

УДК 342.9

DOI <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2025.04.2.63>

СУЧАСНИЙ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ МЕХАНІЗМ ЗДІЙСНЕННЯ ГАБАРИТНО-ВАГОВОГО КОНТРОЛЮ

Фесенко С.В.,*аспірант кафедри адміністративного права
та адміністративної діяльності**Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого*

ORCID: 0009-0005-4221-4239

Фесенко С.В. Сучасний адміністративно-правовий механізм здійснення габаритно-вагового контролю.

Стаття присвячена аналізу сучасного адміністративно-правового механізму здійснення габаритно-вагового контролю в Україні. В роботі розглядаються теоретико-методологічні засади, які дозволяють глибше зрозуміти організаційні та правові аспекти цього процесу, а також визначити місце габаритно-вагового контролю в системі адміністративного права. Особливу увагу приділено поняттю адміністративно-правового механізму в контексті габаритно-вагового контролю, його елементам, функціям та взаємозв'язкам між державними та недержавними структурами, що беруть участь у реалізації цього механізму. Досліджується співвідношення понять «державний контроль», «нагляд» та «адміністративна процедура», що є основою для вивчення функціонування адміністративно-правових процедур у цій сфері. Визначені етапи адміністративно-правового механізму габаритно-вагового контролю, зокрема виявлення та перевірка транспортних засобів, проведення зважування (як за допомогою стаціонарних, так і мобільних комплексів), а також застосування адміністративних санкцій у вигляді штрафів, затримання чи відсторонення від руху. Особливу увагу приділено технічному та інформаційному забезпеченню, включаючи використання інформаційних платформ, баз даних та електронних кабінетів суб'єктів перевезень, що значно підвищує ефективність контролю.

У роботі також досліджуються основні суб'єкти адміністративно-правового механізму габаритно-вагового контролю, включаючи державні органи, які здійснюють нагляд за дотриманням встановлених норм, а також участь недержавних структур, таких як перевізники, органи сертифікації та інші учасники ринку, які відіграють важливу роль у забезпеченні ефективності контролю. Розглянуто методологічні підходи до дослідження цього механізму, що включають аналіз нормативно-правових актів, практичну реалізацію адміністративних процедур та вплив інноваційних технологій на процес габаритно-вагового контролю. Стаття спрямована на підвищення рівня правового забезпечення транспортної безпеки в Україні та визначення напрямків для вдосконалення адміністративно-правового регулювання цієї сфери, зокрема через інтеграцію цифрових технологій та автоматизацію процесів, що дозволяє підвищити ефективність та знизити адміністративні бар'єри для бізнесу.

Ключові слова: державний контроль, нагляд, адміністративна процедура, технічне забезпечення, інформаційні платформи, мобільні комплекси, адміністративні санкції, перевізники, цифрові технології.

Fesenko S.V. Modern administrative and legal mechanism for implementing dimensional and weight control.

The article is devoted to the analysis of the modern administrative and legal mechanism for implementing dimensional and weight control in Ukraine. The paper examines theoretical and methodological principles that allow for a deeper understanding of the organizational and legal aspects of this process, as well as to determine the place of dimensional and weight control in the system of administrative law. Special attention is paid to the concept of an administrative and legal mechanism in the context of dimensional and weight control, its elements, functions and relationships between state and non-state structures participating in the implementation of this mechanism. The correlation of the concepts of "state control", "supervision" and "administrative procedure" is studied, which is the basis for studying the functioning of administrative and legal procedures in this area. The stages of the administrative and legal mechanism of dimensional and weight control are determined, in particular, the detection and inspection of vehicles, weighing (both using stationary and mobile complexes), as well as the application of administrative sanctions in the form of fines, detention or removal from traffic. Particular attention is paid to technical and information support, including the use of information

platforms, databases and electronic offices of transport entities, which significantly increases the effectiveness of control. The work also examines the main subjects of the administrative and legal mechanism of dimensional and weight control, including state bodies that supervise compliance with established standards, as well as the participation of non-state structures, such as carriers, certification bodies and other market participants that play an important role in ensuring the effectiveness of control. Methodological approaches to the study of this mechanism are considered, including the analysis of regulatory legal acts, the practical implementation of administrative procedures and the impact of innovative technologies on the process of dimensional and weight control. The article is aimed at increasing the level of legal support for transport safety in Ukraine and identifying areas for improving administrative and legal regulation of this area, in particular through the integration of digital technologies and automation of processes, which allows increasing efficiency and reducing administrative barriers for business.

Key words: state control, supervision, administrative procedure, technical support, information platforms, mobile complexes, administrative sanctions, carriers, digital technologies.

Постановка проблеми. Інтенсифікація вантажоперевезень в Україні в умовах зростаючого навантаження на транспортну інфраструктуру актуалізує необхідність переосмислення підходів до реалізації державного контролю за дотриманням вагових та габаритних нормативів. У цьому контексті особливої ваги набуває вдосконалення адміністративно-правового механізму здійснення ГВК, який виступає ключовим інструментом забезпечення безпеки дорожнього руху, збереження автомобільних доріг загального користування та реалізації публічного інтересу в сфері транспортної політики.

Разом із тим, наявні дослідження щодо реалізації ГВК вказують на низку сутнісних проблем - розбалансованість функціональних повноважень суб'єктів контролю, відсутність уніфікованої адміністративної процедури, слабка інтегрованість електронних платформ, а також юридична невизначеність статусу інформаційних систем, що застосовуються у цій сфері. Це, своєю чергою, породжує ризики фрагментарності правозастосування, дублювання функцій, зниження ефективності державного контролю, а також виникнення корупційно вразливих практик.

Окрему увагу привертає відсутність чітко структурованої наукової концепції адміністративно-правового механізму ГВК, що ускладнює вироблення комплексної правової політики у цій галузі. Недостатня розробленість теоретико-методологічних засад дослідження, відсутність чітких підходів до розмежування понять «контроль», «нагляд», «процедура» в межах адміністративного права, а також недостатня інституціоналізація недержавних суб'єктів у сфері ГВК свідчать про актуальність наукової розробки зазначеної проблематики.

