

УДК 346.9

DOI <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2025.02.49>

## ЩОДО ПІДСТАВ ТА РОЗМІРІВ АДМІНІСТРАТИВНО-ГОСПОДАРСЬКИХ ШТРАФІВ У СФЕРІ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Войнарівський М.М.,  
кандидат юридичних наук,  
суддя Миколаївського районного суду  
Миколаївської області  
ORCID: 0000-0002-0510-9932

### Войнарівський М.М. Щодо підстав та розмірів адміністративно-господарських штрафів у сфері автомобільних перевезень.

Стаття присвячена дослідженню підстав та розмірів адміністративно-господарських санкцій у сфері автомобільних перевезень в Україні та їх порівнянню з правовим регулюванням у США. Зростання обсягів перевезень, інтеграція транспортних систем та посилення вимог до безпеки актуалізують питання ефективного контролю та відповідальності перевізників. Автор аналізує проблеми правозастосування, виявляє недоліки чинного законодавства та пропонує шляхи його вдосконалення.

Однією з головних проблем визначена зарегульованість української системи санкцій та використання застарілих нормативних актів, зокрема Статуту автомобільного транспорту УРСР 1969 року. Відсутність єдиних підходів до визначення відповідальності перевізників спричиняє правову невизначеність. Значні штрафи накладаються за формальними ознаками, навіть у випадках, коли порушення не становить реальної суспільної небезпеки.

Особливу увагу приділено питанню штрафування за відсутність товарно-транспортної накладної. У США ж штрафи за відсутність супровідних документів застосовуються переважно до перевезень небезпечних вантажів. Американське законодавство передбачає диференційовану систему оцінки правопорушень, що враховує серйозність порушення, потенційні ризики, фінансовий стан перевізника та його історію правопорушень.

Аргументовано, що українська система штрафних санкцій у цій сфері має значний фіскальний ухил, що призводить до посилення тиску на бізнес. Відсутність механізмів гнучкого штрафування та чітких критеріїв оцінки порушень унеможливорює справедливий підхід до відповідальності перевізників. На відміну від США, де контроль спрямований на запобігання реальним загрозам безпеці, в Україні спостерігається вибірковий і каральний підхід, що зменшує довіру до регуляторної системи.

У статті запропоновано комплекс заходів для вдосконалення українського законодавства, включаючи перегляд обов'язкових документів, створення диференційованої системи штрафування та адаптацію міжнародного досвіду задля зменшення адміністративного тиску на перевізників, підвищення ефективності контролю та сприяння розвитку транспортної галузі.

**Ключові слова:** адміністративно-господарський штраф, автомобільні перевезення, законодавство США у сфері безпеки транспортних перевезень, адаптація українського законодавства, регуляторна система, контроль.

### Voinarivskiy M.M. Regarding the grounds and amounts of administrative and economic fines in road transportation.

The article is dedicated to studying the grounds and amounts of administrative and economic sanctions in the field of road transport in Ukraine and their comparison with legal regulation in the United States. The growing volume of transportation, the integration of transport systems, and the increasing safety requirements highlight the need for effective control and carrier responsibility. The author analyzes law enforcement issues, identifies shortcomings in the current legislation, and proposes ways to improve it.

One of the main problems identified is the excessive regulation of Ukraine's sanction system and the use of outdated legal acts, particularly the 1969 Statute of Road Transport of the Ukrainian SSR. The lack of unified approaches to determining carrier liability leads to legal uncertainty. Significant fines are imposed based on formal grounds, even in cases where the violation does not pose a real public threat.

Particular attention is given to the issue of fines for the absence of a waybill. In contrast, in the United States, penalties for missing transport documents primarily apply to the transportation of hazardous

materials. U.S. legislation provides a differentiated system for assessing violations, considering the severity of the offense, potential risks, the financial status of the carrier, and their history of violations.

It is argued that the Ukrainian system of fines in this area has a significant fiscal bias, increasing pressure on businesses. The absence of flexible sanction mechanisms and clear criteria for assessing violations prevents a fair approach to carrier liability. Unlike the United States, where control is aimed at preventing actual safety threats, Ukraine exhibits a selective and punitive approach, undermining trust in the regulatory system.

