

ЩОДО ПРОБЛЕМНИХ АСПЕКТІВ ЗАСТОСУВАННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ГОСПОДАРСЬКИХ ШТРАФІВ У СФЕРІ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**ON PROBLEMATIC ASPECTS OF THE APPLICATION OF ADMINISTRATIVE AND ECONOMIC FINES IN ROAD TRANSPORTATION****Войнарівський М.М., к.ю.н.,
суддя***Миколаївський районний суд Миколаївської області*

Стаття присвячена проблемним аспектам застосування адміністративно-господарських штрафів у сфері автомобільних перевезень в Україні. Висвітлюються ключові законодавчі колізії, що виникають під час проведення рейдових перевірок, та їх вплив на діяльність перевізників. Особливу увагу приділено правовій невизначеності процедури перевірок та відсутності уніфікованого механізму розгляду справ про порушення.

Зокрема, автори зазначають, що оновлені положення Закону України «Про автомобільний транспорт» не враховують необхідності встановлення чітких критеріїв оцінки правопорушень, а Постанова Кабінету Міністрів, що регулює рейдові перевірки, фактично розширює підстави для застосування санкцій, не забезпечуючи належних гарантій прав перевізників. Це призводить до неоднакової правозастосовної практики, створення дискреційних повноважень контролюючих органів та можливих порушень принципу правової визначеності.

Окрему увагу приділено питанням співвідношення відповідальності водія та перевізника. У статті розглядаються випадки, коли штрафи накладаються на перевізника за відсутність у водія необхідних документів, навіть якщо такі документи не входять до компетенції підприємства. Виявлено тенденцію до формального підходу з боку судів при оцінці правопорушень у цій сфері, що негативно впливає на бізнес-клімат у країні.

Також досліджено проблему затримки транспортних засобів як адміністративно-господарської санкції. Така практика суперечить принципам верховенства права та може порушувати економічні права суб'єктів господарювання. Відсутність чітких процесуальних гарантій щодо строків та підстав затримання транспортних засобів потребує законодавчого врегулювання.

Наголошено на необхідності внесення змін до чинного законодавства з метою врахування вини автоперевізників при накладанні на них адміністративно-господарських штрафів, забезпечення прозорості механізму проведення рейдових перевірок та чіткого врегулювання процедури розгляду відповідної справи уповноваженим державним органом.

Ключові слова: адміністративно-господарський штраф, автомобільні перевезення, відповідальність автоперевізників, процедури розгляду справ про застосування адміністративно-господарських санкцій, процесуальні гарантії.

The article is dedicated to the problematic aspects of applying administrative and economic fines in Ukraine's road transport field. It highlights key legislative conflicts that arise during roadside inspections and their impact on carriers' activities. Special attention is given to the legal uncertainty of inspection procedures and the absence of a unified mechanism for handling violation cases.

In particular, the authors note that the updated provisions of the Law of Ukraine "On Road Transport" do not establish clear criteria for assessing violations, while the Resolution of the Cabinet of Ministers regulating roadside inspections effectively expands the grounds for imposing sanctions without providing sufficient guarantees for the rights of carriers. This leads to inconsistent enforcement practices, the creation of discretionary powers for regulatory authorities, and potential violations of the principle of legal certainty.

A separate focus is placed on the issue of the distribution of responsibility between drivers and carriers. The article examines cases where fines are imposed on carriers due to the absence of required documents from drivers, even when such documents are not within the company's competence. A tendency towards a formalistic approach by courts in evaluating violations in this sector has been identified, negatively affecting the business climate in the country.

The article also examines the issue of vehicle detention as an administrative and economic sanction. Such a practice contradicts the principles of the rule of law and may violate the economic rights of business entities. The lack of clear procedural guarantees regarding the terms and grounds for vehicle detention requires legislative regulation.

The article emphasizes the need for amendments to the current legislation to account for the fault of road carriers when imposing administrative and economic fines, ensure transparency in the mechanism of roadside inspections, and establish a well-defined procedure for handling such cases by the authorized state body.

Key words: administrative and economic fine, road transport, liability of road carriers, procedures for handling cases on administrative and economic sanctions, procedural guarantees.

