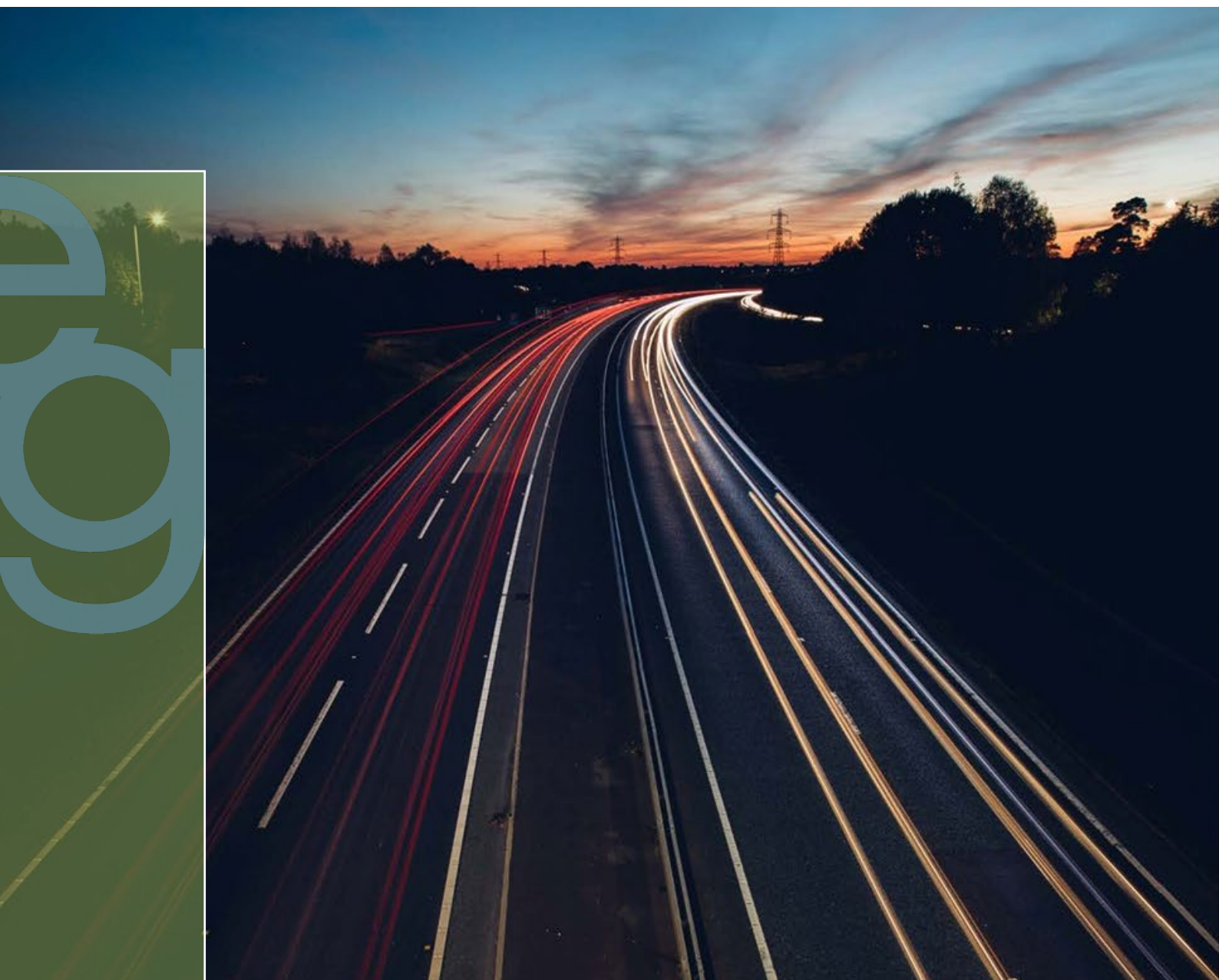




Регуляторний аналіз імплементатції положень Директиви (ЄС) 2022/362 в законодавство України

Фінальний звіт

28 жовтня 2025 року



Інформація про документ

ЗАГАЛЬНА ІНФОРМАЦІЯ

Автори	Інна Шум, Тетяна Каратнюк, Тетяна Язиджи, Світлана Зикова
Редакція	1
CRM номер	UKR_UMVI04101

ІСТОРІЯ ЗМІН

Редакція	Дата	Перевірено	Посада
1	28-10-2025	Інна Шум	Керівник проєкту

ОДЕРЖУВАЧІ

Ім'я, прізвище	Організація
Анастасія Нагорна	Transport & Environment

Зміст

Перелік скорочень.....	4
1. АНАЛІЗ ЧИННОГО ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ ТА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ ЩОДО ПЛАТИ ЗА КОРИСТУВАННЯ ДОРОЖНЬОЮ ІНФРАСТРУКТУРОЮ	6
1.1 Огляд законодавства Європейського Союзу	6
1.2 Аналіз законодавства України	9
1.2.1 Щодо оподаткування HDV в Україні, сплати екологічного податку	10
1.2.2 Щодо екологічних норм до транспортних засобів, що експлуатуються в Україні	10
1.2.3 Щодо плати за користування дорожньою інфраструктурою в Україні	11
1.2.4 Щодо джерел фінансування дорожнього господарства	16
1.2.5 Щодо реєстрації транспортних засобів в Україні.....	18
1.2.6 Щодо обміну інформацією про транспортний засіб з державами-членами ЄС у разі несплати плати за проїзд (toll)	19
2. АНАЛІЗ НАБЛИЖЕННЯ (ВІДПОВІДНОСТІ) НАЦІОНАЛЬНОГО ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ ВІДПОВІДНИМ ACQUIS ЄС.....	20
2.1 Рівень гармонізації національного законодавства України з Acquis ЄС	20
3. ПРАКТИЧНІ КРОКИ ТА ЗАХОДИ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ, А ТАКОЖ ПЕРЕШКОДИ В ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ ДИРЕКТИВИ (ЄС) 2022/362	22
3.1 Практичні кроки та заходи державної політики щодо імплементації Директиви (ЄС) 2022/362	22
3.1.1 Узгодження законодавства та політики	23
3.1.2 Інституційна спроможність.	26
3.1.3 Фінансово-економічні заходи	28
3.1.4 Технічна та операційна імплементація	35
3.1.5 Інші заходи.....	49
3.2. Поточні та потенційні вузькі місця і проблеми в імплементації Директиви (ЄС) 2022/362	51
3.2.1 Вплив війни на дорожню галузь.....	53
3.2.2 Нормативно-правові та регуляторні перешкоди.....	53
3.2.3 Політичні та інституційні перешкоди.....	55
3.2.4 Фінансові та економічні перешкоди	55
3.2.5 Технічні та операційні перешкоди.....	58
Додаток А. Міжнародні двосторонні угоди України у галузі автомобільного транспорту.....	60
Додаток Б. Таблиця відповідності Директиві (ЄС) 2022/362	67

Перелік скорочень

Агентство відновлення	Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України ¹
БКУ	Бюджетний кодекс України
ГІС	Геоінформаційна система
ГСЦ МВС	Головний сервісний центр Міністерства внутрішніх справ України
ДДФ	Державний дорожній фонд
ЄДРТЗ	Єдиний державний реєстр транспортних засобів
ЄК	Європейська Комісія
ЄС	Європейський Союз
КМУ	Кабінет Міністрів України
КУпАП	Кодекс України про адміністративні правопорушення
Мінрозвитку	Міністерство розвитку громад та територій України
МВС	Міністерство внутрішніх справ України
Мінекономіки	Міністерство економіки, довкілля та сільського господарства України ²
Мінфін	Міністерство фінансів України
Мінцифри	Міністерство цифрової трансформації України
МФО	Міжнародні фінансові організації
НТМУ	Національна транспортна модель України
НТС	Національна транспортна стратегія
ПКУ	Податковий кодекс України

¹ Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України створене відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 13 січня 2023 р. № 29 «Деякі питання оптимізації системи центральних органів виконавчої влади» на базі Державного агентства автомобільних доріг України (Укравтодору) та Державного агентства інфраструктурних проєктів <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/29-2023-%D0%BF#Text>

² Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 21 липня 2025 р. № 903 «Деякі питання Міністерства економіки, довкілля та сільського господарства» було об'єднано декілька міністерств: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/903-2025-%D0%BF#Text>

ППП	Публічно-приватне партнерство
СДІР	Середньорічна добова інтенсивність руху
ТЕО	Техніко-економічне обґрунтування
ТЗ	Транспортний засіб
Угода про асоціацію Україна – ЄС	Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони ³
Укрстат	Державна служба статистики України
Укртрансбезпека	Державна служба України з безпеки на транспорті
ЦОБВ	Центральний орган виконавчої влади
Acquis communautaire/ Acquis ЄС	Правова система ЄС
DSRC	Dedicated Short-Range Communication – Спеціалізований короткодіапазонний зв'язок
e-Toll	Електронна система збору плати за проїзд, що базується на пройденій відстані ТЗ
EETS	European Electronic Toll Service - Європейський електронний сервіс плати за проїзд
HDV	Автомобіль, максимальна технічно допустима маса якого перевищує 3,5 тонни (згідно з Директивою 1999/62/ЄС)
IRI	International Roughness Index – Міжнародний індекс рівності
GDPR ⁴	General Data Protection Regulation – Загальний регламент про захист даних
GNSS	Global Navigation Satellite System – Глобальна навігаційна супутникова система
TEN-T	Транс'європейська транспортна мережа
VOC	Витрати на експлуатацію транспортних засобів
WIM	Система зважування в русі

³ Закон України від 16.09.2014 № 1678-VII "Про ратифікацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони"

⁴ Regulation (EU) 2016/679 of the European Parliament and of the Council of 27 April 2016 on the protection of natural persons with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data, and repealing Directive 95/46/EC

1. АНАЛІЗ ЧИННОГО ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ ТА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ ЩОДО ПЛАТИ ЗА КОРИСТУВАННЯ ДОРОЖНЬОЮ ІНФРАСТРУКТУРОЮ

1.1 Огляд законодавства Європейського Союзу

Директива (EU) 2022/362 Європейського Парламенту і Ради від 24 лютого 2022 року вносить зміни до **Директиви 1999/62/ЄС** про справляння плати з транспортних засобів (далі – ТЗ) за користування дорожньою інфраструктурою, **Директиви Ради 1999/37/ЄС** щодо реєстраційних документів для ТЗ та **Директиви (ЄС) 2019/520** щодо взаємодії (інтероперабельності) електронних систем дорожнього збору (toll system) та сприяння транскордонному обміну інформацією про несплату дорожніх зборів в Європейському Союзі (далі – ЄС).

Директива 1999/62/ЄС є основним юридичним актом ЄС щодо стягнення плати за користування дорожньою інфраструктурою. Тому імплементація Директиви (EU) 2022/362 до національного законодавства України вимагає перш за все наближення законодавства України до Директиви 1999/62/ЄС. Крім цього, окремої уваги заслуговує питання гармонізації національного законодавства України з Директивою Ради 1999/37/ЄС та Директивою (ЄС) 2019/520.

Директива 1999/62/ЄС та **Директива (EU) 2022/362** передбачають, що держави-члени ЄС можуть стягувати з ТЗ різних категорій, призначених для перевезення вантажів або пасажирів, плату за користування дорожньою інфраструктурою, яка має бути спрямована на:

- створення внутрішнього ринку автомобільних перевезень із рівними умовами конкуренції та забезпечення єдиного та недискримінаційного підходу до стягнення плати за користування дорожньою інфраструктурою;

- посилення застосування принципів «користувач платить» і «забруднювач платить»;

- сприяння фінансуванню дорожньої інфраструктури;

- боротьбу із заторами та негативними екологічними наслідками забруднення повітря та шумового забруднення;

- підтримку декарбонізації транспорту та реалізації Паризької кліматичної угоди та стратегії ЄС⁵ щодо скорочення викидів CO₂.

Директива 1999/62/ЄС (зі змінами, запровадженими Директивою (EU) 2022/362) **застосовується для:**

1) оподаткування великовагових⁶ вантажних ТЗ (HDV), тобто вантажних ТЗ з максимальною технічно допустимою масою понад 3,5 тонни, що має передбачати:

а) запровадження процедури нарахування та стягнення податків з HDV відповідно до мінімальних податкових ставок, визначених у додатку 1 до Директиви 1999/62/ЄС;

б) застосування знижених ставок або звільнення від оподаткування для певних HDV;

2) запровадження *дорожнього збору (tolls)* або плати за користування інфраструктурою (*user charges*), або їх комбінації (у випадках, передбачених Директивою 1999/62/ЄС) з ТЗ (вантажних, пасажирських) на:

а) Транс'європейській транспортній мережі (TEN-T) та інших автомагістралях на умовах, визначених у Директиві 1999/62/ЄС;

⁵ Біла книга від 28 березня 2011 року «Дорожня карта до єдиного європейського транспортного простору – у напрямку конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи» передбачає перехід до повного застосування принципів «забруднювач платить» та «користувач платить» та генерування надходжень для забезпечення фінансування майбутніх інвестицій у транспортну галузь. У Білій книзі Європейська Комісія закликає до запровадження повної та обов'язкової інтерналізації зовнішніх витрат (включно з шумовим забрудненням, забрудненням повітря та викидами CO₂, а також заторами, на додачу до обов'язкового відшкодування витрат на зношування інфраструктури) для автомобільного та залізничного транспорту.

⁶ Великовагові транспортні засоби у визначенні, наведеному в Директиві 1999/62/ЄС.

б) інших автомобільних дорогах, за умови, що це не призводить до дискримінації під час міжнародного руху або спотворення конкуренції між автомобільними перевізниками.

Національні компетентні органи, визначені відповідно до національного законодавства:

а) можуть встановлювати платежі окремо для різних категорій ТЗ⁷ (М1, М2, М3, N1, N2, N3);

б) можуть встановити та застосовувати знижені ставки дорожнього збору/плати за користування дорожньою інфраструктурою або повністю скасовувати їх на окремих ділянках автомобільних доріг, зокрема в малонаселених районах;

в) можуть встановити та застосовувати знижені ставки дорожнього збору/плати за користування дорожньою інфраструктурою або повністю скасовувати їх для:

- ТЗ, що мають право на податкову знижку або звільнення відповідно до закону;
- ТЗ, що використовуються або належать особам з інвалідністю;
- ТЗ з нульовими викидами з максимальною технічно допустимою масою до 4,25 тонн;
- HDV із максимальною технічно допустимою масою від 3,5 до 7,5 тонни, що перевозять матеріали для власного використання у межах здійснення ремісничої діяльності;
- HDV, звільнених від обов'язкового використання тахографів⁸.

г) повинні повідомити Європейську Комісію (ЄК) щонайменше за 6 місяців до запровадження нової або суттєво зміненої плати за користування дорожньою інфраструктурою;

г) можуть на власний розсуд встановлювати ставки дорожнього збору з метою:

- зменшення дорожніх заторів, боротьби з екологічними наслідками, в т.ч. із забрудненням повітря в міських районах (на дорогах TEN-T, що проходять через такі райони),
- фінансування інфраструктури для забезпечення енергією ТЗ з низькими та нульовими викидами та стягнення дорожніх зборів із таких ТЗ;

д) запровадити ефективну систему контролю та відповідальність за недотримання законодавства пропорційну до вчиненого правопорушення;

е) починаючи з 25.03.2025, збирати відомості, складати та публікувати кожні 5 років звіт щодо дорожніх зборів і плати за користування дорожньою інфраструктурою, що стягуються на їхній території.

Директива (EU) 2022/362 передбачає **поступовий перехід** від системи плати за користування дорожньою інфраструктурою («євровінєтка»), що розраховується в залежності від певного проміжку часу (time-based), до системи стягнення дорожнього збору (toll), **що базується на пройденій відстані (distance-based), а також запроваджує принцип «забруднювач платить», «користувач платить» та включає, серед іншого, плату за зовнішні чинники екологічного характеру, такі як забруднення повітря, викиди CO₂ та шумове забруднення.**

Так, **до 25 березня 2027 року** допускається застосування плати за користування дорожньою інфраструктурою або дорожнього збору до вантажних HDV із максимальною технічно допустимою масою не менше 12 тонн.

Плата за користування інфраструктурою HDV (з максимальною технічно допустимою масою понад 3,5 тонни або призначених для перевезення більше ніж 9 осіб з водієм включно), що розраховується з урахуванням певного проміжку часу (time-based), зокрема «євровінєтка», **не буде застосовуватися на основній мережі TEN-T⁹ починаючи з 25 березня 2030 року. Допускатиметься лише дорожній збір, який базується на пройденій відстані (distance-based) – тол (toll).**

Слід зазначити, що після 25 березня 2030 року держави-члени ЄС матимуть можливість застосовувати до HDV плату за користування інфраструктурою, що розраховується з урахуванням певного проміжку часу (time-based) на ділянках їхньої основної мережі TEN-T лише у належно

⁷ До 25 березня 2027 року Європейська Комісія має здійснити оцінку ефективності імплементації Директиви (EU) 2022/362 щодо стягнення плати з ТЗ максимально допустимою масою, яка не перевищує 3,5 тонн, та запропонувати у разі потреби зміни до законодавства.

⁸ Регламент (ЄС) № 165/2014 Європейського Парламенту та Ради від 4 лютого 2014 року про тахографи на автомобільному транспорті.

⁹ Основна мережа TEN-T (Core TEN-T network), визначена відповідно до Регламенту (EU) 2024/1679 Європейського Парламенту та Ради від 13 червня 2024 року про керівні принципи Союзу щодо розвитку Транс'європейської транспортної мережі, яким вносяться зміни до Регламентів (EU) 2021/1153 та (EU) № 913/2010 і скасовується Регламент (EU) № 1315/2013.

обґрунтованих випадках (стаття 11 Директиви (EU) 2022/362). Такі випадки мають бути обмежені ситуаціями, коли застосування дорожнього збору (toll) для HDV супроводжувалося б непропорційними адміністративними, інвестиційними та операційними витратами порівняно з очікуваними доходами або вигодами, наприклад через незначну протяжність відповідної ділянки автомобільної дороги, низьку щільність населення або низьку інтенсивність руху, або якщо застосування дорожнього збору призвело до перенаправлення руху ТЗ, яке спричинило б негативний вплив на безпеку дорожнього руху чи громадське здоров'я.

Отже, застосування плати за користування інфраструктурою, що розраховується з урахуванням певного проміжку часу (time-based) у таких **належно обґрунтованих випадках повинно підлягати дотриманню процедурних вимог, які мають передбачати:**

- обов'язку оцінку потреби у впровадженні такої системи на окремих ділянках автомобільних доріг основної мережі TEN-T; та
- обов'язкове інформування Європейської Комісії про застосування плати за користування інфраструктурою, що розраховується з урахуванням певного проміжку часу (time-based), яке має включати пояснення із зазначенням конкретних обставин, пов'язаних із такими ділянками основної мережі TEN-T.

Для забезпечення узгодженого та гармонізованого застосування системи стягнення плати за користування транспортною інфраструктурою в межах ЄС і створення рівних умов конкуренції на ринку вантажних перевезень, важливо, щоб різні системи зборів обчислювали витрати за єдиними принципами.

Директива (EU) 2022/362 впроваджує новий механізм варіювання дорожніх зборів з метою заохочення використання більш екологічних HDV із зниженими викидами CO₂.

Стягнення плати за проїзд відповідно до рівня викидів CO₂ та плата за забруднення повітря та шумове забруднення сприятимуть переходу на вантажні HDV з «нульовим» рівнем викидів.

Зокрема, Директива (EU) 2022/362 встановлює необхідність врахування у визначенні розміру дорожнього збору для HDV «зовнішніх» витрат, таких як забруднення повітря, шумове забруднення та викиди CO₂. Замість застарілої диференціації за стандартами «Euro» планується перехід до тарифів, прив'язаних до реальних викидів CO₂, що має стимулювати оновлення автопарку та підтримати принцип «забруднювач платить» та «користувач платить». Для цього запроваджуються оновлені референтні ставки, а державам-членам ЄС дозволяється застосовувати додаткові збори за CO₂ до впровадження інших кліматичних інструментів.

Слід зазначити, що договори концесії, укладені до набрання чинності Директивою (EU) 2022/362¹⁰, можуть містити положення, що відрізняються від вимог Директиви (EU) 2022/362. Тому державам-членам ЄС дозволяється **тимчасово звільняти такі договори концесії** від певних зобов'язань, щоб гарантувати їхню фінансову життєздатність до моменту перегляду їх істотних умов, у тому числі в разі продовження строку дії. Водночас держави-члени ЄС можуть добровільно узгодити чинні договори концесії з оновленими нормами ЄС чи національного законодавства, а також розглянути можливість запровадження плати за «зовнішні» витрати, пов'язані з викидами CO₂ та забрудненням повітря, або надання відповідних знижок у випадках, коли чинні концесійні ставки не відповідають вимогам диференціації залежно від категорії ТЗ.

Директива 1999/37/ЄС зазнала змін, які передбачають оновлення вимог до реєстраційних документів ТЗ. Відтепер у цих документах обов'язково має зазначатися інформація про викиди CO₂ (г/км) для HDV. Крім того, запроваджується фіксація класу викидів CO₂ на момент першої реєстрації ТЗ. Такі зміни спрямовані на гармонізацію з екологічною політикою ЄС, зокрема на підтримку переходу до «зеленого транспорту» та посилення контролю над впливом HDV на довкілля.

Директива (EU) 2019/520 встановлює умови, необхідні для:

¹⁰ 24 березня 2022 року

забезпечення сумісності електронних систем стягнення плати за проїзд по всій дорожній мережі ЄС, міських та міжміських автомагістралях, головних та другорядних дорогах, а також на різних об'єктах інфраструктури, таких як тунелі чи мости, а також поромах;

сприяння транскордонному обміну даними, у тому числі щодо ТЗ та їх власників, за які в ЄС було допущено несплату плати за проїзд будь-якого виду по дорожній мережі ЄС .

Основними принципами Директиви (ЄС) 2019/520 є:

- сумісність електронних систем збору плати за проїзд;
- недискримінація та справедливий доступ до ринку для постачальників послуг збору плати за проїзд (toll service providers);
- транскордонний обмін інформацією про порушення між державами-членами щодо несплати дорожніх зборів (non-payment of road fees);
- захист персональних даних та відповідність вимогам GDPR щодо обробки персональних даних користувачів.

У Додатку I до **Директиви (EU) 2019/520** у розділі «*Елементи даних, що надаються в результаті автоматизованого пошуку відповідно до статті 23(1)*», частина I «*Дані щодо транспортних засобів*» таблицю замінено новою редакцією. Зокрема, оновлена таблиця визначає перелік даних, які держави-члени ЄС повинні надавати у разі обміну інформацією про ТЗ. До обов'язкових даних (M) належать: реєстраційний номер, VIN-код, держава реєстрації, марка та модель ТЗ, його категорія, екологічний клас за стандартом «Euro» та максимальна технічно допустима маса.

Додатково для HDV можуть надаватися опційні дані (O): клас викидів CO₂, дата перекласифікації та показник CO₂ у г/ткм. Ці зміни спрямовані на уніфікацію обміну інформацією між державами-членами ЄС та інтеграцію екологічних параметрів, зокрема викидів CO₂, у систему контролю ТЗ, що відповідає цілям ЄС щодо декарбонізації автомобільного транспорту.

1.2 Аналіз законодавства України

Транспозиція та імплементація Директиви (EU) 2022/362 є важливим кроком на шляху до повної гармонізації українського законодавства з Acquis ЄС, що вимагає адаптації європейських норм з урахуванням національних умов.

Оскільки Україна не є державою-членом ЄС, чинне законодавство України не передбачає обов'язкової транспозиції та виконання положень Директив ЄС 1999/62 та 2022/362 у строки, передбачені цими актами ЄС. Натомість, відповідно до Угоди про асоціацію Україна – ЄС (Додаток XXXII), Україна взяла зобов'язання поступово наблизити національне законодавство до Acquis ЄС, зокрема впровадити положення Директиви 1999/62/ЄС **одразу після прийняття рішення про введення мита/зборів за користування дорожньою інфраструктурою**.

Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена постановою Кабінету Міністрів України (далі – КМУ) від 27.12.2024 № 1550, одним із заходів визначає впровадження електронної системи збору плати за проїзд та використання транспортної інфраструктури для вантажного транспорту.

Наразі чинне законодавство України **у незначній мірі та фрагментарно** регулює питання плати за користування дорожньою інфраструктурою, яка справляється з вантажних ТЗ на дорогах загального користування та залежить здебільшого від пройденої відстані та категорії ТЗ, що **свідчить радше про прогалину у національному законодавстві та невідповідність чинних норм національного законодавства Acquis ЄС, ніж про належне врегулювання зазначеного питання**.

