

УДК 342.9

**Політанський В'ячеслав Станіславович**

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

*Науково-дослідний інститут державного будівництва та місцевого самоврядування  
Національної академії правових наук України*

**Politanskyi Viacheslav**

*Doctor of Law, Senior Researcher,*

*Leading Researcher Research Institute of State Construction and local self-government*

*National Academy of Legal Sciences of Ukraine*

ORCID: 0000-0002-4664-8537

**Зайкіна Ганна Миколаївна**

*доктор юридичних наук, доцент*

*професор кафедри правового забезпечення та адміністрування транспортної діяльності  
Український державний університет залізничного транспорту*

**Zaikina Hanna**

*Doctor of Law, Docent, Professor of the Department of*

*Legal Support and Administration of Transport Activities,*

*Ukrainian State University of Railway Transport*

ORCID: 0009-0007-7141-1391

DOI: 10.25313/2520-2308-2025-7-11207

## **ДЕЯКІ ПИТАННЯ ФІНАНСОВО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ГАБАРИТНО-ВАГОВОГО КОНТРОЛЮ В УКРАЇНІ**

### **SOME ISSUES OF FINANCIAL AND LEGAL SUPPORT FOR DIMENSIONAL AND WEIGHT CONTROL IN UKRAINE**

**Анотація.** У науковій статті представлено всебічний аналіз фінансово-правового забезпечення габаритно-вагового контролю (ГВК) в Україні як складової публічного управління, що функціонує на перетині фінансового та адміністративного права. Дослідження ґрунтується на положеннях сучасної доктрини адміністративного права, яка розглядає ГВК не лише як інструмент забезпечення транспортної безпеки, а й як об'єкт складного нормативно-організаційного впливу з боку держави у фінансово-ресурсному вимірі.

Автор розкриває теоретико-правові засади фінансово-правового забезпечення ГВК, зосереджуючи увагу на його зв'язку з категоріями публічного адміністрування, адміністративної підзвітності та верховенства права. Досліджено поняття, правову сутність та функціональне призначення ГВК у системі публічно-правових відносин. Увагу приділено аналізу нормативно-правових актів, які регламентують фінансове забезпечення ГВК, зокрема законів України, підзаконних нормативних актів та актів бюджетного планування. Акцентовано на фрагментарності та неузгодженості чинного правового поля, що гальмує ефективну реалізацію адміністративно-правових процедур у сфері фінансування контрольної діяльності. Окремо розглянуто організаційно-правові засади фінансового забезпечення ГВК, включаючи механізми розподілу фінансових ресурсів, взаємодію органів публічної адміністрації, адміністративне адміністрування штрафних санкцій та питання прозорості бюджетного процесу.

У статті висвітлено актуальні проблеми фінансово-правового забезпечення ГВК, серед яких: відсутність єдиного законодавчого підходу до адміністрування фінансових процесів, технічна та інституційна недосконалість існуючих пунктів контролю, відсутність прозорості щодо результатів використання бюджетних коштів. Наведено перспективні напрямки вдосконалення, серед яких: гармонізація українського законодавства з європейськими стандартами, запровадження

цифрових технологій у сфері адміністрування фінансових процедур, розвиток державно-приватного партнерства та посилення громадського контролю.

Вступ. Дослідження фінансово-правового забезпечення габаритно-вагового контролю в Україні обумовлено значимими негативними наслідками експлуатації інфраструктури при порушенні вагових норм транспортних засобів. Габаритно-ваговий контроль виступає складовою державної політики у сфері дорожнього господарства і має потужний фінансово-правовий вимір. Адміністративно-правове забезпечення ГВК, особливо його фінансова складова, потребує ґрунтовного вивчення з огляду на виклики інституційного розвитку України та необхідність імплементації зарубіжних практик.

Мета. Метою статті є комплексне дослідження фінансово-правового забезпечення габаритно-вагового контролю в Україні з урахуванням його теоретико-правових засад, взаємозв'язку фінансового та адміністративного права, нормативно-організаційного регулювання та визначення напрямів його вдосконалення.

Матеріали і методи. Методологічну основу дослідження становлять загальнонаукові та спеціально-юридичні методи, які забезпечили цілісне та міждисциплінарне осмислення фінансово-правового забезпечення габаритно-вагового контролю (ГВК) в Україні. Застосовано діалектичний підхід до аналізу трансформацій правового регулювання у сфері фінансування ГВК, системно-структурний метод – для дослідження його як елемента адміністративного механізму публічного управління, а також формально-юридичний метод – для аналізу чинних законів та підзаконних актів.

Матеріальною базою дослідження виступили нормативно-правові акти України, акти органів виконавчої влади, зокрема Міністерства розвитку громад та територій України та Укртрансбезпеки, аналітичні звіти Рахункової палати, дані відкритих джерел, а також судовою практика щодо застосування штрафних санкцій за порушення габаритно-вагових норм. Інституційний та функціональний підходи дозволили проаналізувати взаємодію суб'єктів публічної адміністрації в частині реалізації фінансово-правового механізму ГВК. Теоретичну основу становлять наукові публікації вітчизняних та зарубіжних авторів у галузі адміністративного і фінансового права, що сприяло формулюванню власних висновків та обґрунтуванню пропозицій щодо вдосконалення фінансового забезпечення ГВК з позицій адміністративного права.

Результати. У ході дослідження з'ясовано, що фінансово-правове забезпечення ГВК в Україні є складною системою, що базується на взаємодії фінансових і адміністративно-правових механізмів, які мають бути спрямовані на реалізацію публічного інтересу, забезпечення транспортної безпеки та збереження дорожньої інфраструктури. Встановлено, що ГВК не може функціонувати ефективно без належної правової визначеності, прозорості бюджетного фінансування, чіткості процедур адміністрування штрафних санкцій, а також без належного розподілу фінансових повноважень між суб'єктами публічної адміністрації.

Доведено, що габаритно-ваговий контроль, як об'єкт фінансово-правового регулювання, має виразну адміністративну природу і пов'язаний із реалізацією функцій публічного управління через нормативне регулювання, організаційне забезпечення та контроль за витратами бюджетних коштів. Установлено, що чинна нормативно-правова база у сфері фінансування ГВК є фрагментарною, містить правові колізії, що негативно впливають на якість реалізації контрольних функцій. Сформульовано висновок, що ефективне функціонування системи фінансового забезпечення ГВК можливе лише за умов комплексного реформування адміністративно-правових інструментів, запровадження єдиного цифрового реєстру фінансових операцій, посилення міжвідомчої координації та гармонізації законодавства України із правом Європейського Союзу.

Перспективи. У контексті подальшого розвитку фінансово-правового забезпечення ГВК в Україні особливої актуальності набуває формування комплексного адміністративно-правового підходу до регулювання фінансових процесів у цій сфері. Перспективним напрямом є прийняття спеціального кодифікованого нормативно-правового акта, який би системно врегулював питання фінансування, розподілу повноважень, процедур адміністрування коштів та механізмів контролю у сфері ГВК.