Постановка проблеми. Порядок застосування адміністративно-господарських штрафів у сфері автомобільних перевезень є надзвичайно актуальним питанням, оскільки безпосередньо впливає на бізнес-клімат, економічний розвиток та імідж України як надійного партнера в міжнародних перевезеннях. Оновлена в 2022 році система рейдових перевірок та накладення штрафів на суб'єктів господарювання – перевізників потребує ретельного аналізу, позаяк може ускладнювати роботу транспортних компаній і призводити до значних фінансових втрат бізнесу. Лише за наявності чітких процедурних норм у цій сфері можна уникнути суб'єктивізму в правозастосуванні та унеможливлення корупційних ризиків. Водночас необхідність гармонізації національного законодавства з європейськими стандартами потребує реформування системи контролю в галузі автомобільних перевезень, що вимагає нагального врегулювання законодавчих суперечностей та усунення прогалин у нормативно-правовій базі.

Метою дослідження є визначення проблемних аспектів застосування адміністративно-господарських штрафів у сфері автомобільних перевезень.

Стан дослідження. Дослідження проблем застосування адміністративно-господарських санкцій до автомобільних перевізників в Україні зосереджене на аналізі правових механізмів, ефективності їх реалізації та прогалин у законодавстві. Серед авторів, дослідження яких стосувалися відповідальності у цій сфері можна назвати М. С. Ковтун, С. М. Гусарова, А. Мельник, Д. К. Медведєва та деяких інших. Разом із тим, у відповідних дослідженнях здебільшого йдеться про суто управлінські аспекти регулювання чи окремі сфери автомобільних перевезень без урахування усього комплексу проблеми у цій сфері, що потребують дослідження.

Основний зміст. Проблеми застосування АГС у сфері автомобільних перевезень стоять особливо гостро з урахуванням того, що розмір відповідних штрафів та недо-

сконалий механізм їх застосування негативно впливають на транспортну сферу, яка є однією із найбільш розвинутих в Україні з урахуванням задіяного у цій сфері малого, середнього та великого бізнесу, зв'язку відповідних відносин із європейською інтеграцією та інвестиційним іміджем країни. Не випадково, Європейська бізнес-асоціація зазначила, що недосконалість проведення рейдових перевірок перевізників у цій сфері здатне призводити до додаткових фінансових витрат для кожної транспортної компанії на рівні 1–1,5 млн гривень на рік, а міжнародні компанії, які ведуть роботу з перевізниками України в спеціальній стандартизованій глобальній програмі (Global Transportation Management Solutions – gTMS), яка не узгоджується із вимогами законодавства України – також тягнути додаткові часові та фінансові витрати на доопрацювання транспортних документів [1].

Оновлений у 2021 році внесенням змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» режим «рейдових перевірок (на дорозі)» виявляє численні недоліки, аналіз яких дозволяє не лише побачити проблеми транспортної галузі, але й недоліки державної регуляторної політики щодо проведення перевірок з метою застосування адміністративно-господарських санкцій у економічній сфері загалом.

У Пояснювальній записці до відповідного законопроекта, у результаті прийняття якого було внесено зміни в Закон України «Про автомобільний транспорт», було зазначено, що «законопроект спрямований на збереження життя та здоров'я людей, покращення стану безпеки дорожнього руху, зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод, збереження від остаточного руйнування автомобільних доріг загального користування, зменшення витрат на утримання і ремонт дорожнього покриття і, як наслідок, наповнення Державного бюджету України. Впровадження автоматичного вагового контролю транспортних засобів та автоматичної фіксації порушень, що сприятиме зменшенню корупційних ризиків та усуненню вибіркового зважування транспортних засобів» [2]. Разом із тим, «рейдові перевірки» перетворилися замість способу контролю за вагою автомобільних вантажних транспортних засобів та запобігання руйнування доріг – на черговий механізм поповнення Державного бюджету за рахунок штрафів за дрібні формальні порушення, які не стосуються основної ідеї законодавчої новели.

При цьому, звертає на себе увагу на розбіжність між декларуванням гарантій підприємництва та встановленням необмежених підстав проведення перевірок та застосування відповідних адміністративно-господарських штрафів.

Зокрема, Постановою Кабінету Міністрів України, яким визначено порядок проведення рейдових перевірок на заміну загальному порядку перевірок, у п. 15 встановлено, що «під час проведення рейдової перевірки (перевірки на дорозі) перевіряється виключно» певні документи та поведінка. Слово «виключно» передбачає наявність певних обмежень на проведення відповідної перевірки на дорозі. Але, якщо подивитися увесь відповідний перелік фактів та поведінки, то можна побачити таку із них, як «виконання водієм інших вимог Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту та Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, інших нормативно-правових актів». Посилання на «інші вимоги» у цьому разі нівелює значення ідеї встановлення виключного переліку відповідних підстав перевірки, що суперечить принципу правової визначеності.