Слід зазначити, що чинне законодавство України у сфері справляння плати за користування автомобільними дорогами зосереджене на концесійних проєктах та компенсації за пошкодження доріг, тоді як Acquis ЄС регулюють комплексну, гармонізовану систему плати за користування дорожньою інфраструктурою для HDV, яка враховує не лише використання інфраструктури, але й зовнішні витрати,

такі як забруднення повітря та шумове забруднення. У Директиві 1999/62/ЄС (зі змінами, запровадженими Директивою (EU) 2022/362) «плата за зовнішні витрати» («external cost charges») за забруднення є невід'ємною складовою плати за користування дорожньою інфраструктурою, що стягується з ТЗ залежно від пройденної відстані.

1.2.1 Щодо оподаткування HDV в Україні, сплати екологічного податку

Податковий кодекс України від 02.12.2010 № 2755-VI (ПКУ) регулює відносини, що виникають у сфері справляння податків і зборів, зокрема **визначає вичерпний перелік податків та зборів**, що справляються в Україні, та порядок їх адміністрування, платників податків та зборів, їх права та обов'язки, компетенцію контролюючих органів, повноваження і обов'язки їх посадових осіб під час адміністрування податків та зборів, а також відповідальність за порушення податкового законодавства.

Статтею 267 ПКУ передбачено сплату **транспортного податку**. Платниками транспортного податку є фізичні та юридичні особи, в тому числі нерезиденти, які мають зареєстровані в Україні згідно з чинним законодавством власні **легкові автомобілі (ТЗ з максимальною технічно допустимою масою, що не перевищує 3,5 тонни)**, які є об'єктами оподаткування (базою оподаткування) у розумінні ПКУ.

Отже, інші категорії ТЗ, зокрема вантажні ТЗ з максимальною технічно допустимою масою понад 3,5 тонни, в Україні не оподатковуються транспортним податком.

Розділом III ПКУ передбачено сплату **екологічного податку**. Платниками екологічного податку є суб'єкти господарювання, юридичні особи, що не провадять господарську (підприємницьку) діяльність, бюджетні установи, громадські та інші підприємства, установи та організації, постійні представництва нерезидентів, включаючи тих, які виконують агентські (представницькі) функції стосовно таких нерезидентів або їх засновників, під час провадження діяльності яких на території України і в межах її континентального шельфу та виключної (морської) економічної зони.

Згідно зі статтею 242 ПКУ об'єктом та базою оподаткування є:

- обсяги та види забруднюючих речовин, які викидаються в атмосферне повітря стаціонарними джерелами;
- обсяги та види забруднюючих речовин, які скидаються безпосередньо у водні об'єкти;
- обсяги та види (класи) розміщених відходів, крім обсягів та видів (класів) відходів як вторинної сировини, що розміщуються на власних територіях (об'єктах) суб'єктів господарювання;
- обсяги та категорія радіоактивних відходів, що утворюються внаслідок діяльності суб'єктів господарювання та/або тимчасово зберігаються їх виробниками понад установлений особливими умовами ліцензії строк;
- обсяги електричної енергії, виробленої експлуатуючими організаціями ядерних установок (атомних електростанцій).

Отже, екологічний податок не застосовується до діяльності з автомобільних перевезень, оскільки ТЗ не є стаціонарним джерелом забруднюючих речовин, які викидаються в атмосферне повітря.

1.2.2 Щодо екологічних норм до транспортних засобів, що експлуатуються в Україні

Відповідно до **пункту 2 постанови КМУ від 22 грудня 2010 р. № 1166 «Про єдині вимоги до конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, що експлуатуються»**, вимоги до конструкції та технічного стану ТЗ визначаються, *inter alia*, в єдиних технічних приписах - **Правилах Європейської економічної комісії ООН з поправками**, що додаються до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання і частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання

офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів у 1958 році з поправками 1995 року, **чинними на дату першої реєстрації ТЗ**. Згідно з пунктом 4 постанови КМУ від 22 грудня 2010 р. № 1166, технічний стан ТЗ повинен відповідати вимогам щодо експлуатаційної безпечності систем управління, зокрема обсягу викидів забруднювальних речовин, рівня акустичного шуму, стану засобів запобігання надмірному забрудненню навколишнього природного середовища, створенню надмірного рівня електромагнітних завад, тощо. **Правилами експлуатації колісних транспортних засобів**, затвердженими наказом Міністерства інфраструктури України від 26.07.2013 № 550, встановлено, що **безпечність конструкції ТЗ** є станом конструкції, яка відповідає вимогам законодавчо регульованої сфери стосовно активної, пасивної, загальної, **екологічної безпечності відповідно до норм, що діяли на дату першої реєстрації ТЗ**.

Відповідно до пункту 1.4 **Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання**, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 17.08.2012 № 521, індивідуальному затвердженню підлягають ТЗ при першій державній реєстрації в Україні, а саме: а) нові ТЗ, які відповідають вимогам єдиних технічних приписів, але відповідність типу яких не підтверджена сертифікатом типу; б) ТЗ, які були у користуванні. Стосовно кожного ТЗ оформлюється сертифікат типу, а для ТЗ категорій М та N також оформлюють і додають до зазначеного сертифіката результат випробувань за екологічними показниками, відповідно до екологічних норм, методів випробувань, позначень рівнів екологічних норм колісних ТЗ, зазначених у **додатку 2 Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання**, який передбачає позначення рівня екологічної норми від Euro-0 до Euro-6 згідно з Правилами ЄЕК ООН, Регламентами та Директивами ЄС, а також іншими нормативними документами, що містять норми, методи випробувань та заходи забезпечення екологічного рівня ТЗ протягом всього терміну їх експлуатації.

У вересні 2025 року були прийняті зміни до постанови КМУ від 11 листопада 2009 р. № 1200 «Про затвердження Порядку здійснення оптової та роздрібної торгівлі транспортними засобами та їх складовими частинами, що мають ідентифікаційні номери»¹¹, якими передбачено створення та підтримку функціонування довідника щодо питомих витрат палива та питомих викидів CO₂ (далі – Довідник). Це питання віднесено до компетенції Міністерства розвитку громад та територій України (далі – Мінрозвитку).

Такий Довідник міститиме збірку офіційних даних щодо питомих витрат палива та питомих викидів CO₂ для всіх моделей, доступних на ринку **нових легкових автомобілів**, визначених під час затвердження типу легкового автомобіля та зазначених у сертифікаті типу або сертифікаті відповідності і буде опубліковано на офіційному веб-сайті Мінрозвитку.

1.2.3 Щодо плати за користування дорожньою інфраструктурою в Україні

Чинне законодавство України передбачає стягнення плати за користування дорожньою інфраструктурою, зокрема яка базується на пройденій відстані та вагових параметрах ТЗ, у трьох випадках:

- а) плата за проїзд автомобільними дорогами, які побудовані та передані в управління на умовах публічно-приватного партнерства (ППП), у тому числі концесії;
- б) плата за проїзд вантажних ТЗ, максимальні вагові параметри яких перевищують норми, встановлені законодавством;
- в) єдиний збір за проїзд автомобільними дорогами України, який справляється у пунктах пропуску при перетині ТЗ (автобусами та вантажними ТЗ) державного кордону.

¹¹ <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-vnesennia-zmin-do-postanovy-kabinetu-ministriv-ukrainy-vid-11-lystopada-2009-r-1200-k1182> (постанова КМУ від 25 вересня 2025 р. № 1182 «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 11 листопада 2009 р. № 1200»)

Аналіз чинного законодавства України у сфері стягнення плати за користування дорожньою інфраструктурою засвідчує його суттєву невідповідність європейській практиці, зокрема через відсутність гармонізованої системи справляння плати з HDV та єдиного комплексного підходу до визначення і формування ставок за користування дорожньою інфраструктурою.

а) Плата за проїзд автомобільними дорогами, які побудовані та передані в управління на умовах публічно-приватного партнерства, у тому числі концесії

Закон України від 08.09.2005 № 2862-IV «Про автомобільні дороги» визначає правові, економічні, організаційні та соціальні засади забезпечення функціонування автомобільних доріг, їх будівництва, реконструкції, ремонту та утримання в інтересах держави і користувачів автомобільних доріг.

Статтю 27¹² Закону України «Про автомобільні дороги» передбачено, що **віднесення автомобільних доріг загального користування та окремих їх ділянок, у тому числі мостових переходів, до розряду платних здійснюється КМУ з урахуванням державної стратегії розвитку мережі автомобільних доріг України, крім випадків будівництва (нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту) і подальшої експлуатації автомобільної дороги загального користування на умовах публічно-приватного партнерства (далі – ППП), у тому числі концесії.**

Статтю 29 Закону України «Про автомобільні дороги» передбачено, що автомобільна дорога загального користування може бути платною як по всій довжині, так і на окремих її ділянках. Зокрема, зазначено, що у разі запровадження плати за проїзд платними автомобільними дорогами загального користування така **плата справляється з усіх ТЗ, що проїжджають такими дорогами, за винятком вантажних автомобілів** зі знімними кузовами, максимальна допустима маса яких становить понад 12 тонн, **що здійснюють комбіновані перевезення вантажів** відповідно до Закону України "Про мультимодальні перевезення" **платними автомобільними дорогами загального користування, які не передані в концесію.** Справляння плати за проїзд припиняється та відновлюється згідно з рішенням КМУ. Максимальний розмір плати та порядок її справляння встановлюються КМУ.

Згідно зі **статтею 50 Закону України від 19.06.2025 № 4510-IX «Про публічно-приватне партнерство»**,¹³ у проекті ППП, об'єктом якого є автомобільна дорога, може встановлюватися плата за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованою на умовах ППП у рамках реалізації такого проекту. **Розмір плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованою на умовах ППП (у разі її встановлення у відповідному проекті ППП), визначається у висновку за результатами аналізу ефективності здійснення ППП та не може перевищувати максимальний розмір плати, що встановлюється КМУ з урахуванням виду транспортного засобу та рівня інфляції.** Розмір плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованою на умовах ППП (у разі її встановлення у відповідному проекті ППП) зазначається у договорі ППП.

У разі віднесення автомобільних доріг загального користування до розряду платних відповідно до рішення КМУ про їх будівництво та подальшу експлуатацію на умовах концесії розмір плати та процедура її справляння встановлюються відповідно до **Закону України «Про концесію» від 03.10.2019 № 155-IX.**

Згідно зі статтею 55¹⁴ Закону України «Про концесію», розмір плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованою на умовах концесії,

¹² Під час підготовки звіту використовується редакція Закону України «Про автомобільні дороги», яка набуває чинності 31.10.2025 року (<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15/ed20251031#Text>)

¹³ Під час підготовки звіту використовується редакція Закону України «Про публічно-приватне партнерство», яка набуває чинності 31.10.2025 року (<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4510-20#Text>)

¹⁴ Під час підготовки звіту використовується редакція Закону України «Про концесію», яка набуває чинності 31.10.2025 року (<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20/ed20251031#n611>)

визначається у висновку за результатами аналізу ефективності здійснення ППП та не може перевищувати максимальний розмір плати, що встановлюється КМУ з урахуванням виду ТЗ та рівня інфляції.

Постановою КМУ від 23.12.2020 № 1312 затверджено максимальний розмір плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованою на умовах концесії. Зокрема, відповідно до зазначеної постанови КМУ від 23.12.2020 № 1312, максимальна ставка плати (в євро) за кожен кілометр відстані встановлена в залежності від категорії та максимальної технічно допустимої маси ТЗ в межах від 0,023 євро/км для легкових автомобілів (з максимальною технічно допустимою масою не більше ніж 3,5 тонни) до 0,133 євро/км для вантажних автомобілів та автопоїздів з максимальною технічно допустимою масою більше 12 тонн, а також для автобусів із кількістю місць для сидіння більше 29 і максимальною технічно допустимою масою понад 12 тонн. Розмір плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованою на умовах концесії, визначений відповідно до статті 55 Закону України «Про концесію», зазначається у концесійному договорі.

Порядок безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії або ППП, та розмір відшкодування концесіонеру/приватному партнеру (в разі стихійного лиха, катастрофи, епідемії, епізоотії, проїзду ТЗ, що використовуються органами державної влади, підрозділами Міністерства оборони України, Державної прикордонної служби України, Національної гвардії України, Національної поліції України, Державної служби України з надзвичайних ситуацій, проїзду швидкої медичної допомоги) **визначає КМУ.**

Постановою КМУ від 05.01.2021 № 11 затверджено порядок безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, та розмір відшкодування концесіонеру.

Наразі в Україні відсутні укладені договори концесії щодо будівництва та експлуатаційного обслуговування автомобільних доріг.

б) Плата за проїзд вантажними ТЗ, максимальні вагові параметри яких перевищують норми, встановлені законодавством

Відповідно до **статті 1 Закону України «Про автомобільний транспорт», великоваговий транспортний засіб** – це ТЗ з вантажем або без вантажу, хоча б один з вагових параметрів якого перевищує встановлені на території України допустиму максимальну масу чи осьове навантаження. Відповідно до статті 60 цього Закону, плата за проїзд автомобільними дорогами ТЗ та інших самохідних машин і механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні, зараховується до державного дорожнього фонду.

Постановою КМУ від 18.01.2001 № 30 затверджено правила проїзду великогабаритних та великовагових ТЗ автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами. Пунктом 3 постанови КМУ від 18.01.2001 р. № 30 передбачено, що ТЗ чи автопоїзд з вантажем або без вантажу вважається великоваговим, якщо максимальна маса або осьова маса перевищує хоча б один з параметрів, зазначених у пункті 22.5 Правил дорожнього руху, затверджених **постановою КМУ від 10.10.2001 № 1306**. Також пунктом 22.5 Правил дорожнього руху передбачено, що рух ТЗ та їх составів, фактична маса та навантаження на вісь яких перевищують параметри, визначені підпунктами "б" та "в" пункту 22.5 Правил дорожнього руху, у разі перевезення подільних вантажів забороняється.

Відповідно до пункту 4 постанови КМУ від 18.01.2001 р. № 30, рух великовагових ТЗ автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами здійснюється на підставі **дозволу на участь у дорожньому русі**, виданого перевізникові уповноваженим підрозділом Національної поліції, **або документа про внесення плати за проїзд**. При цьому допускається перевищення вагових параметрів порівняно з визначеними у пункті 22.5 Правил дорожнього руху на 2 % (величина похибки) без оформлення відповідного дозволу та внесення плати за проїзд.

Розмір плати за проїзд великовагових ТЗ визначається законодавством у сфері надання адміністративних послуг. Зокрема, відповідно до **пункту 30 постанови КМУ від 27.06.2007 № 879** «Про

заходи щодо збереження автомобільних доріг», **плата за проїзд великогабового ТЗ** справляється за встановленими ставками залежно від (а) маси такого ТЗ, (б) навантаження на вісь (осі), (в) габаритів та (г) протяжності маршруту за встановленою пунктом 30 постанови КМУ від 27.06.2007 № 879 формулою. Ця плата є компенсацією за спричинене пошкодження доріг, що частково відображає принцип «користувач платить».

в) Єдиний збір за проїзд автомобільними дорогами України, який справляється у пунктах пропуску при перетині ТЗ (автобусами та вантажними ТЗ) державного кордону

Відповідно до **Закону України "Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний кордон України" від 04.11.1999 № 1212-XIV**, єдиний збір справляється з ТЗ вітчизняних та іноземних власників, які перетинають державний кордон України. Ставка єдиного збору визначається у євро та містить дві складові: 1) за проведення контролю; 2) за проїзд автомобільними дорогами (за кожен кілометр проїзду).

Єдиний збір справляється з:

- а) автобусів в залежності від кількості місць для сидіння (від 10 місць та більше);
- б) вантажних ТЗ з/або без причепів та тягачів з/або без напівпричепів;
- в) великогабових ТЗ з перевищенням осьових навантажень;
- г) великогабаритних ТЗ з перевищенням встановлених параметрів ширини, висоти, довжини.

Відповідно до статті 2 Закону України «Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний кордон України», єдиний збір справляється у порядку, затвердженому КМУ.

Згідно з Порядком справляння єдиного збору у пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний кордон, затвердженим постановою КМУ від 24 жовтня 2002 р. № 1569, єдиний збір справляється одноразово органом доходів і зборів, який здійснює митні формальності у пункті пропуску (пункті контролю) через державний кордон, під час ввезення ТЗ (контейнера) на митну територію України (зокрема з метою транзиту).

Згідно зі статтею 8 Закону України «Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний кордон України», з автомобільних перевізників-резидентів, ТЗ яких зареєстровано територіальними органами Міністерства внутрішніх справ України, плата за проїзд автомобільними дорогами України справляється лише у разі перевищення встановлених розмірів загальної маси, осьових навантажень та (або) габаритних параметрів.

Плата за проїзд автомобільними дорогами України (за 1 км) встановлена у статті 5 Закону України «Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний кордон України» і складає:

Вид транспортного засобу	Місткість або загальна маса транспортного засобу з вантажем	Ставка єдиного збору за одиницю транспортного засобу в євро	
		за проведення контролю	за проїзд автомобільними дорогами (за кожен кілометр проїзду)
1. Автобуси	Від 10 до 30 місць включно	4	0,04

	Понад 30 місць	10	0,04
2. Вантажні автомобілі з/або без причепів та тягачі з/або без напівпричепів	До 20 тонн включно	10	0,04
	Понад 20 до 40 тонн включно	20	0,04
3. Великовагові автотранспортні засоби	Понад 40 до 44 тонн включно	20	0,2
	Понад 44 до 52 тонн включно	20	0,4
	Від 52 до 60 тонн включно	20	0,54
	Понад 60 тонн (за кожні наступні 10 тонн)	20	1,56
4. Великовагові автотранспортні засоби з перевищенням осьових навантажень	До 5% включно	-	0,1
	Понад 5% до 10% включно	-	0,2
	Понад 10% до 20% включно	-	0,54
	Понад 20% за кожні наступні 5%	-	0,30
5. Великогабаритні автотранспортні засоби з перевищенням встановлених параметрів ширини, висоти, довжини	За кожний параметр	-	0,06
6. Залізничний вагон, контейнер		4	-

Для іноземних транспортних засобів діє інший підхід:

Згідно зі статтею 7 Закону України «Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний кордон України», з перевізників-нерезидентів, діяльність яких здійснюється на підставі міжнародних договорів України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, єдиний збір справляється відповідно до цих договорів.

У цих договорах може бути передбачено:

- повне звільнення від сплати за користування автомобільними дорогами (Молдова, Румунія);
- застосування національного законодавства щодо сплати за користування автомобільними дорогами (Німеччина, Франція, Угорщина, Словаччина (у разі відсутності відповідного рішення компетентних органів Договірних Сторін, яке визначає види і розмір звільнення ТЗ від сплати зборів і податків на основі взаємності і паритету);
- питання щодо сплати за користування автомобільними дорогами може бути також віднесено до розгляду спільними (змішаними) комісіями (Польща, Італія);

- особливі умови (наприклад, звільнення від сплати за користування автомобільними дорогами під час автомобільних перевезень в режимі транзиту (Туреччина).

Наразі Україною підписано 52 міжнародні двосторонні угоди в галузі автомобільного транспорту (перевезення вантажів та пасажирів) (Додаток А).

Тобто автомобільні перевізники-нерезиденти можуть бути повністю звільнені від плати за користування автомобільними дорогами, якщо це передбачено двосторонньою угодою між Україною та країною реєстрації ТЗ або рішенням спільної (змішаної) комісії.

Отже, наразі відсутній єдиний підхід до вирішення питання плати за користування автомобільними дорогами автомобільними перевізниками-нерезидентами. **У зв'язку з цим може виникнути питання перегляду умов окремих міжнародних договорів або рішень спільних (змішаних) комісій в контексті гармонізації законодавства України з законодавством ЄС щодо імплементації положень Директиви 1999/62/ЄС.**

Закон України "Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний кордон України" також встановлює випадки, коли єдиний збір не справляється.

1.2.4 Щодо джерел фінансування дорожнього господарства

Відповідно до **статті 24² Бюджетного кодексу України від 08.07.2010 № 2456-VI** (далі – БКУ), **державний дорожній фонд** створюється у складі спеціального фонду державного бюджету, який формується у тому числі за рахунок:

плати за проїзд автомобільними дорогами ТЗ, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні;

плати за проїзд платними автомобільними дорогами загального користування державного значення (крім випадків концесії, якщо це передбачено умовами концесійного договору);

50 відсотків надходжень від адміністративно-господарських штрафів за порушення законодавства про автомобільний транспорт, передбачені абзацами чотирнадцятим - сімнадцятим частини першої статті 60 Закону України "Про автомобільний транспорт" (з особливостями, передбаченими БКУ);

50 відсотків надходжень від адміністративних штрафів за правопорушення, передбачені частиною другою статті 122-2 та частиною другою статті 132-1 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) (з особливостями, передбаченими БКУ);

концесійних платежів, що сплачуються у разі будівництва та експлуатації автомобільних доріг загального користування на умовах концесії;

плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування транспортними засобами з повною масою 12 т і більше;

адміністративні штрафи за правопорушення, передбачені статтею 132-2 КУпАП;

державних запозичень, залучених згідно з БКУ для підготовки та реалізації публічних інвестиційних проектів на розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального користування;

надходжень, отриманих за рахунок запозичень, залучених під державні гарантії, на розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального користування державного значення;

інших надходжень, визначених **Законом України "Про Державний бюджет України"**¹⁵.

¹⁵ У Законі України «Про Державний бюджет України на 2025 рік» (№ 4059-IX від 19 листопада 2024 року) державний дорожній фонд збережено як складову спеціального фонду державного бюджету. Його основним джерелом наповнення залишається акциз з пального.

Відповідно до **пункту 3 статті 24² БКУ**, кошти державного дорожнього фонду в частині розвитку та утримання мережі автомобільних доріг спрямовуються на:

виконання боргових зобов'язань за запозиченнями, отриманими державою або під державні гарантії на розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального користування;

фінансове забезпечення підготовки та реалізації публічних інвестиційних проектів з будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування державного значення, розвитку, будівництва, облаштування та модернізації пунктів пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення, фінансове забезпечення поточного ремонту і утримання відповідних доріг і пунктів та інших заходів, визначених пунктом 1 частини четвертої **статті 3 Закону України "Про джерела фінансування дорожнього господарства України"** (з них не менше 5 відсотків коштів - на будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання штучних споруд, не більше 30 відсотків коштів - на виконання довгострокових зобов'язань у рамках державно-приватного партнерства в частині виплати приватному партнеру плати за експлуатаційну готовність автомобільної дороги загального користування державного значення та інших виплат у порядку та на умовах, передбачених договором, укладеним у рамках державно-приватного партнерства, щодо будівництва та подальшої експлуатації автомобільної дороги);

фінансове забезпечення підготовки та реалізації публічних інвестиційних проектів з будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування місцевого значення, вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах, фінансове забезпечення поточного ремонту і утримання відповідних доріг та інших заходів, визначених пунктом 2 частини четвертої статті 3 Закону України "Про джерела фінансування дорожнього господарства України" (у вигляді субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам) (з них не менше 5 відсотків коштів - на будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання штучних споруд, не більше 30 відсотків коштів - на виконання довгострокових зобов'язань у рамках державно-приватного партнерства в частині виплати приватному партнеру плати за експлуатаційну готовність автомобільної дороги загального користування місцевого значення та інших виплат у порядку та на умовах, передбачених договором, укладеним у рамках державно-приватного партнерства, щодо будівництва та подальшої експлуатації автомобільної дороги).

Відповідно до **пунктів 5 та 6 статті 24² БКУ**, КМУ затверджує перелік державних інвестиційних проектів із будівництва, реконструкції та ремонту автомобільних доріг державного значення, визначаючи конкретні об'єкти й обсяги фінансування відповідно до середньострокового плану пріоритетних публічних інвестицій, а також встановлює порядок спрямування коштів державного дорожнього фонду.

Стаття 3 Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» від 18.09.1991 № 1562-XII містить положення щодо формування дохідної частини спеціального фонду Державного бюджету України за рахунок у тому числі плати за проїзд автомобільними дорогами ТЗ та інших самохідних машин і механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні, а також плати за проїзд платними автомобільними дорогами загального користування державного значення, максимальний розмір та порядок справляння якої встановлюються КМУ, крім випадків будівництва (нового будівництва, реконструкції, капітального ремонту) та подальшої експлуатації відповідної автомобільної дороги загального користування на умовах концесії.

