогу, доступ до інформації та можливість апеляційного оскарження дій працівників поліції. Кожен етап контролю супроводжується фіксацією в установленому порядку – як гарантія дотримання процедурного аспекту публічного адміністрування.

Функціональна діяльність Національної поліції у сфері ГВК не зводиться лише до констатації порушень. Вона включає комплекс превентивних та реагувальних адміністративних заходів, що формують єдину стратегію правоохоронного впливу.

Превенція як складова адміністративного впливу має на меті упередження правопорушень у сфері перевезень і включає: 1) Профілактичну присутність поліції у місцях концентрації вантажопотоків (порти, логістичні вузли, критична інфраструктура). 2) Вибіркові перевірки документів, технічного стану транспортних засобів, правильності виконання вантажних операцій. 3) Інформаційно-просвітницькі заходи, зокрема інформування перевізників про правові наслідки

порушення вагових норм, вимоги до процедур зважування. 4) Аналітично-прогностичну діяльність, яка передбачає вивчення маршрутів, перевізників, що мають підвищений ризик порушень, з метою точкового контролю. 5) Застосування автоматизованих систем моніторингу WiM, що дозволяє виявляти порушення без безпосереднього втручання в дорожній рух. Таким чином, превентивна політика поліції забезпечує створення умов для добровільного дотримання законодавства, мінімізуючи необхідність застосування примусових заходів [18, с. 145].

До реагувальних заходів адміністративного впливу належать: 1) Фізичне зупинення транспортного засобу у разі наявності обґрунтованих підозр щодо перевантаження або фальсифікації документів. 2) Супровід до пункту зважування або на майданчик тимчасового утримання транспортного засобу – як запобіжний захід для уникнення ухилення від відповідальності. 3) Затримання водія у разі злісної непокори законним вимогам або за підозрою у фальсифікації, з дотриманням норм ст. 45 Закону України «Про Національну поліцію». 4) Оформлення адміністративного провадження, що включає складання протоколу, вручення постанови, вилучення документів чи доказів, за необхідності – з фото– та відеофіксацією. 5) Звернення до суду, зокрема щодо арешту транспортного засобу, стягнення штрафів або забезпечення виконання припису. 6) Реагування на наслідки порушень, що спричинили ДТП, пошкодження інфраструктури, перешкоджання дорожньому руху. Зазначені дії мають характер адміністративного примусу, що реалізується в межах юрисдикційних повноважень Національної поліції, з дотриманням вимог законодавства щодо процесуального порядку та прав учасників правовідносин [19, с. 152].

У свою чергу важливим видається питання щодо процедури взаємодії Національної поліції з іншими органами публічної адміністрації. Згідно зі ст. 23 Закону України «Про Національну поліцію», поліцейські мають право здійснювати заходи адміністративного контролю за дотриманням правил експлуатації транспортних засобів та вантажоперевезень, у тому числі за участі у спільних перевірках. Така діяльність потребує чіткої взаємодії з іншими органами публічного адміністрування, що досягається через координаційні механізми.

Найбільш тісна взаємодія у сфері ГВК спостерігається між Національною поліцією та Укртрансбезпекою. Згідно з чинним законодавством, Укртрансбезпека є уповноваженим органом з реалізації державного контролю за дотриманням габаритно-вагових норм, однак її функціональні можливості обмежені, вона не має права зупиняти транспортні засоби самостійно без участі поліцейського. Таким чином, основним механізмом координації є спільні мобільні групи, до складу яких включаються працівники обох відомств. Поліція забезпечує зупинку транспортного засобу, правову фіксацію порушення, а Укртрансбезпека – зважування, технічну перевірку та оформлення постанови про адміністративне правопорушення. Ця практика базується на: 1) Наказі МВС України та Мінінфраструктури України № 1007/1207 від 10.12.2013 «Про організацію взаємодії під час здійснення державного контролю у сфері автомобільного транспорту» [20]; 2) Постанові КМУ № 513 від 19.05.2023 щодо супроводу ТЗ до пунктів зважування [11]. Крім цього, функціонує електронна система обміну інформацією, яка дає змогу в режимі реального часу поліції фіксувати факт порушення через автоматичні комплекси WiM, після чого передавати дані до Укртрансбезпеки для винесення постанови про адміністративне стягнення.

