

УДК 346.9

DOI 10.32782/2523-4269-2025-90-54-59

**Марценишин Юрій Ігорович,**

кандидат юридичних наук, доцент,  
перший заступник Голови

*(Державна служба України з безпеки на наземному транспорті, м. Київ)*

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4462-9885>



**Червінчук Андрій Васильович,**

кандидат юридичних наук, старший дослідник,  
завідувач науково-дослідної лабораторії  
із проблемних питань правоохоронної діяльності  
Криворізького навчально-наукового інституту

*(Донецький державний університет внутрішніх справ, м. Криворізький)*

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7893-6632>



**Атаманенко Юлія Юріївна,**

кандидат технічних наук, старший дослідник,  
старший науковий співробітник науково-дослідної лабораторії із проблемних  
питань правоохоронної діяльності Криворізького навчально-наукового інституту  
*(Донецький державний університет внутрішніх справ, м. Криворізький)*

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7423-9880>



## **АДМІНІСТРАТИВНО-ГОСПОДАРСЬКІ ШТРАФИ ЗА ПОРУШЕННЯ ЗАКОНОДАВСТВА ПРО АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ**

Статтю присвячено дослідженню питань адміністративно-господарської відповідальності за порушення законодавства про автомобільний транспорт. На підставі аналізу стану аварійності на автомобільному транспорті України досліджено вплив нормативно-правового регулювання та правозастосовної діяльності центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, на рівень дорожньо-транспортного травматизму.

Визначено, що недоліки правового регулювання адміністративно-господарських санкцій не забезпечують ефективності їх застосування до автомобільних перевізників.

Досліджено сутність адміністративно-господарських штрафів за порушення законодавства про автомобільний транспорт, констатовано прогалини законодавства щодо відсутності правового визначення цього терміна, запропоновано власну дефініцію. Адміністративно-господарським штрафом за порушення законодавства про автомобільний транспорт запропоновано вважати адміністративно-господарську санкцію майнового характеру, яка застосовується посадовими особами центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, у вигляді грошової суми, яка сплачується автомобільним перевізником до відповідного бюджету, за порушення ним законодавства про автомобільний транспорт, і спрямована на припинення правопорушення суб'єкта господарювання та ліквідацію його наслідків.

*Доведено необхідність перегляду розділу V Закону України «Про автомобільний транспорт» щодо відповідальності перевізників за порушення законодавства про автомобільний транспорт. Зокрема, запропоновано розмежувати норми-дефініції, норми матеріального права та процесуальні норми в різних статтях цього розділу. У визначенні конкретних складів правопорушень ураховувати законодавство Європейського Союзу, яке містить градацію транспортних порушень за категоріями, залежно від їхньої тяжкості.*

**Ключові слова:** безпека дорожнього руху, юридична відповідальність, адміністративно-господарські штрафи, автомобільні перевізники.

**Постановка проблеми.** В умовах повномасштабної війни відсутня можливість повноцінно проаналізувати стан дорожньої аварійності в Україні, зокрема в районах проведення активних бойових дій і на тимчасово окупованій території. Проте завдяки даним, які вдалося зібрати й опрацювати Національній поліції, ми можемо провести деякий аналіз.

Так, у 2023 р. на автошляхах країни було зафіксовано 23 642 дорожньо-транспортні пригоди (далі – ДТП), у яких загинуло 3 053 та травмовано 29 502 особи. Мусимо визнати, що ці показники майже наздоганяють рівень аварійності 2021 р., до повномасштабного вторгнення, коли в Україні було зареєстровано 24 521 ДТП із загиблими та травмованими, під час яких 3 238 осіб загинули та 29 738 зазнали травми [1].