Відповідно до **статті 5 Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України»**, у **державний дорожній фонд** спрямовується плата за проїзд автомобільними дорогами ТЗ та інших самохідних машин і механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні, а також плата за проїзд платними автомобільними дорогами загального користування, крім випадків будівництва (нового будівництва, реконструкції, капітального ремонту) та експлуатації відповідної автомобільної дороги загального користування на умовах концесії, якщо це передбачено умовами концесійного договору.

Закон України «Про публічно-приватне партнерство» вносить зміни до статті 3¹⁶ **Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України»** наступними положеннями: «Кошти державного дорожнього фонду спрямовуються на... впровадження, утримання та розвиток системи справляння плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування транспортними засобами з максимальною дозволеною загальною масою 12 тонн і більше, виконання боргових зобов'язань, пов'язаних з впровадженням, утриманням та розвитком такої системи, виплату приватному партнеру/концесіонеру плати за експлуатаційну готовність, платежів, визначених як підтримка здійснення публічно-приватного партнерства/концесії, пов'язаних з впровадженням, утриманням та розвитком такої системи».

Постановою КМУ від 18 лютого 2025 р. № 174 “Про затвердження Порядку використання коштів, передбачених у державному бюджеті для розвитку мережі та утримання автомобільних доріг загального користування у 2025 році” визначено механізм використання коштів, передбачених у державному бюджеті за **бюджетною програмою 3111020 “Розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального користування”** у 2025 році.

У 2026 році держава передбачає¹⁷ значні видатки на розвиток транспортної інфраструктури для підтримки євроінтеграційного курсу України та інтеграції до мережі TEN-T. Кошти державного бюджету спрямовуються **у тому числі** на:

утримання та розвиток автомобільних доріг – **понад 12,8 млрд грн.**

Загалом у проєкті Державного бюджету України на 2026 рік передбачено **109,3 млрд грн** на реалізацію **66 публічних інвестиційних проєктів і програм**¹⁸ в 11 секторах, з яких **15 проєктів** (на **23,3 млрд грн**) стосуються транспортної галузі та реалізуються під управлінням **Мінрозвитку** і **Агентства відновлення**.

1.2.5 Щодо реєстрації транспортних засобів в Україні

Статтю 34 Закону України «Про дорожній рух» передбачено обов'язкову реєстрацію та облік ТЗ. Державна реєстрація ТЗ полягає у здійсненні комплексу заходів, пов'язаних із перевіркою документів, які є підставою для здійснення реєстрації, а також відсутності будь-яких обтяжень, у тому числі за даними Державного реєстру обтяжень рухомого майна, звіркою і, за необхідності, дослідженням ідентифікаційних номерів складових частин та оглядом ТЗ, присвоєнням буквено-числової комбінації номерних знаків з їх видачею або без такої, оформленням і видачею реєстраційних документів та/або їх формуванням в електронному вигляді.

Державний облік зареєстрованих ТЗ включає в себе процес реєстрації, накопичення, узагальнення, зберігання та передачі інформації про зареєстровані ТЗ та їх власників. Державній реєстрації та обліку підлягають призначені для експлуатації на вулично-дорожній мережі загального користування ТЗ усіх типів: автомобілі, автобуси, мотоцикли всіх типів, марок і моделей, самохідні машини, причепи та напівпричепи, що використовуються на автомобільних дорогах державного значення.

Для автоматизованого обліку транспортних засобів, що використовуються на вулично-дорожній мережі загального користування і підлягають державній або відомчій реєстрації, та відомостей про їх власників та належних користувачів ведеться **Єдиний державний реєстр транспортних засобів (ЄДРТЗ)**, держателем якого є Міністерство внутрішніх справ України (далі – МВС). Порядок державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів,

¹⁶ Під час підготовки звіту використовується редакція Закону України «Про публічно-приватне партнерство», яка набуває чинності 31.10.2025 року (<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4510-20#Text>)

¹⁷ <https://itd.rada.gov.ua/billinfo/Bills/Card/57325>

¹⁸ https://mof.gov.ua/uk/interdepartmental_commission_on_the_distribution_of_public_investments-901

мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів затверджено постановою КМУ від 7 вересня 1998 р. № 1388.

Слід зазначити, що Україні необхідно поступово гармонізувати структуру ЄДРТЗ з вимогами Директиви 1999/37/ЄС та Директиви (EU) 2022/362, які передбачають зберігання даних про CO₂-клас (CO₂, emission class) ТЗ, можливість транскордонного обміну інформацією (наприклад, щодо несплати плати за проїзд (toll) або порушень).

Відомчу реєстрацію та облік ТЗ Збройних Сил України, Національної гвардії України, Державної прикордонної служби України, Державної спеціальної служби транспорту, Державної служби спеціального зв'язку та захисту інформації України, Оперативно-рятувальної служби цивільного захисту, Служби безпеки України, Управління державної охорони України, Національної поліції України, житлово-комунального господарства, а також тих, що не підлягають експлуатації на вулично-дорожній мережі загального користування, здійснюють відповідні компетентні органи, зазначені у статті 34 Закону України «Про дорожній рух». Порядок здійснення відомчої реєстрації та ведення обліку ТЗ визначається КМУ відповідно до постанов КМУ № 1032 від 30.09.2009, № 8 від 06.01.2010, № 164 від 20.03.2013, № 832 від 08.08.2023, № 557 від 09.05.2025.

Наказом МВС України від 11.08.2010 № 379 затверджено інструкцію про порядок здійснення підрозділами Державтоінспекції МВС державної реєстрації, перереєстрації та обліку транспортних засобів, оформлення і видачі реєстраційних документів, номерних знаків на них.

Постановою КМУ від 16.09.2020 № 844 затверджено зразок та технічний опис бланка свідоцтва про реєстрацію ТЗ. Зазначена постанова КМУ частково відповідає відповідним Acquis ЄС, оскільки **бланк свідоцтва про реєстрацію ТЗ не передбачає інформацію про викиди CO₂ (г/км) (V7¹⁹) для великовагових²⁰ ТЗ, а також запровадження класу викидів CO₂ на момент першої реєстрації ТЗ.**

1.2.6 Щодо обміну інформацією про транспортний засіб з державами-членами ЄС у разі несплати плати за проїзд (toll)

Наразі в Україні відсутнє законодавство, яке б передбачало обмін даними з державами-членами ЄС, передбаченими Додатком I до Директиви (ЄС) 2019/520 у розділі «Елементи даних, що надаються в результаті автоматизованого пошуку відповідно до статті 23(1)», частина I «Дані щодо транспортних засобів».

¹⁹ Council Directive 1999/37/EC of 29 April 1999 on the registration documents for vehicles as amended by Directive (EU) 2022/362

²⁰ У розумінні Директиви 1999/62/ЄС

2. АНАЛІЗ НАБЛИЖЕННЯ (ВІДПОВІДНОСТІ) НАЦІОНАЛЬНОГО ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ ВІДПОВІДНИМ ACQUIS ЄС

2.1 Рівень гармонізації національного законодавства України з Acquis ЄС

Щодо Директиви Європейського Парламенту і Ради 1999/62/ЄС від 17 червня 1999 року про справляння плати з транспортних засобів за користування дорожньою інфраструктурою, слід зазначити, що **національне законодавство України не гармонізоване з Директивою 1999/62/ЄС.**

Імплементация Директиви 1999/62/ЄС передбачена Угодою про асоціацію Україна – ЄС (додаток XXXII до Глави 7 «Транспорт»), зокрема пунктом 1813 Плану заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, затвердженого постановою КМУ від 25 жовтня 2017 року № 1106 «Про виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони» (далі – План заходів з виконання Угоди про асоціацію Україна – ЄС), що передбачає:

- розроблення та подання на розгляд КМУ відповідних законопроектів у сфері автомобільного транспорту;
- розроблення та подання на розгляд КМУ законопроекту про внесення відповідних змін до БКУ;
- розроблення та подання на розгляд КМУ законопроекту про внесення відповідних змін до КУпАП;
- опрацювання законопроектів з експертами ЄС;
- забезпечення супроводження розгляду Верховною Радою України законопроектів;
- розроблення, затвердження та реєстрація в Мін'юсті методології обчислення плати за проїзд великовантажних транспортних засобів;
- розроблення та запровадження механізму контролю за великовантажними транспортними засобами на предмет сплати за користування дорогами загального призначення.

Пунктом 1813 Плану заходів з виконання Угоди про асоціацію Україна – ЄС передбачено строки наближення національного законодавства до Директиви 1999/62/ЄС, обумовлені необхідністю, перш за все, «прийняття рішення щодо впровадження мита або зборів за використання інфраструктури».

Відповідальним органом за імплементацию Директиви 1999/62/ЄС є Мінрозвитку. Відповідно до Угоди про асоціацію Україна – ЄС, «положення Директиви мають бути впроваджені як тільки Україна прийме рішення про введення мит або зборів за використання її інфраструктури». Таким чином, зобов'язання щодо впровадження положень Директиви впливає безпосередньо з Угоди про асоціацію Україна – ЄС та зобов'язання України щодо поступового приведення свого законодавства у відповідність до *acquis communautaire*.

Щодо Директиви Ради 1999/37/ЄС від 29 квітня 1999 року про реєстраційні документи для транспортних засобів, слід зазначити, що **національне законодавство України частково відповідає Директиві Ради 1999/37/ЄС.**

Директива Ради 1999/37/ЄС передбачена Угодою про асоціацію Україна – ЄС (додаток XXXII до Глави 7 «Транспорт»), зокрема пунктом 1891⁶ Плану заходів з виконання Угоди про асоціацію Україна – ЄС, що передбачає:

- розроблення проекту нормативно-правового акта України;
- опрацювання проекту нормативно-правового акта з експертами ЄС;
- прийняття нормативно-правового акта України.

Згідно з пунктом 1891⁶ Плану заходів з виконання Угоди про асоціацію Україна – ЄС, термін наближення національного законодавства до Директиви Ради 1999/37/ЄС встановлено до 2023 року.

Відповідальним органом за імплементацию Директиви Ради 1999/37/ЄС в Україні є МВС.

Щодо Директиви (EU) 2019/520 Європейського Парламенту та Ради від 19 березня 2019 року про сумісність електронних систем стягнення плати за проїзд автомобілем та спрощення транскордонного

обміну інформацією про несплату дорожніх зборів у Союзі, слід зазначити, що **національне законодавство України не гармонізоване з Директивою (EU) 2019/520.**

Ця Директива **не передбачена** Угодою про асоціацію Україна – ЄС, а також **не включена** до Плану заходів з виконання Угоди про асоціацію Україна – ЄС.

Таблиця відповідності законодавства України Директиві (EU) 2022/362 подана в Додатку Б.

3. ПРАКТИЧНІ КРОКИ ТА ЗАХОДИ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ, А ТАКОЖ ПЕРЕШКОДИ В ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ ДИРЕКТИВИ (ЄС) 2022/362

3.1 Практичні кроки та заходи державної політики щодо імплементації Директиви (ЄС) 2022/362

Імплементація Директиви (ЄС) 2022/362 в Україні є складним багатоетапним процесом, який вимагає ретельного планування та координації між різними державними органами та партнерами з приватного сектору. Це більше, ніж просто узгодження законодавства, оскільки вимагає конкретних практичних кроків та політичних заходів для створення функціонуючої, сучасної системи плати за проїзд автомобільними дорогами (e-Toll).

Проведений аналіз чинного законодавства України засвідчив, що нормативно-правова база України у сфері плати за користування автомобільними дорогами, реєстрації ТЗ та адміністрування плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування не в повній мірі відповідає вимогам законодавства ЄС. Зокрема встановлена невідповідність національного законодавства положенням Директиви (ЄС) 2022/362, яка вносить зміни до базових Acquis ЄС, а також невідповідність законодавства України Директиві 1999/62/ЄС (Eurovignette), Директиві (ЄС) 2019/520/ЄС (EETS) та часткова імплементація Директиви 1999/37/ЄС (про реєстраційні документи ТЗ).

Національне законодавство України не узгоджене з Acquis ЄС як в контексті інфраструктури стягнення плати за проїзд автомобільними дорогами (road charging infrastructure), що передбачає імплементацію Директиви 1999/62/ЄС, так і електронних систем стягнення плати за проїзд (electronic tolling systems) в рамках імплементації Директиви (ЄС) 2019/520 про електронне стягнення плати за проїзд. Враховуючи низький рівень гармонізації, консультант рекомендує **забезпечити поетапну імплементацію зазначених актів ЄС** шляхом розробки та впровадження комплексу заходів, спрямованих на:

- створення та поетапне запровадження відповідної нормативно-правової бази у сфері плати за користування автомобільними дорогами шляхом розроблення законів та підзаконних актів, спрямованих *inter alia* на запровадження принципів «**користувач платить**» і «**забруднювач платить**»;
- запровадження узгодженої та гармонізованої системи стягнення плати за проїзд автомобільними дорогами на основі єдиної методики, із урахуванням екологічних чинників, пов'язаних із викидами CO₂ та забрудненням повітря (додатки до Директиви 1999/62/ЄС);
- **запровадження диференційованих тарифів** залежно від категорії ТЗ, рівня викидів, навантаження на дорожню інфраструктуру (зокрема рух у години пік);
- запровадження класифікації ТЗ за рівнем викидів CO₂ та забезпечення поступового переходу **від класифікації ТЗ за стандартом «EURO»**, яка базується на технологічному поколінні двигуна, **до класифікації за фактичним рівнем викидів CO₂ та забруднюючих речовин**;
- визначення **переліку автомобільних доріг**, на які поширюватиметься система плати за користування автомобільними дорогами, з урахуванням Регламенту (ЄС) 2024/1679 (TEN-T) щодо автомобільних **доріг**, які належать до **основної та розширеної мережі TEN-T**, з урахуванням інтенсивності руху ТЗ на таких автомобільних дорогах; а також визначення (ділянок) платних автомобільних доріг, на яких застосування плати за проїзд за пройденою відстань (toll) для ТЗ з максимально допустимою масою понад 3,5 тонн супроводжувалося б непропорційними адміністративними, інвестиційними та операційними витратами порівняно з очікуваними доходами або вигодами;
- забезпечення систематичного перегляду переліку автомобільних доріг, на які поширюватиметься система плати за користування автомобільними дорогами, а також **електронна система збору плати за проїзд (e-Toll)**;

- створення **інтероперабельної електронної системи збору плати за проїзд (e-Toll)**, сумісної з Європейським електронним сервісом плати за проїзд (EETS);
- визначення **національного оператора електронної системи збору плати за проїзд (e-Toll)**, відповідального за адміністрування, контроль і обмін даними між національною системою та EETS;
- **вдосконалення системи реєстрації ТЗ відповідно до європейських стандартів та уніфікація технічних параметрів реєстраційних документів згідно з вимогами Директиви 1999/37/ЄС; інтеграція даних реєстрації ТЗ до електронної системи e-Toll** для забезпечення автоматичної ідентифікації ТЗ з метою нарахування плати за проїзд автомобільною дорогою;
- забезпечення виконання інституційних заходів, спрямованих на гармонізацію нормативно-правової бази та імплементацію в Україні Acquis ЄС у сфері плати за користування дорожньою інфраструктурою та створення міжвідомчої робочої групи з представників зацікавлених ЦОБВ, до компетенції яких віднесені питання плати за проїзд автомобільними дорогами, реєстрації ТЗ та адміністрування плати за проїзд автомобільними дорогами: Мінрозвитку, МВС, Мінекономіки²¹, Мінфін, Мінцифри, Агентство відновлення, Укртрансбезпека.

3.1.1 Узгодження законодавства та політики

Узгодження законодавства України з Acquis ЄС передбачає поетапну реалізацію комплексу регуляторних заходів:

- 1) **Підготовка нового спеціального Закону України** про систему плати за користування автомобільними дорогами, який передбачає ключові аспекти, зокрема:
 - запроваджує поетапно принципи **«користувач платить»**, **«забруднювач платить» для всіх категорій транспортних засобів**;
 - визначає два механізми справляння плати:
 - плата за проїзд за пройденою відстань (distance-based tolling) – застосовується до ТЗ, з поетапним розширенням:
 - до 25 березня 2027 року – лише до вантажних ТЗ із максимально допустимою масою понад 12 тонн;
 - з 26 березня 2027 року – лише до вантажних ТЗ із максимально допустимою масою понад 7,5 тонн;
 - з 26 березня 2030 року – лише до вантажних ТЗ із максимально допустимою масою понад 3,5 тонн та автобусів²²;
 - з 26 березня 2030 року – запровадження для легкових автомобілів плати за проїзд за пройденою відстань за результатами оцінки імплементації та ефективності застосування Директиви 1999/62/ЄС, проведеної Європейською Комісією;
 - **плата за час користування дорожньою інфраструктурою (time-based charge / віньєтка)** - для легкових автомобілів²³ (якщо не буде запроваджено плату за проїзд за пройденою відстань) та ТЗ із максимально допустимою масою понад 3,5 тонн та автобусів у виняткових випадках, передбачених Директивою 1999/62/ЄС зі змінами, внесеними Директивою (EU) 2022/362;

²¹ Відповідно до постанови КМУ від 21 липня 2025 р. № 903 "Деякі питання Міністерства економіки, довкілля та сільського господарства" було об'єднано декілька міністерств (<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/903-2025-%D0%BF#Text>).

²² Автобус у контексті Директиви 1999/62/ЄС є великогазовим ТЗ. Згідно зі статтею 7(10) Директиви 1999/62/ЄС (зі змінами, впровадженими Директивою (EU) 2022/362), «From 25 March 2030, Member States shall not apply user charges for heavy-duty vehicles on the core trans-European transport network». Згідно зі статтею 2(1) Директиви 1999/62/ЄС: підпункт 18 – «'heavy-duty vehicle' means a vehicle with a technically permissible maximum laden mass exceeding 3,5 tonnes»; підпункт 20 – «'coach' and 'bus' mean a heavy-duty vehicle intended for the carriage of more than eight passengers in addition to the driver». Таким чином, автобуси в розумінні Директиви 1999/62/ЄС є «heavy-duty vehicles» і на них розповсюджується норма щодо плати за проїзд за пройденою відстань з березня 2030 року.

²³ У разі, якщо за результатами оцінки імплементації та ефективності застосування Директиви 1999/62/ЄС, проведеної Європейською Комісією, не буде рекомендовано перехід легкових ТЗ до системи плати за проїзд за пройденою відстань.

- запроваджує/створює правове підґрунтя для запровадження (на рівні КМУ) **методики розрахунку плати за проїзд** із урахуванням екологічних чинників, пов'язаних із викидами CO₂ та забрудненням повітря, шумовим забрудненням, встановлення максимальних тарифів (ставок) за користування дорожньою інфраструктурою (в євро), включно з адміністративними витратами (відповідно до статті 7a(2) Директиви 1999/62/ЄС);
- створює нормативно-правове підґрунтя для **визначення максимальних ставок плати за проїзд платними автомобільними дорогами загального користування (інші ніж ППП/концесія)** на підставі методики розрахунку плати за проїзд, розробленої з урахуванням Директиви 1999/62/ЄС зі змінами, внесеними Директивою (EU) 2022/362;
- передбачає можливість **диференціації тарифів** залежно від категорії ТЗ, рівня викидів, часу руху та навантаження на дорожню інфраструктуру;
- запроваджує/створює правове підґрунтя для впровадження (на рівні КМУ) **методики оцінки рівня викидів**, гармонізованої із європейськими стандартами²⁴;
- запроваджує/створює правове підґрунтя для запровадження (на рівні КМУ) класифікації ТЗ за рівнем викидів CO₂ та поступовий перехід **від класифікації ТЗ за стандартом «EURO» до класифікації за фактичним рівнем викидів CO₂:**
 - до 25 березня 2027 року - комбінована система (EURO + CO₂);
 - з 26 березня 2027 року - повний перехід до оцінки за реальними викидами CO₂;
- встановлює норму щодо запровадження **умов для віднесення автомобільної дороги до категорії платних** (зміни до Закону України "Про автомобільні дороги", що передбачають умови віднесення автомобільної дороги до категорії платних відповідно до європейської практики);
- запроваджує/створює правове підґрунтя для запровадження (на рівні наказу Мінрозвитку) технологічних вимог до системи плати за проїзд автомобільною дорогою (система e-Toll) та вимоги до бортового пристрою ТЗ для вимірювання пройденої відстані, його встановлення (вимоги до спеціалізованих майстерень) та порядок (інструкцію) використання;
- передбачає вимогу щодо сумісності (інтероперабельності) електронної системи плати за проїзд автомобільною дорогою (система e-Toll) з Європейським електронним сервісом плати за проїзд (European Electronic Toll Service (EETS));
- включає норми щодо призначення національного оператора системи e-Toll, відповідального за адміністрування, контроль і обмін даними між національною системою та EETS, зокрема, вимоги до національного оператора системи e-Toll та його функції;
- передбачає участь приватних операторів як постачальників послуг електронної системи плати за проїзд автомобільною дорогою (e-Toll) та порядок їх залучення;
- створює передумови для визначення (на рівні наказу Мінрозвитку) вимог до постачальників послуг електронної системи плати за проїзд автомобільною дорогою;
- створює передумови для визначення (на рівні наказу Мінрозвитку) опису процедури збору коштів за допомогою системи e-Toll;
- визначає повноваження ЦОВВ для встановлення системи плати за проїзд автомобільною дорогою;

²⁴ Регламент (ЄС) 2019/631 Європейського Парламенту та Ради від 17 квітня 2019 року, яким встановлюються нормативи показників викидів CO₂ для нових легкових автомобілів та нових легких комерційних транспортних засобів і скасовуються Регламенти (ЄС) № 443/2009 та (EU) № 510/2011; **Регламент (ЄС) 2019/1242** Європейського Парламенту та Ради від 20 червня 2019 року, яким встановлюються **нормативи викидів CO₂ для нових великогазових транспортних засобів** та вносяться зміни до Регламентів (ЄС) № 595/2009 і (EU) 2018/956 Європейського Парламенту та Ради, а також до Директиви Ради 96/53/ЄС, **Регламент Комісії (ЄС) 2017/2400 від 12 грудня 2017 року про імплементацію Регламенту Європейського Парламенту та Ради (ЄС) № 595/2009 щодо визначення викидів CO₂ і витрат палива HDV та про внесення змін до Директиви Європейського Парламенту та Ради 2007/46/ЄС та Регламенту Комісії (ЄС) № 582/2011**

- передбачає здійснення заходів державного нагляду (контролю) та відповідальність за порушення законодавства (адміністративні штрафи – зміни до КУпАП).

2) **Орієнтовний перелік чинних Законів України, які потребуватимуть змін** з метою забезпечення функціонування системи плати за користування автомобільними дорогами:

- Закон України «Про автомобільні дороги» – щодо визначення категорії платних доріг і принципів тарифікації;
- Закон України «Про концесії» - щодо узгодження концесійного механізму визначення плати за проїзд автомобільними дорогами;
- Закон України «Про публічно-приватне партнерство» - щодо узгодження механізму визначення плати за проїзд автомобільною дорогою;
- Закон України "Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний кордон України" – щодо уникнення дублювання норм щодо справляння плати за проїзд (уточнення щодо платних автомобільних доріг загального користування);
- Бюджетний кодекс України:
 - запровадження обов'язкової щорічної звітності про надходження та використання коштів від плати за проїзд автомобільною дорогою відповідно до принципів прозорості;
 - Зміни до статті 24² БКУ «Державний дорожній фонд»:*
 - щодо джерел формування державного дорожнього фонду – за рахунок платежів у системі е-Toll, нововведених штрафів за несплату плати за проїзд автомобільною дорогою/маніпуляції з бортовим обладнанням;
 - щодо цільового використання коштів - фінансування заходів з будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування державного значення, а також на розвиток інтелектуальних транспортних систем та електронних сервісів дорожньої інфраструктури;
 - щодо розподілу коштів - передбачити не менше 90 % коштів, отриманих від системи е-Toll, спрямовується на фінансування капітальних та поточних ремонтів автомобільних доріг; до 10 % - на адміністрування та розвиток е-Toll;
 - щодо порядку адміністрування - визначити, що надходження від системи е-Toll здійснює уповноважений державний оператор відповідно до порядку, затвердженого КМУ;
 - Зміни до статті 29 БКУ «Склад доходів Державного бюджету України»:*
 - щодо плати за проїзд автомобільною дорогою загального користування згідно із спеціальним законом про електронну систему збору плати - як окремого джерела доходів спеціального фонду державного бюджету;
 - Зміни до статті 55 БКУ "Захищені видатки бюджету":*
 - передбачити, що надходження від системи е-Toll не можуть бути перерозподілені до інших фондів або бюджетів;
 - Закон України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» - щодо формування дохідної частини спеціального фонду Державного бюджету України;
 - Закон України «Про автомобільний транспорт» - щодо поняття «великоваговий транспортний засіб»;
 - Податковий кодекс України – щодо встановлення транспортного податку для HDV та порядку його сплати;
 - Кодекс України про адміністративні правопорушення – щодо визначення відповідальності за несплату плати за використання дорожньої інфраструктури, маніпуляції з бортовими пристроями ТЗ, які фіксують пройдену відстань з метою визначення плати за проїзд, відсутність встановленого згідно з вимогами законодавства бортового пристрою для визначення (фіксації) пройденної відстані.