Подальші наукові дослідження мають бути зосереджені на обґрунтуванні ефективної моделі взаємодії органів виконавчої влади, місцевого самоврядування та суб'єктів приватного сектору щодо фінансування пунктів контролю. Перспективним є запровадження цифрових рішень у сфері фінансового адміністрування, зокрема, єдиних відкритих реєстрів фінансових транзакцій, пов'язаних з накладенням та сплатою штрафних санкцій. Важливою є також адаптація європейських практик, що базуються на принципах прозорості, підзвітності та результативності публічних фінансів. Крім того, актуальним напрямом є розвиток антикорупційних інструментів контролю за використанням бюджетних коштів у сфері ГВК, що потребує поглибленого вивчення з позицій адміністративного права, бюджетного процесу та фінансової відповідальності уповноважених суб'єктів.

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

**Summary.** The scientific article presents a comprehensive analysis of the financial and legal support of dimensional and weight control (DWC) in Ukraine as a component of public administration, functioning at the intersection of financial and administrative law. The study is based on the provisions of the modern doctrine of administrative law, which considers DWC not only as a tool for ensuring transport safety, but also as an object of complex regulatory and organizational influence on the part of the state in the financial and resource dimension. The author reveals the theoretical and legal foundations of the financial and legal support of DWC, focusing on its connection with the categories of public administration, administrative accountability and the rule of law. The concept, legal essence and functional purpose of DWC in the system of public legal relations are studied.

Attention is paid to the analysis of regulatory and legal acts that regulate the financial support of DWC, in particular the laws of Ukraine, subordinate regulatory acts and acts of budget planning. The emphasis is on the fragmentation and inconsistency of the current legal framework, which hinders the effective implementation of administrative and legal procedures in the field of financing control activities. The organizational and legal principles of financial support for the State Audit Office are separately considered, including mechanisms for distributing financial resources, interaction between public administration bodies, administrative administration of penalties and issues of transparency of the budget process.

The article highlights the current problems of financial and legal support for the State Audit Office, including: the lack of a unified legislative approach to the administration of financial processes, technical and institutional imperfection of existing control points, lack of transparency regarding the results of the use of budget funds. Promising areas of improvement are presented, including: harmonization of Ukrainian legislation with European standards, introduction of digital technologies in the field of administration of financial procedures, development of public-private partnership and strengthening of public control.

**Introduction.** The study of the financial and legal support of dimensional and weight control in Ukraine is due to the significant negative consequences of infrastructure operation in violation of vehicle weight standards. Dimensional and weight control is a component of state policy in the field of road management and has a powerful financial and legal dimension. The administrative and legal support of GVK, especially its financial component, requires a thorough study in view of the challenges of institutional development of Ukraine and the need to implement foreign practices.

**Purpose.** The purpose of the article is a comprehensive study of the financial and legal support of dimensional and weight control in Ukraine, taking into account its theoretical and legal foundations, the relationship between financial and administrative law, regulatory and organizational regulation and identifying areas for its improvement.

**Materials and methods.** The methodological basis of the study is general scientific and special legal methods, which provided a holistic and interdisciplinary understanding of the financial and legal support of dimensional and weight control (GVK) in Ukraine. A dialectical approach was applied to the analysis of transformations of legal regulation in the field of financing of the State Administrative Organization, a system-structural method – to study it as an element of the administrative mechanism of public administration, as well as a formal-legal method – to analyze current laws and by-laws.

The material basis of the study was the regulatory and legal acts of Ukraine, acts of executive authorities, in particular the Ministry of Development of Communities and Territories of Ukraine and Ukrtransbezpeka, analytical reports of the Accounting Chamber, open source data, as well as judicial practice on the application of penalties for violation of dimensional and weight norms. The institutional and functional approaches allowed us to analyze the interaction of public administration entities in the implementation of the financial and legal mechanism of the State Administrative Organization. The theoretical basis is provided by scientific publications of domestic and foreign authors in the field of administrative and financial law, which contributed to the formulation of our own conclusions and substantiation of proposals for improving the financial support of the State Administrative Organization from the standpoint of administrative law.

**Results.** The study revealed that the financial and legal support of the Highway Code in Ukraine is a complex system based on the interaction of financial and administrative-legal mechanisms that should be aimed at the implementation of the public interest, ensuring transport safety and preserving the road infrastructure. It was established that the Highway Code cannot function effectively without proper legal certainty, transparency of budget financing, clarity of procedures for administering fines, as well as without proper distribution of financial powers between public administration entities. It was proven that dimensional and weight control, as an object of financial and legal regulation, has a distinct administrative nature and is associated with the implementation of public administration functions through regulatory regulation, organizational support and control over the expenditure of budget funds. It was established that the current regulatory and legal framework in the field of financing the Highway Code is fragmentary, contains legal conflicts that negatively affect the quality of the implementation of control functions. The conclusion is formulated that the effective functioning of the system of financial support for the GVC is possible only under the conditions of a comprehensive reform of administrative and legal instruments, the introduction of a single digital register of financial transactions, strengthening interdepartmental coordination and harmonization of Ukrainian legislation with the law of the European Union.

**Discussion.** In the context of the further development of the financial and legal support for the GVC in Ukraine, the formation of a comprehensive administrative and legal approach to the regulation of financial processes in this area is of particular relevance. A promising direction is the adoption of a special codified regulatory legal act that would systematically regulate the issues of financing, distribution of powers, procedures for administering funds and control mechanisms in the field of the GVC.

Further scientific research should be focused on substantiating an effective model of interaction between executive authorities, local governments and private sector entities regarding the financing of control points. The introduction of digital solutions in the field of financial administration is promising, in particular, single open registers of financial transactions related to the imposition and payment of penalties. It is also important to adapt European practices based on the principles of transparency, accountability and effectiveness of public finances. In addition, the development of anti-corruption tools for controlling the use of budget funds in the field of public administration is a relevant direction, which requires in-depth study from the standpoint of administrative law, the budget process and financial responsibility of authorized entities.

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

**Постановка проблеми.** Сучасний стан функціонування системи ГВК в Україні вимагає переосмислення її фінансово-правових засад у контексті зростання навантаження на транспортну інфраструктуру, викликів воєнного часу та необхідності забезпечення ефективного публічного управління. ГВК є не лише інструментом технічного нагляду, а й важливою складовою реалізації публічного інтересу, оскільки забезпечує захист дорожнього фонду від передчасного зносу, а також формує джерела надходжень до бюджету у вигляді штрафних санкцій. Проте ефективність цього інституту значною мірою залежить від належного правового регулювання механізмів його фінансового забезпечення, що, як свідчить практика, має істотні вади.

Проблеми полягають, зокрема, у відсутності комплексного законодавчого підходу до фінансування ГВК, фрагментарності нормативної бази, неузгодженості повноважень між суб'єктами публічної адміністрації, недостатній прозорості бюджетних процедур, а також у низькому рівні цифровізації процесів адміністрування штрафних санкцій. Наявна система не забезпечує ефективної реалізації функцій державного фінансового контролю та не відповідає сучасним викликам у сфері адміністративно-правового управління. У цьому контексті дослідження теоретико-правових, нормативних і організаційних аспектів фінансово-правового забезпечення ГВК з урахуванням взаємозв'язку між фінансовим і адміністративним правом є вкрай актуальним і потребує системного наукового осмислення.