Крім виконання «інших вимог» Закон вимагає від перевізників супровід автомобільних перевезень документами, перелік яких сформульований у невичерпний спосіб. Зокрема, відповідно до ст. 39 Закону для автомобільного перевізника, який здійснює регулярні пасажирські перевезення, крім ліцензії, договору із органами

виконавчої влади та органами місцевого самоврядування чи їх дозволу, паспорту маршруту, документ, що засвідчує правові підстави використання автотранспорту, містить вказівку на «інші документи, передбачені законодавством України». Такі формулювання не можуть вважатися такими, що сприяють однаковості та одноманітності правозастосування у відповідній сфері.

Певним чином є можна сприймати як неухажність законодавця до чіткого врегулювання відносин господарського характеру як передумови належного виконання закону. Інколи така неухажність має характер втручання держави у приватно-правові відносини. Зокрема, відповідно до Абзац третьої частини четвертої статті 39 Закону «Про автомобільний транспорт» серед документів, необхідних для нерегулярних пасажирських перевезень зазначено «для водія автобуса – «документ, що засвідчує оплату транспортних послуг». Така вимога вписана у Закон без урахування того, що право суб'єкта господарювання на самостійне визначення напрямів господарської діяльності та комерційного характеру надання послуг є складовою свободи підприємницької діяльності. Законодавство України не висуває і не може висувати вимогу до суб'єкта господарювання про попередню оплату його послуг. Більш того, некомерційні суб'єкти господарювання не позбавлені права надавати відповідні послуги за рахунок грантів та інших форм компенсації їх витрат, що не передбачає безпосередню сплату за послуги з перевезення, а відповідно, «документ, що засвідчує оплату транспортних послуг» об'єктивно може бути відсутнім. У цих випадках вимоги до перевізників суперечать принципу верховенства права, а дії контролюючих органів щодо реалізації відповідних вимог явно виходять за межі принципу соціальної держави, відповідно до якого згідно з положеннями ст. 3 Конституції України права і свободи людини та їх гарантії визначають зміст і спрямованість діяльності держави; держава відповідає перед людиною за свою діяльність; утвердження і забезпечення прав і свобод людини є головним обов'язком держави.

Ст. 1 Закону України «Про автомобільний транспорт» визначає, що рейдова перевірка (перевірка на дорозі) – «перевірка транспортних засобів автомобільних перевізників на всіх видах автомобільних доріг на маршруті руху в будь-який час». Разом із тим, відповідно до Закону України «Про дорожній рух» автомобільні дороги, вулиці поділяються на: загального користування, відомчі та приватні. Тобто це означає, що навіть приватні дороги, на приватних земельних ділянках можуть ставати об'єктом перевірки з боку уповноважених державних органів, що не може бути визнано нормальним з огляду на гарантії права приватної власності, встановлені у ст. 42 Конституції України. Фахівцями навіть зазначається, що у випадку перевірок на відомчих (технологічних) та приватних автомобільних дорогах таке регулювання може «розцінюватись, як втручання в особисте життя, всупереч статті 32 Конституції України» [3] Тому з метою досягнення пропорційного втручання у мирне володіння майном, гарантоване Конвенцією з прав людини та основоположних свобод, при здійсненні перевірок автомобільних перевізників відповідні рейдові перевірки мають бути обмежені винятково дорогами загального користування, про що має бути внесено зміни у Закон України «Про автомобільний транспорт».

Не менш проблематичним є розмежування адміністративних та адміністративно-господарських санкцій у разі проведення перевірок на автомобільному транспорті. Ці санкції не повинні суперечити одна одній чи допускати несправедливе покарання суб'єктів господарювання та водіїв там, де відсутня суспільна небезпека правопорушення.

Зокрема, згідно із статтею 265² Кодексу України про адміністративні тимчасове затримання транспортних засобів здійснюється працівниками уповноважених під-

розділів Національної поліції у разі наявності підстав вважати, що водієм вчинено порушення, передбачені статтею 132¹ цього кодексу (порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів та правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами).