- 3) **Розробка підзаконних нормативно-правових актів, у тому числі змін до чинних підзаконних нормативно-правових актів** – постанов КМУ, наказів Мінрозвитку, у т.ч. передбачених спеціальним Законом України про систему плати за користування автомобільними дорогами (у разі його прийняття).

3.1.2 Інституційна спроможність

Кабінет Міністрів України (вищий орган у системі органів виконавчої влади)

Статтю 2 Закон України від 27.02.2014 № 794-VII «Про Кабінет Міністрів України» визначено основні завдання КМУ, які, серед іншого, включають:

- забезпечення проведення бюджетної, фінансової, цінової, інвестиційної, податкової, структурно-галузевої політики;
- спрямування та координацію роботи міністерств, інших органів виконавчої влади.

Статтю 27 Закону України «Про автомобільні дороги» передбачено, що КМУ:

- визначає перелік платних автомобільних доріг загального користування та окремих їх ділянок, у тому числі мостових переходів.

Пропозиція подальшого розвитку інституційної спроможності КМУ (у разі прийняття спеціального закону про систему плати за користування автомобільними дорогами):

- затверджує методику розрахунку плати за проїзд за пройденою відстань (distance-based tolling) із урахуванням екологічних чинників, пов'язаних із викидами CO₂, забрудненням повітря та шумовим забрудненням;
- затверджує методику оцінки рівня викидів, гармонізовану з європейськими стандартами;
- запроваджує класифікацію ТЗ за рівнем викидів CO₂ та поступовий перехід від класифікації ТЗ за стандартом «EURO» до класифікації за фактичним рівнем викидів CO₂;
- затверджує максимальний розмір плати за проїзд автомобільними дорогами (user-charge) та порядок її справляння на автомобільних дорогах загального користування (ділянках), де застосування системи e-Toll (плата на основі пройденої відстані) для HDV супроводжувалося б непропорційними адміністративними, інвестиційними та операційними витратами порівняно з очікуваними доходами або вигодами;
- передбачає залучення ППП, що забезпечує реалізацію проєкту створення та експлуатації системи e-Toll на умовах публічно-приватного партнерства (ППП) для ефективного залучення інвестицій та технологій;
- призначає національного оператора електронної системи збору плати за проїзд (e-Toll).

Міністерство розвитку громад та територій України (ЦОВВ)

Згідно з **Положенням про Міністерство розвитку громад та територій України**, затвердженим **постановою КМУ від 30.06.2015 № 460**, Мінрозвитку:

- забезпечує формування та реалізує державну політику з розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури дорожнього господарства.

Пропозиція подальшого розвитку інституційної спроможності Мінрозвитку (у разі прийняття спеціального закону про систему плати за користування автомобільними дорогами):

- запроваджує вимоги до системи плати за користування автомобільними дорогами та вимоги до бортового пристрою ТЗ для вимірювання пройденої відстані, його встановлення та використання;

- забезпечує транскордонну сумісність: гарантування технічної сумісності української системи e-Toll з Європейським електронним сервісом плати за проїзд (EETS);
- створює передумови для визначення (на рівні наказу Мінрозвитку) вимог до постачальників послуг електронної системи плати за проїзд;
- створює передумови для визначення (на рівні наказу Мінрозвитку) опису процедури збору коштів за допомогою системи e-Toll;
- реалізує спільно з Агентством відновлення ППП щодо створення та експлуатації системи e-Toll на умовах публічно-приватного партнерства.

Агентство відновлення (ЦОВВ)

Згідно з **Положенням про Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України**, затвердженим **постановою КМУ від 10.09.2014 № 439**, Агентство відновлення:

- реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства, будівництва, ремонту і утримання автомобільних доріг державного значення;
- підтримує дороги загального користування державного значення у належному експлуатаційному стані.

Пропозиція подальшого розвитку інституційної спроможності Агентства відновлення (у разі прийняття спеціального закону про систему плати за користування автомобільними дорогами):

- забезпечує створення та запуск сучасної електронної системи збору плати за проїзд (система e-Toll), що використовує комунікаційні технології для автоматичного безконтактного стягнення плати та обліку пробігу;
- визначає та оприлюднює ставки плати за проїзд за пройденою відстань автомобільними дорогами загального користування, віднесеними до категорії платних;
- реалізує спільно з Мінрозвитку ППП щодо створення та експлуатації системи e-Toll на умовах публічно-приватного партнерства.

Укртрансбезпека (ЦОВВ)

Згідно з **Положенням про Державну службу України з безпеки на транспорті**, затвердженим **постановою КМУ від 11 лютого 2015 р. № 103**, Укртрансбезпека:

- реалізує державну політику з питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування;
- здійснює передбачений законодавством контроль за міжнародними перевезеннями пасажирів і вантажів автомобільним транспортом на території України;
- здійснює габаритно-ваговий контроль транспортних засобів у зонах габаритно-вагового контролю.

Пропозиція подальшого розвитку інституційної спроможності Укртрансбезпеки (у разі прийняття спеціального закону про систему плати за користування автомобільними дорогами):

- здійснює державний контроль за дотриманням законодавства щодо плати за користування автомобільними дорогами.

Національний оператор електронної системи збору плати за проїзд

Наразі у національному законодавстві відсутнє нормативно-правове підґрунтя для призначення національного оператора електронної системи збору плати за проїзд (e-Toll).

Призначається КМУ відповідно до Закону України про систему плати за користування автомобільними дорогами (у разі прийняття спеціального закону).

3.1.3 Фінансово-економічні заходи

В Єдиний проєктний портфель держави внесено проєкт «Створення національної системи оплати за проїзд дорогами в Україні». Головним розпорядником коштів визначено Мінрозвитку, балансоутримувачем та виконавцем – Агентство відновлення. Зазначений орієнтовний бюджет на період 2025-2027 рр. – 6,3 млрд. грн. (закупівля обладнання (CAPEX))²⁵.

Метою проєкту визначено створення національної системи збору плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування державного значення вантажними автомобілями з повною масою 12 т і більше. Розробники проєкту зазначають, що його реалізація дозволить збільшити надходження до державного дорожнього фонду, що в свою чергу дозволить збільшити видатки на проведення експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування державного значення, приведення їх в належний транспортно-експлуатаційний стан, а також забезпечить фінансування нового будівництва, реконструкції та ремонту автомобільних доріг загального користування. Це призведе не тільки до підвищення стійкості, але й до підвищення рівня обслуговування, скорочення часу в дорозі та затримок, підвищення безпеки руху, а також зниження витрат на експлуатацію транспортних засобів.

Зазначений проєкт спрямований на вирішення проблеми стабільного фінансування утримання автомобільних доріг, зокрема за рахунок плати, яка буде вноситися за використання автомобільних доріг загального користування державного значення вантажним автомобільним транспортом, використання якого і призводить до скорочення строку експлуатації автомобільних доріг, особливо в період підвищеної температури повітря, та спричиняє збільшення забруднення навколишнього середовища в порівнянні з легковими автомобілями.

Тариф та порядок розрахунку плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування, а також порядок її справляння встановлюється КМУ.

Відповідно до постанови КМУ №924 від 30.07.2025 «Про перерозподіл деяких видатків державного бюджету, передбачених Державному агентству відновлення та розвитку інфраструктури на 2025 рік, та внесення змін до Порядку використання коштів, передбачених у державному бюджеті для розвитку мережі та утримання автомобільних доріг загального користування у 2025 році» Кабмін перенаправив близько 2,2 млрд. грн. з бюджетних програм Агентства відновлення на розвиток автомобільних доріг.

Таблиця 3.1. Перерозподіл видатків Державного бюджету відповідно до постанови КМУ №924²⁶

Стаття бюджету	Було зменшено	Було збільшено	Зміст
Програма 3111030 – боргові зобов'язання за кредитами на дороги	– 2 196 796 000 грн	-	Менше грошей піде на погашення боргів
Програма 3111020 – поточні витрати на утримання доріг	– 1 304 580 грн	-	Трохи зменшили поточне утримання

²⁵ <https://dream.gov.ua/ua/pip-pipeline/DREAM-UA-160824-2230B37F>

²⁶ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/924-2025-%D0%BF#Text>

Програма 3111020 – капітальні видатки на розвиток доріг	-	+ 2 198 100 580 грн	Додали на будівництво та відновлення доріг
---	---	---------------------	--

Таким чином, передбачене зменшення витрат на погашення старих боргів за кредитами, які бралися для дорожніх проєктів у минулі роки, та збільшення на будівництво, реконструкцію та ремонт автомобільних доріг загального користування.

Змінами передбачено:

1. Оновлення напрямів використання коштів за рахунок загального і спеціального фондів держбюджету.

Загальний обсяг фінансування на 2025 рік становить 17,58 млрд грн, у тому числі:

- 14,8 млрд грн – кошти загального фонду;
- 2,74 млрд грн – кошти спеціального фонду;
- 44,7 млн грн – кошти запозичень.

2. Пріоритетними напрямами фінансування визначено:

- нове будівництво, реконструкцію та капітальний ремонт доріг державного значення (2,68 млрд грн);
- поточний ремонт та експлуатаційне утримання доріг (10,4 млрд грн);
- співфінансування міжнародних проєктів, зокрема в межах програми Connecting Europe Facility (CEF) (601,3 млн грн);
- розвиток прикордонної дорожньої інфраструктури (1,07 млрд грн).

3. Уточнено джерела фінансування концесійних проєктів, у тому числі порядок підготовки конкурсної документації, супроводу договорів і контролю їх виконання (932,76 млн грн). Проведення конкурсів і підготовка договорів щодо виконання робіт з будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування за рахунок коштів МФО, інших кредиторів та інвесторів, співфінансування зазначених робіт згідно з відповідними договорами, здійснення контролю за їх виконанням і прийняття доріг в експлуатацію.

4. Посилено цифровізацію дорожнього сектору – фінансування розвитку та утримання інформаційно-аналітичних систем дорожнього господарства, у тому числі утримання відповідних бюджетних установ, що забезпечують її функціонування (87,15 млн грн).

5. Розширено можливості фінансування науково-дослідних робіт для розроблення інноваційних технологій і стандартів будівництва (29,3 млн грн).

Відповідно до Проекту Закону про Державний бюджет України на 2026 рік для забезпечення реалізації державної політики у сфері дорожньо-транспортної інфраструктури з метою сприяння функціонуванню транспортної галузі в рамках реалізації євроінтеграційного курсу України та інтеграції національної транспортної мережі у Транс'європейську транспортну мережу передбачено спрямувати видатки державного бюджету, зокрема, на:

- фінансування заходів із забезпечення функціонування операторів критичної інфраструктури в галузі цивільної авіації – 827,9 млн грн (за загальним фондом);
- співфінансування проєктів розвитку залізничної інфраструктури, зокрема тих, що реалізуються за рахунок структурних фондів ЄС – 298,3 млн грн (за загальним фондом);
- **розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального користування** – 12 600 млн грн (за загальним фондом), 257,7 млн грн (за спеціальним фондом);

- фінансове забезпечення заходів функціонування і розвитку внутрішніх водних шляхів та інфраструктури внутрішнього водного транспорту – 39 млн грн (за загальним фондом) та 180,5 млн грн (за спеціальним фондом).

Фінансові та адміністративні заходи впровадження Acquis ЄС (зокрема Директиви (EU) 2022/362 та Регламенту (ЄС) 2020/204) щодо створення та запуску сучасної електронної системи збору плати за користування автомобільними дорогами в Україні передбачають комплекс дій, які можна описати наступним чином.

1. Запровадження цільових зборів - формування стабільного джерела фінансування дорожнього господарства відповідно до принципів «користувач платить» та «забруднювач платить».

Основні дії:

- Запровадження плати за проїзд автомобільними дорогами для великовагових ТЗ (e-Toll) на основі дистанційної електронної системи (GNSS, DSRC або комбінованої), які компенсують знос дорожнього покриття, спричинений інтенсивним рухом вантажних автомобілів.

- Законодавче закріплення механізму цільового зарахування цих коштів до державного дорожнього фонду.

- Встановлення прозорих тарифів на основі категорії ТЗ, маси, відстані та екологічного класу, відповідно до вимог Директиви (EU) 2022/362.

Оцінка потреб фінансування

1. Інфраструктура збору плати за проїзд (електронні пункти, сервери, центри обробки даних) орієнтовно 250-300 млн євро для пілотного покриття основних автомагістралей (прибл. 4–5 тис. км);

2. Система управління даними та інтеграція з базами МВС, Мінрозвитку, ДПС – 20-30 млн євро;

3. Розробка програмного забезпечення, кібербезпека, шлюзи API до європейських систем (ERTICO, EU Toll Portal) – 10-15 млн євро;

4. Підготовка персоналу, сертифікація операторів, аудит системи – 5-7 млн євро.

Загальна потреба: 300-350 млн євро.

Таблиця 3.2. Приклади країн ЄС для порівняння

Країна	Тип системи	Протяжність (км)	Вартість впровадження	Примітка
Польща (eTOLL)	GNSS	3 600 км	1,6 млрд злотих ≈ 350 млн євро	Дані Мінфіну Польщі, 2021 р.
Словаччина	DSRC + GNSS	2 500 км	330 млн євро	Концесійна модель SkyToll
Чехія (MYTO CZ)	GNSS	2 400 км	3,6 млрд CZK ≈ 150 млн євро	Модернізація 2019 р.

Угорщина (HU-GO)	GNSS	6 000 км	250 млн євро	Введено 2013 р.
Австрія (GO-MAUT)	DSRC	2 200 км	300 млн євро	Початок 2004 р., модернізації до 2020 р.

Отже, середня вартість запуску національної електронної системи стягнення плати в ЄС – 60-100 тис. євро на 1 км основних автомагістралей.

В Україні загальна протяжність автомобільних доріг державного значення становить близько 46 тис. км; потенційна мережа для початкового етапу платних доріг (TEN-T коридори, автомагістралі М-03, М-05, М-06, М-07, М-10, М-30 тощо) – 4 000-5 000 км.

Якщо взяти європейську середню ставку: 70 000 євро × 4 500 км = 315 млн євро

Нижче наведено орієнтовні дані щодо вартості впровадження системи збору плати за проїзд на базі технології DSRC (Dedicated Short-Range Communication) – з описом компонентів, діапазонів витрат, та особливостей на основі європейського досвіду²⁷.

Таблиця 3.3. Орієнтовні дані щодо вартості впровадження системи збору плати за проїзд на базі технології DSRC

Компонент	Діапазон вартості	Коментар
ОБУ (бортове обладнання)	~ €8 – €15 за одиницю	У дослідженні: «the cost of on-board units ... for the DSRC technology ... fell by half ... to averages of 8-15 EUR».
Придорожня інфраструктура (зчитувачі, антени, гантрії, комунікаційне обладнання)	Наприклад: 1 «станція» DSRC охопленням 2 смуг + аварійна смуга ~ €100 000-€150 000. Можливе збільшення до ~ €300 000+ в більш складних конфігураціях.	У звіті зазначено: «Assuming that the roadside equipment covers two lanes plus an emergency lane, the costs of a tolling-only station can be in the range between 100.000 to 150.000 EUR».
Центральна система (бек-офіс, рахунки, білінг, обробка даних)	Орієнтовно €30-50 млн або більше.	У дослідженні: «the development, testing and customisation of central systems ... can be subject to significant costs (in the region of 30 to 50 million EUR)».

²⁷ Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on the interoperability of electronic road toll systems and facilitating cross-border exchange of information on the failure to pay road fees in the Union; Study on "State of the Art of Electronic Road Tolling" MOVE/D3/2014-259

Операційні витрати (обслуговування обладнання, комунікації, заміна OBU, білінг)	Наприклад, щорічні витрати можуть становити ~ 12-15 % від первинних інвестицій для придорожного обладнання.	У звіті: «The annual costs for the maintenance of the roadside equipment can be estimated to be approximately 12 to 15% of the initial investment».
---	---	---

У 2021 р. Укравтодор (нині – Агентство відновлення) спільно з ЄБРР і консорціумом EGIS Projects (Франція) підготував попереднє техніко-економічне обґрунтування (ТЕО) запровадження tolling-системи на основних автомагістралях (М-05, М-06, М-03).

У звіті (неоприлюдненому повністю, але згадуваному в урядових планах) зазначалась орієнтовна вартість 250-400 млн євро. Частина коштів могла покриватися за рахунок кредитних ліній ЄІБ і ЄБРР.

У жовтні 2020 року Уряд оголосив Першу програму державно-приватного партнерства (ДПП) в дорожній галузі, спрямовану на залучення приватного сектору до розвитку дорожньої мережі України на умовах ДПП для сприяння її якісній модернізації та довгостроковому обслуговуванню за рахунок приватних інвестицій.

Для етапу 1 вказаної програми було визначено 6 ділянок автомобільних доріг (загальною протяжністю близько 1400 км) для реалізації потенційних пілотних проєктів ДПП. Обсяг початкових капітальних вкладень було оцінено в 1,5-2 млрд. дол. Результати попередніх ТЕО для пілотних проєктів зазначені в табл. 3.4. За попередніми розрахунками, приблизна кількість користувачів визначених автомобільних доріг за день складала 50 тисяч.

Таблиця 3.4. Результати попередніх ТЕО шести пілотних проєктів²⁸

Автомобільна дорога	Протяжність, км	Типи запланованих для виконання робіт	Початкові капітальні вкладення, млн.дол. США (орієнтовні)
Харків-Дніпро-Запоріжжя (М-29 / М-04 / М-18)	276	Поточний (143 км) і капітальний (107 км) ремонт	370
Бориспіль-Полтава (М-03)	292	Поточний ремонт (137 км)	180
Херсон-Миколаїв (М-14)	64	Реконструкція (31 км), капітальний (25 км) і поточний (4 км) ремонт, будівництво об'їзної дороги (5 км)	310
Київ-Житомир-Рівне (М-06)	308	Капітальний (39 км) і поточний (247 км) ремонт	370
Ягодин-Ковель-Луцьк (М-07 / М-19)	146	Реконструкція (33 км), поточний (26 км) і капітальний (2 км) ремонт	240
Дніпро-Кривий Ріг-Миколаїв (М-04 / Н11)	312	Реконструкція (42 км), капітальний ремонт (12 км) і будівництво об'їзної дороги (9 км)	290

²⁸ https://mtu.gov.ua/files/PreFS_results-of-6-Projects_29_10_UA.pdf

2. Зарахування надходжень від збору плати за проїзд до державного дорожнього фонду з подальшим їх розподілом за напрямками:

- утримання та ремонт автомобільних доріг державного значення;
- розвиток мережі TEN-T;
- фінансування інтелектуальних транспортних систем (ITS) і цифрової інфраструктури;
- співфінансування проєктів у рамках ППП.

3. Встановлення нормативу цільового використання коштів – не менше 90 % зборів повинні використовуватись на інвестиційні та ремонтні заходи.

4. Інвестиційне планування

- Розроблення інвестиційних моделей на основі прогнозованих доходів від плати за проїзд – це дозволить планувати середньо- та довгострокові програми реконструкції доріг.

- Створення фінансових механізмів залучення коштів (наприклад, облігацій дорожнього фонду, концесійних угод, кредитів ЄІБ або ЄБРР) із забезпеченням повернення інвестицій через надходження від системи збору плати за проїзд.

- Підготовка ТЕО для визначення окупності інвестицій у системи електронного збору плати за проїзд.

5. Фінансовий контроль і аудит

- Впровадження єдиної платформи моніторингу надходжень і витрат із доступом для Мінфіну, Рахункової палати, Мінрозвитку.

- Проведення щорічного аудиту надходжень і використання коштів від системи збору плати за проїзд з публікацією звітів у відкритому доступі.

- Синхронізація з державними фінансовими системами (Є-data, ProZorro, ДКСУ) для контролю та аналітики фінансових потоків у реальному часі.

Як приклад функціонування та вартості системи оплати можна навести приклад Німеччини. У Німеччині система LKW-Maut діє з 2005 року. Вона була розроблена для стягнення плати за проїзд автомобілів великої вантажності (спочатку понад 12 тонн, згодом понад 7,5 тонн, а з 2024 року – від 3,5 тонн) федеральними дорогами та автобанами. Система побудована на супутниковому принципі (GPS/GSM), а її оператором є компанія Toll Collect GmbH, яка з 2018 року повністю належить державі.

Під час запуску у 2005 році, загальний CAPEX LKW-Maut оцінювався у близько 1,5-1,9 млрд. євро, про що свідчать:

- звіт Bundesrechnungshof (Федеральна рахункова палата Німеччини, 2007);
- парламентські матеріали Бундестагу (BT-Drucksache 16/7292).

Основні статті витрат зазначені в табл. 3.5.

Таблиця 3.5. Основні статті витрат – система LKW-Maut

Компонент	Орієнтовна частка	Опис
Інформаційно-телекомунікаційна інфраструктура (IT + софт)	~35% (~600 млн €)	Розробка центральної платформи обліку, білінгу, баз даних і звітності Toll Collect.

GPS/GSM обладнання (OBU-пристрої для вантажних автомобілів)	~25% (~400 млн €)	Виробництво, налаштування та встановлення близько 600 тис. перших бортових модулів.
Контрольні пункти (рамки на автомагістралях, камери, датчики)	~20% (~300 млн €)	Будівництво понад 3000 контрольних арок і пунктів контролю.
Центри обслуговування користувачів, веб-портал, логістика	~10% (~150 млн €)	Центри видачі пристроїв, підтримка клієнтів, навчання персоналу.
Проектування, тестування, аудит, сертифікація	~10% (~150 млн €)	Підготовка Wegekostengutachten (оцінка щодо витрат на дорожню інфраструктуру), тестові запуски, незалежний аудит BMVI.

У Німеччині тариф за проїзд залежить від кількох параметрів: маси ТЗ, кількості осей, екологічного класу (EURO I-VI), типу автомобільної дороги.

Німецька система базується на використанні бортових пристроїв (On-Board Units, OBU), які автоматично фіксують пройдену дистанцію за допомогою GPS, передають дані через GSM-мережі до центру обробки Toll Collect, де виконується розрахунок і списання коштів. Контроль здійснюється через тисячі стаціонарних та мобільних рамок, які перевіряють, чи оплачений проїзд конкретного ТЗ.

Станом на 2024 рік середня ставка становить приблизно **0,187 євро за кілометр** для вантажних автомобілів стандарту EURO V масою понад 18 тонн. Для менш екологічних ТЗ тариф сягає **0,247 євро за кілометр**. З моменту запуску у 2005 році до 2024 року система дозволила зібрати понад 80 млрд євро (відповідно до щорічного звіту Toll Collect Geschäftsbericht). Щорічний дохід перевищує 7 млрд євро, які спрямовуються безпосередньо до Федерального дорожнього фонду на розвиток та утримання автомагістралей.

Ставки LKW-Maut не визначаються довільно – вони розраховуються на основі федерального закону "Mautgesetz" (BGBl. I S. 1870), який передбачає науково обґрунтовану формулу.

Кожен тариф складається з чотирьох компонентів, які разом утворюють загальну ставку за кілометр.

1. Компонент "Інфраструктура" - це основна частина тарифу. Вона визначає, яку частину витрат на будівництво, ремонт і утримання автомобільних доріг має компенсувати вантажний транспорт. Цей показник розраховується на підставі офіційного дослідження – Wegekostengutachten (WKG), або «Оцінка дорожніх витрат», яке проводиться раз на 4-5 років на замовлення BMVI (Федерального міністерства транспорту). Визначається загальний обсяг витрат на автомобільні дороги (капітальні та експлуатаційні) і розподіляється між типами ТЗ за принципом "справедливого внеску у зношення покриття". У 2024-2025 роках ця частка становила приблизно 0,10-0,13 євро/км для великотоннажних вантажівок (> 18 тонн).

2. Компонент "Забруднення повітря" (Luftverschmutzung)

Тариф залежить від екологічного класу двигуна (EURO I-VI, або без сертифікації). EURO VI – найчистіші автомобілі – платять найменше (0,00-0,01 €/км). Старі вантажівки EURO IV або нижче – мають доплату 0,02-0,05 €/км. Ставки встановлюються постановою BMVI на основі середньої вартості зовнішніх ефектів від викидів NOx і PM (часток пилу).