Якщо враховувати, що кількість наявного населення в нашій країні в період війни суттєво зменшилася і, за даними Міжнародного валютного фонду, нині становить 33 мільйони 365 тисяч, то коефіцієнт соціального ризику за кількістю загиблих унаслідок ДТП на 100 тисяч населення становить 9,2, а за кількістю травмованих – 88,9. Тоді як у 2021 р. ці коефіцієнти становили відповідно 7,9 та 72,2.

Порівняно із середньоєвропейським рівнем смертності на автошляхах у 4,6 особи на 100 тисяч населення, український показник удвічі гірший.

Аналогічна ситуація і на ліцензованому автомобільному транспорті (таблиця 1).

Поряд з основними причинами автопригод – порушенням правил дорожнього руху, Державною службою України з безпеки на транспорті за результатами проведення технічних розслідувань були встановлені супутні причини, які сприяли ДТП. Це такі порушення транспортного законодавства:

– недотримання водіями режиму праці та відпочинку – 303 випадки (71,80%);

– використання для перевезення пасажирів транспортних засобів, переобладнаних із вантажних автомобілів – 30 випадків (7,11%);

– відсутність необхідного рівня кваліфікації персоналу та забезпечення його підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів – 269 випадків (63,74%);

– відсутність забезпечення проведення автомобільними перевізниками стажувань та інструктажів із безпеки руху для водіїв – 232 випадки (54,98%);

– відсутність забезпечення проведення своєчасного та належного виконання регламентних робіт з технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів – 219 випадків (51,90%);

– невідповідність матеріально-технічної бази зазначеним вимогам або її відсутність – 205 випадків (48,58%);

– неналежний контроль технічного та санітарного стану транспортних засобів – 147 випадків (34,83%);

– неналежні організація та контроль за своєчасним проходженням водіями медичного огляду – 107 випадків (25,36%);

– відсутність забезпечення організації проходження періодичного навчання водіїв методів надання першої домедичної допомоги потерпілим унаслідок ДТП – 179 випадків (42,42%);

– відсутність забезпечення дотримання законодавства в частині обов'язкового особистого страхування від нещасних випадків на транспорті – 123 випадки (29,15%) [2].

Сприяє дотриманню автомобільними перевізниками законодавства про автомобільний транспорт мало б застосування адміністративно-господарських санкцій. Проте наведений аналіз аварійності свідчить про занижку їхню ефективність через недоліки правового регулювання.

Таблиця 1

**Кількість ДТП, загиблих і травмованих у них осіб за участі водіїв автомобільного транспорту загального користування за 2021–2023 рр.**

| Назва показника                                | Кількісні значення показника |              |              |
|------------------------------------------------|------------------------------|--------------|--------------|
|                                                | 2021 р.                      | 2022 р.      | 2023 р.      |
| <b>ДТП</b>                                     | <b>2 696</b>                 | <b>1 703</b> | <b>2 479</b> |
| Зокрема за участі автобусів                    | 2 220                        | 1 215        | 1 480        |
| Зокрема за участі вантажних автомобілів        | 398                          | 466          | 986          |
| Зокрема за участі легкових автомобілів – таксі | 78                           | 22           | 13           |
| <b>Загинуло осіб</b>                           | <b>125</b>                   | <b>135</b>   | <b>165</b>   |
| Зокрема за участі автобусів                    | 76                           | 72           | 62           |
| Зокрема за участі вантажних автомобілів        | 49                           | 62           | 101          |
| Зокрема за участі легкових автомобілів – таксі | 0                            | 1            | 2            |
| <b>Травмовано осіб</b>                         | <b>913</b>                   | <b>777</b>   | <b>907</b>   |
| Зокрема за участі автобусів                    | 821                          | 668          | 700          |
| Зокрема за участі вантажних автомобілів        | 80                           | 102          | 196          |
| Зокрема за участі легкових автомобілів – таксі | 12                           | 7            | 11           |

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання адміністративно-господарської відповідальності суб'єктів господарювання є досить дискусійними та неодноразово ставали предметом досліджень таких провідних вітчизняних учених-правників, як: А.Г. Бобкова, О.М. Вінник, І.О. Віхрова, С.Ю. Гапало, І.Є. Замойський, О.А. Заярний, Г.Л. Знаменський, Д.Х. Липницький, Д.М. Лук'янець, В.К. Мамутов, О.П. Подцерковний, З.Ф. Татькова, Н.М. Шевченко, В.С. Щербина й інші. Однак адміністративно-господарські штрафи за порушення законодавства про автомобільний транспорт як вид юридичної відповідальності в зазначених правовідносинах детально не розглядалися.