#### **Аналіз останніх досліджень і публікацій.**

Проблематика правового регулювання транспортної галузі в Україні, зокрема в контексті габаритно-вагового контролю, привертала увагу окремих вчених-юристів, які у своїх працях аналізували адміністративно-правові та організаційно-правові аспекти функціонування транспортної системи. Так, ґрунтовне теоретичне підґрунтя щодо правової організації транспортної системи України сформовано у дисертаційному дослідженні О. В. Клепікової, в якому окреслено основні проблеми транспортної політики, визначено функціональну структуру транспортного комплексу, а також здійснено аналіз нормативного забезпечення його діяльності. Автор обґрунтувала потребу у системному реформуванні транспортного управління та посиленні правових механізмів контролю і нагляду в галузі [17, с. 228].

Окремий напрям адміністративно-деліктологічного характеру висвітлено в дослідженні Ю. П. Григорчака, який проаналізував підстави і порядок притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Автор приділяє увагу правовій природі таких правопорушень, складовим адміністративного делікту, а також специфіці публічного контролю за перевізниками, зокрема в частині дотримання технічних норм вантажоперевезень [5, с. 43].

Незважаючи на актуальність вказаних праць, у науковій літературі досі не сформовано комплексного бачення фінансово-правового забезпечення габаритно-вагового контролю як міжгалузевого інституту, що функціонує на перетині адміністративного та фінансового права. Недостатньо досліджено питання нормативно-правового статусу фінансування пунктів ГВК, механізмів цільового використання бюджетних коштів, цифровізації фінансових процедур, а також застосування інструментів державно-приватного партнерства в цій сфері. Саме ці аспекти, які залишаються невирішеними в сучасній науковій думці, становлять предмет детального розгляду в запропонованій статті. Акцент зроблено на виявленні адміністративно-правових передумов для модернізації фінансового забезпечення ГВК у світлі сучасних викликів, євроінтеграційних процесів та необхідності підвищення ефективності державного контролю в транспортній сфері.

**Формулювання цілей статті.** Метою цієї статті є комплексне дослідження фінансово-правового забезпечення габаритно-вагового контролю в Україні як об'єкта публічного управління, з урахуванням його теоретико-правових засад, нормативно-правового регулювання, організаційної структури та фінансових механізмів, що функціонують на перетині фінансового та адміністративного права, з метою виявлення існуючих проблем та формулювання пропозицій щодо вдосконалення правового забезпечення цієї сфери в умовах цифровізації, євроінтеграційного поступу та потреби підвищення ефективності державного контролю.

**Виклад основного матеріалу.** Юридично ГВК належить до публічно-адміністративної компетенції Укртрансбезпеки, що виконує свої функції відповідно до Закону «Про автомобільний транспорт» [1], та Порядку здійснення габаритно-вагового контролю та справляння плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові та/або габаритні параметри яких перевищують нормативні [2].

У загальному розумінні ГВК — це система заходів державного контролю дотримання технічних параметрів транспортних засобів, спрямована на захист дорожніх мереж від руйнувань, аварійності та екологічних ризиків. У системі адміністративного права ГВК розглядається як публічна адміністративна послуга, що включає заходи контролю, нормативно-правове регулювання, а також механізми матеріального забезпечення та відповідальності за порушення.

У контексті правового забезпечення ГВК спостерігається тісне переплетення фінансового та адміністративного права, яке формує складну систему регулювання організаційних, матеріальних і контрольних аспектів цього виду державної діяльності. Фінансове і адміністративне право належать

до публічно-правових галузей, основною функцією яких є забезпечення публічних інтересів, реалізація владно-організаційних повноважень держави та упорядкування діяльності органів публічної адміністрації. Якщо адміністративне право встановлює процедури, форми, способи та заходи державного управління, то фінансове право формує матеріальну основу (фінансові ресурси), необхідну для виконання цих повноважень. У сфері ГВК цей дуалізм проявляється особливо яскраво, оскільки контроль за вагою транспортних засобів є одночасно і адміністративною функцією (нагляд, складання протоколів, винесення постанов), і фінансово забезпеченою діяльністю (бюджетні програми, закупівля обладнання, оплата праці інспекторів).

Змістовний аналіз дозволяє виділити основні вектори перетину фінансового та адміністративного права в межах регулювання габаритно-вагового контролю: 1. Організаційно-правовий аспект — адміністративне право регламентує організаційні засади функціонування системи ГВК: визначає суб'єктів (Укртрансбезпека, органи МВС, підрозділи Укравтодору), їх повноваження, процедури здійснення перевірок, порядок фіксації правопорушень. Водночас фінансове право забезпечує нормативне регулювання формування бюджетів, розподілу коштів між головними розпорядниками (Мінінфраструктури, Державне агентство відновлення, місцеві громади) і процедур здійснення державних закупівель; 2. Інституційно-функціональний аспект — функціонування пунктів ГВК вимагає постійної міжвідомчої координації, зокрема між фінансовими і адміністративними органами. Наприклад, Державна служба з безпеки на транспорті (ДСБТ) виконує наглядову функцію, а фінансове забезпечення її діяльності реалізується через бюджетні програми Міністерства фінансів та Міністерства інфраструктури України. При цьому адміністративне право надає юридичну форму діяльності посадових осіб, а фінансове — наповнює її матеріальним змістом.

Загалом, взаємозв'язок фінансового та адміністративного права у сфері ГВК є системним, логічно зумовленим і вкрай необхідним для забезпечення ефективного публічного управління в галузі транспортної інфраструктури. Цей зв'язок проявляється як на нормативному, так і на практичному рівнях, охоплюючи питання організації, фінансування, контролю, відповідальності та аудиту. Удосконалення правового механізму функціонування ГВК можливе лише за умови гармонізації норм обох галузей, запровадження спільних інформаційних систем, а також створення прозорої системи управління фінансами на основі результатів адміністративного нагляду.

У свою чергу, фінансово-правове забезпечення габаритно-вагового контролю є складовим елементом більш широкої адміністративно-правової конструкції, у межах якої реалізуються функції

публічного адміністрування, зокрема у сфері захисту автомобільної інфраструктури та забезпечення транспортної безпеки. Воно включає систему норм, які регулюють порядок формування, розподілу, використання й контролю публічних фінансів, спрямованих на функціонування та розвиток системи ГВК.

Фінансово-правове забезпечення ГВК базується на принципах цільового фінансування, прозорості бюджетних процедур, ефективності використання бюджетних коштів та контролю за їх витратами. Особливість цієї сфери полягає у тому, що вона інтегрує норми фінансового, адміністративного та транспортного права, з метою формування узгодженого механізму, що забезпечує матеріальну основу здійснення контрольно-наглядових функцій держави.