3. Компонент "Викиди CO₂" - ця складова введена з 01.12.2023 р. відповідно до Директиви (EU) 2022/362. Тепер вантажні автомобілі класифікуються за 5 категоріями викидів CO₂:

- Клас 1 – найменш ефективні (звичайні дизельні ТЗ);

- Клас 5 – повністю безвуглецеві (електричні або водневі).

Розмір CO₂-доплати у 2025 р. становить у середньому 0,05-0,07 €/км, але для класів 4-5 застосовується знижка або нульовий тариф. Наприклад, електричні вантажні автомобілі наразі повністю звільнені від плати до 2026 року.

4. Компонент "Шумове навантаження" (Lärmbelastung)

Цей фактор мінімальний – кілька тисяч євро на км. Він враховує витрати на шумозахисні заходи поблизу автомагістралей. Внесок становить приблизно 0,001-0,003 €/км.

Для кожної категорії вантажних автомобілів держава встановлює таблицю ставок, яка охоплює всі 4 компоненти.

Наприклад, для 2025 року (за даними BMVI Mauttarife 2025):

- вантажний автомобіль повною масою 18 т, EURO VI, CO₂ клас 3 – 0,187 €/км

- той самий вантажний автомобіль, але старіший (EURO IV, CO₂ клас 1) – 0,276 €/км

Отже, різниця між нижчим і верхнім тарифом відображає:

- повну масу і кількість осей (більше навантаження – більша інфраструктурна частка);
- нижчий екологічний клас – більша доплата;
- вищі викиди CO₂ - ще одна надбавка.

3.1.4 Технічна та операційна імплементація

Технічна та операційна імплементація Директиви 1999/62/ЄС та Директиви (EU) 2022/362 має ґрунтуватися на принципах "забруднювач платить" та "користувач платить".

Імплементація Директиви (EU) 2022/362 передбачає реалізацію таких заходів.

- Збір та аналіз даних:

Збір даних про стан автомобільних доріг загального користування державного значення.

Проведення дослідження щодо інтенсивності руху ТЗ автомобільними дорогами загального користування державного значення, визначення мережі автомобільних доріг, на якій може бути запроваджена плата за їх використання.

- Визначення (ділянок) автомобільних доріг, на яких буде впроваджено плату за проїзд.
- Оцінка варіантів впровадження (системи вільного потоку, бар'єрні системи).
- Вибір технології збору плати за проїзд (DSRC/GNSS).
- Створення оператора електронної системи збору плати за проїзд.
- Створення реєстру постачальників послуг.

Збір та аналіз даних

Технічна імплементація системи збору плати за проїзд вимагає комплексного та ретельного збору і аналізу даних. Для точного розрахунку плати за проїзд та планування майбутнього утримання автомобільних доріг необхідно провести ретельний аналіз існуючої дорожньої інфраструктури, визначення інтенсивності руху ТЗ, нерівності дорожнього покриття тощо.

Збір даних має бути сфокусований на параметрах, необхідних для диференціації плати відповідно до європейської практики, де плата залежить від пройденої відстані, категорії дороги та екологічного класу. Орієнтовний перелік даних представлений у таблиці 3.6.

Таблиця 3.6. Набори даних, що використовуються для розроблення та впровадження системи збору плати за проїзд

Набори даних	Структура наборів даних
Інфраструктура	Мережа автомобільних доріг: швидкість руху, пропускна спроможність, експлуатаційний стан та кількість смуг руху в кожному напрямку; місцеположення мостів та тунелів; наявність альтернативних маршрутів.
Безпека руху	Місця концентрації дорожньо-транспортних пригод
Інтенсивність руху	Дані щодо інтенсивності руху за типами ТЗ
Рухомий склад	Кількість вантажних автомобілів (за вантажністю, часом перебування в експлуатації, класом екологічності, типом палива).
Зовнішні витрати	Рівні викидів (відповідно до класу Euro), дані про рівень шуму та густоту населення у смугах відведення дороги.

Збір даних щодо інфраструктури є важливим зокрема для проведення технічного, економічного та фінансового обґрунтування дорожнього проєкту ППП, створення ГІС бази даних, сумісної з EETS.

Дані щодо інтенсивності руху транспорту дозволяють моделювати трафік, прогнозувати доходи та аналізувати потенційне переміщення трафіку на альтернативні маршрути.

Збір і аналіз даних щодо рухомого складу дозволяє забезпечити застосування принципу "забруднювач платить" через диференціацію ставок плати за проїзд залежно від класу екологічності ТЗ.

Зовнішні витрати оцінюються для розрахунку додаткових зборів за забруднення повітря та шумове забруднення, які є обов'язковими для TEN-T коридорів (відповідно до Директиви (EU) 2022/362).

Характеристики автомобільних доріг за категоріями відповідно до технічної класифікації

В Україні значний обсяг даних про мережу автомобільних доріг знаходиться у відкритому доступі. Наприклад, Портал відкритих даних містить розділ з інформацією про номери, координати початку/кінця ділянок автомобільних доріг, типи автомобільних доріг, інтенсивність руху, значення міжнародного індексу рівності на ділянках тощо.²⁹

У період поширення Covid-19, а тепер у зв'язку з військовою агресією РФ проти України та введенням воєнного стану оновлення даних щодо техніко-експлуатаційного стану автомобільних доріг загального користування державного значення в розрізі автомобільних доріг, у тому числі із зазначенням категорії, пікетної прив'язки автомобільної дороги, геометричних та технічних характеристик, показників рівності та міцності, обсягів руйнувань не проводилося.

Автомобільні дороги в Україні мають різні характеристики залежно від їхньої категорії. Максимальна дозволена швидкість становить 130 км/год, кількість смуг коливається від однієї (категорія V) до восьми (категорія I-a), а ширина смуги варіюється від 3,00 до 3,75 м залежно від категорії автомобільної дороги (4,5 м для доріг з однією смугою категорії V). Характеристики автомобільних доріг кожної категорії наведені у таблиці 3.7.

²⁹ Єдиний державний веб-портал відкритих даних України: <https://data.gov.ua/dataset/beca8aa5-96a9-46be-ade7-f1b400213af5/resource/645152f5-7f63-400d-bab2-37107d5e6492>

Таблиця 3.7. Характеристики автомобільних доріг за категоріями

Характеристики	Категорії					
	I-a	I-б	II	III	IV	V
Розрахункова перспективна інтенсивність руху (ТЗ/добу)	> 10 000	> 10 000	3 000-10 000	1 000-3 000	150-1 000	<150
Розрахункова перспективна інтенсивність руху (у приведених одиницях до легкового автомобіля/добу)	> 14 000	> 14 000	5 000-14 000	2 500-5 000	300-2 500	<300
Розрахункова швидкість руху (км/год), основна на рівнинній місцевості	130	110	90	90	90	90
Загальна кількість смуг (в обох напрямках руху)	4/6/8	4/6	2	2	2	1
Ширина смуг (м)	3,75	3,75	3,75	3,5	3,0	4,5
Ширина розділювальної смуги (м)	6,0	3,0	-	-	-	-
Ширина укріпленої смуги на розділювальній смузі (м)	0,75	0,50	-	-	-	-
Ширина укріпленої смуги на узбіччі (м)	0,75	0,5	0,5	0,5	0,5	-
Загальна ширина автомобільної дороги (м)	28,5/36/43,5	28,5/36	15	12	10	8

Джерело: ДБН В.2.3-4:2015

Згідно з чинним законодавством України, платні дороги повинні передбачати безоплатну альтернативу. Відповідно до ст. 27 Закону України «Про автомобільні дороги», запровадження платних доріг можливе лише за умови їх істотного вдосконалення чи будівництва на умовах публічно-приватного партнерства та обов'язкового забезпечення безоплатної альтернативи.

Довжина альтернативного маршруту не може перевищувати більш ніж удвічі довжину платної автомобільної дороги (крім випадків, коли понад 50% протяжності платної автомобільної дороги становлять мости, тунелі, шляхопроводи). Альтернативний безоплатний проїзд ТЗ автомобільними дорогами має бути забезпечений протягом усього терміну використання платної автомобільної дороги. Рух такими дорогами здійснюється за Правилами дорожнього руху і з дотриманням вагових норм, передбачених для автомобільних доріг державного та місцевого значення.

Наявність альтернативних доріг не суперечить Директиві ЄС, але може впливати на трафік, спричиняючи перерозподіл потоків із платних доріг на безоплатні.

Врегулювання ризику перенаправлення транспортних потоків на альтернативні безоплатні дороги потребує комплексного рішення, яке передбачатиме запровадження низки заходів м'якого впливу, що стимулюватиме ефективне використання дорожньої інфраструктури, наприклад:

- 1) створення дорожньої та придорожньої інфраструктури високої якості;
- 2) внесення змін до розділу 22 Правил дорожнього руху (передбачити можливість встановлювати нижчі граничні вагові параметри для автомобільних доріг місцевого значення, обмежувати рух ТЗ у нічний час);
- 3) запровадження диференційованого транспортного податку, ставка якого буде враховувати загальну пройдену відстань (пробіг) за обліковий період, загальну вагу перевезеного вантажу такими ТЗ, відстань пройдену платними дорогами). Чим більше ТЗ використовує безоплатні дороги, тим вищим має бути податок. Передбачити надходження від цього податку до спецфонду та частково у місцевий бюджет на утримання та ремонт дорожньої інфраструктури, за рахунок якої забезпечується альтернативний безоплатний проїзд автомобільними дорогами.

Окремо необхідно зазначити, що Директива 1999/62/ЄС передбачає можливість впровадження оподаткування ТЗ (Розділ II).

Усі ці варіанти потребують обговорення з широким колом компетентних органів, представниками громадськості, а також політичного рішення.

Зважаючи на те, що експлуатація нової ділянки платної дороги може бути пов'язана зі значним ефектом перерозподілу трафіку в дорожній мережі, важливо зібрати дані про маршрути альтернативного безоплатного проїзду, інтенсивність руху на них, наявні технічні характеристики та стан дорожнього покриття (поточні та заплановані роботи з технічного обслуговування). Ці оцінки вплинуть на розрахункові показники економії витрат на експлуатацію ТЗ (VOC), а також економічну чисту приведену вартість (ENPV) та економічну норму доходності (EIRR), пов'язані з реалізацією проєкту ППП/концесії.

Міжнародний індекс рівності IRI

Міжнародний індекс рівності (IRI) у м/км є показником, що найчастіше використовується для оцінювання рівності автомобільних доріг у всьому світі та в Україні зокрема. Рівність є гарним показником стану покриття автомобільних доріг через те, що VOC ТЗ, які проїжджають дорогою, цілковито залежать від її рівності, що визначається значенням її IRI. Чим нижче значення IRI, тим рівніша автомобільна дорога. Показник IRI автомобільних доріг у відмінному або дуже гарному стані коливається від 1 до 2. IRI автомобільних доріг (з дорожнім покриттям або без нього) у дуже поганому стані, якими майже неможливо їздити, може сягати 9 або 10. IRI вимірюється з використанням спеціально сконструйованого обладнання, що встановлюється на ТЗ або прикріплюється до ТЗ, що проїжджає дорогою. Найпоширенішими прикладами такого обладнання є динамометричний прилад, що встановлюється на ТЗ, або профілометр, який прикріплюється до ТЗ.

Протягом багатьох років IRI в Україні вимірювався з використанням вбудованого обладнання. З 2017 р. ДП «Укрдїпродор» проводив вимірювання рівності на автомобільних дорогах державного значення із використанням профілометрів (дані вносились у Систему управління станом покриття СУСП).

Вимоги до показників рівності IRI регулює ДБН В.2.3-4:2015.

Таблиця 3.8. Вимоги до показників рівності дорожнього покриття за міжнародним індексом рівності IRI

Матеріал покриття	Показники рівності покриття за IRI, м/км, в залежності від категорії дороги				
	I	II	III	IV	V
Асфальтобетон та цементобетон	1,7	1,8	1,9	2,0	-
Поверхнева обробка	-	-	2,2	2,3	2,5
Щебінь, гравій	-	-	-	2,6	2,9
Бруківка	-	-	-	2,9	3,2

Примітка: Показник рівності за IRI визначається лазерним профілометром по всіх смугах руху в обох напрямках для ділянок дороги по 100 м.

Джерело: ДБН В.2.3-4:2015

У 2017 р. Укравтодор (нинішнє Агентство відновлення) проводив обстеження на місцях на автомобільних дорогах державного значення (без урахування територіальних автомобільних доріг). Метою цього проєкту був збір інформації щодо стану та інтенсивності руху на досліджуваних ділянках автомобільних доріг. Під час обстеження отримувалася інформація щодо таких показників:

- категорія дороги;
- кількість смуг руху;

- індекс рівності IRI;
- інтенсивність руху транспорту.

У таблиці 3.9 узагальнені результати вимірювань рівності автомобільних доріг державного значення за 2009, 2013 і 2017 роки. Досліджувалися лише міжнародні, національні і регіональні дороги. Вимірювання рівності територіальних доріг та доріг місцевого значення взагалі не проводилися. Заплановані на 2018 та 2019 роки вимірювання стану автомобільних доріг (включаючи рівність) не проводилися, як і в подальші роки. Наразі системне дослідження IRI не проводиться, виконується перевірка тільки під час приймання об'єктів в експлуатацію.

Таблиця 3.9. IRI доріг державного значення у 2009, 2013 і 2017 роках (М – міжнародні, Н – національні, Р – регіональні)

Індекс	2009				2013				2017			
	М	Н	Р	Усього	М	Н	Р	Усього	М	Н	Р	Усього
% від загальної протяжності												
- IRI <4,00	37%	28%	17%	28%	72%	49%	34%	52%	72%	53%	38%	53%
- 4,00 <IRI <4,99	30%	33%	27%	30%	16%	24%	28%	23%	16%	21%	26%	20%
- 5,00 <IRI <5,99	19%	21%	25%	22%	7%	15%	19%	13%	7%	14%	17%	13%
- IRI > = 6,00	13%	18%	32%	30%	5%	13%	19%	12%	5%	12%	20%	14%
за протяжністю (км)												
- IRI <4,00	3 124	1 356	1 366	5 846	5 566	2 195	2 624	10 385	5 422	2 335	3 680	11 437
- 4,00 <IRI <4,99	2 466	1 598	2 169	6 233	1 240	1 077	2 164	4 481	1 026	919	2 508	4 453
- 5,00 <IRI <5,99	1 562	1 017	2 008	4 587	572	661	1 441	2 674	637	601	1 658	2 896
- IRI > = 6,00	1 069	872	2 571	4 512	354	571	1 429	2 354	600	547	1 907	3 054
Виміряна протяжність	8 221	4 843	8 034	21 098	7 732	4 504	7 658	19 894	7 685	4 402	9 753	21 840

Порівняння IRI за 2013 і 2017 рр. демонструє, що протягом цього періоду стан автомобільних доріг суттєво не покращився. Однак слід зазначити, що у 2018-2019 рр. був проведений досить великий обсяг ремонтних робіт, що вплинуло на якість дорожнього покриття.

Протягом 2020-2021 рр. (до початку повномасштабного вторгнення) реалізовувалась програма «Велике Будівництво», що досягла безпрецедентних обсягів дорожньо-будівельних робіт:

- оновлено та побудовано понад 14 000 км автомобільних доріг (як державного, так і місцевого значення); активно будувалися нові бетонні дороги, як-от частина траси Н-31 (Дніпро – Решетилівка);
- відремонтовано та побудовано сотні мостів і мостових переходів (за різними даними, понад 500). Це включало реконструкцію великих магістральних мостів.

Повномасштабне вторгнення РФ у 2022 р. зумовило значні руйнування та пошкодження автомобільних доріг, особливо у східних регіонах України (див. розділ 3.2).

У рамках проєкту технічної допомоги ЄС «Підтримка органів влади України в розробці Національної транспортної моделі та майстер-плану», що виконувався компанією EGIS, розроблено Національну транспортну модель України (далі – НТМУ). Мережа автомобільних доріг моделювалась у програмному забезпеченні «PTV Visum» з застосуванням даних Укравтодору (нині – Агентство відновлення) та даних OSM (для територіальних доріг) і включила такі атрибути: категорія дороги; кількість смуг руху; індекс IRI; номери маршрутів доріг державного значення; форми ландшафту; навколишнє середовище; швидкість руху.

Приклад аналізу дорожньої мережі в НТМУ наведений на рис. 3.1.

Однією з ключових властивостей ділянки дороги є **швидкість вільного потоку**, що залежить від умов на дорозі. Протягом останніх років в Україні не проводилися дослідження швидкості на дорогах, тому для НТМУ застосовано функціональність TomTom API. Для валідації швидкості на кожному відрізку доріг використовувались дані щодо результатів роботи систем WIM. Для кожного місця розташування WIM використовувалась середньорічна швидкість (зважена за структурою потоку) і розрахована швидкість, отримана на основі даних TomTom.



Рис. 3.1. Просторовий розподіл рівності: приклад аналізу дорожньої мережі в НТМУ

Інтенсивність руху транспорту

Аналіз інтенсивності руху ТЗ є необхідним елементом для подальшого визначення ділянок автомобільних доріг для впровадження плати за проїзд.

Вимоги до порядку визначення інтенсивності руху та складу транспортного потоку встановлює ДСТУ 8824:2019 «Визначення інтенсивності руху та складу транспортного потоку».

Облік руху виконується за допомогою лічильників-класифікаторів ТЗ або візуально як на стаціонарних, так і на тимчасових облікових пунктах (автоматизований та візуальний облік руху).

Дані за середньорічною добовою інтенсивністю руху (далі – СДІР) є вихідною інформацією, необхідною для вирішення завдань:

- оцінювання транспортно-експлуатаційних показників автомобільної дороги та дорожніх споруд;
- проектування та розрахунку міцності дорожніх одягів;
- формування плану дорожніх робіт з капітального ремонту, поточного ремонту та експлуатаційного утримання автомобільних доріг;
- розроблення проектів нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг й ефективності дорожніх проектів;
- планування мережі автомобільних доріг й обґрунтування обсягів інвестицій у розвиток мережі автомобільних доріг і дорожнього господарства.

Загальнонаціональні заміри інтенсивності руху були проведені колишнім Укравтодором у 2017 році. Війна значним чином вплинула на зміну інтенсивності руху та склад транспортного потоку.

В рамках підготовки попередніх ТЕО за 6 напрямками автомобільних доріг, визначеними як перспективні для впровадження ДПП (див. табл. 3.4), у 2021 р. проводилось дослідження інтенсивності руху на цих ділянках, за даними Мінрозвитку.

Відповідно до інформації, наданої заступником Міністра розвитку громад та територій України Сергієм Деркачем на заході Європейської бізнес-асоціації «Інфраструктурний день» (28.11.2024 р.), Мінрозвитку працює над аналізом інтенсивності по 6 автомобільним дорогам для запуску механізму платних доріг.

У рамках проєкту технічної допомоги ЄС «Підтримка органів влади України в розробці Національної транспортної моделі та майстер-плану» компанією EGIS у 2019 р. проводилися підрахунки інтенсивності руху транспорту в 70 точках дорожньої мережі України (в обидва боки протягом 24 годин) за категоріями Т3 (легкові автомобілі, мікроавтобуси (до 20 пасажирів), автобуси (20-30 пасажирів), автобуси великої пасажиромісткості, вантажівки – 2 осі, вантажівки – 3 осі, вантажівки – 4 осі, вантажівки з більше ніж 4 осями). Валідація даних у 2024 р. проводилась на основі звіту щодо роботи WIM.

Розташування комплексів WIM в Україні станом на 2021 рік показано на рис. 3.2. Станом на жовтень 2025 року підключено 58 WIM-майданчиків.

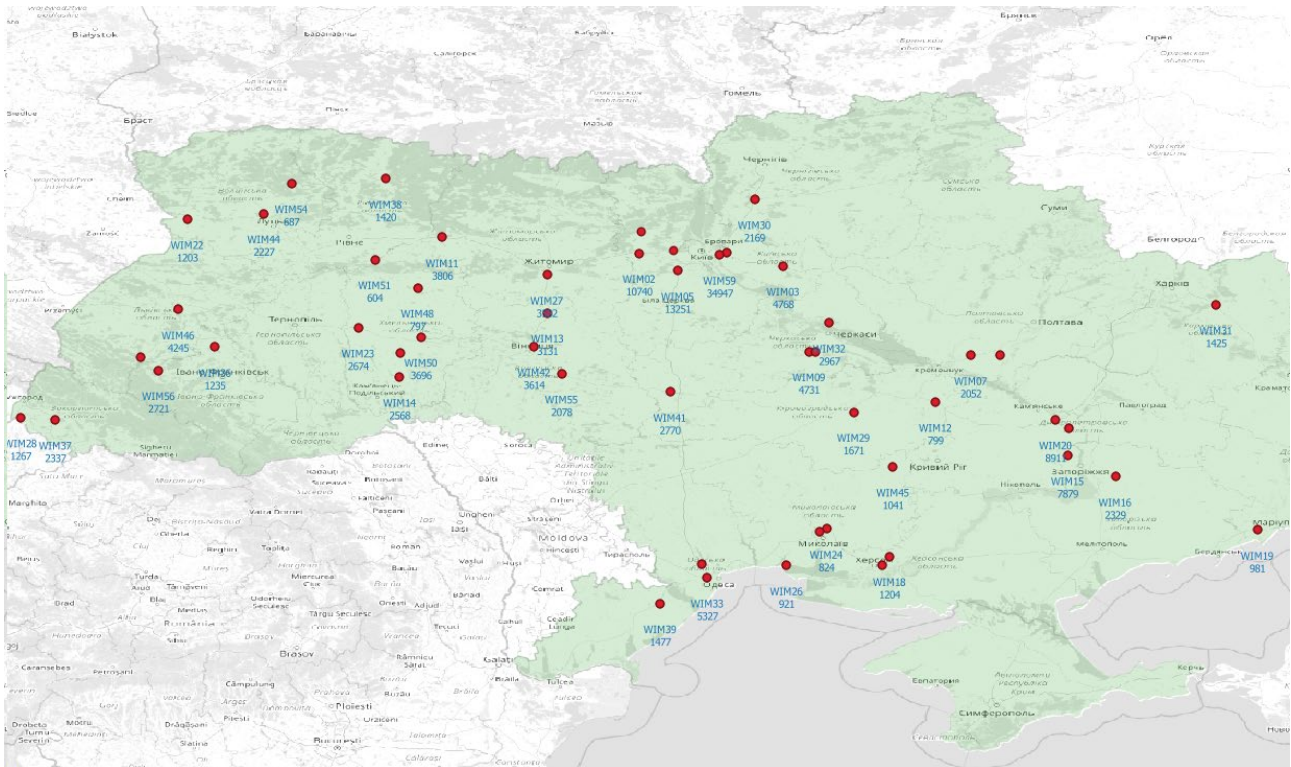


Рис. 3.2. Розташування місць підрахунку інтенсивності руху транспорту

Габаритно-ваговий контроль відбувається за допомогою вмонтованих в дорожнє покриття датчиків, система WIM дозволяє визначити вагу автомобіля. Камери фіксують швидкість, габарити та номерні знаки ТЗ. Дані про порушення передаються та опрацьовуються в Центрі обробки даних Укртрансбезпеки.

Звіт WIM містить наступну інформацію про кожну з локацій:

- загальна інформація: географічне розташування (координати), схема (смуги руху та напрямки зібраних транспортних потоків), технічні деталі будівництва;
- СДІР у кожному напрямку (включно з відсотком часу, протягом якого дані були зібрані в цьому конкретному місці розташування WIM) (рис. 3.3);
- середньодобова інтенсивність руху для кожного місяця та кожного типу ТЗ (сума для обох напрямків) (рис. 3.4);
- середньорічна погодинна інтенсивність руху та швидкість ТЗ за годинами доби та типами ТЗ;
- річна погодинна/добова інтенсивність руху (сума для обох напрямків).