**Формулювання цілей.** Метою наукової статті є з'ясування проблемних питань правового регулювання адміністративно-господарських штрафів за порушення законодавства про автомобільний транспорт і напрацювання пропозицій щодо їх розв'язання.

**Виклад основного матеріалу.** Серед заходів відповідальності учасників господарських відносин важливу роль відіграють адміністративно-господарські санкції, оскільки саме вони найбільше, порівняно з іншими господарськими санкціями, спрямовані на забезпечення неухильного додержання державної дисципліни, законності та господарського правопорядку, дотримання встановлених законом умов і правил здійснення господарської діяльності. У їх реалізації на передній план висувається функція запобіжна, превентивна («стимулююча»). Застосування цих санкцій забезпечує запобігання господарським правопорушенням у сфері господарювання, стимулює додержання учасниками господарської діяльності норм закону [3].

Адміністративно-господарські санкції як заходи організаційно-правового або майнового характеру, що спрямовані на припинення правопорушення суб'єкта господарювання та ліквідацію його наслідків, відповідно до норм Господарського кодексу України, можуть бути застосовані уповноваженими органами державної влади або органами місцевого самоврядування до суб'єктів господарювання за порушення встановлених законодавчими актами правил здійснення господарської діяльності. Адміністративно-господарські санкції в сучасному законодавстві класифікуються за видами: вилучення прибутку (доходу); адміністративно-господарський штраф; стягнення зборів (обов'язкових платежів); застосування антидемпінгових заходів; припинення експортно-імпортних операцій; застосування індивідуального режиму ліцензування на умовах і в порядку, визначених законом; зупинення дії ліцензії (патенту) на здійснення суб'єктом господарювання визначених видів господарської діяльності; анулювання ліцензії (патенту) на здійснення суб'єктом господарювання окремих видів господарської діяльності; обмеження або зупинення діяльності суб'єкта господарювання; ліквідація суб'єкта господарювання; інші адміністративно-господарські санкції, встановлені цим Господарським кодексом та іншими законами.

У сфері автомобільних перевезень, згідно із Законом України «Про автомобільний транспорт», до автомобільних перевізників застосовується лише один вид адміністративно-господарських санкцій – адміністративно-господарські штрафи. На думку Н.В. Добрянської, штраф є заходом юридичної відповідальності, але не може вважатись адміністративно-господарською санкцією. Свою позицію вона аргументує тим, що адміністративно-господарські санкції є заходами організаційно-правового або майнового характеру, спря-

мованими на припинення правопорушення суб'єкта господарювання та ліквідацію його наслідків, тоді як штраф є мірою відповідальності й застосовується з метою виховання особи, яка вчинила адміністративне правопорушення [4].

Загальне визначення штрафу як адміністративно-господарської санкції наведено у статті 241 Господарського кодексу України, згідно з якою адміністративно-господарський штраф – це грошова сума, що сплачується суб'єктом господарювання до відповідного бюджету в разі порушення ним установлених правил здійснення господарської діяльності.