The article proposes a set of measures to improve Ukrainian legislation, including the revision of mandatory documents, the introduction of a differentiated penalty system, and the adaptation of international experience to reduce administrative pressure on carriers, enhance control efficiency, and promote the development of the transport industry.

**Key words:** administrative and economic fines, road transport, U.S. transportation safety legislation, adaptation of Ukrainian legislation, regulatory system, control.

**Постановка проблеми.** Сучасні умови функціонування транспортної галузі як найважливішої сфери господарської активності вимагають чіткої регламентації правовідносин між перевізниками та державою. Зростання обсягів автомобільних перевезень, інтеграція транспортних систем та посилення вимог до безпеки роблять питання публічно-правової відповідальності перевізника особливо актуальним. У разі недодержання правил перевезень чи настання шкоди важливо забезпечити ефективні механізми відповідальності, які б гарантували захист прав постраждалих осіб та стимулювали перевізників до дотримання стандартів безпеки й якості.

Попри наявність правового регулювання цих питань у Законі України «Про автомобільний транспорт» та інших законодавчих актах практика правозастосування виявляє низку проблем, зокрема, неоднозначність тлумачення норм, труднощі в доказуванні порушень і визначенні меж відповідальності. Це зумовлює необхідність удосконалення правових механізмів та розробки єдиних підходів до встановлення відповідальності перевізника в правовідносинах з органами публічної влади, уповноваженими забезпечувати правопорядок при автомобільних перевезеннях. Дослідження цього питання сприятиме підвищенню рівня правової визначеності та ефективності правозастосування у сфері транспортних перевезень.

**Метою дослідження** є правовий аналіз адміністративно-господарських штрафів, що накладаються на автомобільних перевізників, у контексті подальших напрямів вдосконалення підстав та розміру відповідальності суб'єктів господарювання у цій сфері.

**Стан опрацювання проблематики.** Дослідження проблем застосування адміністративно-господарських санкцій до автомобільних перевізників в Україні зосереджене на аналізі правових механізмів, ефективності їх реалізації та прогалин у законодавстві. Серед авторів, дослідження яких стосувалися відповідальності у цій сфері можна назвати М.С. Ковтун [1], С.М. Гусарова [2], А. Мельник [3], Д.К. Медведев [4] та деякі інші. Значну увагу приділено питанню правомірності санкцій, підстав їх застосування, а також проблемі подвійної відповідальності, коли перевізник може одночасно зазнавати господарських та адміністративних санкцій. Разом із тим, здебільшого йдеться про суто управлінські аспекти регулювання чи окремі сфери автомобільних перевезень без урахування усього комплексу проблеми у цій сфері, що потребують дослідження.

**Виклад основного матеріалу.** Першою проблемою у цій сфері виявляється значна зарегульованість питань автомобільних перевезень та множинності підзаконних актів регулювання, серед яких виділяються не лише Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, затвердженими наказом Міністерства транспорту та зв'язку України № 363 від 14.10.1997, Порядок проведення рейдових перевірок (перевірок на дорозі) в редакції Постанови Кабінету Міністрів України № 79 від 02.02.2022, але й Статут автомобільного транспорту УРСР від 27.06.1969 р.

Причому застарілий Статут 1969 року за своєю природою не може враховувати сучасний стан вільних ринкових відносин, але на нього продовжують посилалися суди при прийнятті рішень. Наприклад, у рішенні господарського суду Херсонської області 22 грудня 2021 року Справа № 923/1032/21 вказується, що «за положеннями статті 158 Статуту автомобільного транспорту Української РСР, затвердженого постановою Ради Міністрів Української РСР від 27 червня 1969 року № 401, обставини, що можуть служити підставою для матеріальної відповідальності автотранспортних підприємств або організацій, вантажовідправників, вантажоодержувачів при автомобільних перевезеннях, стверджуються записами в товарно-транспортних документах, а в разі розбіжності між автотранспортним підприємством або організацією і вантажовідправником (вантажоодержувачем) - актами встановленої форми». Як видно, застосовуються застарілі категорії «матеріальної відповідальності автотранспортних підприємств», які не дозволяють чітко кваліфікувати сферу

регулювання та відповіді на запитання про можливість віднесення цих положень, наприклад, до адміністративно-господарських санкцій.