Мета дослідження - всебічне дослідження адміністративно-правового механізму здійснення габаритно-вагового контролю в Україні шляхом аналізу його теоретико-методологічних засад, понятійних основ, структури, суб'єктного складу, адміністративних процедур і його реалізації, а також технічного й інформаційного забезпечення, включно з цифровими платформами, електронними кабінетами та базами даних.

Стан опрацювання проблематики. Питання функціонування габаритно-вагового контролю (ГВК) в Україні в адміністративно-правовому вимірі перебуває на перетині декількох наукових напрямів - адміністративного права, транспортного права, інформаційного права та публічного адміністрування. Водночас, попри наявність окремих досліджень, що торкаються організаційно-правових, процедурних та технічних аспектів ГВК, цілісна теоретико-методологічна модель адміністративно-правового механізму його реалізації ще не сформована.

Окремі положення щодо державного контролю в галузі транспорту знайшли відображення у працях деяких українських науковців, зокрема: А.В. Бойко, О.І. Дмитрієва, М.М. Рудик, О. Хитра, В.Л. Целенко. Проте вузькоспеціалізовані дослідження, які б комплексно охоплювали адміністративно-правовий механізм ГВК, включно з його суб'єктним складом, етапами реалізації, технічним, інформаційним та правовим забезпеченням, зустрічаються нечасто. Зокрема, проблема співвідношення понять «державний контроль», «нагляд» і «адміністративна процедура» в контексті ГВК лишається концептуально неузгодженою. Недостатньо розробленими залишаються також питання цифровізації адміністративних процедур у сфері ГВК, зокрема щодо правового статусу електронних платформ і кабінетів перевізників.

Таким чином, наявний рівень наукової розробки тематики свідчить про необхідність подальшого комплексного аналізу адміністративно-правового механізму ГВК, його елементів, правових основ, інституційного складу, процедурної структури та перспектив гармонізації з європейськими стандартами. Це й зумовлює актуальність дослідження, що здійснюється у межах даної наукової статті.

Виклад основного матеріалу. Габаритно-ваговий контроль є одним із ключових інструментів державного регулювання у сфері автомобільного транспорту, що виконує як безпекову, так і інфраструктурно-захисну функцію. В умовах зростання обсягів вантажоперевезень, інтенсифікації логістичних потоків, децентралізації управління та активної цифровізації публічного адміністрування, проблема ефективності ГВК постає як комплексне управлінське та правове завдання. Система ГВК покликана не лише запобігати перевантаженню транспортних засобів, яке завдає шкоди дорожньому покриттю, а й забезпечувати належний рівень правової визначеності та дотримання адміністративно-правових процедур з боку як контролюючих органів, так і учасників транспортного процесу.

Водночас чинне адміністративне законодавство України, яке регламентує здійснення ГВК, перебуває в стадії поступового оновлення, реагуючи на виклики цифровізації, євроінтеграційних процесів та правозастосовчої практики. Особливої актуальності набуває необхідність чіткого теоретико-методологічного обґрунтування механізму правового регулювання ГВК, що є запорукою його ефективного функціонування. Такий механізм слід розглядати не лише як сукупність норм, а як багаторівневу систему з чіткою структурою, визначеними функціями, суб'єктами, формами та методами реалізації, що діють у публічному інтересі [1, с. 35].

У науковій доктрині адміністративного права механізм правового регулювання розглядається як структурно організована система правових засобів, за допомогою яких забезпечується реалізація норм права у конкретній сфері суспільних відносин. У контексті габаритно-вагового контролю адміністративно-правовий механізм постає як ієрархічно впорядкована система нормативних, організаційних, процедурних та контрольних елементів, спрямованих на забезпечення публічного порядку у сфері вантажних перевезень [2, с. 176].

Основними елементами цієї системи є:

1. Нормативно-правова база - законодавче регулювання ГВК охоплює низку законів і підзаконних актів, ці акти встановлюють правові межі допустимого навантаження на вісь транспортного засобу, процедури контролю, повноваження посадових осіб, порядок притягнення до відповідальності тощо.

2. Суб'єкти адміністративно-правового механізму, зокрема: а) Укртрансбезпека; б) Національна поліція; в) Суб'єкти господарювання (перевізники, водії, оператори терміналів, які є адресатами вимог законодавства). Допоміжними суб'єктами виступають органи місцевого самоврядування, власники доріг (Укравтодор), а також суди, що розглядають справи про адміністративні правопорушення.

3. Методи правового впливу - зокрема: а) імперативний метод; б) дозвільний метод; в) контрольно-наглядний метод; г) застосування автоматизованих інформаційних технологій.

4. Адміністративні процедури та заходи - це: а) фіксація порушення (вимірювання ваги/габаритів); б) складення акту або протоколу; в) винесення постанови про адміністративне правопорушення; г) нарахування плати/штрафу; ґ) можливість оскарження. Ці процедури детально врегульовані нормативними актами та супроводжуються інформаційно-правовим забезпеченням (використанням реєстрів, обміну даними між органами).

5. Принципи функціонування, зокрема: а) законність; б) прозорість; в) пропорційність; г) превентивність; ґ) оперативність та об'єктивність.

Таким чином, системна структура адміністративно-правового механізму ГВК - це складна інтегрована модель, яка потребує постійного вдосконалення в напрямі цифровізації, стандартизації процедур та адаптації до європейських регуляторних вимог.

Адміністративно-правовий механізм - це цілісний і впорядкований комплекс правових норм, інституцій, процедур, заходів і засобів, покликаний досягати цілей державної політики у конкретній сфері, зокрема в сфері ГВК. Він формує правову архітектуру, у межах якої органи влади реалізують державний контроль ваги та габаритів транспортних засобів, забезпечуючи безпеку дорожнього руху, захист інфраструктури й реалізацію адміністративного інтересу. У контексті ГВК механізм виступає як правозастосовний інструмент, що забезпечує узгоджений вплив на суб'єктів перевезення, а також створює середовище для взаємодії між суб'єктами, нормативними вимогами та процедурними формами.