Таблиця 2.2.2 – Середньорічна добова інтенсивність руху на майданчику WIM02

Напрямок руху	Середньорічна добова інтенсивність руху, авто/доба		
	рік		
	2019	2020	2021
Київ	11 507	14 411	15 601
Чоп	12 119	13 114	14 153
Статистична значущість, %	7	95	96

Рис. 3.3. Приклад даних з WIM (СДІР)

Таблиця 2.2.4 – Середня інтенсивність руху на майданчику WIM02 у 2021 році




















Тип транспортного засобу	Середня інтенсивність руху за місяцями, авто/доба											
	січень	лютий	березень	квітень	травень	червень	липень	серпень	вересень	жовтень	листопад	грудень
	15 259	13 304	15 692	17 989	21 707	20 223	23 472	22 341	19 517	19 213	16 309	16 788
	2 910	3 516	3 872	4 054	3 974	3 765	4 712	3 988	4 018	4 321	4 009	4 213
	101	133	148	157	157	505	156	186	181	142	142	145
	13	18	18	27	24	36	37	103	108	22	20	16
	1	1	1	1	1	1	1	1 183	732	1	1	1
	25	27	32	36	35	148	39	34	35	37	36	33
	32	42	49	51	42	40	52	47	51	58	68	64
	5	8	6	8	9	650	6	24	27	8	8	8
	4	6	9	15	19	140	6	16	14	9	8	7
	16	22	30	32	31	71	33	30	29	31	30	29
	447	580	641	690	628	548	742	627	625	710	747	724
	2 285	2 963	3 410	3 532	3 090	2 508	3 451	2 867	2 893	3 352	3 466	3 382
	78	103	120	129	115	94	134	143	153	160	166	171
	28	38	48	53	44	35	58	46	43	52	52	52
	4	4	6	6	5	9	6	5	5	4	4	6
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	112	130	134	132	157	190	206	186	169	192	152	209
	-	1	1	2	17	23	2	3	8	17	13	3
	91	92	153	247	245	206	239	201	215	255	189	139

Рис. 3.4. Приклад даних з WIM (середньомісячна середньодобова інтенсивність руху)

Крім підрахунку інтенсивності руху транспорту, проводиться дослідження OD (відправлення-прибуття) та проведення опитування щодо готовності користувачів дороги платити (відповідно до типів ТЗ). Аналогічний план (щонайменше облік інтенсивності руху та OD) проводиться вздовж альтернативних маршрутів. Це потрібно для врахування ефектів перерозподілу в дорожній мережі, що є необхідним для проведення економічного аналізу.

Модель розвитку та управління дорогами (HDM-4) дозволяє провести економічний аналіз проєкту, зокрема щодо зменшення VOC, скорочення часу поїздки, зменшення витрат, пов'язаних із ДТП.

Економія VOC досягається завдяки поліпшенню стану покриття та рівності оновлених ділянок у порівнянні з існуючими ділянками недостатньої якості. Питомі значення VOC/км, які відрізняються залежно від значення IRI, дозволяє розрахувати HDM. Середні швидкості в економічному аналізі можуть бути вираховані у рамках моделі HDM, беручи за основу встановлені обмеження швидкості, стан дороги, геометрію дороги та інтенсивність руху транспорту.

Рухомий склад

Розпорядником даних про парк ТЗ в Україні та адміністратором Єдиного державного реєстру ТЗ є Головний сервісний центр МВС України (ГСЦ МВС).

Визначити структуру автопарку дозволяють відкриті джерела даних, зокрема:

<https://data.gov.ua/dataset/06779371-308f-42d7-895e-5a39833375f0> - офіційні державні відкриті дані про реєстрацію ТЗ, 2013-2025 рр.;

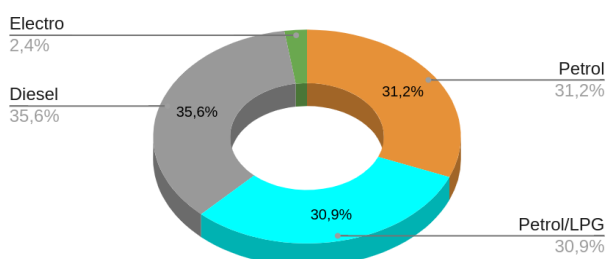
<https://dostup.pravda.com.ua/request/84463/response/238537/attach/2/31.217.pdf> - офіційний лист ГСЦ МВС про кількість ТЗ за типами та областями станом на 01.01.2021;

<https://www.transportpolicy.net/region/europe/european-union/> - Визначення та терміни стандартів ЄС (класифікація ТЗ, екологічні стандарти, дати набуття чинності тощо).

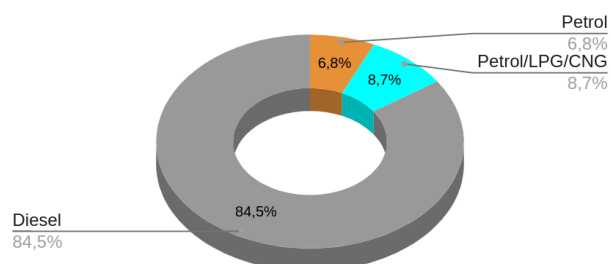
Виходячи з офіційного листа ГСЦ МВС України, за підрахунками Консультанта, загальна кількість ТЗ станом на 1 січня 2021 року виглядала так: легкові автомобілі – 10,1 млн., автобуси – 0,24 млн., вантажні автомобілі – 1,85 млн., причепа/напівпричепа – 1,27 млн.

Структура рухомого складу за видами палива наведена на рис. 3.5.

Passenger cars, by fuel



Trucks, by fuel



Buses, by fuel

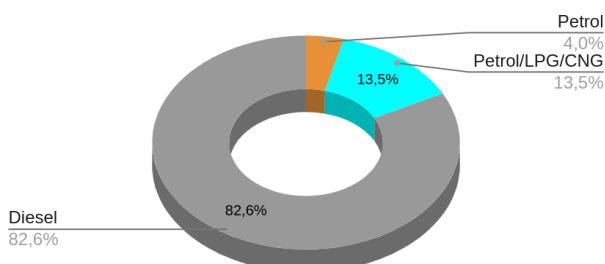


Рис. 3.5. Розподіл типів ТЗ за видами палива

Джерело: НТМУ

Визначення (ділянок) автомобільних доріг, на яких буде впроваджено плату за проїзд

Перелік автомобільних доріг загального користування державного значення або їх окремих ділянок, на яких справляється плата за проїзд, встановлюється КМУ з урахуванням показника рівності проїзної частини доріг та інтенсивності руху ТЗ.

Потрібне чітке політичне рішення для визначення того, які конкретні ділянки дорожньої мережі підпадатимуть під дію e-Toll. Хоча Директива зосереджена на мережі TEN-T, Україна повинна визначити ділянки доріг, які будуть включені до цього переліку.

Україна увійшла до TEN-T у 2017 році. У 2022 році Європейська Комісія внесла зміни до Індикативних карт TEN-T, включивши в неї українські транспортні шляхи. Індикативні карти TEN-T були оновлені Регламентом ЄС 2024/1679³⁰, що визначає стратегію розвитку TEN-T, включаючи інтеграцію України як кандидата на вступ до ЄС³¹.

За даними Transport Community (2023 р.)³² довжина основної (core) мережі TEN-T в Україні становить 4753 км, розширеної (comprehensive) – 2619 км автомобільних доріг. Основна мережа включає зокрема ділянки автомобільних доріг М-06 (Київ-Чоп через Львів), М-05 (Київ-Одеса), М-07 (Київ – Ковель – Ягодин), М-09 (Тернопіль – Львів – Рава-Руська), розширена – М-15 (Одеса-Рені з виходом на Румунію).

Питання впровадження платних доріг в Україні стоїть на порядку денному Уряду вже тривалий час. Деякі законодавчі ініціативи щодо плати за користування автомобільними дорогами загального користування ТЗ з максимальною допустимою масою 12 тонн і більше, зокрема розроблені проекти Законів України № 6087, 6088, 6089 від 23.09.2021, № 3544 від 27.05.2020, були зняті з розгляду.

У 2019 році в Україні вже розробляли проекти перших трьох платних доріг Львів – Краковець, Львів – Тернопіль і Київ – Біла Церква. Першу платну дорогу планували почати будувати у 2020 році. У розділі 3.1.3 вже згадувалася Перша програма ДПП в дорожній галузі, в рамках якої у 2020 р. було визначено 6 ділянок автомобільних доріг для реалізації потенційних пілотних проектів ДПП. За попередніми оцінками, для окупності інвестицій інтенсивність руху на визначених магістралях має перевищувати 18 тис. ТЗ/добу.

Розробка ТЕО для ділянок автомобільних доріг (зокрема проекти ППП/концесії) передбачає охоплення питань для подальшого прийняття рішення щодо:

- капітальних витрат, а також витрат на експлуатацію та обслуговування автомобільної дороги;
- очікуваної інтенсивності руху на ділянці автомобільної дороги;
- готовності користувачів доріг платити, а також механізму збору плати за проїзд;
- економічного та фінансового аналізу проекту;
- оцінки впливу на довкілля;
- інженерних, екологічних, соціальних, економічних, правових та регуляторних ризиків, пов'язаних із проектом, а також запропонованого розподілу ризиків між державним та приватним партнерами;
- юридичного та фінансового структурування проекту.

³⁰ <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj/eng>

³¹ https://transport.ec.europa.eu/document/download/d7139fb1-6ab2-496a-b582-da4b095a788e_en?filename=Annex4_listingD_MD_UKR.pdf

³² <https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2025/05/TEN-T-Report-Observers-digital.pdf>

Забезпечення функціонування електронної системи збору плати за проїзд

Електронна система збору плати за проїзд передбачає автоматичне виявлення присутності ТЗ на визначеній платній автомобільній дорозі за допомогою дистанційного зв'язку з бортовим обладнанням, розміщеним в ТЗ, або автоматичного розпізнавання його номерного знака.

Електронна система збору плати за проїзд включає:

- центральну систему (бек-офіс) – програмно-апаратний комплекс, що забезпечує функціонування електронної системи збору плати за проїзд та взаємодію з користувачами, обробку транзакцій, управління обліковими записами;
- придорожнє обладнання – залежно від застосованих технологій може включати спеціальні конструкції для розміщення обладнання, датчики виявлення ТЗ, відеосистеми загального нагляду, антени-зчитувачі, пристрої для автоматичного розпізнавання номерних знаків тощо;
- бортове обладнання для дистанційного прийому і передачі даних, що встановлюється або розміщується в ТЗ.

Впровадження та використання електронної системи збору плати за проїзд в Україні має здійснюватися на основі гармонізованих європейських стандартів, а її функціональна сумісність – оцінюватися спеціально призначеними для оцінки відповідності органами. Забезпечення операційної сумісності національної системи збору плати за проїзд з EETS³³ дозволить перевізникам використовувати єдиний бортовий пристрій для оплати проїзду і в країнах-членах ЄС.

Для забезпечення автоматичної ідентифікації ТЗ з метою нарахування плати за проїзд автомобільною дорогою необхідно забезпечити інтеграцію даних реєстрації ТЗ до електронної системи e-Toll.

Бортове обладнання

Бортове обладнання являє собою електронний пристрій, який забезпечує збір, зберігання, обробку та дистанційний прийом і передачу даних в межах електронного сервісу плати за проїзд. Бортове обладнання може бути окремим чи вбудованим в ТЗ.



Рис. 3.6. Приклад бортового обладнання, що застосовується для стягнення плати за проїзд в країнах ЄС (надано міжнародним автомобільним перевізником вантажів)

Бортове обладнання має бути налаштоване відповідно до технічних характеристик ТЗ (зокрема, клас викидів). Пристрій у ТЗ має бути в справному стані, що підтверджується відповідним сертифікатом.

В Україні впроваджується одна національна електронна система плати за проїзд для обслуговування автомобільної платної дорожньої мережі, яка охоплює дороги TEN-T, поширеної на

³³ EETS є уніфікованим електронним сервісом, запровадженим відповідно до законодавства ЄС, що дозволяє забезпечити операційну сумісність різних європейських систем стягнення плати і надає користувачам доступ до європейської мережі платних доріг за договором між постачальником і користувачем EETS за допомогою єдиного бортового пристрою без зміни його налаштувань.

території України, та інші автомобільні дороги загального користування державного значення відповідно до затвердженого КМУ переліку.

Оцінка варіантів впровадження

Існують різні системи збору плати за проїзд:

- бар'єрна система (Barrier system): плата стягується в спеціальних пунктах (майданчиках), де встановлені фізичні бар'єри (шлагбауми);

- система вільного потоку (Free-Flow system): ТЗ проїжджають під спеціальними воротами, обладнаними камерами, сенсорами та зчитувачами, не знижуючи швидкості та не зупиняючись.

Переваги та недоліки обох систем наведені в табл. 3.10.

Таблиця 3.10. Переваги та недоліки систем збору плати за проїзд

	Переваги	Недоліки
Пункти оплати (бар'єрна система)	Діапазон варіантів оплати для водіїв ширший, включаючи готівку та банківські картки.	Інвестиції в інфраструктуру можуть бути вищими, ніж для електронних зборів (однак менші початкові інвестиції у високоточні датчики та ПЗ).
	Можуть бути найбільш практичним варіантом у місцях, де значна частка користувачів не має банківських рахунків та/або має слабке банківське обслуговування.	Передбачають керування значним штатом співробітників, часто у віддалених місцях, та організацію позмінної роботи для забезпечення цілодобової роботи.
	Наявність бар'єрів та персоналу робить цей спосіб оплати простим способом боротьби з несплатою.	ТЗ мають зупинятися, що збільшує час у дорозі та може спричиняти затори; часті зупинки та розгони збільшують викиди CO ₂ та витрати палива.
	Створення робочих місць	Може знадобитися значна площа земельних ділянок для розміщення кількох пунктів збору плати на дорогах із щільним рухом. Це може бути проблемою в міських або густонаселених районах.
		Можуть виникати проблеми з безпекою та шахрайством, пов'язані зі збором, використанням та транспортуванням значних обсягів готівки.
Електронний збір плати (система вільного потоку)	Інвестиції у фізичну інфраструктуру, як правило, нижчі, ніж у пунктах оплати, однак вищі інвестиції у системи ІТ та обладнання (камери, лазери, сенсори)	Ризики несплати та шахрайства. Потребує надійних механізмів примусового стягнення плати з порушників (за фото/відеофіксацією).
	Висока ефективність: максимальна пропускна здатність, відсутність	Може виникнути вищий опір з боку користувачів: небажання купувати або

	заторів (ТЗ не потрібно зупинятися для оплати проїзду); екологічність (зменшення викидів та шуму завдяки плавному руху); інтерфейс EETS (легше інтегрується з EETS, що є вимогою ЄС).	орендувати бортовий пристрій, необхідність відкривати та надавати банківський рахунок або побоювання щодо конфіденційності.
	Експлуатація, як правило, легша: менше персоналу, дохід надходить лише одним каналом, немає необхідності мати справу з готівкою чи її транспортуванням.	Дохід може бути втрачено, коли пристрої виходять з ладу через поломки, технічне обслуговування.
		Залежність від конкретних постачальників інформаційних технологій або спеціалізованих систем.

У країнах-членах ЄС діють різні системи збору плати за проїзд:

- електронна система збору плати за проїзд, що базується на відстані, пройденій ТЗ (distance-based electronic tolling) – Австрія, Бельгія, Болгарія, Чехія, Німеччина, Угорщина, Польща, Португалія, Словаччина, Данія;

- система збору плати за проїзд, що базується на відстані, пройденій ТЗ, з застосуванням фізичних бар'єрів (distance-based tolling using physical barriers) – Франція, Греція, Хорватія, Ірландія, Італія, Словенія, Іспанія;

- система збору плати за проїзд, що розраховується з урахуванням певного проміжку часу, з використанням фізичних бар'єрів (time-based tolling using physical barriers) – Естонія, Латвія, Литва, Люксембург, Румунія, Швеція, Нідерланди.

Станом на серпень 2025 року Директиву (EU) 2022/362 імплементували такі країни, як Австрія, Чехія, Данія, Естонія, Франція, Німеччина, Угорщина, Латвія, Литва, Люксембург, Словаччина, Швеція.

Румунія та Нідерланди готуються перейти на distance-based tolling у 2026 році.

Технології, що застосовуються для функціонування електронної системи збору плати за проїзд, мають забезпечувати дистанційну передачу, прийом або зчитування даних для ідентифікації ТЗ і користувачів автомобільних доріг, нарахування плати за проїзд та контролю її сплати. При цьому мають дотримуватися вимоги сприяння вільному руху ТЗ, зменшення їх затримок на в'їзді на автомобільну дорогу (її ділянку), забезпечення зручності для користувачів автомобільних доріг та ефективне функціонування системи збору плати за проїзд.

Збір та контроль плати за проїзд мають бути організовані так, щоб не перешкоджати вільному руху ТЗ та уникнути надмірного контролю. Для цього необхідно забезпечити можливість оплати цілодобово, принаймні за допомогою електронних засобів, а також в спеціально обладнаних пунктах збору плати за проїзд.

Вибір технології збору плати за проїзд

Технології, що застосовуються для функціонування електронної системи збору плати за проїзд, забезпечують дистанційну передачу, прийом або зчитування даних для ідентифікації ТЗ і користувачів автомобільних доріг, нарахування плати за проїзд та контролю її сплати.

Застосовні технології включають одну або декілька з наступних:

- супутникове позиціонування;

- мобільний зв'язок;
- мікрохвильова технологія 5,8 ГГц.

Крім того, застосовуються допоміжні технології, такі як системи автоматичного розпізнавання номерних знаків ТЗ. Система збору плати за проїзд може використовувати GPS-пристрої або магнітні рамки з RFID-мітками.

Вибір технології збору плати за проїзд потребує аналізу з метою оцінки переваг і недоліків таких технологій, як спеціалізований короткодіапазонний зв'язок DSRC, що широко використовується в Європі, та глобальна навігаційна супутникова система GNSS, яка дозволяє застосовувати більш гнучке ціноутворення на основі відстані.

Технологія **GNSS** використовує супутникове позиціонування та мобільний зв'язок як свої ключові компоненти:

- супутникове позиціонування - для визначення місця (бортовий пристрій використовує супутникові сигнали для точного визначення своїх координат та реєстрації пройденої відстані платними дорогами);
- мобільний зв'язок – для передачі даних про маршрут і час проїзду від бортового пристрою до бек-офісу для фінального розрахунку.

Німецька система Toll Collect для вантажних автомобілів працює за цим принципом.

Технологія **DSRC** є мікрохвильовою технологією 5,8 ГГц. Це радіочастотний стандарт, що забезпечує двосторонній короткодіапазонний зв'язок між антеною на дорожньому порталі та бортовим пристроєм в автомобілі. Плата списується за проїзд під цією точкою контролю.

Австрійська система GO-Maut для вантажних автомобілів працює за цим принципом.

Вибір технології збору плати за проїзд в Україні повинен ґрунтуватися на балансі між економічною ефективністю впровадження, гнучкістю та відповідністю європейським стандартам. За результатами дослідження щодо доцільності впровадження плати за проїзд для великовантажних автомобілів, яке було проведене ще в 2012 році ДерждорНДІ (нині – ДП «Національний інститут розвитку інфраструктури»), технологія GNSS була рекомендована як найбільш прийнятна для умов України.

Європейські тенденції вказують на відмову від бар'єрних систем та перехід до Free-Flow або систем, заснованих на GNSS/DSRC (табл. 3.11).

Таблиця 3.11. Європейський досвід застосування технологій збору плати за проїзд

Країна	Об'єкт	Тип системи	Особливості впровадження
Німеччина	Вантажні автомобілі (Maut)	GNSS (супутникова)	Одна з перших і найбільш складних систем, що базується на GPS-моніторингу для стягнення плати за проїзд залежно від пройденої відстані, категорії ТЗ та викидів.
Словенія	Вантажні автомобілі (DarsGo)	Free-Flow / DSRC	Повністю перейшла від бар'єрів до Free-Flow системи для великовантажних автомобілів, використовуючи бортові пристрої (OBU).
Франція	Деякі автомагістралі (A79, ділянки доріг A13/A14)	Free-Flow (Flux Libre)	Поступово замінює класичні "péages" (бар'єри) на Free-Flow, використовуючи автоматичне розпізнавання номерних знаків (ANPR) та OBU.

Країна	Об'єкт	Тип системи	Особливості впровадження
Австрія	Вантажні автомобілі (GO-Box)	DSRC / Free-Flow	Для вантажних автомобілів використовується DSRC-технологія, де бортові пристрої взаємодіють з антенами, розміщеними на порталах (рамках) системи Free-Flow. Для легкових автомобілів – електронна віньєтка.

Створення оператора електронної системи збору плати за проїзд

До функцій оператора електронної системи збору плати за проїзд належить стягнення плати за проїзд, забезпечення експлуатації і утримання електронної системи плати за проїзд, адміністрування, контроль і обмін даними між національною системою та EETS.

Відповідно до досвіду країн Європи, для функціонування такої системи створюється компанія оператор, яка взаємодіє з державними органами та установами відповідно до їх компетенції. В Україні в якості оператора може виступити одне з існуючих або новостворених державних підприємств або приватне підприємство, що буде функціонувати на умовах ППП. Функції оператора можуть бути покладені як на орган виконавчої влади, так і на уповноважену ним організацію, або ж приватного партнера відповідно до договору ППП.

Таким чином, оператором може бути призначена юридична особа публічного або приватного права. Національний оператор електронної системи збору плати за проїзд призначається КМУ.

У разі реалізації проекту ППП з впровадження та подальшої експлуатації електронної системи збору плати за проїзд, функції щодо справляння плати за проїзд, експлуатації і утримання електронної системи збору плати за проїзд передаються приватному партнеру на підставі договору ППП.

Створення реєстру постачальників послуг

Послуги електронного сервісу плати за проїзд надаються акредитованими постачальниками послуг (юридична особа) на підставі договору з оператором електронної системи збору плати за проїзд.

Реєстр постачальників послуг має містити відомості про постачальників послуг, електронну систему збору плати за проїзд, оператора системи, застосовані технології тощо.

3.1.5 Інші заходи

За результатами проведеного Європейською бізнес-асоціацією опитування³⁴, 82% українських компаній позитивно ставляться до ідеї запровадження в країні платних доріг. З них 76% компаній підтримують ідею платних доріг за умови попереднього покращення їх якості; 31% - виключно для транспортних засобів з повною масою 12 тонн і більше; 22% очікують, що платні дороги дозволять збільшити фінансування та якість доріг.

Підвищення видимості (комунікаційна стратегія) передбачає створення прозорого та зрозумілого інформаційного середовища щодо впровадження плати за проїзд для забезпечення суспільної підтримки та мінімізації опору реформі.

Комунікаційна стратегія передбачає чітке інформування громадськості про те, куди будуть спрямовані зібрані кошти (на утримання, ремонт та розвиток дорожньої інфраструктури), з якою метою (забезпечення сталості дорожнього фонду, захисту доріг від руйнування великоваговим транспортом),

³⁴ https://eba.com.ua/wp-content/uploads/2024/11/Index-presentation-2024_UKR.pdf

фокусування на вигодах для користувачів (нові, якісніші дороги, зменшення заторів, безпека, інтеграція з TEN-T), забезпечення доступності інформації (веб-сайт, гаряча лінія, ЗМІ) про тарифи, технології, способи оплати та застосування штрафів.

Підвищення інституційної спроможності (розвиток компетенцій) передбачає підвищення кваліфікації та компетентності посадових осіб, які відповідатимуть за впровадження, адміністрування та контроль стягнення плати за проїзд (застосовні технології та їхнє інтегрування в бек-офіс, політика ЄС щодо стягнення плати за проїзд, контроль за транзакціями, аудит та управління конфіденційними даними, забезпечення інтероперабельності національної системи збору плати за проїзд з EETS тощо).

3.2. Поточні та потенційні вузькі місця і проблеми в імplementації Директиви (ЄС) 2022/362

Імplementація Директиви 1999/62/ЄС та Директиви (EU) 2022/362 в Україні є частиною зобов'язань в рамках Угоди про асоціацію Україна – ЄС і спрямована на гармонізацію транспортного законодавства. Разом з тим, базовий механізм, передбачений Директивою 1999/62/ЄС (впровадження плати для вантажних автомобілів) в Україні не імplementований, відповідно імplementація Директиви 2022/362 ще не розпочата.

Відповідно до висновків офіційного скринінгу відповідності українського законодавства нормам ЄС за переговорним розділом «Транспорт» (червень 2025 р.), жоден з розділів Директиви 1999/62/ЄС не імplementований в Україні. Це ж саме стосується і Директиви (ЄС) 2019/520.

Повномасштабне вторгнення стало основним чинником руйнівного впливу на стан дорожньої інфраструктури України в період з 2022 року.

3.2.1 Вплив війни на дорожню галузь

За оцінками Світового банку, представленими в 4-му звіті «Швидка оцінка завданої шкоди та потреб на відновлення» (RDNA 4)³⁵, який охоплює період майже трьох років (з 24 лютого 2022 року по 31 грудня 2024 року), пряма шкода, завдана будівлям та інфраструктурі в різних секторах, становить близько 176 млрд. дол. США (рис. 3.7).