Водночас відповідно до частиною дев'ятнадцятої Закону України «про автомобільний транспорт» під час проведення рейдової перевірки (перевірки на дорозі) посадові особи центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, мають право, серед іншого, «супроводжувати транспортний засіб, що має ознаки порушення нормативів вагових або габаритних параметрів, до найближчого місця зважування (на відстань не більше 50 кілометрів) для здійснення габаритно-вагового контролю, а також забороняти подальший рух такого транспортного засобу у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України». А Кабінет Міністрів у Україні у 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, затверджені постановою від 27 червня 2007 р. № 879, у п. 22 закріплює, що у разі виявлення на стаціонарних або пересувних чи автоматичних пунктах габаритно-вагового контролю порушення правил проїзду великовагових та/або великогабаритних транспортних засобів такий транспортний засіб тимчасово затримується «згідно із статтею 265² Кодексу України про адміністративні правопорушення».

Отже, якщо йдеться про затримку транспортного засобу, що вочевидь має характер адміністративно-господарської санкції у випадку належності транспортного засобу суб'єктові господарювання – автомобільному перевізникові, можемо констатувати явну законодавчу суперечність щодо суб'єкта владних повноважень, уповноваженого здійснювати відповідне правозастосування.

Не менш проблематичним залишається у цьому контексті правомірність затримки транспортного засобу у цьому разі відповідно до Кодексу України про адміністративні правопорушення, тоді як Конституційний суд України у справі про відповідальність юридичних осіб виснував, що «за чинним Кодексом України про адміністративні правопорушення суб'єктами адміністративної відповідальності є фізичні особи»[4]. Разом із тим, тимчасова затримка транспортного засобу, належного транспортному підприємству, за всіма ознаками має характер адміністративно-господарської санкції. Адже відповідно до Господарського кодексу та Закону України «Про особливості регулювання діяльності юридичних осіб окремих організаційно-правових форм у перехідний період та об'єднань юридичних осіб» під адміністративно-господарськими санкціями розуміються заходи організаційно-правового або майнового характеру, що застосовуються уповноваженими органами державної влади до суб'єктів господарювання за порушення ними встановлених законодавчими актами правил здійснення господарської діяльності і спрямовані, зокрема, на припинення правопорушення. Тимчасова затримка транспортного засобу відповідає такому визначенню. Зокрема, звертає на себе увагу, що згідно із статтею 265² Кодексу України про адміністративні правопорушення засіб може бути тимчасово затриманий на строк до вирішення справи про адміністративне правопорушення, але не більше трьох днів. Відповідно, можуть виникати серйозні негативні економічні наслідки для суб'єкта господарювання у зв'язку із затримкою належного йому автомобільного транспортного засобу, а тому ситуація, коли застосування відповідних санкцій відбувається поза межами загального порядку

застосування адміністративно-господарських санкцій, видається не прийнятним з погляду принципів верховенства права та свободи підприємницької діяльності.

Проблема співвідношення відповідальності водія та суб'єкта-господарювання – перевізника постала не менш гостро у питанні, пов'язаному із виною останнього у зв'язку ненаданням водієм певних документів органам, уповноваженим здійснювати контроль безпеки руху – Державній службі України з безпеки на транспорті (далі – органах Укртрансбезпеки).

Зокрема, у справі № 600/4371/22-а суди заперечили доводи позивача за адміністративним позовом про те, що він не є суб'єктом вчинення відповідного правопорушення, а належним суб'єктом такого правопорушення є саме водій вказаного транспортного засобу, який не заповнював тахокарти. При цьому суди посилалися на положення ч. 1 ст. 60 Закону України «Про автомобільний транспорт», якими визначено, що за порушення законодавства про автомобільний транспорт до автомобільних перевізників застосовуються адміністративно-господарські штрафи за надання послуг з перевезень пасажирів та вантажів без оформлення документів, перелік яких визначений статтями 39 та 48 Закону, – штраф у розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. «Тобто, положеннями Закону України «Про автомобільний транспорт» встановлено, що відповідальність за порушення, зокрема, ст. 48 цього Закону, несе автомобільний перевізник, а не водій, як помилково вважає позивач» [5].