Зважаючи на те, що перелік порушень, за які із суб'єкта господарювання стягується штраф, визначається законами, що регулюють податкові й інші відносини, у яких допущено правопорушення, доцільно було б ширше розкрити поняття і ознак адміністративно-господарського штрафу за порушення законодавства про автомобільний транспорт. Оскільки правовідносини у сфері вантажних і пасажирських перевезень регламентуються спеціальним законом, саме в Законі «Про автомобільний транспорт» має бути визначено, що адміністративно-господарський штраф за порушення законодавства про автомобільний транспорт – це адміністративно-господарська санкція майнового характеру, яка застосовується посадовими особами центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, у вигляді грошової суми, яка сплачується автомобільним перевізником до відповідного бюджету за порушення ним законодавства про автомобільний транспорт, і спрямована на припинення правопорушення суб'єкта господарювання та ліквідацію його наслідків.

Також Господарським кодексом визначено, що перелік порушень, за які із суб'єкта господарювання стягується штраф, розмір і порядок його стягнення визначаються законами, що регулюють податкові й інші відносини, у яких допущено правопорушення. Питанням відповідальності перевізників за порушення законодавства про автомобільний транспорт присвячений розділ V Закону України «Про автомобільний транспорт», який містить лише одну статтю 60 з однойменною назвою. Ця стаття складається з 10 частин, які містять як матеріальні норми, що визначають перелік порушень і розміри штрафів, так і процесуальні норми, які регламентують порядок розгляду справ про порушення законодавства на автомобільному транспорті, особливості фіксації порушень в автоматичному режимі, підвідомчість таких справ тощо. Від часу ухвалення Закону зазначена стаття зазнала 29 змін і доповнень. Проте надмірне її перевантаження, бланкетний характер багатьох положень не сприяють реалізації принципу правової визначеності – невід'ємного складника принципу верховенства права.

Нині адміністративно-господарські штрафи до автомобільних перевізників можуть бути застосовані за такі правопорушення: безпідставну відмову від пільгового перевезення пасажирів; перевезення пасажирів і вантажів за відсутності на момент проведення перевірки документів, визначених статтями 39 і 48 Закону «Про автомобільний транспорт»; експлуатацію легкового автомобіля, облаштованого як таксі, без наявності ліцензії; стоянку легкового автомобіля, який не облаштований як таксі і не має ліцензії, та посадку пасажирів на стоянці таксі; виконання резидентами та/або нерезидентами України міжнародних перевезень пасажирів чи вантажів без документів, визначених статтею 53 Закону «Про автомо-

більний транспорт»; порушення нерезидентами вимог статті 57 цього Закону; порушення режимів праці та відпочинку водіями транспортних засобів; перевезення пасажирів на маршруті протяжністю понад 500 кілометрів одним водієм; відсутність у випадках, передбачених законодавством, списку пасажирів під час здійснення міжнародного перевезення пасажирів автомобільним транспортом; управління транспортними засобами під час здійснення міжнародних автомобільних перевезень без контрольних пристроїв (тахографів) реєстрації режимів праці чи відпочинку водіїв транспортних засобів чи вимкненими такими контрольними пристроями (тахографами) або без щоденних реєстраційних листків режимів праці та відпочинку; здійснення водіями міжнародних автомобільних перевезень без розпізнавальних знаків держави реєстрації транспортного засобу; невиконання перевізниками або їхніми представниками приписів органів державного контролю щодо усунення порушень транспортного законодавства; перевищення встановлених законодавством габаритно-вагових норм перевезення неподільного вантажу без відповідного дозволу або подільного вантажу.

Є.В. Скрипа вважає, що застосування адміністративно-господарських санкцій за деякими складами правопорушень, закріплених у Законі «Про автомобільний транспорт», є досить спірним. Зокрема йдеться про відповідальність: за порушення режимів праці та відпочинку водіями транспортних засобів; за перевезення пасажирів на маршруті протяжністю понад 500 кілометрів одним водієм. Убачається, що за дані правопорушення мають застосовуватися тільки адміністративні стягнення, оскільки вони (ці порушення) досить опосередковано стосуються сфери законності, легальності здійснення господарської діяльності, здебільшого стосуються дотримання правил безпеки на транспорті, режим якої встановлюється нормами адміністративного законодавства. Отже, порушуються передусім адміністративно-правові, а не господарсько-правові норми [5].