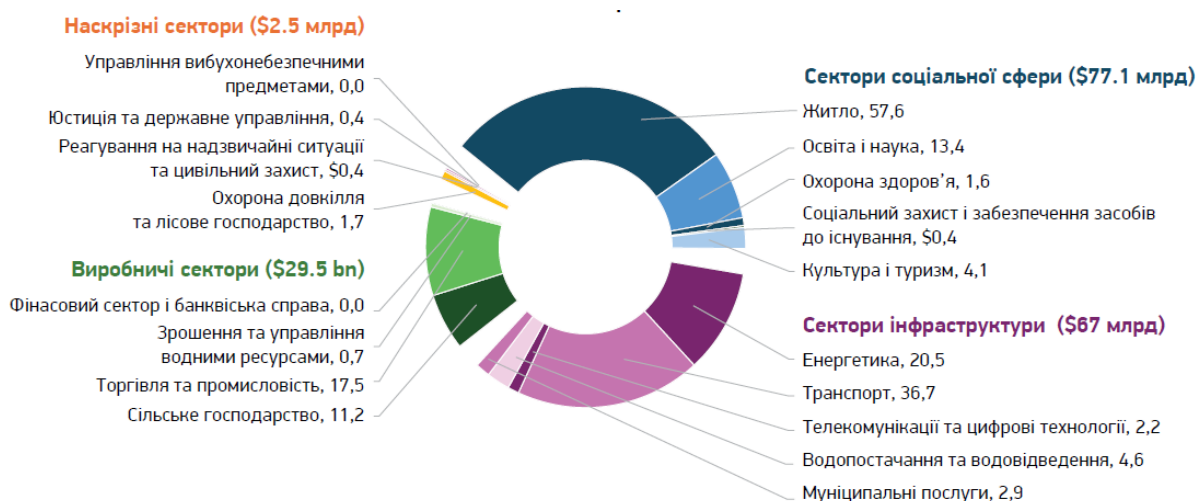


Рис. 3.7. Загальна завдана шкода в період з 24 лютого 2022 року по 31 грудня 2024 року (млрд. дол. США): 176 млрд. дол. США

Найбільше постраждали житловий сектор (близько 57 млрд. дол., або 33% від загального обсягу шкоди), транспорт (понад 36,7 млрд. дол., або 21%), енергетика та видобувна промисловість (понад 20 млрд. дол., або 12%), а також торгівля та промисловість (понад 17 млрд. дол., або 10%). **Галузь транспорту є однією з найбільш постраждалих.**

Об'єкти інфраструктури стали однією з ключових сфер, які зазнали найбільших ударів з боку російського агресора. Найбільшої шкоди інфраструктурі, як в абсолютному, так і у вартісному вираженні, було завдано об'єктам дорожньої інфраструктури. Значна частина цієї мережі, особливо у східних та південних областях, зазнала серйозних пошкоджень або знаходиться на тимчасово окупованих територіях.

³⁵ <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/099022025114040022>

Зруйновано понад 26 тис. км автомобільних доріг та 344 мости і мостові переходи державного, місцевого чи комунального значення.

Найбільша концентрація пошкоджень припадає на (а) обласні і сільські дороги місцевого значення і вулиці та дороги комунальної власності в межах населених пунктів (комунальні дороги) (26%); (б) залізничну інфраструктуру, рухомий склад, обладнання та інші активи (26%); та (в) автомобільні дороги державного значення, а саме міжнародні, національні, регіональні й територіальні (21%). На чотири області – Донецьку, Харківську, Запорізьку та Херсонську – разом припадає понад 60% завданої шкоди. Майже вся завдана шкода, окрім пошкоджень приватних транспортних засобів, стосується активів державного сектору.

У регіонах, віддалених від зон активних бойових дій, спостерігається збільшення інтенсивності використання транспортної інфраструктури, що призводить до зростання рівня зношеності доріг у таких регіонах.

Оцінка стану доріг у деокупованих регіонах (Чернігівська, Київська, Сумська, Харківська області) підтвердила очікування щодо значного руйнування дорожнього покриття внаслідок проходження танків та іншої важкої військової техніки, що потребуватиме відновлення значної частини пошкоджених доріг. За попередніми оцінками, рівень пошкодження доріг сягає 95% і в середньому становить близько 10% від загальної протяжності доріг у регіонах, які були окуповані російськими військами або де вони вели/ведуть бойові дії.

Середньозважена вартість відновлення автомобільних доріг у 2021 році становила близько 29 млн. грн. за 1 км дороги (без урахування вартості відновлення мостових переходів). Враховуючи це, попередня оцінка сумарних втрат внаслідок прямого руйнування доріг може становити близько 28,3 млрд. дол. США в еквіваленті, в цінах на кінець 2021 року (за оцінкою Київської школи економіки). Оцінка пошкоджень та руйнувань мостів і мостових переходів додає ще 2,6 млрд. дол. збитків по інфраструктурі.

Автомобільні дороги поблизу лінії фронту або ті, що використовуються для військової логістики, перебувають під постійним ризиком. Незважаючи на це, ключові маршрути, особливо ті, що з'єднують із західними кордонами та критично важливими місцями всередині країни, підтримуються в належному стані та ремонтуються. Там, де мости зруйновані, використовуються тимчасові споруди.

Крім того, стан дорожньої інфраструктури і надалі погіршується через обмежене утримання, оскільки державне фінансування спрямовується переважно на військові потреби.

У сфері будівництва автомобільних доріг ряд факторів – такі як скорочення персоналу через значне зменшення обсягів робіт, втрата виробничих потужностей та спецтехніки тощо – призвели до того, що підрядні організації переорієнтовуються на інші сектори, такі як інфраструктура водопостачання та водовідведення.

У період 2022-2024 років нагальні ремонтні роботи було проведено на понад 2000 км на автомобільних дорогах державного значення; 115 мостів на автомобільних дорогах було відновлено з використанням тимчасових споруд, у тому числі 29 модульних мостів, наданих міжнародними партнерами. Видатки на дорожній сектор у 2024 році скоротилися на 57% порівняно з 2023 роком. У 2024 році дорожній сектор зазнав лише незначного збільшення завданої шкоди і потребував менше нагальних ремонтних робіт.

Протягом 2018-2023 років виконано роботи на 8329,3 км автомобільних доріг, у тому числі будівництво та реконструкція - 131,9 км; капітальний ремонт - 476,4 км; поточний середній ремонт - 7721 км. У 2024 році відремонтовано 64,8 км доріг та 7016 погонних метрів мостів. Також завершено експлуатаційне утримання 289 штучних споруд.

Наразі функціонування державного дорожнього фонду є вкрай нестабільним. Кошти дорожнього фонду у 2024 році (близько 94,7 млрд. грн.) перенаправлені на потреби оборони. Основними джерелами фінансування дорожньої галузі були: 1) залишки коштів дорожнього фонду, які не були використані у попередніх бюджетних періодах (2021-2023 рр.); 2) кошти з Резервного фонду Уряду України; 3) МФО.

Розподіл видатків Державного бюджету України на 2025 рік не передбачав видатки з державного дорожнього фонду на розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального користування.

Таблиця 3.12. Оцінка прямих втрат дорожньої інфраструктури³⁶

Види втрат	Одиниця виміру	Початкова кількість об'єктів	Зруйновано/пошкоджено	Оцінка втрат, млрд. дол.
Автомобільні дороги державного значення	км	47,000	9,298	9.9
Автомобільні дороги місцевого значення	км	120,000	9,056	9.6
Комунальні дороги (міст та інших населених пунктів)	км	270,000	8,277	8.8
Мости та мостові переходи	од.	11,076	344	2.6

Джерело: Укрстат, Мінрозвитку, Київська школа економіки

Таблиця 3.13. Загальні потреби у відновленні та відбудові, млн. дол. США

Категорія	Види діяльності/інвестицій	Загальні потреби (2025-2035 рр.)
Потреби у відбудові	Автомобільні мости (дороги державного значення)	7,572.0
	Автомобільні мости (дороги місцевого значення)	918.1
	Автомагістралі, шосе та інші дороги державного значення	22,147.5
	Обласні та сільські дороги	6,160.9
	Комунальні дороги	7,503.0
	Приватні транспортні засоби	4,361.6
	Міський громадський транспорт (рухомий склад, інфраструктура, депо, технічне обслуговування)	5,296.2

Примітка: Потреби покривають період у 10 років з 2025 по 2035 рік, станом на 31 грудня 2024 року

3.2.2 Нормативно-правові та регуляторні перешкоди

1) Фрагментарність і застарілість чинної законодавчої бази:

- відсутність єдиного спеціального закону, який би визначав механізм справляння плати за користування автомобільними дорогами, принципи «користувач платить» і «забруднювач платить»;
- низький рівень імплементації Acquis ЄС;

³⁶ Лютий 2022 – Листопад 2024

- відсутність чіткого механізму прив'язки плати за проїзд за пройдену відстань до рівня фактичних викидів CO₂, як того вимагає Директива (EU) 2022/362;

2) Правові прогалини у сфері контролю та відповідальності:

- відсутність у КУПАП норм щодо відповідальності за несплату або ухилення від плати за користування дорогами, за маніпуляцію бортовим пристроєм;

- не визначено порядок взаємного визнання порушень і штрафів для іноземних перевізників (як це передбачено в системі ЄС);

3) Ризики недостатньої інституційної спроможності:

- можливий опір змінам з боку учасників ринку через підвищення витрат на перевезення;

- недостатній рівень підготовки кадрів у сфері електронного адміністрування плати за проїзд за пройдену відстань і моніторингу екологічних показників;

- недостатня кількість людського ресурсу для контролю на дорогах.

4) Ризики перехідного періоду:

- потреба у поступовому переході HDV до моделі плати за проїзд, що базується на пройденій відстані з урахуванням екологічних чинників;

- ризик накладення подвійних платежів або конфлікту між старими й новими системами плати за проїзд під час перехідного періоду (2027-2030 рр.) - у разі використання також інструменту "євровінєтка" для HDV на певних ділянках або автомобільних дорогах або у випадках, передбачених Директивою 1999/62/ЄС (зі змінами).

Розробка законодавства тісно пов'язана зі зміцненням інституційної бази. Гармонізація законодавства повинна відбуватися паралельно з розбудовою інституційної спроможності впроваджувати та контролювати дотримання правових норм.

Таблиця 3.14. Інші вузькі місця / перешкоди

Вузьке місце	Причина	Вплив
Брак розуміння Acquis ЄС (як-от технічні стандарти, що змінюються)	Розрив між чинною регуляторною практикою та вимогами ЄС.	Недостатній рівень якості проєктів актів та недостатній комплаєнс.
Складність нормотворчих процесів (всередині Міністерства, міжурядові консультації).	Бюрократизовані офіційні процедури.	Затримки в прийнятті проєктів актів.
Пряма реєстрація проєктів законів у Верховній Раді через народних депутатів.	Затримки, спричинені офіційними процедурами, призводять до спроб їх обійти.	Досвід показує, що цей спосіб є невдалим і призводить до відхилення/зупинки процесу прийняття проєкту акта Верховною Радою.
Включення положень вторинного законодавства до первинного законодавства.	Наявна практика розмиває межі між первинним і вторинним правом, ґрунтуючись на припущенні, що норми, внесені до первинного законодавства, є менш схильними до корупційних ризиків.	Первинна законодавча база обтяжена надмірним обсягом та втратила сфокусованість. Виникають труднощі з вчасним оновленням технічних стандартів.

3.2.3 Політичні та інституційні перешкоди

Впровадження електронної системи збору плати за проїзд, що базується на пройденій відстані (tolling) в Україні стикається з низкою політичних та інституційних перешкод, які можуть істотно впливати на терміни, ефективність і доходність проєкту. Однією з основних проблем є **відсутність чіткої політичної підтримки та пріоритетності проєкту** на рівні Уряду та Парламенту. Впровадження toll-системи потребує стабільної політичної волі, оскільки проєкт вимагає значних фінансових ресурсів і координації численних державних органів. У ситуації, коли Уряд має конкуренцію між іншими реформами та бюджетними пріоритетами, відсутність послідовної підтримки може призвести до затримок у прийнятті рішень, перенесення термінів фінансування та зниження довіри інвесторів.

Ще однією критичною перешкодою є **слабка законодавча база**, яка регулює електронний збір плати, тарифи, адміністрування та контроль за перевізниками. На сьогодні тривають процеси підготовки законів і підзаконних актів, які визначають порядок збору плати, механізми контролю та накладення штрафів. Відсутність чітких та прозорих правил підвищує ризики для державних та приватних операторів системи, створює юридичну невизначеність і потенційно дозволяє зловживання.

Інституційна фрагментація також є значним бар'єром. Розподіл функцій між численними органами державної влади ускладнює координацію та ефективне управління проєктом. Мінрозвитку та Агентство відновлення відповідають за стратегічний нагляд та розвиток дорожньої мережі; державний оператор системи займається адмініструванням та контролем збору плати; EETS-провайдери, як приватні компанії, забезпечують технологічну реалізацію; Міністерство фінансів та Державна казначейська служба відповідають за облік і контроль надходжень до державного дорожнього фонду; Укртрансбезпека здійснює контроль за дотриманням правил та накладення штрафів. Недостатня координація між цими структурами може призвести до дублювання функцій або прогалин у контролі, підвищуючи операційні ризики та створюючи можливості для корупційних схем.

Також існує **опір зацікавлених груп**, насамперед частини перевізників, які можуть негативно реагувати на нові витрати або адміністративні вимоги. Лобювання їхніх інтересів може уповільнювати законодавчі процеси та змінювати тарифну політику, що, у свою чергу, знижує ефективність системи та зменшує потенційні доходи.

3.2.4 Фінансові та економічні перешкоди

Впровадження електронної системи збору плати за проїзд, що базується на пройденій відстані (tolling) є стратегічним напрямом реформування дорожнього фінансування в Україні. Проте реалізація цієї системи стикається з низкою фінансових і економічних перешкод, пов'язаних як із нестачею початкового капіталу, так і з нерозвиненістю інвестиційного та законодавчого середовища.

Основні групи перешкод:

- бюджетно-фінансові – відсутність стабільних джерел для запуску системи;
- інвестиційні – складність обґрунтування окупності проєкту;
- економічні – невизначеність прогнозів трафіку, високі адміністративні витрати, ризики недоотримання доходів.

Обмеження бюджетно-фінансового характеру:

- відсутність механізму фінансування впровадження електронної системи плати за проїзд, що базується на пройденій відстані (eToll) та її технічного обслуговування;
- недостатній облік «зовнішніх» витрат (зокрема, екологічного спрямування) при формуванні ставок плати за проїзд.

Нижче наведена зведена таблиця перешкод щодо запровадження плати за проїзд автомобільними дорогами.

Таблиця 3.15. Перешкоди щодо запровадження плати за проїзд автомобільними дорогами

Тип перешкоди	Опис проблеми	Наслідки	Можливі шляхи вирішення
Супротив учасників ринку	Вантажоперевізники та бізнес-асоціації побоюються зростання транспортних витрат.	Потенційне лобювання відтермінування запуску системи.	Встановлення поетапного введення плати, компенсаційних заходів (зниження акцизів на паливо, диференціація тарифів за екологічним класом).
Низька платоспроможність частини перевізників	Висока частка старих ТЗ (до Euro III), що підпадають під найвищі ставки.	Зменшення обсягів офіційного перевезення, ухилення від сплати.	Надання пільгового перехідного періоду (1–2 роки), запровадження гнучких тарифів.
Відсутність системи адміністрування	Не створено національного оператора електронної системи збору плати за проїзд	Ризик непрозорості, втрат коштів, подвійного обліку.	Створення національного оператора електронної системи збору плати за проїзд.
Розбалансованість міждержавних тарифів	Україна не має узгоджених ставок із суміжними країнами ЄС (Польща, Угорщина, Словаччина).	Можливе зниження транзитного потоку через обхід території України.	Гармонізація тарифів відповідно до вимог Директиви (EU) 2022/362.
Тимчасові бюджетні обмеження	У 2025-2026 рр. значна частина коштів держбюджету спрямовується на оборону та відновлення.	Обмежена можливість фінансування запуску системи з бюджету.	Запровадження ППП, концесій, кредитів ЄБРР / ЄІБ.

Запуск сучасної електронної системи збору плати за проїзд, що базується на пройденій відстані (e-Toll) є ключовим елементом реформування дорожнього фінансування та імплементації вимог Директиви (EU) 2022/362. Водночас реалізація цього проекту стикається з низкою економічних бар'єрів, що впливають на його ефективність, окупність і привабливість для інвесторів. Ці бар'єри зумовлені загальним станом економіки, макрофінансовими ризиками, недосконалістю ринку транспортних послуг і невизначеністю фінансових потоків.

Таблиця 3.16. Основні економічні перешкоди

Перешкода	Опис проблеми	Економічні наслідки	Шляхи подолання / рекомендації
Нестабільність макроекономічного середовища	Високий рівень інфляції, коливання валютного курсу, воєнні ризики створюють невизначеність для довгострокових проектів.	Ускладнюється залучення інвестицій, підвищується вартість позикового капіталу, зростають ризики неповернення коштів.	Використання валютно-нейтральних механізмів (валютне хеджування, гарантії МФІ), поетапне впровадження системи.
Висока капіталоємність проекту	Вартість створення та запуску системи може перевищувати 250-400 млн євро (обладнання, ПЗ, дата-центри, обслуговування).	Значне навантаження на державний бюджет і потреба у зовнішньому фінансуванні.	Реалізація через ППП, концесії, поетапне будівництво.
Недостатня передбачуваність трафіку і доходів	Відсутність точної статистики щодо інтенсивності руху вантажного транспорту та вагових категорій унеможлиблює точний прогноз доходів.	Ускладнює складання фінансової моделі, зменшує привабливість для приватних інвесторів.	Розглянути можливість створення національної бази трафіку (на основі WIM-систем), аналітика Big Data з GPS-трекерів.
Висока частка тіньового ринку перевезень	За оцінками, до 30% вантажних перевезень здійснюються без офіційного обліку.	Частина користувачів ухиляється від оплати, зменшуючи очікувані надходження.	Інтеграція системи з базами Укртрансбезпеки, автоматичний контроль штрафів, цифровізація ліцензування.
Низька платоспроможність автоперевізників	Середній вік вантажного транспорту – понад 15 років; значна частина перевізників працює у збиток або в «тіні».	Підвищення тарифів на перевезення, ризик соціального тиску, зниження конкурентоспроможності малого бізнесу.	Введення перехідного періоду, знижені тарифи для Euro VI, кредитні програми на оновлення парку рухомого складу.
Недостатній розвиток фінансових ринків	Відсутність довгострокових фінансових інструментів для інфраструктурних інвестицій (наприклад,	Залежність від зовнішніх позик і грантів; обмежений доступ до приватного капіталу.	Розглянути можливість створення державної програми «Дорожні облигації», залучення пенсійних і страхових фондів.

	інфраструктурних облігацій).		
Невідповідність тарифів економічній реальності	Без розробки методики розрахунку плати ризик недоотримання коштів або надмірного навантаження на бізнес.	Зменшення конкурентоспроможності українського транзиту, ризик обходу території України міжнародними перевізниками.	Гармонізація ставок з країнами ЄС, адаптація до типу дороги, маси, пробігу та екологічного класу ТЗ.
Високі експлуатаційні витрати системи	Витрати на адміністрування, обслуговування обладнання, контроль і обробку платежів можуть досягати 10-15% від доходів.	Зменшується чиста ефективність системи, ризик дефіциту операційного бюджету.	Застосування автоматизованих рішень, оптимізація мережі пунктів збору, підрядні моделі управління.
Відсутність гарантованого механізму реінвестування коштів у дороги	Без прозорості системи обліку і спрямування надходжень інвестори не бачать зв'язку між оплатою і якістю інфраструктури.	Зниження довіри користувачів та потенційних партнерів.	Закріплення в Бюджетному кодексі механізму 100% зарахування коштів до ДДФ і цільового використання.

3.2.5 Технічні та операційні перешкоди

Технічні та операційні перешкоди можуть бути пов'язані з сумісністю з європейськими стандартами; IT-інфраструктурою для збору, обробки даних, виставлення рахунків та забезпечення дотримання правил; інтеграцією нової системи стягнення плати за проїзд з існуючими базами даних, такими як реєстр ТЗ, для забезпечення ефективного контролю.

Крім того, складність забезпечення дотримання вимог для ТЗ, що звільняються від сплати, та необхідність вирішення проблеми суспільної сприйнятливості та опору громадськості запровадженню плати за проїзд є важливим питанням в Україні.

Технічні та інформаційні обмеження:

- відсутність даних про стан та геометричні параметри автомобільних доріг;
- не визначений алгоритм збору плати за проїзд, що базується на пройденій відстані для HDV;
- відсутність в Єдиному державному реєстрі ТЗ (ЄДРТЗ) даних про викиди CO₂ (г/км), різниця у форматі даних, що містяться у ЄДРТЗ, який має забезпечувати автоматизоване зчитування для національної системи збору плати за проїзд / EETS;
- недостатній рівень цифрової інтеграції державних реєстрів для створення інтероперабельної електронної системи збору плати за проїзд;
- відсутність затверджених технічних стандартів (вимог) для обладнання електронної системи збору плати за проїзд, сумісного з EETS.

В Україні відсутня система розрахунку викидів у сфері транспорту, яка б відповідала стандартам ЄС. Національний Центр обліку викидів парникових газів використовує дані Укрстату, які не враховують ряд важливих показників. Бракує вихідних даних, таких як структура автопарку, конструкційні особливості ТЗ, екологічний рівень, вік, пробіг, умови експлуатації, фактичне споживання енергії, польові вимірювання (відбір репрезентативних зразків палива на ринку).

Адміністративно-інституційні бар'єри:

- відсутність національного оператора електронної системи збору плати за проїзд, відповідального за адміністрування, контроль і обмін даними між національною системою та EETS;
- не визначена процедура реєстрації постачальників послуг електронного сервісу плати за проїзд;
- потреба у чіткому розмежуванні нових повноважень ЦОВВ, пов'язаних із запровадженням плати за проїзд за пройденою відстань та електронної системи збору плати за проїзд, а також потреба у розбудові інституційної спроможності;
- нерегульований порядок обміну інформацією, необхідною для забезпечення функціонування електронної системи збору плати за проїзд;
- відсутність бачення комунікаційної кампанії для учасників дорожнього руху та громадянського суспільства.

Таким чином, проведений аналіз засвідчує суттєву невідповідність чинного законодавства України у сфері стягнення плати за користування дорожньою інфраструктурою європейській практиці, зокрема через відсутність гармонізованої системи справляння плати з HDV та єдиного комплексного підходу до визначення і формування ставок за користування дорожньою інфраструктурою. Національне законодавство України не узгоджене з Acquis ЄС як в контексті інфраструктури, так і електронних систем стягнення плати за проїзд автомобільними дорогами.

Враховуючи неналежний рівень гармонізації, Консультант рекомендує забезпечити поетапну імплементацію Директиви (EU) 2022/362 шляхом розробки та впровадження комплексу заходів, що представлені в цьому звіті.

МІЖНАРОДНІ ДВОСТОРОННІ УГОДИ УКРАЇНИ У ГАЛУЗІ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ³⁷

№ з/п	Назва міжнародного договору	Дата підписання	Дата набуття чинності
1	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Австрія про перевезення пасажирів в міжнародному регулярному автомобільному сполученні	17.05.2000	17.05.2000
2	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Австрія про перевезення пасажирів у нерегулярному сполученні	06.11.2002	06.11.2002
3	Угода між Міністерством транспорту України та Федеральним Міністерством науки і транспорту Республіки Австрія про міжнародні перевезення вантажів ³⁸	13.11.1997	
4	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Азербайджанської Республіки про міжнародне автомобільне сполучення	01.07.1999	Ратифіковано Законом України від 18.05.2000 № 1739-III
5	Угода між Урядом України та Урядом Королівства Бельгія про автотранспортне сполучення	28.07.1997	17.08.1999 Ратифіковано Законом України від 02.07.1999 № 819-XIV

³⁷ Даний перелік створено на підставі інформації, розміщеної на офіційних сайтах Мінрозвитку (<https://mindev.gov.ua/diialnist/mizhnarodna-spivpratsia/dvostoronnie-spivrobotnytstvo>) та Укртрансбезпеки (<https://dsbt.gov.ua/diialnist/mizhnarodne-spivrobotnytstvo/dvostoronnie-spivrobotnytstvo/mizhnarodni-dvostoronni-uhody-ukrainy-u-haluzi-avtomobilnoho-transportu>) станом на день підготовки звіту.

³⁸ Угода включена до переліку чинних угод у сфері міжнародних автомобільних перевезень, розміщеному на сайтах Мінрозвитку та Укртрансбезпеки, проте наразі відсутні відомості щодо дати набуття чинності цієї Угоди для України.