Інші підзаконні акти у цій сфері хоча й мають істотне значення для правозастосування у цій сфері, адже визначають зміст правил здійснення автомобільних перевезень, порушення яких карається адміністративно-господарськими санкціями відповідно до закону, але не характеризуються стабільністю, послідовністю та зменшенням втручання у засади здійснення відповідної господарської діяльності. Зокрема, чинний Порядок проведення рейдових перевірок (перевірок на дорозі) в редакції Постанови КМУ № 79 від 02.02.2022, прийшов на заміну Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті, затверджений постановою КМУ від 08.11.06 р. № 1567, але за своїм змістом він лише посилив тиск на бізнес у цій сфері, адже по суті, замість планових та позапланових перевірок переважне застосування отримали рейдові перевірки на дорогах, що за визначенням не можуть бути глибокими та усебічними.

Дослідженнями, серед іншого, відзначаються наступні негативні наслідки подібного зміщення акцентів у проведенні перевірок автомобільного транспорту:

- використання можливості ініціювати перевірку за заявою з метою сприяння недобросовісній конкуренції на ринку пасажирських перевезень;
- використання рейдових перевірок як інструменту тиску на бізнес, коли частота та місця таких перевірок не регламентуються та навіть відсутня обов'язковість «фіксації факту проведення рейдової перевірки, коли за її результатами не було виявлено порушень»;
- невичерпний перелік обставин і вимог, які можуть перевірятись під час рейдової перевірки, та недоліки Закону України «Про автомобільний транспорт» щодо переліку необхідних документів тощо [5].

Це призводить до численних адміністративно-господарських штрафів, які накладаються на суб'єктів господарювання – автомобільних перевізників, в тому числі на підставі відсутності тих чи інших документів на вантаж.

Першою проблемою у цьому контексті є відсутність визначеності із приводу того, які документи повинні пред'являти перевізники. Це призводить до спотворення мети закону щодо забезпечення, насамперед безпеки перевезень (про це свідчить навіть назва відповідного контролюючого органу: Державна служба України з безпеки на транспорті). Зокрема, отримали поширення випадки, коли помилка у визначенні маршруту перевезення на трафареті напису на лобовому склі транспортного засобу призводило до відповідного адміністративно-господарського штрафу на суб'єктів господарювання у розмірі 17 000 гривень (див., наприклад, рішення Одеського окружного адміністративного суду у справі № 420/39/23 від 06 березня 2023 року: [6]).

Другою проблемою є вимога щодо супроводу перевезення певними документами, які не завжди узгоджуються із реальним змістом господарської операції, хоча це має бути предметом постійної уваги законодавця [7, с. 218]. Зокрема, йдеться про товаро-транспортну накладну на вантаж, передбачену Законом України «Про автомобільний транспорт», ненадання якої відповідно до статей 34, 48 та 60 цього Закону є підставою для накладання адміністративно-господарського штрафу на автомобільного перевізника.

Як відзначають експерти Європейської бізнес-асоціації, «обов'язок оформлювати ТТН покладений на вантажовідправників, але оскільки останні користуються транспортними послугами інших компаній, то здебільшого не мають інформації щодо параметрів транспортного засобу перевізника. А отже, не можуть перевірити такі дані та гарантувати їх коректність при внесенні до накладної... На практиці у бізнесу немає баз даних, які б містили таку інформацію про транспортний засіб, тому ймовірно внесення даних буде відбуватися вручну, що при великій кількості задіяного автотранспорту означатиме суттєві додаткові витрати трудових та фінансових ресурсів на виконання цієї роботи» [8].