Базуючись на теоретичних підходах, адміністративно-правовий механізм відзначається такими характеристиками: 1) Системність і цілісність - це не сукупність окремих норм, а згуртована правова конструкція, яка об'єднує норми, інституції та процедури для досягнення визначеної мети; 2) Цілеспрямованість - спрямований на реалізацію державної політики щодо збереження доріг, безпеки руху та архітектури адміністративного впливу; 3) Інструментальність - містить дозвільні процедури (видача дозволів), контрольні заходи (рейдові перевірки, супроводження до вагових пунктів).

В основу структури адміністративно-правового механізму ГВК входять як обов'язкові, так і факультативні складові. До обов'язкових елементів можна віднести: 1) норми права – право встановлює вимірювальні межі ваги/габаритів, критерії порушення, повноваження органів, санкції; 2) акти реалізації норм права – постанови, розпорядження, внутрішні інструкції Укртрансбезпеки і поліції; 3) адміністративні правовідносини – правові стосунки, що виникають між органами контролю та перевізниками у процесі зважування, оформлення порушень, прийняття рішень [3, с. 393]. Тоді, як факультативним елементи є: 1) юридичні факти – стан справ, що запускають правозастосування (факт перевантаження); 2) правосвідомість та правова культура – знання й готовність суб'єктів виконувати вимоги; 3) гарантії законності – право на оскарження, належне документування, судовий захист; 4) інформаційно-технічна база – системи зважування у русі, електронні реєстри, довідки про проведення контролю.

У свою чергу до основних функцій адміністративно-правового механізму здійснення габаритно-вагового контролю можна віднести: 1) Регулятивна – встановлення правил і норм для навантаження транспортних засобів; 2) Контрольно-наглядова – виявлення порушень через контроль транспортних потоків; 3) Санкційна – притягнення до адм. відповідальності, накладення штрафів, стягнення платежів; 4) Превентивна – стримування порушень через публічний характер контролю, використання автоматизованих систем; 5) Захисна (гарантійна) – забезпечення прав перевізників на захист від неправомірних рішень, збереження інтересів інфраструктури [4, с. 92-93].

Загалом, ми вважаємо, що адміністративно-правовий механізм здійснення габаритно-вагового контролю – це інтегрована система правових норм, інституцій, адміністративних процедур і техніко-метрологічного забезпечення, спрямована на реалізацію державного завдання, контроль і регулювання вагово-габаритних параметрів транспортних засобів з метою захисту дорожньої інфраструктури, забезпечення безпеки руху й реалізації прав та обов'язків учасників транспортного процесу. Він включає нормативно-правове визначення меж і процедур, відповідальних суб'єктів, засобів контролю, механізмів реагування й захисту, що функціонують у взаємодії.

У свою чергу, заслуговують на увагу категорії «державний контроль», «нагляд» та «адміністративна процедура», які є базовими у структурі адміністративного права, формуючи інституційне та процесуальне підґрунтя для реалізації владних повноважень у публічній сфері. У контексті габаритно-вагового контролю ці поняття утворюють складний правовий механізм, спрямований на забезпечення безпеки дорожнього руху, збереження інфраструктури та правомірну поведінку суб'єктів транспортної діяльності.

Державний контроль розуміється як нормативно визначена діяльність уповноважених органів державної влади щодо перевірки дотримання юридичними та фізичними особами вимог законодавства, стандартів та дозволів у публічно значущих сферах. У сфері ГВК це, насамперед, стосується зважування та фіксації габаритних і вагових параметрів транспортних засобів відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт» [5].

Нагляд, як форма державного контролю, має свої специфічні риси – регулярність, системність і превентивність. У сучасній доктрині адміністративного права він трактується як спостереження за додержанням встановлених правил без втручання у поточну діяльність суб'єкта, крім випадків виявлення порушень. У практиці ГВК це реалізується через впровадження автоматизованих систем зважування у русі (Weigh-in-Motion, WIM), що дозволяє здійснювати постійний моніторинг без зупинки транспортного засобу [6].

Адміністративна процедура є регламентованим процесом прийняття управлінських рішень у сфері публічного адміністрування. Згідно зі ст. 2 Закону України «Про адміністративну процедуру» вона включає чітку послідовність дій: ініціювання, розгляд справи, прийняття рішення, його повідомлення та можливість оскарження [7]. Такий процес забезпечує реалізацію принципів верховенства права, правової визначеності, пропорційності та рівності учасників. Усі три категорії в межах габаритно-вагового контролю є взаємопов'язаними і взаємозалежними. Вони формують цілісну систему забезпечення публічних інтересів у сфері автомобільних перевезень.

Таким чином, у механізмі ГВК державний контроль визначає загальні умови і порядок дій органів влади, нагляд – засіб превенції порушень, а адміністративна процедура – інструмент правового оформлення контрольних результатів і реалізації правовідносин між державою і суб'єктами господарювання.

З огляду на важливість габаритно-вагового контролю як превентивного та охоронного засобу, зростає потреба у ґрунтовному теоретичному аналізі його правової природи, механізмів реалізації та адміністративного впливу. Методологія дослідження виступає основою для вироблення системного бачення місця ГВК у механізмах публічного адміністрування та правозастосування. До основних методологічних підходів цього напрямку можна віднести:

1. Системний підхід - дозволяє розглядати ГВК як комплексну адміністративно-правову систему, що включає правові норми, інститути, процедури, суб'єктів контролю та об'єкти контролю. ГВК виступає підсистемою в межах загальної системи забезпечення безпеки дорожнього руху й охорони транспортної інфраструктури. За допомогою системного аналізу встановлюються зв'язки між структурними елементами: законодавчі норми – виконавчі органи – технічні засоби – процедурне право – відповідальність.

3. Функціональний підхід – орієнтований на виявлення соціального призначення інституту ГВК. Основна функція ГВК - це охорона дорожньої інфраструктури, забезпечення безпеки руху та підтримання балансу інтересів держави, суспільства й суб'єктів господарювання. У межах адміністративного права така функція реалізується через інструменти державного контролю, адміністративного нагляду, а також процедур застосування адміністративної відповідальності. Важливою є також превентивна функція – запобігання порушенням, що реалізується через автоматизовані системи зважування в русі (WIM), які використовуються в Україні відповідно до Закону № 1534-IX від 03.06.2021 [8].