Укравтодор є балансоутримувачем дорожньої інфраструктури і відіграє допоміжну роль у системі ГВК, забезпечуючи: а) технічне облаштування місць зважування; б) встановлення вагових комплексів (у тому числі WiM-систем); в) облік пошкоджень дорожнього покриття, спричинених перевантаженням. Укравтодор також надає поліції інформацію про аварійно небезпечні ділянки, де перевантаження спричиняє підвищений ризик руйнування дорожнього покриття. У деяких регіонах (Київська, Одеська області) реалізуються пілотні проєкти міжвідомчої взаємодії у вигляді Центрів моніторингу вантажопотоків, які координуються Укравтодором та включають представників поліції, Укртрансбезпеки та служб з надзвичайних ситуацій.

Крім того, органи місцевого самоврядування також залучаються до процесу ГВК, зокрема: а) шляхом фінансування або співфінансування закупівлі мобільних або стаціонарних комплексів зважування; б) організації місцевих програм безпеки дорожнього руху; в) участі в комісіях з безпеки на транспорті. Поліція координує свої дії з органами місцевого рівня у частині обміну інформацією, спільного виявлення «проблемних» перевізників та логістичних схем із порушенням режимів навантаження.

Попри наявність нормативної бази та практики взаємодії, механізм міжвідомчої координації у сфері ГВК має низку суттєвих недоліків, зокрема:

1. Дублювання функцій – однією з ключових проблем є перетин функціональних повноважень між Національною поліцією та Укртрансбезпекою. Наприклад: а) обидва органи мають право фіксувати порушення габаритно-вагових норм; ю) поліція складає адміністративні протоколи, але при цьому не завжди має технічну можливість для точного зважування (немає мобільних ваг); в) Укртрансбезпека може здійснити зважування, але не має права самостійно зупиняти ТЗ без участі поліцейських. Таке дублювання призводить до ситуацій, коли повноцінне притягнення до відповідальності можливе лише за умови одночасної присутності обох органів, що ускладнює контроль.

2. Відсутність чіткого нормативного розмежування компетенцій – нормативно-правові акти містять значну кількість оціночних формулювань, наприклад, «мають право здійснювати контроль», «можуть залучатися», що не сприяє чіткому розмежуванню юрисдикції. Така невизначеність породжує: а) різночитання при прийнятті процесуальних рішень; б) ризики перевищення повноважень; в) правову невизначеність для перевізників щодо підвідомчості порушень.

3. Слабкий механізм обміну інформацією – наразі електронні бази даних поліції та Укртрансбезпеки не інтегровані повною мірою. Часто інформація про вчинене порушення потрапляє до відповідного органу із затримкою, що унеможливорює оперативне реагування. В окремих випадках фіксуються випадки подвійного накладення штрафів або, навпаки, відсутність відповідальності через плутанину у підвідомчості.

4. Організаційні проблеми – нестача кадрів, технічної бази (особливо мобільних вагових комплексів), а також відсутність єдиної міжвідомчої інструкції ускладнюють реалізацію спільних рейдів, знижують ефективність профілактики правопорушень.

Загалом, взаємодія Національної поліції з іншими органами публічної адміністрації у сфері габаритно-вагового контролю становить складний адміністративно-правовий механізм, що вимагає належного нормативного забезпечення, процедурної узгодженості та технічної інтегрованості. З одного боку, напрацьовані координаційні практики, спільні групи, супровід, обмін інформацією – дозволяють певною мірою забезпечити належний рівень контролю. З іншого, дублювання повноважень, нестача нормативної конкретики та проблеми технічного характеру суттєво знижують ефективність державного нагляду.

Також варто відзначити, що у контексті здійснення ГВК Національна поліція виконує функції адміністративного нагляду, що супроводжується безпосереднім контактом із громадянами, перевізниками, суб'єктами господарювання. Відтак, дотримання фундаментальних правових принципів – законності, пропорційності та неупередженості, є обов'язковою умовою легітимності будь-яких дій поліцейського характеру в межах адміністративного провадження.