До основних концептуальних підходів, які формують зміст фінансово-правового забезпечення ГВК, можна віднести:

1. Бюджетне регулювання — фінансування заходів з організації та функціонування ГВК (закупівля обладнання, обслуговування систем WiM, заробітна плата інспекторів) здійснюється з державного бюджету України. Статті видатків закріплюються в програмних паспортах Мінінфраструктури та Укртрансбезпеки.

2. Спеціальні фонди та відомчі програми — для реалізації інфраструктурних проєктів, пов'язаних із модернізацією пунктів ГВК, використовуються кошти державного дорожнього фонду, зокрема цільові трансферти. Закон України «Про джерела фінансування дорожнього господарства» дозволяє спрямовувати частину надходжень від акцизу на утримання інфраструктури [3].

3. Механізми державно-приватного партнерства (ДПП) — з огляду на обмеженість бюджетних ресурсів, держава може залучати приватний сектор до фінансування закупівлі обладнання та обслуговування систем автоматичного зважування (WiM). Цей підхід застосовувався в Київській області в рамках пілотного проєкту за участю компанії Q-Free HI-TRAC [4].

4. Фінансова відповідальність правопорушників — кошти, отримані в результаті застосування адміністративних штрафів, становлять додаткове джерело надходжень до бюджету та можуть спрямовуватися на модернізацію інфраструктури ГВК [5, с. 43].

5. Інформаційно-аналітичне забезпечення — ключовим фінансовим аспектом є фінансування цифрових систем збору, обробки й верифікації даних з пунктів ГВК. Наприклад, в Україні система «WiM» потребує стабільного бюджетного утримання для забезпечення своєї безперебійної роботи та обміну з іншими базами даних [6].

Загалом фінансово-правове забезпечення ГВК в Україні ще не досягло того рівня інтегрованості та стійкості, який спостерігається у європейських країнах. Основним викликом є неповна реалізація фінансових інструментів довгострокового характеру

та недостатній розвиток нормативно-правових механізмів державного контролю за ефективністю витрачання коштів.

На практиці фінансування заходів з організації ГВК в Україні здійснюється переважно за рахунок коштів державного бюджету, передбачених у межах функціональних програм Міністерства інфраструктури України. Основним розпорядником таких коштів є Укртрансбезпека, яка виступає відповідальною за технічне оснащення пунктів контролю, обслуговування вагового обладнання та забезпечення роботи інспекторського складу.

Найбільшу ефективність демонструють пункти ГВК, що обладнані автоматизованими системами WiM (Weigh-in-Motion), які дозволяють зменшити адміністративне навантаження на персонал та підвищити точність фіксації порушень. Фінансування закупівлі та оновлення таких систем здійснюється за рахунок коштів державного дорожнього фонду, а також у рамках міжнародної допомоги (наприклад, через Програму розвитку дорожнього сектору, підтриману ЄБРР і ЄІВ) [7]. Водночас відсутність системного планування витрат та обмеженість у прозорому звітуванні щодо ефективності використання коштів створюють передумови для зловживань, особливо у сфері тендерних закупівель.

Окрему увагу слід звернути на практику цільового використання адміністративних штрафів. Незважаючи на те, що вони надходять до загального фонду державного бюджету, відсутність механізму повернення цих коштів у вигляді спеціального фінансування на потреби ГВК є суттєвою прогалиною. Така практика контрастує із законодавством країн ЄС, де відшкодування шкоди транспортній інфраструктурі прямо пов'язане з відповідальністю перевізника.

Крім того, в Україні відсутня єдина система електронної звітності щодо фінансових потоків у сфері ГВК, що ускладнює державний аудит, антикорупційний контроль та моніторинг ефективності витрат. Це підтверджується аналітичними звітами Рахункової палати України, в яких неодноразово наголошувалося на недоліках програмного планування в системі державного контролю за ваговими нормами.

З огляду на зазначене, варто відзначити, що у системі публічного управління ГВК набуває комплексного значення, що виходить далеко за межі його технічної чи адміністративної сутності. Як об'єкт фінансово-правового регулювання, ГВК виконує декілька ключових функцій і реалізує стратегічні цілі державної політики в галузі транспорту, безпеки та раціонального використання бюджетних ресурсів. Його значення розкривається через призму таких функціональних блоків:

1. Превентивно-фіскальна функція — ГВК має безпосередній вплив на зменшення витрат державного та місцевих бюджетів, пов'язаних із ремонтом та відновленням зруйнованої дорожньої інфраструк-

тури. Вартість відновлення дорожнього покриття, пошкодженого внаслідок перевантажень, обчислюється в мільярдах гривень щорічно.

Таким чином, ефективне функціонування ГВК дозволяє: а) запобігати перевитратам на утримання доріг; б) оптимізувати бюджетне планування в межах державного дорожнього фонду; в) забезпечити зниження навантаження на бюджет розвитку територіальних громад, які беруть участь у співфінансуванні інфраструктурних проєктів. Превентивна дія ГВК виконується шляхом недопущення або своєчасного виявлення порушень, що дає змогу заздалегідь блокувати витрати, які можуть бути завдані публічному бюджету внаслідок неналежного використання дорожньої мережі.

2. Бюджетонаповнювальна функція — інструментом прямого формування бюджетних надходжень є стягнення адміністративних штрафів за перевищення вагових та габаритних норм. Згідно з офіційними даними Державної служби України з безпеки на транспорті, механізм автоматизованого габаритно-вагового контролю (зокрема з використанням систем WiM — Weigh-in-Motion) поступово розширює свою інфраструктуру та демонструє позитивну динаміку правозастосування у сфері дотримання вимог транспортного законодавства. Так, протягом 2021 року в 14 регіонах функціонувало 24 комплекси WiM, за результатами роботи яких було винесено 5692 постанови про правопорушення, передбачені законодавством про автомобільний транспорт. Загальна сума накладених штрафів сягнула 125,3 млн. грн, однак фактично до бюджету було сплачено лише 18,6 млн. грн.

У 2022 році система WiM охоплювала вже 38 пунктів у 17 областях. Кількість винесених постанов зросла до 7462, а сума накладених санкцій — до 151,8 млн. грн. Водночас рівень фактичного стягнення значно покращився — до бюджету надійшло 85,8 млн. грн.

Найбільш інтенсивне зростання показників спостерігалось у 2023 році: мережа WiM розширилася до 50 систем у 20 областях України. За підсумками роботи винесено 13 039 постанов, загальна сума штрафів склала 197 млн. грн, причому фактично стягнута сума — 228 млн. грн — свідчить не лише про ефективність правозастосування, а й про наявність механізмів дотримання та стягнення за попередні періоди [8].

У світлі сучасних бюджетних практик доцільно створити спеціальний підфонд в структурі державного дорожнього фонду, до якого зараховувалися б штрафи за порушення вагових норм, із подальшим їх цільовим використанням на модернізацію, технічне забезпечення та цифровізацію систем ГВК. Таким чином, при правильному юридичному оформленні, ГВК може відігравати роль самофінансованого контрольного інструменту, що не лише запобігає перевитратам, а й генерує додаткові надходження до публічних фінансів.