4. Формально-юридичний метод – дозволяє аналізувати нормативно-правову базу, визначати юридичну природу норм, повноваження суб'єктів контролю, характер процедур. Цей метод також є корисним для оцінки відповідності норм чинного законодавства міжнародним стандартам - зокрема, нормам Директиви 96/53/ЕС Європейського Союзу щодо маси і розмірів транспортних засобів [9].

5. Порівняльно-правовий підхід – у дослідженні механізмів ГВК необхідним є залучення досвіду країн Європейського Союзу. Наприклад, у Польщі функціонування Інспекції дорожнього транспорту забезпечує комплексний контроль вагових параметрів з використанням цифрових реєстрів [10]. У Франції контроль здійснюється в межах поліцейного режиму з широким використанням мобільних груп. Зіставлення таких практик дозволяє виробити ефективні рекомендації щодо оптимізації українського механізму ГВК.

6. Інформаційно-аналітичний та емпіричний методи – передбачає аналіз баз даних, статистики, звітів Укртрансбезпеки, інформації з Єдиного державного реєстру судових рішень щодо справ про перевантаження. Емпіричний метод – це вивчення конкретних випадків накладення штрафів, перевірок, апеляцій, що дозволяє дослідити ефективність механізму на практиці.

На нашу думку, методологія дослідження адміністративно-правового механізму габаритно-вагового контролю повинна ґрунтуватися на комплексному підході з урахуванням міжгалузевої специфіки, правового статусу суб'єктів і об'єктів контролю, нормативного контексту та інституційного устрою. Системний, функціональний, порівняльно-правовий, формально-юридичний, інформаційно-аналітичний та емпіричний методи дозволяють отримати цілісну картину цього явища та сформувати ефективні пропозиції для законодавчого й правозастосовного вдосконалення.

У свою чергу, ефективність адміністративно-правового механізму габаритно-вагового контролю значною мірою зумовлюється діяльністю уповноважених суб'єктів, які здійснюють як контрольні, так і примусові функції, а також забезпечують виконання процедур адміністративного реагування на порушення. Тобто, адміністративно-правовий механізм габаритно-вагового контролю реалізується завдяки діяльності низки державних органів, органів місцевого самоврядування та інших інституцій. Усі вони мають спеціально визначені повноваження, які закріплені у відповідних нормативно-правових актах.

Основними суб'єктами цього механізму можна виділити:

1. Укртрансбезпека – спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади, відповідальний за реалізацію державної політики у сфері безпеки на транспорті. Вона здійснює ваговий та габаритний контроль, оформлює матеріали про адміністративні правопорушення, координує використання WIM-систем [11].

2. Національна поліція – виконує допоміжну, але важливу функцію у частині забезпечення примусу, супроводу транспортних засобів, забезпечення охорони місця проведення контролю та участі в мобільних рейдах [12].

3. Укравтодор – суб'єкт господарювання у сфері дорожнього господарства, відповідальний за експлуатаційне забезпечення пунктів контролю, інфраструктурне облаштування та технічне обслуговування обладнання, в тому числі WIM-комплексів [13].

4. Органи місцевого самоврядування - не є безпосередніми суб'єктами контролю, однак мають важливе значення в реалізації супровідної інфраструктури, сприяють у розміщенні пунктів контролю, беруть участь у локальних програмах підвищення безпеки дорожнього руху.

5. Оператори WIM-систем – юридичні або фізичні особи, які забезпечують функціонування автоматизованих систем зважування в русі. Їх діяльність здійснюється за публічними договорами або в межах державно-приватного партнерства.

Кожен із вказаних суб'єктів наділений чітко визначеними повноваженнями. Укртрансбезпека відповідно до Постанови КМУ № 103 від 11.02.2015 [11], <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-%D0%BF> - Текст має право: а) проводити контроль на дорогах загального користування; б) використовувати WIM-системи для виявлення порушень; в) складати протоколи про адміністративні правопорушення (ст. 132-1 КУпАП) [14]; г) ініціювати притягнення до відповідальності перевізників.

Тоді, як Національна поліція, відповідно до Закону «Про Національну поліцію», реалізує: а) право на зупинку транспортних засобів; б) право супроводу транспортного засобу до пункту контролю; в) участь у змішаних контрольних групах [12].

Укравтодор, окрім експлуатаційних функцій, виконує важливу роль у технічному забезпеченні інтеграції WIM-комплексів з інформаційними системами Міністерства інфраструктури України.

Координація дій між суб'єктами здійснюється на основі спільних наказів, інструкцій, протоколів взаємодії. Наприклад, спільна інструкція взаємодії між Укртрансбезпекою та Національною поліцією визначає порядок реагування на виявлені порушення, механізм супроводу транспортного засобу та роль кожного органу в адміністративному провадженні [15, с. 129]. Ця Інструкція була затверджена наказом Міністерства інфраструктури України та Міністерства внутрішніх справ України від 10 грудня 2013 року № 1007/1207. Цей документ визначає порядок взаємодії Державної інспекції України з безпеки на наземному транспорті (Укртрансінспекція), Міністерства внутрішніх справ України та 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 [16]. Ключовим аспектом є цифровізація процесу контролю, зібрані дані автоматично передаються до реєстру порушень, що забезпечує прозорість та унеможливорює маніпуляції.

Загалом, суб'єкти адміністративно-правового механізму габаритно-вагового контролю в Україні формують складну, взаємопов'язану систему, що включає органи державної влади, місцевого самоврядування та приватні структури. Їх ефективна взаємодія можлива лише за умови чіткого правового регулювання повноважень, належної координації дій і технічної інтеграції інформаційних систем. Важливим завданням залишається розвиток інституційної спроможності Укртрансбезпеки, запровадження прозорих правил взаємодії з поліцією, Укравтодором і місцевими громадами, а також створення ефективного механізму контролю за роботою операторів WIM.