Принцип законності – становить основу публічного адміністрування та визначений у ст. 19 Конституції України [21], відповідно до якої органи державної влади, у тому числі Національна поліція, зобов'язані діяти лише в межах і у спосіб, передбачений законом. Згідно зі ст. 8 Закону України «Про Національну поліцію», її діяльність ґрунтується, зокрема, на принципі законності, що конкретизується у ст. 23 цього ж закону, визначення компетенції, меж повноважень та порядку застосування заходів примусу.

У сфері ГВК принцип законності вимагає: а) здійснення перевірок тільки у випадках, прямо передбачених законом; б) документування кожного правозастосовного рішення; в) надання обґрунтованої підстави для зупинки, перевірки, вимоги про зважування чи супровід транспортного засобу. Невиконання цього принципу тягне за собою порушення адміністративної процедури і може бути підставою для визнання дій поліції незаконними.

Принцип пропорційності – передбачає співмірність між метою втручання в права особи та засобами її досягнення. В адміністративно-правовому контексті він є базовим елементом для оцінки правомірності застосування владного впливу. У ГВК це особливо актуально, оскільки застосування заходів адміністративного примусу (зупинка, затримання, арешт транспортного засобу, вилучення документів) може прямо впливати на права перевізника, вантажовідправника, водія.

Вимоги щодо пропорційності передбачені ст. 3 та 9 КАС України (як орієнтир для майбутньої судової оцінки) [22]. У правозастосовній практиці це означає, що, наприклад, затримання транспортного засобу для зважування без обґрунтованих підстав (наявність перевищення ваги, несправність WiM-системи) є непропорційним втручанням у господарську діяльність перевізника.

Принцип неупередженості – прямо витікає зі стандартів публічної служби і має особливу вагу в діяльності поліції як органу, уповноваженого на застосування владних повноважень. Згідно зі

ст. 9 ЗУ «Про Національну поліцію», поліцейський повинен бути об'єктивним, неупередженим, діяти незалежно від будь-якого приватного інтересу [1].

У сфері ГВК це означає, що: поліцейський не має права здійснювати дії за вказівками третіх осіб (наприклад, представників конкурента або замовника перевезення); не може вибірково реагувати на правопорушення (наприклад, зупиняти лише ТЗ певного регіону, оператора тощо); зобов'язаний не допускати конфлікту інтересів.

Формування інституційних механізмів забезпечення неупередженості є одним з актуальних напрямів реформування публічної адміністрації, оскільки дозволяє мінімізувати корупційні ризики і захистити учасників транспортного процесу від зловживань.

Також, варто звернути увагу на порядок оскарження дій працівників поліції. В адміністративному праві гарантії оскарження є фундаментальним інструментом захисту особи від неправомірних дій суб'єктів публічної влади. Згідно зі ст. 55 Конституції України, кожен має право оскаржити в суді рішення, дії чи бездіяльність органів державної влади, у тому числі поліції [21].

Основними видами оскарження дій працівників поліції є:

1. Адміністративне (позасудове) оскарження – передбачає подання скарги на дії поліцейського до: а) безпосереднього керівника (командира); б) Головного управління Національної поліції у відповідній області; в) Міністерства внутрішніх справ України (через офіційні канали або Єдину систему звернень громадян). Така скарга подається у письмовій або електронній формі, з описом ситуації, фактів, доказів (фото, відео, свідчення). У відповідь надається письмове повідомлення про результати розгляду та вжиті заходи. Окремо можна звернутись до Департаменту внутрішньої безпеки НПУ у випадках, коли дії поліцейського мали ознаки дисциплінарного порушення, конфлікту інтересів або корупції.

2. Судове оскарження – відповідно до ст. 2 Кодексу адміністративного судочинства України, суди розглядають справи щодо правомірності рішень суб'єктів владних повноважень [22]. Оскарженню підлягають: а) дії або бездіяльність працівника поліції; б) постанови про адміністративні правопорушення (зокрема, винесені за ч. 1 ст. 132-1 або ст. 122-2 КУпАП) [23]; в) рішення про тимчасове вилучення документів, арешт транспортного засобу тощо.

Позов до адміністративного суду може бути подано протягом 6 місяців з моменту, коли особа дізналася про порушення своїх прав, а у разі оскарження постанови у справі про адміністративне правопорушення протягом 10 днів з дня її отримання. Судовий розгляд забезпечує не лише поновлення прав особи, але й створює прецедентну базу, що впливає на подальше адміністративне правозастосування.