3. Інфраструктурна функція — ГВК є засобом збереження фізичної цілісності дорожнього господарства, яке є одним з найбільш фінансово затратних об'єктів державної власності. З огляду на те, що понад 90% вантажоперевезень в Україні здійснюється автомобільним транспортом, об'єкти дорожньої інфраструктури щоденно зазнають масштабного навантаження.

Своєчасний контроль за вагою ТЗ: а) продовжує строк служби автошляхів, зменшуючи кількість аварійних ділянок; б) підвищує безпеку дорожнього руху; в) підвищує ефективність інвестування у капітальні ремонти та будівництво нових доріг, оскільки гарантує їх захист. Таким чином, ГВК — це не лише «охоронець» бюджету, але й фінансово-інфраструктурний інструмент збереження національного багатства у вигляді дорожньої мережі.

4. Адміністративно-контрольна функція — фінансове забезпечення ГВК пов'язане не лише з отриманням і витрачанням коштів, а й із механізмами бюджетного контролю, державного фінансового аудиту, внутрішнього фінансового моніторингу, що реалізуються відповідно до положень Бюджетного кодексу України [9] та законів «Про основні засади здійснення державного фінансового контролю в Україні» [10] і «Про Рахункову палату» [11].

Контроль за ефективністю фінансування ГВК дозволяє: а) мінімізувати корупційні ризики у сфері державних закупівель; б) забезпечити відкритість процедур витрачання бюджетних коштів; в) підвищити рівень публічного звітування та відповідальності за неефективне управління ресурсами.

Водночас за відсутності чітких індикаторів результативності використання коштів у сфері ГВК, фінансовий контроль втрачає превентивну ефективність. Тому важливим завданням є розроблення системи показників результативності (KPI) для фінансування пунктів зважування.

5. Інтеграційна функція — із набуттям чинності Угодою про асоціацію між Україною та Європейським Союзом (2014) держава зобов'язалась імплементувати у національне законодавство положення Директив ЄС, зокрема у сфері безпеки автомобільного транспорту, збереження інфраструктури та контролю за вантажоперевезеннями [12]. ГВК у цьому контексті постає як інструмент виконання міжнародних зобов'язань у сфері: а) транспортної безпеки; б) екологічного захисту (через контроль над викидами від перевантажених ТЗ); в) євроінтеграції у митно-транспортну систему ЄС. Фінансово-правовий аспект ГВК у цьому контексті полягає у необхідності приведення бюджетних механізмів фінансування підрозділів ГВК до європейських стандартів прозорості, відповідальності та результативності.

Виходячи із усього вище сказаного, ми вважаємо, що фінансово-правове забезпечення габаритно-вагового контролю — це система юридично врегульо-

ваних публічно-правових відносин, що виникають у процесі планування, розподілу, використання та контролю за бюджетними та позабюджетними коштами, спрямованими на створення, утримання, модернізацію та функціонування інституційної, технічної та організаційної інфраструктури габаритно-вагового контролю, з метою гарантування ефективного виконання державою контрольних повноважень у сфері безпеки дорожнього руху та охорони транспортної інфраструктури.

У свою чергу варто відзначити, що фінансово-правовий механізм у цій сфері ГВК має багаторівневу структуру, яка охоплює такі ключові елементи:

1. Нормативно-правове регулювання — до базових нормативних актів, що регламентують фінансове забезпечення ГВК, належать: 1) Конституція України [13]; 2) Бюджетний кодекс України [9]; 3) Закон України «Про автомобільний транспорт» [1]; 4) Положення про Укртрансбезпеку [14]; 4) Стратегія реформування та розвитку дорожньої галузі України [15]. Наведене законодавство створює нормативне поле для формування фінансових зобов'язань держави щодо реалізації заходів з ГВК.

2. Джерела фінансового забезпечення — фінансово-правовий механізм передбачає багатоканальну систему джерел: а) кошти Державного бюджету України (через програми Мінінфраструктури); б) кошти Державного дорожнього фонду (спеціальний фонд, що формується з акцизів, ввізного мита та плати за проїзд); в) штрафи за адміністративні правопорушення у сфері вагових перевезень; г) цільові міжнародні програми технічної допомоги (наприклад, ЄС та ЄБРР); г) інвестиції у форматі державно-приватного партнерства. Однак наразі в Україні не запроваджено механізму прямого повернення коштів зі штрафів на потреби ГВК, що є однією з ключових прогалин фінансового механізму.

3. Суб'єкти реалізації механізму — фінансово-правовий механізм передбачає участь кількох категорій суб'єктів: а) розпорядники бюджетних коштів: Мінінфраструктури, Укртрансбезпека; б) виконавці бюджетних програм: підрядні компанії, що обслуговують пункти ГВК; в) контролюючі органи: Державна аудиторська служба, Рахункова палата; г) державні підприємства: ДП «Дорцентр» тощо.

Загалом, фінансово-правовий механізм забезпечення габаритно-вагового контролю є складною міждисциплінарною конструкцією, що поєднує елементи бюджетного, транспортного та адміністративного права. Його особливостями є публічний характер джерел, багаторівнева система суб'єктів, відсутність стабільного фінансування та недосконалість процедур контролю.

У свою чергу, варто відзначити, що ефективність функціонування системи ГВК значною мірою залежить від якості та повноти її нормативно-правового забезпечення, зокрема у сфері фінансування. Оскільки організація, утримання та модернізація

системи габаритно-вагового контролю потребує значних матеріальних ресурсів, державне фінансування є визначальним фактором її стабільної та дієвої роботи.

Нормативно-правове регулювання фінансового забезпечення ГВК є складовою більш широкого правового механізму реалізації публічної політики в транспортній сфері. Воно охоплює систему законів, підзаконних нормативних актів, бюджетних програм і фінансових процедур, що регулюють джерела, порядок використання, контроль і звітність щодо коштів, спрямованих на забезпечення функціонування пунктів зважування та супутньої інфраструктури.

В основі нормативно-правового регулювання фінансового забезпечення ГВК лежать норми Конституції України, зокрема: ст. 95 — про принципи витрат бюджетних коштів виключно на підставі закону; ст. 16 — про обов'язок держави забезпечувати збереження довкілля, що опосередковано стосується ГВК через запобігання надмірним викидам від перевантаженого транспорту [13]. Ці положення визначають рамкову конституційну основу для фінансового забезпечення будь-якої державної функції, включно з контролем за вантажоперевезеннями.

Бюджетний кодекс України — є базовим актом, що регулює всі бюджетні відносини у сфері забезпечення ГВК. Серед основних положень, що мають значення для досліджуваної теми: ст. 7 БКУ — встановлює принципи цільового використання бюджетних коштів; ст. 22 — визначає компетенцію розпорядників бюджетних коштів; ст. 87 та 91 — закріплюють можливість фінансування інфраструктурних проектів, у тому числі тих, що стосуються контролю за транспортом, за рахунок спеціального фонду бюджету [9].