Також варто звернути увагу на те, що розвиток інформаційно-технологічної інфраструктури та інтеграція цифрових рішень у публічне адміністрування зумовлюють зростаючу роль недержавного сектору у виконанні адміністративно значущих функцій. У сфері габаритно-вагового контролю, де основою є фіксація порушень за допомогою автоматизованих систем (WIM), роль суб'єктів недержавної форми власності набуває системного характеру. Залучення приватних операторів, розробників програмного забезпечення, постачальників устаткування, а також експертних та громадських організацій розширює межі традиційного розуміння суб'єктного складу адміністративно-правового механізму ГВК.

Відповідно до Закону України «Про публічні закупівлі» [17] та Закону України «Про державно-приватне партнерство» [18] (ДПП), надання технічних, інформаційних та сервісних елементів механізму контролю може бути здійснено недержавними суб'єктами на контрактній основі [1; 2]. У межах реалізації механізму ГВК це стосується: а) обслуговування WIM-комплексів; б) постачання та модернізації технічних засобів; в) передачі даних до інформаційних систем Укртрансбезпеки; г) обробки інформації та формування статистичних звітів. Тобто, недержавні оператори не мають владних повноважень, проте виступають адміністративно-технічними учасниками у реалізації контрольної функції, формуючи первинний масив доказової бази (відеофіксація, вимірювання ваги тощо).

Як відомо, Weigh-in-Motion (WIM) - це технологія автоматизованого зважування у русі, що на практиці реалізується переважно через операторів, які забезпечують встановлення, обслуговування, калібрування й передачу інформації в режимі онлайн. За умовами державних закупівель або ДПП, такі оператори зобов'язані забезпечити технічну справність системи, її відповідність державним стандартам, а також своєчасну передачу даних. Низка українських компаній (наприклад, «Глобал Трак», «Дозор Систем», «СЕА», «Електронмаш») реалізує пілотні проєкти в регіонах у партнерстві з Укравтодором та Укртрансбезпекою [19]. Дані, отримані від WIM, автоматично потрапляють у реєстр, де фіксуються всі показники транспортного засобу (реєстраційні дані, маршрут, тоннаж), а відповідне повідомлення надходить до Укртрансбезпеки для правової оцінки.

Окрім адміністративно-технічних суб'єктів, до реалізації елементів ГВК можуть залучатися суб'єкти, які виконують аналітичні, програмні, сервісні чи освітні функції: а) розробники програмного забезпечення для обробки даних WIM; б) юридичні компанії, що супроводжують правове

врегулювання спорів у сфері ГВК; в) наукові установи, які проводять експертизи щодо правових і технічних аспектів контролю (наприклад, НДІ транспорту та логістики, що є структурним підрозділом Національного транспортного університету (НТУ) України. Інститут спеціалізується на проведенні наукових досліджень у галузі транспорту та логістики, а також на розробці інноваційних технологій та систем для транспортної інфраструктури) [20]; г) навчальні структури, які готують кадри для Укртрансбезпеки та поліції. Такі форми співпраці укладаються за договорами та в межах чинного господарського та адміністративного законодавства [5].

Крім того, варто відзначити роль громадських організацій, які відіграють роль у моніторингу порушень, адвокації прав перевізників та контролі за правомірністю дій органів влади. Наприклад, Всеукраїнська асоціація автоперевізників неодноразово ініціювала звернення до Уряду щодо порушень під час зважувань, а також вимагала відкритості реєстрів порушень [21].

Також споживачі транспортних послуг (суб'єкти господарювання у сфері логістики, перевезень) виступають як опосередковані учасники контролю, бо саме на них покладається відповідальність за дотримання вагових норм. Участь таких структур проявляється в їх зобов'язанні мати документацію, підтвердження маршрутів, акти попереднього зважування тощо.

Виходячи із аналізу участі недержавних структур у реалізації елементів механізму здійснення габаритно-вагового контролю, видається на необхідне виділення основних ризиків участі недержавних структур, зокрема: а) відсутність єдиного правового статусу операторів WIM; б) низький рівень контролю за технічними параметрами системи; в) ризик фальсифікацій або недобросовісного обслуговування.

На нашу думку, законодавство України потребує деталізації критеріїв акредитації приватних операторів, визначення їхньої відповідальності та запровадження механізмів інспекційного нагляду з боку публічних суб'єктів. Крім того гарним прикладом слугує європейська практика деяких країн (Франція, Польща, Німеччина) де участь приватного сектору чітко врегульована через відкриті тендери, технічні стандарти, вимоги до кіберзахисту даних та обов'язкову сертифікацію обладнання.

Загалом, можна констатувати, що недержавні структури є невід'ємною складовою сучасного адміністративно-правового механізму здійснення габаритно-вагового контролю. Їх участь проявляється у технічному, інформаційному, аналітичному, правовому та освітньому супроводі процесів контролю, забезпечуючи ефективність публічного адміністрування. Розвиток партнерства між державними органами та приватними операторами вимагає вдосконалення нормативної бази, посилення прозорості процедур, а також запровадження механізмів незалежного технічного та юридичного аудиту їх діяльності.

У свою чергу, варто відзначити, що ефективність адміністративно-правового механізму габаритно-вагового контролю значною мірою залежить від чіткості та послідовності адміністративних процедур, що застосовуються при виявленні, фіксації, кваліфікації та санкціонуванні порушень вагових та габаритних норм. Адміністративна процедура в цій сфері виконує не лише правозастосовну, а й превентивну функцію, забезпечуючи баланс між контролем і правами суб'єктів господарювання. Закон України «Про адміністративну процедуру» (№ 2073-IX від 17.11.2021) надає методологічну основу регулювання таких процедур у публічному управлінні, включаючи процедури контролю та примусу [7].

Ми вважаємо, що адміністративна процедура у сфері габаритно-вагового контролю - це врегульована нормами адміністративного законодавства послідовність дій уповноважених органів (насамперед Укртрансбезпеки та Національної поліції), спрямована на реалізацію державного контролю вагових і габаритних параметрів транспортних засобів та застосування адміністративних санкцій у разі виявлення порушень.