Також можна навести додаткові інструменти захисту, зокрема: 1) Омбудсмен з прав людини – відповідно до Закону «Про Уповноваженого Верховної Ради України з прав людини», має право ініціювати розгляд справи щодо порушення прав у публічному адмініструванні [24]; 2) Державне бюро розслідувань – у разі виявлення ознак кримінального правопорушення (перевищення влади, зловживання службовим становищем).

У свою чергу, варто відзначити, що нинішній адміністративно-правовий механізм участі поліції у ГВК має ряд недоліків, що знижують ефективність контролю та породжують конфліктні ситуації між органами публічної адміністрації. До основних проблем правового регулювання участі Національної поліції у сфері ГВК можна віднести:

1. Відсутність комплексного законодавчого врегулювання – на сьогодні нормативно-правові акти, що регулюють участь Національної поліції в системі ГВК, є фрагментарними та розпорошеними між різними галузями: транспортного, адміністративного та дорожнього права. Основними джерелами є: Закон України «Про Національну поліцію»; Закон України «Про автомобільний транспорт»; Закон України «Про дорожній рух»; Кодекс України про адміністративні правопорушення. Жоден з перелічених актів не містить цілісної системи процедур, які б конкретизували участь поліцейських у заходах габаритно-вагового контролю. Це призводить до неоднозначності тлумачення повноважень і обмеженого правозастосування в практичній діяльності. В окремих випадках поліцейські змушені діяти за аналогією права або керуватись внутрішніми відомчими інструкціями, що суперечить принципу законності адміністративного процесу.

2. Недостатня координація між органами – взаємодія Національної поліції з Укртрансбезпекою, Укравтодором та іншими структурами часто характеризується відсутністю чітких процедур координації. Поліція, яка має право зупиняти транспортний засіб, не завжди має технічну спроможність здійснити зважування або надати доступ до автоматизованих баз даних, що належать

іншим органам. З іншого боку, Укртрансбезпека не має права самостійно зупиняти ТЗ і змушена покладатися на супровід поліції, що створює організаційні прогалини.

3. Невизначеність функціонального статусу поліції у ГВК – формально Національна поліція бере участь у здійсненні ГВК як орган супроводу, фіксації правопорушень та забезпечення правопорядку. Водночас, з огляду на відсутність чіткого нормативного поділу повноважень між поліцією та іншими органами, виникають правові колізії: а) коли саме поліцейський має ініціювати перевірку; б) чи може він скласти адміністративний протокол без участі Укртрансбезпеки; в) які документи він зобов'язаний оформити під час супроводу перевізника до пункту зважування. Внаслідок цього спостерігається ситуація, коли поліцейські уникають ініціювання ГВК самостійно, побоюючись перевищення повноважень.

4. Недостатня професійна підготовка – більшість поліцейських патрулів не мають спеціальної підготовки у сфері транспортної логістики, норм міжнародного перевезення вантажів, технічних характеристик засобів зважування, що створює передумови для суб'єктивних або помилкових рішень. Не проводиться систематичне навчання з питань: а) процедури супроводу ТЗ; б) порядку фіксації вагових порушень; в) складання адміністративних матеріалів з дотриманням процесуальних вимог.

На нашу думку, недоліки у правовому та інституційному забезпеченні ГВК призводять до: а) зниження ефективності контролю: водії уникають фіксації, змінюють маршрути, зупиняють перевантаження до пунктів фіксації; б) поширення корупційних ризиків: відсутність формалізованої процедури сприяє маніпуляціям і неофіційним домовленостям між учасниками процесу; в) порушення прав перевізників: через суб'єктивні дії поліцейських без належного правового обґрунтування; г) нерівномірне застосування адміністративної відповідальності: іноді за аналогічні порушення накладаються різні штрафи або санкції.