Разом із тим, як видається, питання суб'єкта відповідальності у цьому разі підмінило потребу реалізації пункту 2 частини другої статті 129 Конституції України: «забезпечення доведеності вини» як основної засади судочинства в Україні. У цьому разі відсутні будь-які конституційні застереження щодо форми судочинства, отже вони є обов'язковими для розгляду справ адміністративної юрисдикції. Тому при встановленні обставин подібних справ мало б бути з'ясовано, чи знаходилися вимоги щодо оформлення тахокарт у межах господарської компетенції суб'єкта господарювання, чи відповідні обставини ненадання тахокарт знаходилися у межах помилки чи порушення водія.

Зокрема, порядок обігу карток для цифрових тахографів визначений Наказом Міністерства інфраструктури України від 30.05.2013 № 329 передбачає обов'язок перевізників забезпечити, щоб водії, які виконують перевезення, мали дійсні картки водія для цифрових тахографів, а також не допускати до роботи водіїв без дійсних карток або з простроченими картками. Ці обов'язки впливають з положень Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР), до якої приєдналася Україна, а також з норм національного законодавства, зокрема Закону України «Про автомобільний транспорт». Отже перевізник не має права допускати до роботи водіїв без карток або з простроченою картою. Водночас, якщо така картка оформлена у встановленому порядку, але водій з якихось причин не пред'явив відповідну картку уповноваженій особі Державної служби України з безпеки на транспорті, вина суб'єкта – господарювання – перевізника відсутня, а тому притягнення останнього до адміністративно-господарської санкції на підставі ст. 60 наведеного Закону відсутні.

В юридичній літературі також обговорюється несправедливість окремих рішень адміністративних судів, якими відмовляється скажникам у скасуванні адміністративно-господарських штрафів на перевізників у зв'язку із відсутністю у водія певних документів, що визначають роботу тахографа. Зокрема, критикується судові рішення, у яких суди не вдалися до аналізу взаємозв'язку між бездіяльністю перевізника, яке стало підставою застосування штрафу, та вимог законодавства щодо роботи тахографа.

При цьому автори поставили логічне запитання: як можливо здійснити перевірку таких документів, навіть не маючи права перевіряти наявність зазначеного пристрою, адже, «як впливає із положень законодавства наявність встановленого тахографу не вимагається в транспортних засобах, які здійснюють внутрішні перевезення. Тоді чому є обов'язковою наявність документів, що відображають дані роботи цього пристрою?» [6].

Лише у поодиноких випадках суди встають на бік перевізників, позначаючи на необхідність встановлення органами Державної служби України з безпеки на транспорті документів перевізника, які є чинними та відповідають суті послуг з перевезення. Зокрема, зважаючи на те, що «на законодавчому рівні відсутнє затвердження форми квитково-касового листа та порядку його ведення, положення ст. 39 Закону України «Про автомобільний транспорт» в частині зобов'язання водія мати квитково-касовий лист суперечать загальним принципам правової визначеності. З огляду на вищенаведене, суд приходить до висновку про відсутність підстав для застосування до позивача адміністративно-господарського штрафу з приводу відсутності у водія транспортного засобу квитково-касового листа, оскільки форма та порядок ведення зазначеного документу не передбачені чинним законодавством України» [7].

Отже, судова практика у сфері автомобільних перевезень повинна більш докладно аналізувати обставини правопорушень автомобільних перевізників з метою запобігання притягнення до відповідальності за невинну поведінку, попереджаючи надмірний тиск на бізнес та необґрунтовані штрафні санкції, які здатні вплинути на бізнес-клімат та функціонування економіки. Саме через такий поглиблений аналіз, як видається, може бути в цілому виправлена ситуація із використанням чиновниками Державної служби України з безпеки на транспорті штрафних санкцій для наповнення державного бюджету, а не для підвищення безпеки дорожнього руху.

Не менш важливе значення має впорядкування процесу проведення перевірки як процедури збирання доказів відповідного правопорушення перевізників, так і належного повідомлення особи, стосовно якого застосовуються санкції, про дату та місце розгляду справи уповноваженим державним органом. Хоча наказом Мінінфраструктури № 590 «Про затвердження Порядку застосування засобів фото- і відеофіксації посадовими особами Державної служби України з безпеки на транспорті» від жовтня 2022 р. встановлена обов'язковість використання нагрудних пристроїв відео- та фотофіксації посадовими особами Державної служби України з безпеки на транспорті, сам по собі відеозапис не може – без супроводу відповідним протоколом та подальшої постанови уповноваженого органу вважатися достатнім доказом правопорушення.