Для порівняння, у США штрафи не перевізників накладаються не за відсутність товаротранспортного документа при перевезення будь-яких вантажів автомобільним вантажним транспортом, а лише за відсутність транспортних документів «cargo papers» стосовно небезпечних вантажів (Hazardous Materials Violations). Саме це передбачено положеннями § 177.817 (a) «Транспортні документи» Кодексу Федерального регулювання CFR: «особа не може прийняти небезпечний матеріал для транспортування або перевозити небезпечний матеріал автомагістраллю, якщо ця особа не отримала транспортний документ», оформлений відповідно до встановлених правил [9]. Причому, якщо звернути увагу на зміст відповідних правил, то можна помітити, що документи потрібні не самі по собі, а як підстава для перевірки. Саме тому передбачаються правила щодо зберігання відповідних документів: «Кожна особа, яка отримує транспортний папір, який вимагається цим розділом, повинна зберігати його копію або електронне зображення, доступ до якого можна отримати в або через основне місце роботи, і повинна надавати транспортний папір, за запитом,

уповноваженій посадовій особі федерального, штатного чи місцевого урядового агентства в розумний час і в розумному місці. Для небезпечних відходів паперова копія відправлення повинна зберігатися протягом трьох років після того, як матеріал буде прийнято початковим перевізником. Для всіх інших небезпечних матеріалів паперова копія відправлення повинна зберігатися протягом одного року після того, як матеріал буде прийнято перевізником. Кожна паперова копія відправлення повинна містити дату прийняття перевізником» (§ 177.817(f)).

Якщо порівняти відповідне регулювання в Україні із правилами, які діють, наприклад у США, то можна звернути увагу на відмінність загальної мети регулювання, яка у випадку федеральних правил США спрямована на довготривалі (у цьому разі від року до трьох, залежно від виду небезпечного вантажу) контрольні відносини, а не вибірковий «рейдовий» нагляд, який має характер наповнення бюджету доходами від штрафів, а не забезпечення додержання публічного порядку при перевезеннях. Спрямування правових санкцій на випадки відсутності товаро-транспортних документів (shipping papers or cargo papers) у разі перевезення небезпечних або зовнішньоекономічних вантажів має суспільно-необхідну логіку, яка полягає у наявності підстав перевірки правового режиму власності як такого. Така логіка та, відповідно, суспільна небезпека відсутності супровідних документів на вантаж, зникають, якщо особа, не порушуючи будь-які правила дорожнього руху правомірно володіє майном у власному транспортному засобі.

Також потрібно звернути увагу на дискрецію у визначенні розмірів штрафу, яка повною мірою відсутня в Україні, коли навіть за відсутності суспільної небезпеки правопорушення штрафи накладаються за формальними ознаками правопорушення. Це можна пояснити запобіганням корупційних ризиків при застосуванні штрафів, але є достатньо примітивним способом відповідної боротьби, адже посадова особа вирішує питання самого факту наявності чи відсутності транспортного документу при перевезенні вантажу. Отже відсутність верхньої та нижньої межі штрафу лише зміщує акцент у корупційних проявах державного управління, а не запобігає йому.

Насправді, пропорційним заходом у цьому разі є регламентування критеріїв, за якими можливо зменшення чи збільшення розміру адміністративно-господарських санкцій.

Зокрема, як свідчить досвід США, встановлення верхньої та нижньої межі у відповідних відносинах цілком може бути піддане унормуванню задля правової визначеності та формування адекватного співвідношення розміру санкції випадку суспільної небезпеки й ризиків порушення публічного порядку у відповідній сфері.

Положення про покарання та інші процедурні положення визначають, що ненадання транспортного документу для перевезення небезпечних матеріалів встановлює штрафи у розмірі від 3000 до 6000 доларів США (розділу 49 CFR Part 386, Додаток В).