Закон України «Про автомобільний транспорт» (2001) — містить окремі положення щодо здійснення вагового та габаритного контролю, у тому числі: ст. 52 — встановлює обов'язок перевізників дотримуватись параметрів маси та габаритів; ст. 6 — передбачає можливість зупинки транспортних засобів для перевірки вагових характеристик; ст. 60 — дозволяє стягувати штрафи, які, відповідно до чинного порядку, надходять до бюджету [1]. Фінансування діяльності, пов'язаної з реалізацією зазначених положень, не врегульоване цим законом напямую, проте він є базовим для побудови системи контрольних заходів, що потребують фінансування.

Закон України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» (1991) — запровадив правову категорію Державного дорожнього фонду, який формується за рахунок: акцизів на пальне; ввізного мита на транспортні засоби; плати за проїзд великовагового транспорту. Фонд є спеціальним джерелом фінансування інфраструктурних проектів, у тому числі ГВК. Проте відсутня чітка стаття витрат, присвячена саме пунктам зважування, що потребує внесення змін до законодавства [3].

Закон України «Про публічні закупівлі» (2015) — регулює процедури придбання обладнання та послуг для потреб органів публічного управління. У контексті фінансового забезпечення ГВК цей закон застосовується під час: закупівлі автоматизованих комплексів зважування у русі (WiM); укладання договорів на технічне обслуговування майданчиків контролю; тендерів на програмне забезпечення для аналізу зважувальних даних [16]. Дотримання вимог цього закону є обов'язковим для головних розпорядників коштів, що фінансують діяльність системи ГВК.

Також, ключове значення мають: 1) Постанова КМУ № 879 від 27.06.2007 р. — «Про заходи щодо збереження автомобільних доріг» [2]; 2) Постанова КМУ № 103 від 11.02.2015 р. — «Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті» [14]. Ці акти не лише регулюють процедуру контролю, а й визначають відповідальних суб'єктів, наділених функціями з адміністрування фінансів у межах бюджетних програм.

Загалом, нормативно-правове регулювання фінансового забезпечення габаритно-вагового контролю в Україні становить багаторівневу систему, що охоплює конституційні, законодавчі, підзаконні та внутрішньогалузеві джерела. Однак ця система поки що не є цілісною і не забезпечує комплексного підходу до фінансування важливої інфраструктурної функції. Її вдосконалення можливе лише за умови кодифікації та узгодження норм різних галузей права — фінансового, адміністративного, транспортного, та розробки спеціального законодавства, що регламентуватиме повний цикл фінансово-правового забезпечення ГВК.

Крім того, заслуговує на увагу питання, щодо організаційно-правових аспектів фінансового забезпечення у сфері ГВК, які становлять складне, багаторівневе правове утворення, в основі якого лежить взаємозв'язок між організаційною структурою публічної влади, процедурною логікою фінансування та нормативно-правовим регламентом. У контексті адміністративного права ці аспекти охоплюють сукупність інституційних, правових і процедурних елементів, які забезпечують планування, розподіл, використання та контроль фінансових ресурсів, необхідних для ефективного функціонування ГВК як інструмента державної політики.

Формально організаційно-правові аспекти можна визначити як систему правових норм, інституційних структур та управлінських механізмів, що регламентують функціональне забезпечення бюджетних та позабюджетних фінансових потоків, призначених для реалізації завдань у конкретній сфері державного управління, у даному випадку у сфері забезпечення безпеки перевезень та збереження автомобільної інфраструктури від перевантаження.

Відповідно до методології адміністративного права, організаційно-правові аспекти включають: 1) структуру суб'єктів фінансового забезпечення —

тобто, систему органів, установ та підприємств, що здійснюють або адмініструють фінансування в межах визначених повноважень; 2) нормативно-правову основу включає закони, підзаконні акти, бюджетні програми та адміністративні регламенти, що регулюють порядок планування, використання та контролю фінансових ресурсів; 3) організаційні процедури — сукупність дій, рішень, управлінських актів, що реалізуються в межах циклу фінансування (від бюджетного запиту, до звіту про використання коштів); 4) механізми координації — взаємодія між різними гілками публічної влади, органами центрального та місцевого рівня, державними підприємствами й недержавними виконавцями в процесі розподілу фінансування [17, с. 228].

Таким чином, організаційно-правове забезпечення виступає не лише інструментом технічного виконання бюджетних призначень, а й гарантом правомірності, ефективності та цільового характеру фінансування в умовах публічного адміністрування.

У свою чергу, інституційна структура фінансування габаритно-вагового контролю в Україні є багатокомпонентною системою, яка охоплює органи публічної адміністрації, установи з розпорядчими повноваженнями, операторів послуг, а також підвідомчі підприємства, що реалізують конкретні функції з технічного забезпечення та обслуговування пунктів зважування. Так, наприклад:

1. Міністерство розвитку громад та територій України — є ключовим координатором політики у сфері транспорту, а отже, формує державну політику щодо організації системи ГВК, визначає технічні та організаційні вимоги, включає потреби ГВК до стратегічних документів (наприклад, Програми розвитку автомобільних доріг), а також здійснює координацію між підвідомчими органами. Саме Мінрозвитку ініціює або погоджує формування бюджетних програм, у межах яких виділяються кошти на закупівлю обладнання, будівництво пунктів зважування та інші пов'язані потреби [18].

2. Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека) — є основним суб'єктом, що безпосередньо здійснює функцію ГВК. У фінансово-організаційному плані ця установа бере участь у: складанні бюджетних запитів; плануванні видатків на обслуговування та утримання пунктів контролю; здійсненні державних закупівель технічного обладнання; підписанні договорів із суб'єктами, що обслуговують WiM-системи; звітуванні про використання коштів [19].

3. Міністерство фінансів України та Державна казначейська служба України здійснюють фінансове адміністрування, погоджують бюджетні призначення, забезпечують касове обслуговування видатків, а також контролюють дотримання процедур використання коштів [20].

4. Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України — утворене в результаті

оптимізації структур Укравтодору, бере участь у будівництві об'єктів дорожньої інфраструктури, до яких належать і стаціонарні пункти ГВК. Згідно з підходами програмно-цільового методу, агентство може виступати замовником у межах окремих проєктів за рахунок спеціального фонду державного бюджету [21].

5. Державні підприємства, зокрема ДП «Дорцентр» — забезпечують виконання господарських функцій, зокрема, технічне обслуговування, ремонт, модернізація або встановлення нових комплексів зважування. Їхнє фінансування здійснюється за рахунок бюджетних трансфертів, договорів підяду або за рахунок власних коштів, якщо це передбачено договорами з Укртрансбезпекою [22].

У деяких випадках, особливо в регіонах, де реалізуються інфраструктурні проєкти в межах субвенцій з державного бюджету, до процесу фінансування можуть долучатися обласні державні адміністрації або органи місцевого самоврядування, які можуть виступати співфінансистами заходів (наприклад, облаштування майданчиків для зважування чи підключення до електромереж).