Зокрема, у рішенні Сумського окружного адміністративного суду від 03.05.2023 по справі 480/8104/22 зазначено, що «дослідивши надані відповідачем відеофайли, суд зазначає, що із них неможливо ідентифікувати ані осіб, що здійснюють перевірку, ані транспортний засіб, що перевіряється, ані особу водія чи перевізника. Якість відеофайлів така, що неможливо встановити і приналежність документів, що містяться на відеозаписі» [8]. З цього правильного висновку судового рішення, яке згодом залишено у силі апеляційною та касаційною інстанцією, чітко видно значення актування у процесі проведення перевірки як джерела доказів у справі щодо застосування адміністративно-господарського штрафу до перевізника.

У поєднанні із додержанням процедур повідомлення зацікавленої особи щодо місця та часу розгляду справи про таке штрафкування й забезпечення суб'єкту господарювання реального права на правову допомогу у відповідному провадженні може служити базовою основою для забезпечення правопорядку у сфері контролю за автомобільними перевезеннями.

В цьому контексті слід підтримати думку дослідників, які відзначають, що право особи на участь у процесі ухвалення рішення за своєю суттю є гарантією легітимних сподівань і розумних очікувань на те, щоб бути почутим, мати змогу надати документи й докази для спростування вини, стосується також розгляду справи про порушення в органах Укртрансбезпеки. Тому питання належного повідомлення безпосередньо впливає на весь подальший розгляд справи [9, с. 29]. Особливо проблематичним це стає для міжнародних перевізників, забезпечення участі яких у розгляді справ про накладання адміністративно-господарських штрафів у цій сфері об'єктивно потребує окремих процедур повідомлення із залученням міжнародних відправлень та прийнятих у діловому обігу кур'єрських засобів доставлення чи повідомлень електронною поштою, для чого в законодавстві мають бути зроблені спеціальні застереження.

На жаль, чинний порядок розгляду відповідних справ має істотні недоліки, які уможливають не лише ігнорування потреб завчасного та належного повідомлення перевізника про розгляд його справи у органах Державної служби України з безпеки на транспорті, але й докладно не визначають час та процедурну обстановку, у якій такий розгляд має здійснюватися, послідовність та права учасників відповідної справи тощо. «Не визначено, яким чином та які саме докази він може подавати, як проходить їх розгляд на засіданні тощо. Усі ці прогалини наділяють посадових осіб ДСБТ надмірними дискреційними повноваженнями, що створює корупційні ризики і не сприяє єдності правозастосовної практики» [9, с. 30].

Фактично, регулювання як таке відсутнє, на відміну, наприклад, від порядку застосування адміністративно-господарських санкцій з боку Антимонопольного комітету, врегульованого Законом України "Про захист економічної конкуренції" та Порядком розгляду Антимонопольним комітетом України та його територіальними відділеннями заяв і справ про порушення законодавства про захист економічної конкуренції, затвердженим в редакції Розпорядження Антимонопольного комітету № 169-р від 29.06.98.

Процедурні аспекти виписані у Порядку проведення рейдових перевірок (перевірок на дорожі) в редакції Постанови Кабінету Міністрів України № 79 від 02.02.2022 фактично лише двома положеннями:

- 1) «справа про порушення розглядається у присутності уповноваженої особи автомобільного перевізника»;
- 2) «У разі неявки уповноваженої особи автомобільного перевізника справа про порушення розглядається без її участі».

Цього явно недостатньо для забезпечення прав перевізників, виходячи із принципу належного урядування. Адже законодавство не визначає частоту таких розглядів, їх порядок, перелік обставин, які підлягають дослідженню, а також склад представників Укртрансбезпеки, які беруть у них участь. Як наслідок, застосування норм про адміністративно-господарський штраф з боку територіальних органів Укртрансбезпеки не може здійснюватися однаково та послідовно, коли відбувається усебічне дослідження доказів, наявних у справі та враховуються аргументи, надані особою, яка притягається до відповідальності.

Хоча судові органи України, вдаючись до аналізу відповідного порядку, фактично досліджують лише сам факт участі особи у розгляді відповідної справи, загальні висновки судової практики можуть в цілому орієнтувати на потреби подальшого вдосконалення законодавчого регулювання у цій сфері. Зокрема, у постанові П'ятого апеляційного адміністративного суду 15 листопада 2023 у справі № 400/5350/23 зазначено, що розгляд «справи до отримання відомостей про вручення вказаного запрошення належним чином, є таким, що суперечить принципу «належного урядування» (справа ЄСПЛ

«Рисовський проти України»), за яким у разі, коли йдеться про питання загального інтересу, зокрема, якщо справа впливає на основоположні права людини, державні органи повинні діяти вчасно та в належний і якомога послідовний спосіб. Зокрема, на державні органи покладено обов'язок запровадити внутрішні процедури, які посилять прозорість і ясність їхніх дій, мінімізують ризик помилок і сприятимуть юридичній визначеності» [10].