Повномасштабна війна в Україні спричинила перерозподіл транспортних потоків, виключила авіаційний транспорт із ринку перевезень та значно зменшила перевезення водним транспортом, що багатократно підвищило навантаження на автомобільних перевізників. Водночас трансформаційні зміни Державної служби України з безпеки на транспорті (далі – Укртрансбезпеки), оновлення штату інспекторів, антикорупційні заходи служби сприяли підвищенню ефективності державного нагляду (контролю) на автомобільному транспорті. У результаті кількість виявлених порушень

автотранспортного законодавства суб'єктами господарювання у 2023 р. збільшилася вдвічі (таблиця 2) [6].

В.В. Волік слушно зауважує, що для досягнення поставлених в Угоді про асоціацію між Україною та Європейським Союзом (далі – ЄС) цілей і забезпечення високого рівня комфорту перевезення пасажирів необхідно пройти більш вагомий шлях удосконалення законодавчого врегулювання ринку послуг автомобільного транспорту в Україні, задоволення потреб суспільства й економіки у перевезенні пасажирів і вантажів, безпеки перевезень, ефективного споживання ресурсів і зменшення техногенного впливу автомобільних транспортних засобів через так званий інструмент адаптації норм законодавства України до норм актів ЄС [7].

Зокрема, це стосується імплементації положень Регламенту Комісії (ЄС) 2016/403 від 18 березня 2016 р. про доповнення Регламенту (ЄС) № 1071/2009 Європейського парламенту та Ради ЄС з урахуванням класифікації тяжких порушень правил ЄС, які можуть призвести до втрати бездоганної ділової репутації оператором автомобільних перевезень, та про внесення змін до додатка III Директиви Європейського парламенту та Ради ЄС 2006/22/ЄС (текст стосується ЄП), відповідно до якого держави-члени зобов'язані визначити вагомість порушення, учиненого автомобільним перевізником, з урахуванням ризику завдання смерті або серйозних травм, а також визначити частоту виявлення порушення, вище якої його розглядають як більш вагоме. Узгоджена категоризація тяжких порушень має стати основою для розширення національної системи оцінювання ризиків, створеної кожної державою-членом. Ці порушення класифікуються за такими категоріями: НТП – найбільш тяжкі порушення; ІТП – істотні тяжкі порушення; ТП – тяжкі порушення; НП – незначні порушення [8].

Учинення тяжких порушень правил ЄС можуть призвести до втрати бездоганної репутації “good repute” автотранспортним підприємством або менеджером з перевезень. Тому об'єктивна сторона порушень законодавства про автомобільний транспорт, за які передбачено адміністративно-господарські штрафи, має відповідати положенням зазначеного Регламенту для відповідної кваліфікації і обліку цих порушень.

Принцип правової визначеності в позиції Європейського суду з прав людини також передбачає, що повноваження органів виконавчої влади у відносинах із громадянами та їх об'єднаннями мають визначатися виключно законами. Ними ж мають установлюватися межі розсуду цих органів. Жоден акт органів виконав-

Таблиця 2

**Кількість адміністративно-господарських штрафів, накладених Укртрансбезпекою у 2022–2023 рр.**

| Назва показника                                                              | Кількісні значення показника |             |        |
|------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|-------------|--------|
|                                                                              | 2022 р.                      | 2023 р.     | +/-%   |
| Накладено адміністративно-господарських штрафів усього                       | 21 417                       | 43 101      | +101,3 |
| На суму (грн)                                                                | 219 255 926                  | 530 579 788 | +142,0 |
| Стягнуто штрафів (грн)                                                       | 110 850 675                  | 377 490 913 | +240,5 |
| Накладено адміністративно-господарських штрафів на пасажирських перевізників | 4 129                        | 9 224       | +123,4 |
| На суму (грн)                                                                | 37 588 388                   | 93 014 012  | +147,5 |
| Стягнуто штрафів (грн)                                                       | 10 589 408                   | 48 958 979  | +362,3 |
| Накладено адміністративно-господарських штрафів на вантажних перевізників    | 17 588                       | 33 877      | +92,6  |
| На суму (грн)                                                                | 181 667 541                  | 437 565 776 | +140,9 |
| Стягнуто штрафів (грн)                                                       | 100 261 267                  | 328 531 934 | +227,7 |