Нормативну основу адміністративної процедури ГВК становлять: 1) Кодекс України про адміністративні правопорушення; 2) Закон України «Про адміністративну процедуру»; 3) Закон України «Про автомобільний транспорт»; 4) Закон України № 1534-IX від 03.06.2021 щодо автоматичного фіксування порушень; 5) Постанова КМУ № 879 від 27.06.2007 «Про затвердження Порядку здійснення габаритно-вагового контролю»; 6) Відомчі інструкції та накази Укртрансбезпеки і МВС.

Також варто констатувати, що у межах сучасного адміністративно-правового механізму здійснення габаритно-вагового контролю однією з ключових проблем, яка потребує пріоритетного наукового осмислення, є нормативно-правова невизначеність складів адміністративних правопорушень, пов'язаних із перевищенням габаритно-вагових параметрів транспортних засобів, а також складність процедур реалізації притягнення до адміністративної відповідальності. На нашу думку, наслідком цього є неоднозначність застосування санкцій, труднощі у забезпеченні правової визначеності для суб'єктів транспортної діяльності, а також підвищене навантаження на судові органи через оскарження рішень контролюючих органів.

До основних етапів адміністративної процедури габаритно-вагового контролю можна віднести:

1. Ініціювання процедури – процедура починається з виявлення можливого порушення вагових або габаритних норм. Це може бути здійснено: а) вручну інспектором під час рейдової перевірки; б) автоматизовано через систему Weigh-in-Motion (WIM). Фіксація ініціації здійснюється у відповідному журналі або автоматично реєструється в електронній системі Укртрансбезпеки.

2. Перевірка параметрів транспортного засобу – на цьому етапі проводиться фактичне вимірювання вагових та габаритних показників транспортного засобу: а) маса брутто; б) осьові навантаження; в) габаритна висота, ширина, довжина. Залежно від типу контролю (мобільний чи стаціонарний пункт), застосовуються різні технічні пристрої.

Мобільні комплекси – це обладнання, яке встановлюється у визначених контрольних зонах, дозволяє здійснювати тимчасовий контроль і адаптується до оперативної дорожньої ситуації. Їх перевагою є гнучкість, зниження ризиків маневрування перевізниками задля уникнення контролю, можливість покриття великої кількості маршрутів. Формально процедура проведення зважування мобільним комплексом має відповідати тим самим вимогам, що і стаціонарна. При цьому мобільні комплекси часто працюють у складі патрульних екіпажів або разом із представниками Укртрансбезпеки.

Стаціонарні пункти контролю – це спеціально облаштовані місця на мережі автомобільних доріг загального користування, обладнані платформами для зважування, аналітичними приладами та засобами фіксації. Вони встановлюються відповідно до технічних вимог і проходять періодичну перевірку згідно з Законом України «Про метрологію та метрологічну діяльність» [22]. Перевагами стаціонарних комплексів є: висока точність вимірювання; можливість здійснення повного технічного контролю; оперативність оформлення процесу. Однак вони мають обмежене територіальне охоплення, не забезпечують повної мобільності й можуть бути об'єктами ухилення з боку недобросовісних перевізників.

3. Ідентифікація транспортного засобу та аналіз документів – посадова особа ідентифікує транспортний засіб, перевіряє реєстраційні документи, маршрутний лист, дозвіл на перевезення наднормативного вантажу (за наявності), технічний паспорт. Уточнюється мета перевезення та характер вантажу.

4. Встановлення ознак правопорушення – на основі співставлення фактичних даних з установленими нормативами здійснюється кваліфікація порушення. Якщо встановлено перевищення дозволених параметрів, розпочинається формування матеріалів справи. Під час здійснення виявлення і зупинки ТЗ повинні бути дотримані такі адміністративно-правові гарантії: чітке обґрунтування підстав зупинки; інформування водія про його права; забезпечення доступу до засобів фіксації (екрану, показів); можливість надання пояснень та заперечень; фіксація дій посадових осіб засобами відео-реєстрації. Недотримання цих вимог може стати підставою для скасування постанови про накладення штрафу в адміністративному або судовому порядку.

5. Складання адміністративного протоколу та супровідних документів – протокол оформлюється відповідно до вимог ст. 256 КУпАП [23] та містить: опис порушення; дані перевізника, водія; відомості про технічний стан та результати зважування; пояснення водія або перевізника; перелік доданих доказів (фото, відео, графіки). До протоколу додаються акти перевірки, автоматизовані роздруківки, копії документів. Водію надається копія протоколу.

6. Прийняття рішення про накладення адміністративного стягнення – рішення приймається уповноваженою посадовою особою Укртрансбезпеки або судом (у разі складних випадків). Адміністративна санкція застосовується за результатами фіксації порушень, які полягають у перевищенні допустимих вагових чи габаритних параметрів транспортного засобу. Вони є формою адміністративного примусу й можуть включати: а) накладення адміністративного штрафу; б) затримання транспортного засобу; в) відсторонення водія або транспортного засобу від подальшого руху до усунення порушення. У разі значного перевищення вагових параметрів або наявності загроз для безпеки руху чи інфраструктури, уповноважені особи можуть прийняти рішення про затримання транспортного засобу. Затримання здійснюється на підставі відповідного акта та протоколу і передбачає його тимчасове блокування на майданчику або за допомогою технічних засобів. Ще одним видом санкції є тимчасове відсторонення ТЗ від подальшого руху до усунення виявленого порушення. Такий захід застосовується як альтернатива затриманню, якщо є можливість негайного усунення порушення (наприклад, часткове розвантаження). Практика свідчить, що ефективність санкцій значною мірою залежить від належної підготовки персоналу, автоматизації процесів, прозорості рішень та технічного супроводу.

7. Оскарження адміністративного рішення – учасник правовідносин має право оскаржити постанову в адміністративному порядку (до вищого органу Укртрансбезпеки) або до окружного адміністративного суду. На цей період виконання постанови може бути призупинено відповідно до КАС України.

8. Виконання рішення та інформування органів державної виконавчої служби – у разі набрання чинності постановою без її оскарження або після завершення судового розгляду, інформація передається до Державної виконавчої служби для примусового стягнення штрафу. Крім того, може бути застосовано автоматизоване стягнення з рахунків порушника. Інформація про виконання рішення зберігається у реєстрі порушень та може бути використана для формування історії доброчесності перевізника.