При цьому застосовується так звана «Уніфікована оцінка штрафів» (UFA): Федеральна адміністрація безпеки автомобільних перевезень (FMCSA) на підставі розділу 49 USC § 521(b)(2)(A) [10] використовує систему UFA для забезпечення узгодженості в оцінці майнових покарань за порушення, включно з тими, що стосуються транспортних документів. Ця система враховує різні фактори, щоб визначити відповідний штраф за кожне порушення. Бути в курсі цих оновлень має вирішальне значення для відповідності. Завдяки цьому забезпечення того, щоб усі необхідні транспортні документи були правильно складені та легкодоступні, є важливим як для власників вантажівок, так і для водіїв, щоб дотримуватись правил FMCSA та уникнути значних штрафів.

Ось ключові фактори, які враховуються:

1. Характер і тяжкість порушення: серйозніші порушення, зокрема, ті, що стосуються небезпечних вантажів або серйозних ризиків для безпеки, призводять до вищих штрафів. Наприклад, ненадання транспортних документів для небезпечних матеріалів карається суворіше, ніж загальні помилки в оформленні документів/

2. Історія порушень та повторні порушення: перевізники або водії, які раніше порушували правила, отримують більші штрафи за повторне порушення. Зразок невідповідності може призвести до посилення штрафів і потенційного призупинення експлуатаційних повноважень.

3. Рівень недбалості або наміру: система розрізняє ненавмисні помилки та навмисне невиконання вимог. Навмисні порушення (наприклад, навмисна фальсифікація записів) тягнуть за собою більш суворі покарання.

4. Потенційна або фактична шкода: якщо порушення спричинило або могло призвести до травм, смерті чи шкоди навколишньому середовищу, штрафи значно збільшуються. За порушення щодо небезпечних матеріалів штрафи можуть перевищувати 80 000 доларів США, якщо станеться розлив або інцидент.

5. Розмір і платоспроможність перевізника: система враховує фінансовий стан автотранспортної компанії для накладення відповідних штрафів. Більші перевізники з більшими фінансовими ресурсами можуть зіткнутися з вищими штрафами для забезпечення стримування.

6. Наявність коригувальних дій: якщо компанія вживає негайних заходів для усунення порушення та покращення відповідності, вона може отримати менший штраф. Перевізники, які не вирішують проблеми, зазнають суворішого контролю.

7. Пріоритети безпеки: FMCSA надає пріоритет контролю за порушеннями, які впливають на безпеку дорожнього руху, транспортування небезпечних матеріалів і дотримання графіку роботи. Вищі штрафи застосовуються за порушення, пов'язані з вкрай небезпечними операціями.

FMCSA застосовує майнові покарання за порушення Федеральних правил безпеки автомобільних перевезень (FMCSR) і Правил перевезення небезпечних матеріалів (HMR) на основі конкретних законодавчих факторів, викладених у федеральних нормах. Ці фактори детально описані в 49 CFR § 386.81.

Для розуміння значення відповідних процедур доречно було б також згадати про те, що Розділ 49 CFR Part 386 містить практичні правила розгляду FMCSA: у цій частині викладаються процедури примусових дій, включаючи оцінку штрафних санкцій. Він визначає процедури видачі повідомлень про порушення, проведення слухань і визначення розміру штрафу.

Отже для того, щоб система покарання у відповідній сфері була пристосованою для диференційованого застосування штрафних санкцій на пропорційній та справедливій основі, необхідна детальна регламентація факторів визначення розмірів штрафних санкцій та сукупності процедур оцінки правопорушення. Легко помітити, що в Україні такі процедури чітко не врегульовані, а тому відсутня основа для диференціації штрафів як така, що не є позитивним. Адже диференціація штрафів дозволяє системі покарання у сфері адміністративно-господарських штрафів бути гнучкою та не застосовувати примус там, де він не відповідає небезпеці порушення та наслідкам правопорушення.

Має також бути враховано, що система контролю за безпекою перевезень повинна узгоджуватися із порядком обліку документації щодо обліку та переміщення матеріальних цінностей загалом.

Йдеться, зокрема, про те, що порядок документального супроводження автомобільних перевезень, який слугує підставою для перевірки під загрозою застосування адміністративно-господарських санкцій, має враховувати, що при переміщенні товарів зі складу на склад чи в інших внутрішніх операціях суб'єкта господарювання без залучення третіх осіб, застосовуються інші документи, ніж при перевезеннях товарів при наданні послуг з перевезення.