чої влади не може підміняти своїм регулюванням закон і визначати власні межі свободи розсуду в указаних відносинах. Реалізація цього принципу відображається й у статті 19 Конституції України, згідно з якою органи державної влади й органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, у межах повноважень і у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України.

**Висновки.** Адміністративно-господарські штрафи за порушення законодавства про автомобільний транспорт є дієвим засобом запобігання порушенням автомобільними перевізниками транспортного законодавства та вагомим важелем запобігання аварійності. Проте сучасна правова регламентація відповідальності перевізників за порушення законодавства про автомобільний транспорт потребує вдосконалення і узгодження з міжнародними стандартами ЄС. Одним із найважливіших кроків до цього має стати систематизація розділу V Закону України «Про автомобільний транспорт». Для усвідомлення суб'єктами таких правовідносин суті відповідальності за порушення законодавства про автомобільний транспорт, підстав, цілей і змісту нормативних приписів та можливості впевнено передбачати правові наслідки своєї поведінки, розуміння процедури притягнення до такої відповідальності в законі мають бути чітко розмежовані норми-дефініції, норми матеріального права та процесуальні норми.

Так, в окремій статті закону має бути надано визначення адміністративно-господарського штрафу за порушення законодавства про автомобільний транспорт, яким пропонується вважати адміністративно-господарську санкцію майнового характеру, яка застосовується посадовими особами центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики

з питань безпеки на наземному транспорті, у вигляді грошової суми, яка сплачується автомобільним перевізником до відповідного бюджету за порушення ним законодавства про автомобільний транспорт, і спрямована на припинення правопорушення суб'єкта господарювання та ліквідацію його наслідків.

Склади правопорушень, за які передбачена адміністративно-господарська відповідальність, доцільно класифікувати залежно від видів перевезень, що здійснюються суб'єктами господарювання, згрупувати їх у самостійні статті для пасажирських і вантажних перевізників окремо.

Окремими нормами розділу V Закону «Про автомобільний транспорт» варто врегулювати процедури провадження у справах про адміністративно-господарські правопорушення та їх розгляд уповноваженими посадовими особами, особливості оформлення та розгляду порушень, зафіксованих в автоматичному режимі. Також необхідно законодавчо унормувати права осіб, що притягаються до відповідальності, та порядок оскарження постанов про накладення штрафів тощо.

Отже, удосконалення і упорядкування законодавства про адміністративно-господарську відповідальність у сфері автомобільних перевезень сприятиме якісному поліпшенню державного нагляду (контролю) на транспорті, зміцненню правопорядку та підвищенню рівня безпеки на автомобільних шляхах України.

На нашу думку, подальшим напрямом наукового пошуку у сфері адміністративно-господарської відповідальності на автомобільному транспорті має стати дослідження можливості застосування до автомобільних перевізників інших видів адміністративно-господарських санкцій, передбачених чинним законодавством.