Виходячи із наведених проблем ми вважаємо, що перспективами вдосконалення участі Національної поліції у сфері ГВК є: 1) Удосконалення нормативного забезпечення – необхідно прийняття спеціального нормативно-правового акту (або оновлення чинного закону «Про Національну поліцію») з чітким регламентуванням участі поліції у процедурі ГВК. У такому акті доцільно передбачити: а) вичерпний перелік повноважень поліцейських у межах ГВК; б) стандартизовані адміністративні процедури зупинки, супроводу, документування порушення; в) алгоритм взаємодії з іншими органами. 2) Запровадження єдиної міжвідомчої інформаційної системи – для ефективного обміну даними між поліцією, Укртрансбезпекою та Укравтодором доцільним є створення цифрової платформи, яка б у реальному часі: а) фіксувала порушення; б) передавала дані до відповідального органу; в) створювала єдиний електронний кабінет перевізника з історією правопорушень. 3) Підвищення професійної компетенції – це запровадження систематичних курсів для поліцейських щодо: а) адміністративних процедур у сфері вантажоперевезень; б) технічних аспектів габаритно-вагових порушень; в) міжнародних стандартів контролю за вантажами (зокрема директиви ЄС 96/53/ЄС та 2015/719/ЄС). Це підвищить рівень довіри до поліції, зменшить правові конфлікти та посилить правову захищеність учасників транспортного процесу. 4) Розвиток превентивних функцій поліції – важливо орієнтувати діяльність поліції не лише на виявлення правопорушень, але й на: а) інформування перевізників щодо норм вагових обмежень; б) супровід вантажів із підвищеним ризиком; в) участь у спільних рейдах і кампаніях безпеки.

Загалом, участь Національної поліції в реалізації габаритно-вагового контролю в Україні є необхідною та виправданою з точки зору публічного інтересу, збереження дорожньої інфраструктури та дотримання законодавства у сфері перевезень. Проте її ефективність стримується низкою факторів: нечіткою нормативною базою, дублюванням повноважень, відсутністю інтегрованої взаємодії та недостатнім рівнем професійної підготовки. Реалізація запропонованих заходів сприятиме підвищенню довіри до поліції, зниженню правопорушень і формуванню європейських стандартів у сфері адміністративного контролю за вантажоперевезеннями.

Висновки. У результаті дослідження встановлено, що ГВК є не лише технічним засобом обмеження перевантажень, а й вагомим інструментом публічного адміністрування у сфері автомобільного транспорту. Його адміністративно-правова природа виявляється через реалізацію функцій контролю, профілактики та правозастосування з боку уповноважених органів державної влади, зокрема Національної поліції.

Національна поліція виконує ключову роль у цій системі, поєднуючи адміністративно-юрисдикційні, профілактичні та виконавчі функції. Її участь у процедурі ГВК є проявом адміністратив-

ного впливу держави у сфері вантажних перевезень, спрямованого на захист публічного інтересу та дорожньої безпеки. Нормативно-правова база, що регламентує повноваження поліції у сфері ГВК, має фрагментарний характер, що ускладнює правозастосування та спричиняє дублювання функцій з іншими органами – Укртрансбезпекою, Укравтодором, органами місцевого самоврядування. Особливої актуальності набуває гармонізація національного законодавства з нормами ЄС у сфері транспортного контролю.

Методи діяльності поліції охоплюють адміністративний нагляд, реагування та фіксацію правопорушень. Їх реалізація має ґрунтуватися на принципах законності, неупередженості та пропорційності. Водночас необхідним є забезпечення належного захисту прав перевізників та водіїв, зокрема шляхом створення чітких механізмів оскарження рішень і дій поліції в адміністративному й судовому порядку.