Загалом, адміністративні процедури у сфері габаритно-вагового контролю є базовим елементом реалізації публічної влади та забезпечення транспортної безпеки. Їх чітка поетапна побудова дозволяє реалізувати принципи правової визначеності, ефективності та справедливості. Водночас, ці процедури потребують подальшої адаптації до викликів цифровізації, міжнародної гармонізації та процедурних стандартів ЄС. Удосконалення процедур ГВК є ключовим чинником підвищення довіри до органів контролю та ефективного правозастосування.

Крім того, формування ефективного адміністративно-правового механізму здійснення ГВК в Україні неможливе без належного технічного та інформаційного забезпечення. Ці елементи забезпечують можливість реального виявлення, фіксації та опрацювання порушень, а також сприяють забезпеченню прозорості, достовірності та оперативності адміністративних процедур. У науковому дискурсі технічне й інформаційне забезпечення розглядаються як необхідна складова публічного адміністрування у сфері контролю за безпекою перевезень та охороною дорожньої інфраструктури.

Технічне забезпечення у сфері ГВК охоплює комплекс засобів контролю, вимірювальної техніки, пересувних і стаціонарних пунктів, мобільних лабораторій та WIM-систем (Weigh-In-Motion). Інформаційне забезпечення, у свою чергу, включає електронні бази даних, програмне забезпечення, аналітичні модулі, засоби обміну даними та звітності, а також цифрові сервіси для суб'єктів контролю.

Наприклад, у Німеччині технічне забезпечення ГВК здійснюється за моделлю «Low enforcement by technology» із широким застосуванням WIM-систем та онлайн-інтеграцією з поліційними базами. У Польщі функціонує централізована мережа WIM з передачею даних до GITD у режимі реального часу, що значно підвищує обґрунтованість адміністративних заходів [10].

На сьогодні в Україні функціонують стаціонарні пункти ГВК (зокрема, на під'їздах до великих міст та у вузлових точках доріг міжнародного значення), пересувні лабораторії на базі автомобілів, а також автоматизовані WIM-комплекси, які фіксують вагу транспортного засобу в русі без його зупинки, де останні забезпечують збір інформації про навантаження на вісь, загальну масу, габарити, швидкість руху, номерні знаки і передають її до серверів центрального органу виконавчої влади

Інформаційне забезпечення ґрунтується на низці електронних систем: а) Реєстр адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху [24]; б) Автоматизована система обробки даних ГВК (внутрішня система Укртрансбезпеки); в) Електронний реєстр професійних водіїв [25]; г) Інтеграція з базами МВС, Податкової служби та Служби судової охорони [26]; ґ) Системи відеоспостереження, GPS-моніторингу та обміну даними в реальному часі. Інтеграція інформаційних ресурсів дозволяє виявляти рецидивні порушення, аналізувати транспортні потоки, оптимізувати маршрути патрулювання та здійснювати ризик-орієнтоване планування.

Ми вважаємо, що технічне та інформаційне забезпечення є ключовим ресурсним елементом адміністративно-правового механізму габаритно-вагового контролю, без якого реалізація функцій державного нагляду в цій сфері була б неефективною. Формування комплексної техніко-інформаційної інфраструктури дозволяє не лише виявляти порушення, а й забезпечувати превенцію, прогнозування ризиків, координацію між суб'єктами контролю та доступ громадськості до даних. Надалі необхідне оновлення нормативної бази, інвестиції у цифровізацію, розвиток відкритих платформ і впровадження міжнародних стандартів у технічному забезпеченні ГВК.

Також, варто відзначити важливість функціонування електронного кабінету перевізника, який представляє собою офіційний онлайн-інтерфейс, який забезпечує доступ до особистої інформації, історії порушень, актів зважування, адміністративних постанов, а також дозволяє подавати звернення та скарги. Така електронна взаємодія реалізує принципи доступності, ефективності та прозорості адміністративних процедур [27].

Основними функціями кабінету є: а) перегляд результатів габаритно-вагових перевірок; б) доступ до адміністративних постанов, актів інспекцій та відеофіксацій; в) можливість подання запитів, скарг, апеляцій та пояснень в електронній формі; г) відстеження статусу документів (ліцензії, дозволи); ґ) автоматичне формування статистичних звітів щодо порушень, маршрутів, типів перевезень тощо [28].

З правового погляду електронний кабінет функціонує як частина інформаційної системи органу виконавчої влади, що має забезпечити реалізацію принципів відкритості, доступності, правової

визначеності, належного адміністрування і неупередженості під час здійснення адміністративних процедур. Проте чинне законодавство України не містить вичерпного визначення статусу такого кабінету, що потребує правового закріплення у спеціальних актах [29, с. 204].

На нашу думку, у перспективі доцільним вбачається розширення функціоналу електронного кабінету перевізника, зокрема шляхом впровадження: а) онлайн-реєстрації маршрутів руху транспортних засобів із попередньою перевіркою маршрутів на наявність пунктів WIM; б) оплати штрафів через інтегровані платіжні сервіси; в) інтерактивних чат-ботів для оперативної консультаційної допомоги; г) цифрового підпису в межах електронного документообігу між перевізником і контролюючими органами. Таким чином, електронний кабінет перевізника перевезень трансформується у багатофункціональний цифровий хаб, що забезпечує не лише інформаційне супроводження перевезень, а й сприяє реалізації прав та обов'язків суб'єкта господарювання у межах адміністративно-правових процедур.

Висновки. У рамках дослідження адміністративно-правового механізму здійснення габаритно-вагового контролю в Україні важливими є теоретико-методологічні засади, які забезпечують глибоке розуміння цього процесу з точки зору адміністративного права. Оскільки механізм здійснення габаритно-вагового контролю включає елементи, функції та взаємозв'язки між різними суб'єктами, важливо акцентувати увагу на спільній меті – забезпеченні безпеки на транспортних мережах та ефективному застосуванні адміністративних процедур для виявлення порушень. Поняття адміністративно-правового механізму є багатогранним і включає в себе не лише управлінські, але й контрольні функції, що реалізуються через взаємодію державних та недержавних структур. У зв'язку з цим, аналіз взаємозв'язку таких понять як «державний контроль», «нагляд» та «адміністративна процедура» стає особливо важливим для визначення меж правомочностей суб'єктів, що займаються здійсненням контролю.