У практиці діяльності Державної служби України з безпеки на транспорті, яка накладає штрафи за порушення правил автомобільних перевезень, натомість, склалась практика притягнення суб'єктів господарювання до відповідальності за відсутності товаротransпортної накладної.

Зокрема, у справі № 120/8457/22 апеляційний адміністративний суд скасував рішення першої інстанції та відмовив у позові суб'єкту господарювання про визнання протиправною та скасування постанови Відділу державного нагляду (контролю) у Вінницькій області Державної служби України з безпеки на транспорті (далі - відповідач) № 337528 від 04.10.2022 про застосування адміністративно-господарського штрафу в розмірі 17 000,00 грн.

При цьому апеляційний суд послався на те, що «товарно-транспортною накладною суб'єктами господарювання підтверджується операція з надання послуг з перевезення вантажів для введення бухгалтерського та податкового обліку. При цьому, вимога щодо наявності товарно-транспортної накладної або іншого визначеного законодавством документу на вантаж ст. 48 Закону скерована не до автомобільного перевізника (у розумінні положень цього Закону), а до водія, оскільки товарно-транспортна накладна є документом на вантаж, а не документом, який визначає автомобільного перевізника. ... приписами ст. 48 Закону № 2344-III унормовано, що автомобільний перевізник повинен мати і пред'являти особам, які уповноважені здійснювати контроль на автомобільному транспорті та у сфері безпеки документ, що засвідчує використання транспортного засобу на законних підставах, інші документи, передбачені законодавством» [11].

Дійсно відповідно до ст. 1 Закону України «Про автомобільний транспорт» товарно-транспортна накладна – єдиний для всіх учасників транспортного процесу (крім фізичних осіб, які здійснюють перевезення вантажу за рахунок власних коштів та для власних потреб) документ, призначений для обліку товарно-матеріальних цінностей на шляху їх переміщення, розрахунків за перевезення вантажу та обліку виконаної роботи, що може використовуватися для списання товарно-матеріальних цінностей, оприбуткування, складського, оперативного та бухгалтерського обліку, який складається у паперовій та/або електронній формі та містить обов'язкові реквізити, передбачені цим Законом та правилами перевезень вантажів автомобільним транспортом.

Тобто закон фактично зобов'язує перевізників автомобільним транспортом використовувати товаротransпортну накладну як єдиний документ для усіх перевезень, навіть власного вантажу.

Але перевіірочні операції не існують у відриві від інших господарських операцій та мають бути узгодженими, а не суперечити їм.

Зокрема, Закон України «Про бухгалтерський облік і фінансову звітність в Україні» від 16.07.99 р. № 996-XIV, наказ Мінстату від 21.06.96 р. № 193 «Про затвердження форм первинних документів з обліку сировини і матеріалів» (далі – Наказ № 193), Методичні рекомендації з бухгалтерського обліку запасів, затверджені наказом Мінфіну від 10.01.07 р. № 2 (далі – Методрекомендації № 2); Положення про документальне забезпечення записів у бухгалтерському обліку, затверджене наказом Мінфіну від 24.05.95 р. № 88 (далі – Положення № 88).

Внутрішнє переміщення запасів також передбачає певне документального оформлення. Для цього використовується, залежно від ситуації, один з нижчезазначених документів:

- 1) накладна-вимога на відпуск (внутрішнє переміщення) матеріалів (типова форма № М-11);
- 2) лімітно-забірна картка (типові форми № М-8, № М-9, № М-28, № М-28а).
- 3) акт-вимога на заміну (додатковий відпуск) матеріалів (типова форма № М-10) [12, с. 5-6].

Як видно, товаротransпортна накладна відсутня у відповідному переліку. Отже, вимога до водільця транспортного засобу щодо супроводу вантажу товаротransпортною накладною входить у суперечність із порядком обігу товарних запасів.