Висновки. Аналіз законодавства та практики застосування адміністративно-господарських штрафів у сфері автомобільних перевезень свідчить про наявність численних недоліків у процедурі їх накладення. Зокрема, рейдові перевірки, які запроваджувалися для контролю за вагою транспортних засобів та збереження дорожнього покриття, фактично перетворилися на інструмент збору штрафів за формальні порушення, що не завжди пов'язані з безпекою руху.

Відсутність чіткої регламентації порядку проведення перевірок та накладення штрафів призводить до різ-

ної правозастосовної практики в регіональних органах Укртрансбезпеки. Це створює правову невизначеність, ускладнює діяльність перевізників і може слугувати підґрунтям для корупційних ризиків.

Наявні суперечності між нормами Кодексу України про адміністративні правопорушення та іншого законодавства щодо відповідальності за порушення в автомобільних перевезеннях потребують усунення. Чинне законодавство дозволяє затримувати транспортні засоби без належних процесуальних гарантій, що може спричинити значні економічні втрати для перевізників.

Судова практика підтверджує необхідність вдосконалення правового регулювання. Окремі рішення судів демонструють відсутність належного дослідження обставин правопорушення, що ускладнює ефективний захист прав перевізників. Необхідно переглянути норми, що регулюють відповідальність водія та перевізника, а також забезпечити прозорість процедур перевірок та накладення санкцій.

ЛІТЕРАТУРА

1. Через оновлені правила оформлення ТТН бізнес нестиме мільйонні витрати : ЕБА 28/09/2021 <https://eba.com.ua/cherez-onovleni-pravyla-oformlennya-ttn-biznes-nestyme-miljonni-vytraty/> (дата звернення: 15.03.2025)
2. Законопроект № 3742 від 25.06.2020 <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/pubFile/165869>
3. Зауваження до проекту Закону України "Про внесення змін до деяких законів України щодо окремих питань здійснення габаритно-вагового контролю" До реєстр. № 3742 (друге читання) <https://itd.rada.gov.ua/32651a4e-d2dd-4a9d-8952-0b81577e2be2> (дата звернення 15.03.2025 р.)
4. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним зверненням відкритого акціонерного товариства "Всеукраїнський Акціонерний Банк" щодо офіційного тлумачення положень пункту 22 частини першої статті 92 Конституції України, частин першої, третьої статті 2, частини першої статті 38 Кодексу України про адміністративні правопорушення (справа про відповідальність юридичних осіб) від 30 травня 2001 року URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v007p710-01#Text>
5. Постанова Сьомого апеляційного адміністративного суду від 27 березня 2024 року у справі № 600/4371/22-а URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/117982892>
6. Ковтун М.С., Шиманський Б.І., Гаркуша В.В. Правове регулювання окремих адміністративно-господарських санкцій, що застосовуються Державною службою безпеки на транспорті International Scientific Journal "Internauka". Series: "Juridical Sciences" https://www.inter-nauka.com/uploads/public/16191855407044.pdf?utm_source=chatgpt.com
7. Рішення № 111626187, 19.06.2023, Хмельницький окружний адміністративний суд URL: <https://youcontrol.com.ua/catalog/court-document/111626187/>
8. Рішення Сумського окружного адміністративного суду від 03.05.2023 по справі 480/8104/22 URL: <https://opendatabot.ua/court/110613093-a51e2674cbbb72e376ebafac0c7d7931>
9. Климосюк А., Рябченко Т., Панченко А. Проведення рейдових перевірок автомобільних перевезень пасажирів: інструмент виявлення порушників чи можливість для зловживань? : аналітичний звіт. Аналітичний центр «Інститут законодавчих ідей» https://izi.institute/media/analysts/pdf/2025/01/27Аналітичний_звіт.pdf
10. Постанова П'ятого апеляційного адміністративного суду від 15 листопада 2023 у справі № 400/5350/23 URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/114938232>