Удосконалення участі Національної поліції у сфері ГВК передбачає: а) чітке унормування повноважень у спеціальному законі; б) формалізацію міжвідомчої взаємодії; в) цифровізацію адміністративних процедур; г) технічне оснащення та інтеграцію інформаційних систем; ґ) посилення правових гарантій для учасників транспортного процесу. Отже, діяльність Національної поліції у сфері ГВК повинна розглядатися як складова системи публічного адміністрування в транспортній галузі, що має функціонувати на засадах законності, ефективності, прозорості та верховенства права.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Про Національну поліцію : Закон України від 02.07.2015 № 580-VIII: станом на 16 серп. 2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#Text>.
2. Патрульна поліція отримала нові повноваження. *LB.ua*. URL: https://lb.ua/society/2017/09/15/376625_patrulnaya_politsiya_poluchila_novie.html.
3. Вантажопереvezення: діють нові правила оформлення ТТН і штрафи за порушення габаритно-вагових вимог. Онлайн-консультант інженера з охорони праці. URL: <https://ohoronapraci.com.ua/news/572993-vantazhoperevezennya-diyut-novi-pravy-la-oformlennya-ttn-i-shtrafy-za-porushennya>.
4. Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо окремих питань здійснення габаритно-вагового контролю: Закон України від 29.06.2021 № 1582-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1582-20#Text>.
5. Дронік Д.С. Адміністративно-правові засади діяльності патрульної поліції в Україні: дис. ... д-ра філософії в галузі права : 081. м. Кропивницький, 2023. 241 с. URL: https://dnuvs.ukr.education/wp-content/uploads/2023/02/dysertacziya_dronik.pdf.
6. 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>.
7. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо окремих питань здійснення габаритно-вагового контролю: Закон України від 11.09.2019 № 54-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/54-20#Text>.
8. Про внесення змін до деяких законів України щодо окремих питань здійснення габаритно-вагового контролю: Закон України від 03.06.2021 № 1534-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1534-20#Text>.
9. Про заходи щодо збереження автомобільних доріг загального користування: Постанова Каб. Міністрів України від 27.06.2007 № 879: станом на 26 лип. 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/879-2007-п#Text>.
10. Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України щодо здійснення габаритно-вагового контролю та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України: Постанова Каб. Міністрів України від 02.02.2022 № 79: станом на 18 трав. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/79-2022-п#Text>.
11. Про затвердження Порядку супроводження автомобільного транспортного засобу, що має ознаки порушення нормативів вагових або габаритних параметрів, до найближчого місця зважування для здійснення габаритно-вагового контролю, а також заборони подальшого руху такого автомобільного транспортного засобу: Постанова Каб. Міністрів України від 19.05.2023 № 513: станом на 18 трав. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/513-2023-п#Text>.

12. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони: Угода Україна від 27.06.2014: станом на 30 листоп. 2023 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text.
13. EU and Ukraine update and extend Road Transport Agreement – ESC. ESC. URL: <https://europeanshippers.eu/eu-and-ukraine-update-and-extend-road-transport-agreement>.
14. WP.29 – Introduction. URL: <https://unece.org/wp29-introduction>.
15. Віденська конвенція про право міжнародних договорів: Конвенція Орг. Об'єдн. Націй від 23.05.1969: станом на 13 черв. 1986 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_118#Text.
16. Забезпечення Національною поліцією безпеки дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: метод. рек. / В.І. Варивода, Д.А. Євдокимов, В.Г. Сюравчик, О.М. Жук; І.І. Риндюк. Київ: Нац. акад. внутр. справ, 2019. 110 с.
17. 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>.
18. Агакарян Р. С. Адміністративна відповідальність за проступки на транспорті: теоретико-правова характеристика: дис. ... д-ра філософії в галузі права: 081. м. Одеса, 2023. 196 с. URL: <https://dspace.onua.edu.ua/server/api/core/bitstreams/eaddbb27b-6522-42f9-990f-dcdc8256c435/content>.
19. Адміністративно-правове регулювання діяльності патрульної поліції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні: моногр. / Х.П. Ярмакі, Р.М. Пилипів, М.Ю. Веселов. Житомир: Вид. О.О. Євенок, 2019. 240 с.
20. Про затвердження Порядку взаємодії Державної інспекції України з безпеки на наземному транспорті, Міністерства внутрішніх справ України, Державного агентства автомобільних доріг України під час організації та проведення робіт із зважування та здійснення габаритно-вагового контролю транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів на автомобільних дорогах загального користування: Наказ М-ва інфраструктури України від 10.12.2013 № 1007/1207. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0215-14#Text>.
21. Конституція України : від 28.06.1996 № 254к/96-ВР: станом на 1 січ. 2020 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр#Text>.
22. Кодекс адміністративного судочинства України: Кодекс України від 06.07.2005 № 2747-IV: станом на 16 лип. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2747-15#Text>.
23. Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 1–212-24): Кодекс України від 07.12.1984 № 8073-X: станом на 17 лип. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>.
24. Про Уповноваженого Верховної Ради України з прав людини: Закон України від 23.12.1997 № 776/97-ВР: станом на 31 берез. 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/776/97-вр#Text>.