Відповідно, виникає розбіжність між господарськими та контрольними операціями, не кажучи вже про те, що у багатьох випадках, зокрема коли йдеться про перевезення звичайних вантажів, які не є небезпечними, важко зрозуміти суспільну небезпеку та відповідну мету встановлення жорстких адміністративно-господарських санкцій (1000 розмірів неоподаткованого мінімуму доходів громадян) незалежно від економіко-правових умов відповідного правопорушення та конкретних обставин. Адже відповідна документація може бути наявна на підприємстві, яке перевозить власний вантаж.

Крім того має бути враховано, що транспортна накладна складається, як правило, при перевезенні вантажів за договором перевезення, а не власних вантажів. Отже, вимога про наявність відповідного документа суперечить вимогам господарського законодавства щодо документального оформлення комерційних операцій, а суб'єкти господарювання – перевізники власного вантажу вимушені складати формальні транспортні документи для уникнення накладення на них штрафів з боку державного органу.

Аналіз судової практики свідчить, що суди враховують розбіжність між послугами щодо перевезення вантажу та перевезеннями власного вантажу суб'єктами господарювання при накладанні адміністративно-господарських санкцій у цій сфері.

Зокрема, у постанові ВС від 23.08.2023 у справі № 600/1407/22-а зроблено висновок, що «правила перевезення вантажів автомобільним транспортом України, а також постанова Кабінету Міністрів України від 25 лютого 2009 року № 207, якою затверджено Перелік документів, необхідних для здійснення перевезення вантажу автомобільним транспортом у внутрішньому сполученні встановлюють, визначають що товарно-транспортна накладна (ТТН) обов'язково повинна оформлятися, якщо перевезення вантажу здійснюється автомобільним транспортом на договірних умовах (тобто коли є послуга перевезення вантажу)» [13].

Разом із тим, така позиція досі не торкнулася питань розбіжності транспортних документів, що супроводжують вантаж. Єдине послаблення зроблено для автомобільних перевізників згідно з абзацем 2 пункту 11.1 Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, затверджених Наказом Міністерства транспорту України від 14.10.1997 № 363: товарно-транспортну накладну суб'єкт господарювання може оформлювати без дотримання форми, наведеної в додатку 7 до цих Правил, за умови наявності в ній інформації про назву документа, дату і місце його складання, найменування (прізвище, ім'я, по батькові) Перевізника та/або експедитора, замовника, вантажовідправника, вантажоодержувача, найменування та кількість вантажу, його основні характеристики та ознаки, які дають можливість однозначно ідентифікувати цей вантаж, автомобіль (марка, модель, тип, реєстраційний номер), причіп/напівпричіп (марка, модель, тип, реєстраційний номер), пункти навантаження та розвантаження із зазначенням повної адреси, посади, прізвища та підписів відповідальних осіб вантажовідправника, вантажоодержувача, водія та/або експедитора. Проте навряд чи така формалізація може бути визнана пропорційною з урахуванням того, що відсутність будь-яких із цих відомостей не заперечує можливість кваліфікувати порушення вимог щодо документального супроводу перевезень автомобільним транспортом.

**Висновки.** Існуюча в Україні система адміністративно-господарських штрафів у сфері автомобільних перевезень характеризується надмірною зарегульованістю, використанням застарілих нормативних актів та відсутністю чітких критеріїв оцінки порушень. Це призводить до ситуацій, коли штрафи накладаються за формальними ознаками, навіть без наявності реальної загрози безпеці чи суспільному порядку, що суперечить не лише призначенню регулювання у цій сфері, але й навіть функціям органів контролю у цій сфері. Зокрема, одним із головних проблемних аспектів є вимога щодо обов'язкової наявності товарно-транспортної накладної навіть у випадках перевезення власних вантажів, що суперечить економічним відносинам та міжнародним практикам.