З огляду на зазначене, необхідно відзначити, що сучасний механізм фінансово-правового забезпечення ГВК в Україні має суттєві адміністративні недоліки. Передусім, йдеться про недостатнє фінансове забезпечення, наявність корупційних ризиків під час адміністрування коштів, а також недостатню прозорість процедур бюджетного обліку. Виникає нагальна необхідність удосконалення адміністративно-правових засад фінансового забезпечення ГВК з метою підвищення ефективності та забезпечення доброчесності його здійснення.

Першочерговою проблемою є недосконалість нормативно-правового регулювання фінансових аспектів функціонування ГВК, що унеможливорює адекватне реагування на сучасні адміністративні виклики у цій сфері.

Не менш актуальною залишається проблема недостатнього фінансування технічної модернізації пунктів контролю. Внаслідок цього знижується ефективність перевірочних заходів, що призводить до втрат бюджетних надходжень через невчасне або неповне стягнення штрафних санкцій. Так, за даними Державної служби України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпеки), у 2023 році лише близько 60% штрафних санкцій було успішно стягнуто до бюджету [8].

Важливою адміністративною проблемою також є відсутність достатньої прозорості фінансових потоків, що створює сприятливі умови для адміністративних зловживань та корупційних проявів. Відсутність єдиного цифрового реєстру, доступного для громадськості, значно ускладнює реалізацію громадського контролю за фінансовою діяльністю уповноважених органів.

На підставі зазначених проблемних аспектів до перспективних напрямів удосконалення фінансово-правового механізму забезпечення ГВК слід віднести:

1. Гармонізацію українського адміністративного законодавства із європейськими стандартами. Європейський досвід демонструє ефективність впровадження інтегрованих систем контролю, які передбачають єдине адміністративне управління фінансовими потоками штрафних санкцій, що підтверджується аналітичними матеріалами Європейського Союзу.

2. Розвиток державно-приватного партнерства, яке дозволяє залучити приватні інвестиції для суттєвого покращення технічного оснащення пунктів ГВК. Це, своєю чергою, сприятиме зростанню бюджетних надходжень від штрафних санкцій та зменшенню адміністративних витрат на утримання контрольних пунктів.

3. Цифровізацію адміністративних процедур, пов'язаних із фінансовим адмініструванням штрафних санкцій. Створення відкритого цифрового реєстру результатів ГВК дозволить забезпечити прозорість фінансових потоків та суттєво знизити корупційні ризики.

Таким чином, ефективне фінансово-правове забезпечення габаритно-вагового контролю є обов'язковою умовою сталого розвитку транспортної галузі України. Основними адміністративними напрямками покращення цього механізму мають стати гармонізація нормативно-правової бази з європейськими стандартами, активізація державно-приватного партнерства та запровадження цифрових технологій адміністрування. Реалізація цих заходів дозволить значно підвищити ефективність та прозорість використання фінансових ресурсів у сфері ГВК.

**Висновки та перспективи подальших досліджень.** На основі проведеного дослідження встановлено, що фінансово-правове забезпечення габаритно-вагового контролю (ГВК) в Україні

є складною, міждисциплінарною категорією, що функціонує на стику фінансового та адміністративного права. У межах статті здійснено комплексний аналіз теоретичних основ, нормативно-правового регулювання та практики реалізації механізмів фінансування ГВК. Визначено, що ГВК як об'єкт адміністративного регулювання є важливим інструментом реалізації публічного інтересу у сфері безпеки дорожнього руху та збереження транспортної інфраструктури.

З'ясовано, що чинна законодавча база у сфері ГВК має фрагментарний характер, недостатньо узгоджена з європейськими стандартами та потребує кодифікації й нормативної гармонізації. Виявлено правові прогалини у розподілі фінансових повноважень, визначенні джерел фінансування та механізмах контролю за цільовим використанням коштів. Удосконалення фінансово-правового забезпечення ГВК має ґрунтуватися на адміністративно-правовому підході, що включає: створення уніфікованого нормативного акта, цифровізацію фінансового адміністрування та посилення адміністративного контролю за законністю рішень у цій сфері.

Перспективи подальших досліджень вбачаються у поглибленому аналізі правових засад державно-приватного партнерства у фінансуванні пунктів контролю, розробці цифрових адміністративних процедур у сфері фінансового управління, а також у дослідженні моделей інтеграції ГВК до єдиної системи транспортної безпеки на основі публічно-правових принципів. Окремої уваги потребує вивчення міжнародного досвіду з метою формування ефективного законодавчого механізму фінансового забезпечення ГВК в умовах євроінтеграції та цифрової трансформації державного управління.

### Література

1. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05.04.2001 № 2344-III: станом на 19 квіт. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (дата звернення: 19.07.2025).
2. 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> (дата звернення: 19.07.2025).
3. Про джерела фінансування дорожнього господарства України : Закон України від 18.09.1991 № 1562-XII: станом на 6 трав. 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1562-12#Text> (дата звернення: 19.07.2025).
4. HI-TRAC® TMU4 | High-speed WIM and traffic data collection. Q-Free. URL: <https://www.q-free.com/product/hi-trac-tmu4-high-speed-weigh-in-motion/> (дата звернення: 19.07.2025).
5. Григорчак Ю. П. Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: дис. ... канд. юрид. наук: 081. м. Запоріжжя, 2023. 191 с. URL: [http://phd.znu.edu.ua/page/dis/09\\_2023/Hryhorchak.pdf](http://phd.znu.edu.ua/page/dis/09_2023/Hryhorchak.pdf) (дата звернення: 19.07.2025).
6. Бюджетна установа «Інформаційно-аналітичний центр дорожнього господарства». URL: <https://iac.restoration.gov.ua/> (дата звернення: 19.07.2025).
7. ЕІВ, Україна: ЄІВ надав 55 млн. євро на відновлення соціальної інфраструктури. European Investment Bank. URL: <https://www.eib.org/en/press/all/2024-530-ukraine-eib-provides-eur55-million-to-reconstruct-social-infrastructure?lang=uk> (дата звернення: 19.07.2025).
8. Публічний звіт голови укртрансбезпеки. URL: [https://dsbt.gov.ua/images/public\\_reports/publ\\_zvit\\_zh\\_2023.pdf](https://dsbt.gov.ua/images/public_reports/publ_zvit_zh_2023.pdf) (дата звернення: 19.07.2025).