#### Список використаних джерел

1. Статистика аварійності за 12 місяців 2023 р. *Департамент патрульної поліції Національної поліції України* : офіційний сайт. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 10.01.2025).
2. Публічний звіт Голови Державної служби України з безпеки на транспорті Євгена Зборовського за 2023 р. URL: [https://dsbt.gov.ua/images/public\\_reports/publ\\_zvit\\_z\\_2023.pdf](https://dsbt.gov.ua/images/public_reports/publ_zvit_z_2023.pdf) (дата звернення: 10.01.2025).
3. Віхрова І.О. Адміністративно-господарські санкції як заходи господарсько-правової відповідальності. *Часопис Київського університету права*. 2015. № 2. С. 151–155. URL: <http://jnas.nbu.gov.ua/article/UJRN-0000618345> (дата звернення: 13.01.2025).
4. Добрянська Н.В. Адміністративно-господарські санкції та їх правове регулювання. *Юридична наука*. 2015. № 11. С. 91–98.
5. Скрипа Є.В. До проблеми вдосконалення відповідальності у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. 2018. № 36. Т. 1. С. 84–87. URL: [http://vestnik-pravo.mgu.od.ua/archive/juspradenc36/part\\_1/juspradenc36-1.pdf#page=84](http://vestnik-pravo.mgu.od.ua/archive/juspradenc36/part_1/juspradenc36-1.pdf#page=84) (дата звернення: 15.01.2025).
6. Лист Державної служби України з безпеки на транспорті № 6194/10.1/15–24 від 27.05.2024 р.
7. Волік В.В. Питання додержання вимог ліцензійних умов під час надання автомобільними перевізниками транспортних послуг. *Часопис цивілістики*. Одеса, 2019. № 32. С. 31–35. URL: [https://repository.mu.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/1016/1/pytannia\\_doderzhannia.pdf](https://repository.mu.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/1016/1/pytannia_doderzhannia.pdf) (дата звернення: 15.01.2025).
8. Commission Regulation (EU) 2016/403 of 18 March 2016 supplementing Regulation (EC) № 1071/2009 of the European Parliament and of the Council with regard to the classification of serious infringements of the Union rules, which may lead to the loss of good repute by the road transport operator, and amending Annex III to Directive 2006/22/EC of the European Parliament and of the Council (Text with EEA relevance). URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/403/oj/eng> (дата звернення: 15.01.2025).

#### References

1. Statystyka avariinosti za 12 misiatsiv 2023 roku. Ofitsiyni sait Departamentu patrolnoi politzii Natsionalnoi politzii Ukrainy [Accident statistics for 12 months of 2023. Official website of the Patrol Police Department of the National Police of Ukraine]. Retrieved from: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> [in Ukrainian].
2. Publichnyi zvit Holovy Derzhavnoi sluzhby Ukrainy z bezpeky na transporti Yevhena Zborovskoho za 2023 rik [Public report of the Head of the State Service of Ukraine for Transport Safety Yevhen Zborovsky for 2023]. Retrieved from: [https://dsbt.gov.ua/images/public\\_reports/publ\\_zvit\\_z\\_2023.pdf](https://dsbt.gov.ua/images/public_reports/publ_zvit_z_2023.pdf) [in Ukrainian].
3. Vikhrova, I.O. (2015). Administratyvno-hospodarski sanktsii yak zakhody hospodarsko-pravovoi vidpovidalnosti [Administrative and economic sanctions as measures of economic and legal liability]. *Chasopys Kyivskoho universytetu prava*, № 2, 151–155. Retrieved from: <http://jnas.nbu.gov.ua/article/UJRN-0000618345> [in Ukrainian].