З точки зору адміністративного права, важливими напрямками є визначення ролі суб'єктів, які беруть участь у цьому процесі, а також етапи адміністративно-правових процедур. Система адміністративних санкцій, включаючи накладення штрафів, затримання або відсторонення від руху, є важливим етапом, що забезпечує не лише правову відповідальність, але й превенцію порушень. Крім того, адміністративно-правовий механізм здійснення габаритно-вагового контролю також включає організацію технічного та інформаційного забезпечення, що дозволяє підвищити ефективність контролю та забезпечити прозорість процедур. Інформаційні платформи, бази даних та електронні кабінети суб'єктів перевезень є важливими інструментами для зниження адміністративного навантаження і забезпечення швидкості обробки інформації.

Аналіз сучасного адміністративно-правового механізму габаритно-вагового контролю дозволяє виділити основні напрямки для подальших досліджень, спрямованих на удосконалення процесу. Зокрема, важливою є інтеграція сучасних інформаційних технологій, вдосконалення нормативно-правової бази та підвищення координації між різними державними органами і недержавними структурами, що реалізують контрольні функції. Подальший розвиток цих напрямків дозволить не тільки поліпшити ефективність габаритно-вагового контролю, але й сприятиме досягненню загальних цілей публічного адміністрування в Україні.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Бойко А.В. Адміністративно-правове забезпечення державної транспортної політики в Україні: дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. м. Київ, 2021. 480 с. URL: https://dduvs.edu.ua/wp-content/uploads/files/Structure/science/rada/new_d0872702/37_5/d.pdf.
2. Чистоклетов Л., Хитра О. Поняття адміністративно-правового забезпечення та його механізму. *Вісник Національного університету "Львівська політехніка"*. Серія: "Юридичні науки". 2020. № 3 (27). С. 173–180. URL: <https://science.lpnu.ua/sites/default/files/journal-paper/2020/nov/22536/29.pdf>.
3. Рудик М.М. Генеза нормативно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху: вітчизняний та зарубіжний досвід. *Деліктологія: монографія*. Куновице: Академія ГУСПОЛ: 2021. Т. 5. Розділ 10. С. 382–406.
4. Бойко А.В. Адміністративно-правове забезпечення державної транспортної політики в Україні: дис... д.ю.наук : 12.00.07 / Науково-дослідний інститут публічного права. Дніпропетровський національний університет внутрішніх справ. Київ, 2021. 480 с.
5. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 № 2344-III: станом на 19 квіт. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>.
6. Weigh-in-Motion. URL: <https://www.wim.sea.com.ua>.
7. Про адміністративну процедуру: Закон України від 17.02.2022 № 2073-IX: станом на 15 листоп. 2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2073-20#Text>.

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. Директива 96/53/ЄС Ради ЄС про встановлення для деяких дорожніх транспортних засобів, що перебувають в обігу в межах Співтовариства, максимальних дозволених розмірів для внутрішнього та міжнародного дорожнього руху та максимальної дозволеної маси для міжнародного дорожнього руху: Директива Європ. співтовариства від 25.07.1996 № 96/53/ЄС: станом на 14 серп. 2019 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_002-96#Text.
10. Główny Inspektorat Transportu Drogowego – Główny Inspektorat Transportu Drogowego – Portal Gov.pl. Główny Inspektorat Transportu Drogowego. URL: <https://www.gov.pl/web/gitd>.
11. Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті: Постанова Каб. Міністрів України від 11.02.2015 № 103: станом на 13 берез. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-п#Text>.
12. 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>.
13. Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор). Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/timeline/Derzhavne-agenstvo-avtomobilnih-dorig-Ukraini-Ukravtodor.html>.
14. Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 213–330): Кодекс України від 07.12.1984 № 8073-X: станом на 14 черв. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80732-10#Text>.
15. Целенко В.Л. Підходи до визначення напрямків адміністративноправового механізму контрольно-наглядової діяльності в національній поліції України. *Юридична наука*. 2020. № 2(104). С. 126–132. URL: <https://journal-nam.com.ua/index.php/journal/article/download/664/620/1180>.
16. 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>.
17. Про публічні закупівлі: Закон України від 25.12.2015 № 922-VIII: станом на 23 жовт. 2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/922-19#Text>.
18. Про державно-приватне партнерство : Закон України від 01.07.2010 № 2404-VI: станом на 26 груд. 2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text>.
19. ТОВ «Дозор Україна». URL <https://dozor.tech>.
20. Національний транспортний університет. НТУ. URL: <http://www.ntu.edu.ua>.
21. Всеукраїнська асоціація автомобільних перевізників – Вікіпедія. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Всеукраїнська_асоціація_автомобільних_перевізників.
22. Про метрологію та метрологічну діяльність: Закон України від 05.06.2014 № 1314-VII: станом на 15 листоп. 2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1314-18#Text>.
23. Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 213–330): Кодекс України від 07.12.1984 № 8073-X: станом на 14 черв. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80732-10#Text>.
24. Про затвердження Положення про Реєстр адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху: Наказ М-ва внутр. справ України від 10.05.2019 № 359: станом на 3 груд. 2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0766-19#Text>.
25. Електронний реєстр професійних водіїв. URL: <https://pdr.e-transport.gov.ua>.
26. Служба судової охорони. URL: <https://sso.court.gov.ua/sso>.
27. Електронний кабінет перевізника. URL: <https://eis.dsbt.gov.ua/#>.
28. В Україні запрацював Електронний кабінет перевізника. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/v-ukrayini-zaprasyuvav-elektronnij-kabinet-pereviznika>.
29. Дмитрієва О.І. Державне регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури: дис. ... д-ра екон. наук: 051. м. Харків, 2020. 525 с. URL: https://kart.edu.ua/wp-content/uploads/2020/11/dmytriieva_dis.pdf.