На відміну від України, у США адміністративні санкції у сфері автомобільних перевезень є більш диференційованими та спрямованими на запобігання реальним загрозам безпеці. Запозичення позитивного досвіду США у цій сфері потребує закріплення в законодавстві України такого порядку застосування штрафів, який враховує характер і тяжкість порушення, історія правопорушень, фінансовий стан перевізника та наявність коригувальних дій. Такий підхід дозволить забезпечити справедливу відповідальність перевізників без створення надмірного адміністративного тиску на бізнес.

З метою покращення правового регулювання в Україні необхідним є запровадження диференційованої системи штрафування та спрощення переліку документації, що супроводжує перевезення з урахуванням потреб забезпечення безпеки на транспорті, а не формалізації транспортних операцій як таких. Це сприятиме зменшенню фіскального навантаження на перевізників, підвищенню ефективності контролю та створенню більш прозорої та справедливої регуляторної системи у сфері автомобільних перевезень.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Ковтун М.С., Шиманський Б.І., Гаркуша В.В. Правове регулювання окремих адміністративно-господарських санкцій, що застосовуються Державною службою безпеки на транспорті *International Scientific Journal "Internauka". Series: "Juridical Sciences"*. URL: [https://www.inter-nauka.com/uploads/public/16191855407044.pdf?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.inter-nauka.com/uploads/public/16191855407044.pdf?utm_source=chatgpt.com).
2. Гусаров С.М. Адміністративно-правові засади управлінської діяльності державної автомобільної інспекції України щодо забезпечення безпеки дорожнього руху: автореф. ...канд. юрид. наук: (12.00.07) / С.М. Гусаров; Нац. ун-т внутр. справ. – Х., 2002. – 20 с.
3. Мельник А. Окремі види адміністративно-господарських санкцій у сфері з перевезення контейнерних вантажів *Підприємництво, господарство і право*. 9/2019. С. 55–63. URL: <http://rgr-journal.kiev.ua/archive/2019/9/11.pdf>.
4. Медведєв Д.К. Адміністративно-правові засади перевезення вантажів автомобільним транспортом: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07; Акад. упр. МВС України. Київ, 2010. 206 с.
5. Климосюк А., Рябченко Т., Панченко А. Проведення рейдових перевірок автомобільних перевезень пасажирів: інструмент виявлення порушників чи можливість для зловживань?: аналітичний звіт Аналітичний центр «Інститут законодавчих ідей». URL: [https://izi.institute/media/analysts/pdf/2025/01/27Аналітичний\\_звіт.pdf](https://izi.institute/media/analysts/pdf/2025/01/27Аналітичний_звіт.pdf).
6. Рішення № 109372334, 06.03.2023, Одеський окружний адміністративний суд. URL: <https://youcontrol.com.ua/catalog/court-document/109372334>.
7. Подцерковний О.П. Про розбіжність економічного змісту та юридичної форми суспільних відносин. *Наукові праці Одеської національної юридичної академії*. 2010. Т. 9. С. 217–225.
8. Через оновлені правила оформлення ТТН бізнес нестиме мільйонні витрати: ЕБА 28/09/2021. URL: <https://eba.com.ua/cherez-onovleni-pravyla-oformlennya-ttn-biznes-nestyme-miljonni-vytraty/> (дата звернення: 15.03.2025).
9. Code of Federal Regulations. Title 49 – Transportation. § 177.817 – Shipping papers. URL: <https://www.ecfr.gov/current/title-49/section-177.817> (дата звернення: 15.03.2025).
10. United States Code. Title 49 – Transportation. URL: <https://uscode.house.gov/> (дата звернення: 15.03.2025).
11. Постанова Сьомого апеляційного адміністративного суду від 05 травня 2023 року у справі № 120/8457/22. URL: <https://opendatabot.ua/court/110678022-42f00770f83516c8704ae37d02bb9a11>.
12. Омельницька З. Рух запасів: оформляємо первинні документи. *Баланс*. № 19 (1892), 4 березня 2019 р. С. 3–12. URL: <https://balance.ua/files/global/2019-Balance-19-p3-12-UA.pdf>.
13. Постанова Верховного Суду у складі колегії суддів Касаційного адміністративного суду від 23.08.2023 у справі № 600/1407/22-а. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/113021393>.