4. Dobrianska, N.V. (2015). Administratyvno-hospodarski sanktsii ta yikh pravove rehuliuвання [Administrative and economic sanctions and their legal regulation]. *Yurydychna nauka*, № 11, 91–98 [in Ukrainian].
5. Skrypa, Ye.V. (2018). Do problemy vdoshkonalennia vidpovidalnosti u sferi zabezpechennia bezpeky na avtomobilnomu transporti [On the problem of improving responsibility in the field of ensuring road transport safety]. *Naukovyi visnyk Mizhnarodnoho humanitarnoho universytetu*, № 36, T. 1, 84–87. Retrieved from: [http://vestnik-pravo.mgu.od.ua/archive/juspradenc36/part\\_1/juspradenc36-1.pdf#page=84](http://vestnik-pravo.mgu.od.ua/archive/juspradenc36/part_1/juspradenc36-1.pdf#page=84) [in Ukrainian].
6. Lyst Derzhavnoi sluzhby Ukrainy z bezpeky na transporti [Letter from the State Service of Ukraine for Transport Safety] № 6194/10.1/15–24 vid 27.05.2024 [in Ukrainian].
7. Volik, V.V. (2019). Pytannia doderzhannia vymoh litsenziinykh umov pid chas nadannia avtomobilnymi perevnykamy transportnykh posluh [The issue of compliance with licensing requirements when providing transport services by road carriers]. *Chasopys tsyvilistyky*. Odesa, № 32, 31–35. Retrieved from: [https://repository.mu.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/1016/1/pytannia\\_doderzhannia.pdf](https://repository.mu.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/1016/1/pytannia_doderzhannia.pdf) [in Ukrainian].
8. Commission Regulation (EU) 2016/403 of 18 March 2016 supplementing Regulation (EC) № 1071/2009 of the European Parliament and of the Council with regard to the classification of serious infringements of the Union rules, which may lead to the loss of good repute by the road transport operator, and amending Annex III to Directive 2006/22/EC of the European Parliament and of the Council (Text with EEA relevance). Retrieved from: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/403/oj/eng>.

**Martsenyshyn Yurii,**

Candidate of Law, Associate Professor,  
First Deputy Head

(State Service of Ukraine for Land Transport Safety, Kyiv)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4462-9885>

**Chervinchuk Andrii,**

Candidate of Law, Senior Researcher,

Head of the Research Laboratory on Problematic Issues of Law Enforcement Activities  
of the Kryvyi Rih Educational and Scientific Institute

(Donetsk State University of Internal Affairs, Kropyvnytskyi)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7893-6632>

**Atamanenko Yuliia,**

Candidate of Technical Sciences, Senior Researcher,

Senior Research at the Research Laboratory on Problematic Issues of Law Enforcement Activities  
of the Kryvyi Rih Educational and Scientific Institute

(Donetsk State University of Internal Affairs, Kropyvnytskyi)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7423-9880>

## ADMINISTRATIVE AND ECONOMIC FINES FOR VIOLATION OF THE LEGISLATION ON MOTOR TRANSPORT

*The article is devoted to the study of issues of administrative and economic liability for violations of the legislation on motor transport. Based on the analysis of the accident rate in road transport in Ukraine, the impact of regulatory and legal regulation and law enforcement activities of the central executive body that ensures the implementation of state policy on safety in land transport on the level of road traffic injuries was studied.*

*It was determined that the shortcomings of the legal regulation of administrative and economic sanctions do not ensure the effectiveness of their application to road carriers.*

*The essence of administrative and economic fines for violations of the legislation on road transport was studied, gaps in the legislation regarding the lack of a legal definition of this term were noted and its own definition was proposed. An administrative-economic fine for violation of the legislation on road transport is proposed to be considered an administrative-economic sanction of a property nature, which is applied by officials of the central executive body that ensures the implementation of the state policy on safety in land transport, in the form of a monetary amount paid by a road carrier to the relevant budget for its violation of the legislation on road transport, and is aimed at stopping the offense of a business entity and eliminating its consequences.*

*The need to revise Section V of the Law of Ukraine “On Road Transport” regarding the liability of carriers for violation of the legislation on road transport is proven. In particular, it is proposed to distinguish between definitional norms, substantive law norms and procedural norms in various articles of this section. When determining specific types of offenses, take into account the legislation of the European Union, which contains a gradation of traffic violations by categories, depending on their severity.*

**Key words:** road safety, legal liability, administrative and economic fines, road carriers.

Надіслано до редколегії 22.01.2025