9. Бюджетний кодекс України : Кодекс України від 08.07.2010 № 2456-VI: станом на 4 лип. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2456-17#Text> (дата звернення: 19.07.2025).
10. Про основні засади здійснення державного фінансового контролю в Україні : Закон України від 26.01.1993 № 2939-XII: станом на 14 черв. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2939-12#Text> (дата звернення: 19.07.2025).
11. Про Рахункову палату : Закон України від 02.07.2015 № 576-VIII: станом на 1 січ. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/576-19#Text> (дата звернення: 19.07.2025).
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](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text) (дата звернення: 19.07.2025).
13. 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> (дата звернення: 19.07.2025).
14. 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> (дата звернення: 19.07.2025).
15. Стратегія реформування та розвитку дорожньої галузі України. URL: <https://mtu.gov.ua/files/Ministry%20of%20Infrastructure%20-%20Road%20Sector%20Reforms%20-%20v3.pdf> (дата звернення: 19.07.2025).
16. 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> (дата звернення: 19.07.2025).
17. Клепікова О.В. Теоретичні проблеми правової організації транспортної системи України: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.04. м. Київ, 2019. 502 с. URL: [https://scc.knu.ua/upload/iblock/1df/dis\\_Klepikova%20O.V..pdf](https://scc.knu.ua/upload/iblock/1df/dis_Klepikova%20O.V..pdf) (дата звернення: 19.07.2025).
18. Міністерство розвитку громад та територій України. URL: <https://mindev.gov.ua/> (дата звернення: 19.07.2025).
19. Державна служба України з безпеки на транспорті. URL: <https://dsbt.gov.ua/> (дата звернення: 19.07.2025).
20. Міністерство фінансів України. URL: <https://www.mof.gov.ua/uk/> (дата звернення: 19.07.2025).
21. Деякі питання оптимізації системи центральних органів виконавчої влади : Постанова Каб. Міністрів України від 13.01.2023 № 29: станом на 8 берез. 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/29-2023-п#Text> (дата звернення: 19.07.2025).
22. Дорцентр — якісні та об'єктивні результати лабораторних досліджень. URL: <https://roadcontrol.com.ua/> (дата звернення: 19.07.2025).

## References

1. Pro avtomobilnyi transport: Zakon Ukrainy vid 05.04.2001 № 2344-III: stanom na 19 kvit. 2025 r. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> [in Ukrainian].
2. Pro zakhody shchodo zberezhenia avtomobilnykh dorih zahalnoho korystuvannia: Postanova Kab. Ministriv Ukrainy vid 27.06.2007 № 879: stanom na 26 lyp. 2023 r. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/879-2007-p#Text> [in Ukrainian].
3. Pro dzherela finansuvannia dorozhnoho hospodarstva Ukrainy: Zakon Ukrainy vid 18.09.1991 № 1562-XII: stanom na 6 trav. 2023 r. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1562-12#Text> [in Ukrainian].
4. HI-TRAC® TMU4 | High-speed WIM and traffic data collection. Q-Free. URL: <https://www.q-free.com/product/hi-trac-tmu4-high-speed-weigh-in-motion/> [in English].
5. Hryhorchak Yu. P. (2023). Administratyvna vidpovidalnist za pravoporushennia u sferi bezpeky dorozhnoho rukhu: dys. ... kand. yuryd. nauk: 081. m. Zaporizhzhia, 191 s. URL: [http://phd.znu.edu.ua/page/dis/09\\_2023/Hryhorchak.pdf](http://phd.znu.edu.ua/page/dis/09_2023/Hryhorchak.pdf) [in Ukrainian].
6. Biudzhetna ustanova «Informatsiino-analitychnyi tsentr dorozhnoho hospodarstva». URL: <https://iac.restoration.gov.ua/> [in Ukrainian].
7. EIB. Ukraina: YeIB nadav 55 mln yevro na vidnovlennia sotsialnoi infrastruktury. European Investment Bank. URL: <https://www.eib.org/en/press/all/2024-530-ukraine-eib-provides-eur55-million-to-reconstruct-social-infrastructure?lang=uk> [in Ukrainian].
8. Publichnyi zvit holovy ukrtransbezpeky. URL: [https://dsbt.gov.ua/images/public\\_reports/publ\\_zvit\\_zh\\_2023.pdf](https://dsbt.gov.ua/images/public_reports/publ_zvit_zh_2023.pdf) [in Ukrainian].
9. Biudzhetni kodeksi Ukrainy: Kodeksi Ukrainy vid 08.07.2010 № 2456-VI: stanom na 4 lyp. 2025 r. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2456-17#Text> [in Ukrainian].
10. Pro osnovni zasady zdiisnennia derzhavnogo finansovoho kontroliu v Ukraini: Zakon Ukrainy vid 26.01.1993 № 2939-XII: stanom na 14 cherv. 2025 r. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2939-12#Text> [in Ukrainian].
11. Pro Rakhunkovu palatu: Zakon Ukrainy vid 02.07.2015 № 576-VIII: stanom na 1 sich. 2025 r. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/576-19#Text> [in Ukrainian].
12. Uhoda pro asotsiatsiiu mizh Ukrainoiu, z odniei storony, ta Yevropeiskym Soiuzom, Yevropeiskym spivtovarystvom z atomnoi enerhii i yikhnimi derzhavamy-chlenamy, z inshoi storony: Uhoda Ukraina vid 27.06.2014: stanom na 30 lystop. 2023 r. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text) [in Ukrainian].

13. Konstytutsiia Ukrainy: vid 28.06.1996 № 254k/96-VR: stanom na 1 sich. 2020 r. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254k/96-vr#Text> [in Ukrainian].
14. Pro zatverdzhennia Polozhennia pro Derzhavnu sluzhbu Ukrainy z bezpeky na transporti: Postanova Kab. Ministriv Ukrainy vid 11.02.2015 № 103: stanom na 13 berez. 2025 r. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-p#Text> [in Ukrainian].
15. Stratehiia reformuvannia ta rozvytku dorozhnoi haluzi Ukrainy. URL: <https://mtu.gov.ua/files/Ministry%20of%20Infrastructure%20-%20Road%20Sector%20Reforms%20-%20v3.pdf> [in Ukrainian].
16. Pro publichni zakupivli: Zakon Ukrainy vid 25.12.2015 № 922-VIII: stanom na 23 zhovt. 2024 r. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/922-19#Text> [in Ukrainian].
17. Klepikova O. V. (2019). Teoretychni problemy pravovoi orhanizatsii transportnoi systemy Ukrainy: dys. ... d-ra yuryd. nauk: 12.00.04. m. Kyiv, 502 s. URL: [https://scc.knu.ua/upload/iblock/1df/dis\\_Klepikova%20O.V..pdf](https://scc.knu.ua/upload/iblock/1df/dis_Klepikova%20O.V..pdf) [in Ukrainian].
18. Ministerstvo rozvytku hromad ta terytorii Ukrainy. URL: <https://mindev.gov.ua/> [in Ukrainian].
19. Derzhavna sluzhba Ukrainy z bezpeky na transporti. URL: <https://dsbt.gov.ua/> [in Ukrainian].
20. Ministerstvo finansiv Ukrainy. URL: <https://www.mof.gov.ua/uk/> [in Ukrainian].
21. Deiaki pytannia optymizatsii systemy tsentralnykh orhaniv vykonavchoi vlady: Postanova Kab. Ministriv Ukrainy vid 13.01.2023 № 29: stanom na 8 berez. 2023 r. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/29-2023-p#Text> [in Ukrainian].
22. Dortsentr — yakisni ta obiektyvni rezultaty laboratornykh doslidzhen. URL: <https://roadcontrol.com.ua/> [in Ukrainian].