6	Угода між Урядом України і Урядом Республіки Білорусь ³⁹ про міжнародні автомобільні перевезення	17.12.1992	Ратифіковано Законом України від 20.11.1998 № 274-XIV
7	Угода між Урядом України та Урядом Республіки Болгарія про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів та вантажів	08.12.1994	15.09.1995
8	Угода між Кабінетом Міністрів України та Радою Міністрів Боснії і Герцеговини про міжнародні автомобільні перевезення	07.02.2006	01.03.2007 Ратифіковано Законом України від 28.11.2006 № 377-V
9	Угода між Урядом України та Урядом Сполученого Королівства Великої Британії та Північної Ірландії про міжнародні автотранспортні перевезення Протокол між Урядом України і Урядом Сполученого Королівства Великої Британії та Північної Ірландії про внесення змін до Угоди між Урядом України і Урядом Сполученого Королівства Великої Британії та Північної Ірландії про міжнародні автотранспортні перевезення	13.12.1995 07.06.2019	10.06.2000 Ратифіковано Законом України від 06.04.2000 №1635-III 18.03.2021 Ратифіковано Законом України від 16.12.2020 № 1097-IX
10	Угода між Урядом України та Урядом Республіки Вірменія про міжнародне автомобільне сполучення	22.07.1997	06.03.1998 Ратифіковано Законом України від 10.02.1998 № 105/98-ВР
11	Угода між Урядом України і Урядом Грецької Республіки про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажів	11.11.1996	Ратифіковано Законом України від 10.02.2000 № 1450-III
12	Угода між Урядом України та Урядом Республіки Грузія про міжнародне автомобільне сполучення	13.04.1993	Набула чинності з дати підписання 13.04.1993

³⁹ Згідно з офіційними даними (https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/112_008#Text), зазначена угода зберігає чинність. Проте автомобільні перевезення фактично зупинені у зв'язку з ініціюванням припинення дії, виходу та денонсації міжнародних договорів України, укладених Урядом України з урядами російської федерації, Республіки Білорусь та в рамках Співдружності Незалежних Держав (проект Закону України № 0336 від 07.08.2025 - <https://itd.rada.gov.ua/billinfo/Bills/CardByRn?regNum=0336&conv=9>), а також внесенням на розгляд Верховної Ради України (ВРУ) проектів Постанов ВРУ щодо визнання Республіки Білорусь державою-спонсором тероризму (проект Постанови ВРУ № 7716) та визнання Республіки Білорусь державою-агресором (проект Постанови ВРУ № 9397) - <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4586-IX#Text>.

13	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Королівства Данії про міжнародні автомобільні перевезення	09.09.1998	03.12.2000 Ратифіковано Законом України від 22.02.2000 № 1485-III
14	Угода між Урядом України та Урядом Естонської Республіки про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажів	06.07.1993	16.09.1993 Ратифіковано Законом України від 21.09.2000 №1978-III
15	Угода про міжнародний автомобільний транспорт між Урядом України та Урядом Ісламської Республіки Іран	09.07.1993	16.10.1995 Ратифіковано Законом України від 21.09.2000 № 1975-III
16	Угода про міжнародні автомобільні перевезення між Урядом України та Урядом Королівства Іспанія	16.06.1995	07.03.2000 Ратифіковано Законом України від 10.02.2000 № 1449-III
17	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Італійської Республіки про взаємоврегулювання міжнародних пасажирських та вантажних перевезень	03.02.1998	Затверджено постановою КМУ від 30.03.2000 № 592
18	Угода між Урядом України та Урядом Республіки Казахстан про міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом	22.02.1993	20.04.1994 Ратифіковано Законом України від 05.07.2001 № 2598-III
19	Угода між Урядом України та Урядом Республіки Киргизстан про міжнародне автомобільне сполучення	21.02.1993	Набула чинності з дати підписання 21.02.1993
20	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Кіпр про міжнародні автомобільні перевезення	04.07.2011	12.04.2013 Ратифіковано Законом України від 23.05. 2012 № 4827-VI
21	Угода між Урядом України та Урядом Латвійської Республіки про міжнародне автомобільне сполучення	23.05.1995	17.06.1996 Ратифіковано Законом України від 21.09 2000 № 1976-III

22	Угода між Урядом України та Урядом Литовської Республіки про міжнародні перевезення вантажів автомобільним транспортом	07.07.1993	Набула чинності з дати підписання 07.07.1993
23	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Македонія про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажів	05.03.2002	29.03.2003 Ратифіковано Законом України від 26.12.2002 № 383-IV
24	Угода між Урядом України та Урядом Республіки Молдова про міжнародне автомобільне сполучення	20.03.1993	23.07.1995 Ратифіковано Законом України від 22.02.2000 № 1486-III
25	Угода між Урядом України та Урядом Монголії про міжнародне автомобільне сполучення	27.06.1995	17.11.1995 обмін нотами МЗС
26	Угода між Україною та Королівством Нідерландів про міжнародні автомобільні перевезення	07.09.1993	01.01.1995 обмін нотами МЗС
27	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Королівства Норвегія про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажів	15.06.2004	01.01.2006 Ратифіковано Законом України від 07.09.2005 № 2821-IV
28	Угода між Урядом України і Урядом Республіки Польща про міжнародні автомобільні перевезення	18.05.1992	Ратифіковано Законом України від 21.09.2000 № 1977-III з застереженням: пункт 2 статті 10 Угоди виключити; Законом України від 07.02.2002 № 3058-III знято застереження щодо виключення пункту 2 статті 10 Угоди
29	Угода між Україною та Португальською Республікою про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажів	07.10.2004	Ратифіковано Законом України від 22.09.2005 № 2913- IV

30	Угода між Урядом України та Урядом Румунії про міжнародне автомобільне сполучення	29.03.1996	07.04.2000 Ратифіковано Законом України від 10.02.2000 № 1451-III
31	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Сербія про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажів	10.11.2011	10.03.2013 Ратифіковано Законом України від 16.10.2012 № 5439-VI
32	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Сирійської Арабської Республіки про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажів	08.06.2004	Ратифіковано Законом України від 07.09.2005 № 2820-IV
33	Угода між Урядом України і Урядом Словацької Республіки про міжнародне автомобільне сполучення	15.06.1995	24.02.2005 Ратифіковано Законом України від 15.12.2004 № 2238-IV
34	Протокол про внесення доповнень до Угоди між Урядом України та Урядом Словацької Республіки про міжнародне автомобільне сполучення від 15 червня 1995 року	24.02.2003	Набуття чинності 19.03.2005 Ратифіковано Протокол одночасно з Угодою Законом України від 15.12.2004 № 2238-IV
35	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Словенія про міжнародне автомобільне сполучення	29.10.2001	Ратифіковано Законом України від 28.11.2002 № 323-IV
36	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Таджикистан про міжнародне автомобільне пасажирське та вантажне сполучення	06.12.2005	19.05.2009 Ратифіковано Законом України від 18.02.2009 № 1003-VI
37	Угода про міжнародні автомобільні перевезення між Урядом України та Урядом Республіки Туреччина	30.05.1994	27.01.1995 обмін нотами

38	Угода між Урядом України та Урядом Туркменістану про співробітництво у сфері міжнародного автомобільного сполучення	25.02.1993	10.03.2004 Ратифіковано Законом України від 05.07.2001 № 2597-III
39	Угода між Урядом України і Урядом Угорської Республіки про міжнародне автомобільне сполучення	03.03.1994	23.07.1995 обмін нотами
40	Угода між Урядом України та Урядом Республіки Узбекистан про міжнародне автомобільне сполучення	20.02.1993	Ратифіковано Законом України від 05.07.2001 № 2595-III
41	Угода між Урядом України і Урядом Республіки Фінляндія про міжнародні автомобільні перевезення	02.06.1995	10.06.2000 Ратифіковано Законом України від 06.04.2000 № 1637-III
42	Угода між Урядом України та Урядом Французької Республіки про міжнародні автомобільні перевезення та Протокол до Угоди	11.11.1992	11.04.1994 Ратифіковано Угоду та Протокол до цієї Угоди Законом України від 06.04.2000 № 1636-III
43	Угода між Урядом України та Урядом Федеративної Республіки Німеччина про міжнародне автомобільне сполучення	10.06.1993	05.12.1993 обмін нотами
44	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Хорватія про міжнародні автомобільні перевезення	03.12.2001	17.02.2005 Ратифіковано Законом України від 28.11.2002 № 324-IV
45	Угода між Урядом України та Урядом Чеської Республіки про міжнародні автомобільні перевезення	01.07.1997	07.01.1999 Ратифіковано Законом України від 20.11.1998 № 273-XIV
46	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Чорногорії про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажів	13.06.2013	06.12.2020 Закон України про ратифікацію Угоди від 05.11.2020 № 991-IX

47	Угода між Кабінетом Міністрів України та Швейцарською Федеральною Радою про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажів від 30 жовтня 2000 року	30.10.2000	08.02.2002 Ратифіковано Законом України від 10.01.2002 № 2930-III
48	Протокол між Кабінетом Міністрів України та Швейцарською Федеральною Радою про внесення змін та доповнень до Угоди між Кабінетом Міністрів України та Швейцарською Федеральною Радою про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажів від 30 жовтня 2000 року та Протоколу до Угоди	19.05.2016	Закон України про ратифікацію Протоколу від 05.04.2017 року № 1998-VIII
49	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Королівства Швеція про міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом та Додатковий протокол до Угоди	23.03.1999	16.07.1999 нота МЗС від 18.05.1999 № 4-2/37-619
50	Угода між Україною та Європейським Союзом про вантажні перевезення автомобільним транспортом	29.06.2022	05.12.2022 Затверджено Указом Президента від 16.09.2022 № 654/2022
51	Угода між Україною та Європейським Союзом про внесення змін до Угоди між Україною та Європейським Союзом про вантажні перевезення автомобільним транспортом від 29 червня 2022 року	20.06.2024	04.10.2024 ⁴⁰ Затверджено Указом Президента від 20.09.2024 № 642/2024
52	Угода про міжнародні автомобільні перевезення між Україною та Королівством Марокко	28.06.2025	У процесі ратифікації згідно з Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 22.09.2025 № 1015-р

⁴⁰ Угода між Україною та Європейським Союзом про внесення змін до Угоди про вантажні перевезення автомобільним транспортом від 20.06.2024 тимчасово застосовується з дати її підписання – 20 червня 2024 року; дата набрання чинності залежить від обміну повідомленнями Сторін про виконання внутрішніх процедур (інформація відсутня у відкритих джерелах).

ТАБЛИЦЯ ВІДПОВІДНОСТІ ДИРЕКТИВИ (ЄС) 2022/362 ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ ВІД 24 ЛЮТОГО 2022 РОКУ, ЩО ВНОСИТЬ ЗМІНИ ДО ДИРЕКТИВ 1999/62/ЄС, 1999/37/ЄС та (ЄС) 2019/520 ЩОДО СТЯГНЕННЯ ПЛАТИ З ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ЗА КОРИСТУВАННЯ ПЕВНОЮ ІНФРАСТРУКТУРОЮ

№	Directive (EU) 2022/362 of the European Parliament and of the Council of 24 February 2022 amending Directives 1999/62/EC, 1999/37/EC and (EU) 2019/520, as regards the charging of vehicles for the use of certain infrastructures	Чинне законодавство	Коментарі
1.	<p>Article 1</p> <p>Amendments to Directive 1999/62/EC</p> <p>Directive 1999/62/EC is amended as follows:</p> <p>(1) the title is replaced by the following</p> <p>'Directive 1999/62/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 1999 on the charging of vehicles for the use of road infrastructures';</p> <p>(2) Articles 1 and 2 are replaced by the following:</p> <p>'Article 1</p> <p>1. This Directive applies to:</p> <p>(a) vehicle taxes imposed on heavy goods vehicles;</p> <p>(b) tolls and user charges imposed on vehicles.</p> <p>2. This Directive shall not apply to vehicles used exclusively in the non-European territories of the Member States.</p> <p>3. This Directive shall not apply to vehicles registered in the Canary Islands, Ceuta and Melilla, the Azores or Madeira carrying out transport operations exclusively in those territories or between those territories and, respectively, mainland Spain and mainland Portugal.</p>		
	<p>Article 2</p> <p>1. For the purposes of this Directive:</p>	<p>Регламент (ЄС) 2024/1679 Європейського Парламенту та Ради від 13 червня 2024 року про керівні</p>	<p>У грудні 2023 року Україна та Європейський Союз підписали Угоду про оновлені</p>

	<p>1) "trans-European road network" means the road transport infrastructure referred to in Chapter II, Section 3, of Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council (*), as illustrated by maps in Annex I to that Regulation;</p>	<p>принципи Союзу щодо розвитку трансєвропейської транспортної мережі, що вносить зміни до Регламентів (ЄС) 2021/1153 та (ЄС) № 913/2010 та скасовує Регламент (ЄС) № 1315/2013</p>	<p>індикативні карти ТЕН-Т. Ці карти відображають розширення транспортних коридорів на територію України.</p>
	<p>(2) "core trans-European transport network" means the transport infrastructure identified in accordance with Chapter III of Regulation (EU) No 1315/2013;</p>	<p>Регламент (ЄС) 2024/1679 Європейського Парламенту та Ради від 13 червня 2024 року про керівні принципи Союзу щодо розвитку трансєвропейської транспортної мережі, що вносить зміни до Регламентів (ЄС) 2021/1153 та (ЄС) № 913/2010 та скасовує Регламент (ЄС) № 1315/2013</p>	<p>У грудні 2023 року Україна та Європейський Союз підписали Угоду про оновлені індикативні карти ТЕН-Т. Ці карти відображають розширення транспортних коридорів на територію України.</p>
	<p>(3) "construction costs" means the costs related to construction, including, where appropriate, the financing costs, of any of the following: (a) new infrastructure or new infrastructure improvements, including significant structural repairs; (b) infrastructure or infrastructure improvements, including significant structural repairs, completed no more than 30 years before 10 June 2008, where tolling arrangements were already in place on 10 June 2008, or completed no more than 30 years before the establishment of any new tolling arrangements introduced after 10 June 2008; or (c) infrastructure or infrastructure improvements completed before the time limits referred to in point (b), where: (i) a Member State has established a tolling system which provides for the recovery of these costs by means of a contract with a tolling system operator, or other legal acts having equivalent effect, which entered into force before 10 June 2008, or (ii) a Member State can demonstrate that the case for building the infrastructure in question depended on its having a design lifetime in excess of 30 years;</p>	<p>Визначення відсутнє в чинному законодавстві</p>	<p>Рекомендовано транспонувати до національного законодавства</p>

	<p>(4) "financing costs" means interest on borrowings and return on any equity funding contributed by shareholders;</p>	<p>Наказ Міністерства фінансів України від 31.12.99 № 318 «Про затвердження Національного положення (стандарту) бухгалтерського обліку»</p> <p>...</p> <p>27. До фінансових витрат відносяться витрати на проценти (за користування кредитами отриманими, за облігаціями випущеними, за фінансовою орендою тощо) та інші витрати підприємства, пов'язані із запозиченнями (крім фінансових витрат, які включаються до собівартості кваліфікаційних активів відповідно до Національного положення (стандарту) бухгалтерського обліку 31 "Фінансові витрати"</p>	<p>Визначення потребує доопрацювання</p>
	<p>(5) "significant structural repairs" means structural repairs excluding those repairs no longer of any current benefit to road users, in particular where the repair work has been replaced by further road resurfacing or other construction work;</p>	<p>ДСТУ 8747:2017 АВТОМОБІЛЬНІ ДОРОГИ Види та переліки робіт з ремонтів та експлуатаційного утримання</p> <p>....</p> <p>ТЕРМІНИ ТА ВИЗНАЧЕННЯ ПОНЯТЬ</p> <p>...</p> <p>3.4 капітальний ремонт Роботи з комплексного відновлення чи покращення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг та інженерних споруд або приведення геометричних параметрів і технічних характеристик окремих елементів до нормативних вимог з урахуванням зростання інтенсивності</p>	<p>Не відповідає</p>

		руху та осьових навантажень без підвищення категорії дороги	
	<p>(6) "motorway" means a road specially designed and built for motor traffic, which does not serve properties bordering on it, and which meets the following criteria:</p> <p>(a) it is provided, except at special points or temporarily, with separate carriageways for the two directions of traffic, separated from each other either by a dividing strip not intended for traffic or, exceptionally, by other means;</p> <p>(b) it does not cross at grade with any road, railway or tramway track, bicycle path or footpath; and</p> <p>(c) it is specifically designated as a motorway;</p>	<p>ДБН В.2.3.-4:2015 АВТОМОБІЛЬНІ ДОРОГИ ЧАСТИНА І. Проектування ЧАСТИНА ІІ. Будівництво Терміни та визначення понять, позначки та скорочення ... 3.1.1 автомагістраль Автомобільна дорога, яка має чотири і більше смуг руху, огороження на узбіччях і розділювальній смузі, перетинає в різних рівнях інші дороги, залізничні і трамвайні колії, пішохідні і велосипедні доріжки, шляхи проходу тварин та обгороджена сіткою або іншим видом огорожі, що мінімізує можливість несанкціонованого доступу на дорогу тварин та людей</p>	Не відповідає
	<p>(7) "toll" means a specified amount payable in respect of a vehicle based on the distance travelled on a given infrastructure and on the type of the vehicle, the payment of which confers the right for that vehicle to use the infrastructures, and consisting of one or more of the following charges:</p> <p>(a) an infrastructure charge;</p> <p>(b) a congestion charge; or</p> <p>(c) an external-cost charge;</p>	<p>Закон України «Про автомобільні дороги»</p> <p>Стаття 29. Плата за проїзд платними автомобільними дорогами загального користування Автомобільна дорога загального користування може бути платною як по всій довжині, так і на окремих її ділянках.</p> <p>У разі запровадження плати за проїзд платними автомобільними дорогами загального користування така плата справляється з усіх транспортних засобів, що проїжджають такими</p>	Рекомендовано транспонувати до національного законодавства

		дорогами, крім автомобільних транспортних засобів із знімними кузовами, призначених для перевезення вантажів, максимальна допустима маса яких перевищує дванадцять тонн, що здійснюють комбіновані перевезення вантажів відповідно до Закону України "Про мультимодальні перевезення" платними автомобільними дорогами загального користування, які не надано в концесію.	
	(8) "infrastructure charge" means a charge levied for the purpose of recovering the construction, the maintenance, the operation and the development costs related to infrastructure incurred in a Member State;	Визначення відсутнє в чинному законодавстві	Рекомендовано транспонувати до національного законодавства
	(9) "external-cost charge" means a charge levied for the purpose of recovering the costs related to one or more of the following: (a) traffic-based air pollution; (b) traffic-based noise pollution; or (c) traffic-based CO2 emissions;	Визначення відсутнє в чинному законодавстві	Рекомендовано транспонувати до національного законодавства
	(10) "cost of traffic-based air pollution" means the cost of the harm to human health and of the environmental damage caused by the release of particulate matter and of ozone precursors, such as NOx and volatile organic compounds, in the course of the operation of a vehicle;	Визначення відсутнє в чинному законодавстві	Рекомендовано транспонувати до національного законодавства
	(11) "cost of traffic-based noise pollution" means the cost of the harm to human health and of the environmental damage caused by the noise emitted by the vehicles or created by their interaction with the road surface;	Визначення відсутнє в чинному законодавстві	Рекомендовано транспонувати до національного законодавства
	(12) "cost of traffic-based CO2 emissions" means the cost of the damage caused by the release of CO2 in the course of the operation of a vehicle;	Визначення відсутнє в чинному законодавстві	Рекомендовано транспонувати до національного законодавства
	(13) "congestion" means a situation where traffic volumes approach or exceed road capacity;	Визначення відсутнє в чинному законодавстві	Рекомендовано транспонувати до національного законодавства
	(14) "congestion charge" means a charge which is levied on vehicles for the purpose of recovering the congestion costs incurred in a Member State and of reducing congestion;	Визначення відсутнє в чинному законодавстві	Рекомендовано транспонувати до національного законодавства

	(15) "weighted average infrastructure charge" means the total revenue from an infrastructure charge over a given period divided by the number of heavy-duty vehicle kilometres travelled on the road sections subject to that charge during that period;		
	(16) "user charge" means a specified amount payment of which confers the right for a vehicle to use for a given period the infrastructures referred to in Article 7(1) and (2);		
	(17) "vehicle" means a motor vehicle, with four or more wheels, or an articulated vehicle combination intended or used for the carriage by road of passengers or goods;	Закон України «Про автомобільний транспорт» Стаття 1. Визначення основних термінів автомобіль - колісний транспортний засіб, який приводиться в рух джерелом енергії, має не менше чотирьох коліс, призначений для руху безрейковими дорогами і використовується для перевезення людей та (чи) вантажів, буксирування транспортних засобів, виконання спеціальних робіт;	Відповідає
	(18) "heavy-duty vehicle" means a vehicle with a technically permissible maximum laden mass exceeding 3,5 tonnes;	Закон України «Про автомобільний транспорт» Стаття 1. Визначення основних термінів великоваговий транспортний засіб - транспортний засіб з вантажем або без вантажу, хоча б один з вагових параметрів якого перевищує встановлені на території України допустиму максимальну масу чи осьове навантаження;	Не відповідає Рекомендовано транспонувати до національного законодавства
	(19) "heavy goods vehicle" means a heavy-duty vehicle intended for the carriage of goods;	Визначення відсутнє в чинному законодавстві	Рекомендовано транспонувати до національного законодавства

	<p>(20) "coach" and "bus" mean a heavy-duty vehicle intended for the carriage of more than eight passengers in addition to the driver;</p>	<p>Закон України «Про автомобільний транспорт» Стаття 1. Визначення основних термінів автобус - транспортний засіб, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів з кількістю місць для сидіння більше ніж дев'ять з місцем водія включно;</p>	<p>Відповідає</p>
	<p>(21) "light-duty vehicle" means a vehicle with a technically permissible maximum laden mass not exceeding 3,5 tonnes</p>	<p>Постанова Кабінету Міністрів України від 22 грудня 2010 р. № 1166 «Про єдині вимоги до конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, що експлуатуються» ... Колісні засоби категорії М Категорія М - механічні колісні засоби, які мають не менше чотирьох коліс і призначені для перевезення пасажирів та їх багажу, що класифікуються за категоріями та класами відповідно до таблиці 2. ... М1 Колісний засіб, що відповідає таким вимогам: 1) призначений для перевезення пасажирів, у якому кількість місць для сидіння без урахування місця водія не перевищує восьми (легковий автомобіль); 2) не передбачає місця для пасажирів, які стоять; 3) кількість місць для сидіння може обмежуватися одним місцем для водія</p>	<p>Відповідає</p>

		<p>....</p> <p>Колісні засоби категорії N</p> <p>Категорія N - механічні колісні засоби, які мають не менше чотирьох коліс і призначені для перевезення вантажів, що класифікуються за категоріями відповідно до таблиці 3.</p> <p>...</p> <p>N1</p> <p>Колісний засіб, призначений для перевезення вантажів, максимальна технічно допустима маса якого не більше ніж 3,5 тонни</p>	
	(22) "passenger car" means a light-duty vehicle intended for the carriage of not more than eight passengers in addition to the driver;	<p>Закон України «Про автомобільний транспорт»</p> <p>Стаття 1. Визначення основних термінів</p> <p>автомобіль легковий - автомобіль, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів з кількістю місць для сидіння не більше ніж дев'ять з місцем водія включно;</p>	Відповідає
	(23) "vehicle of historical interest" means a vehicle of historical interest as defined in Article 3, point 7, of Directive 2014/45/EU of the European Parliament and of the Council (**);	Визначення відсутнє в чинному законодавстві	Рекомендовано транспонувати до національного законодавства
	(24) "minibus" means a light-duty vehicle intended for the carriage of more than eight passengers in addition to the driver;	Визначення відсутнє в чинному законодавстві	Рекомендовано транспонувати до національного законодавства
	(25) "motor caravan" means a vehicle with living accommodation space which contains seats and a table, sleeping accommodation, whether separate or converted from the seating, cooking facilities and storage facilities;	Визначення відсутнє в чинному законодавстві	Рекомендовано транспонувати до національного законодавства

(26) "light commercial vehicle" means a light-duty vehicle intended for the carriage of goods;	Визначення відсутнє в чинному законодавстві	Рекомендовано транспонувати до національного законодавства
(27) "van" means a light-duty vehicle within the meaning of Part C, point 4.2, of Annex I to Regulation (EU) 2018/858 of the European Parliament and of the Council (**);	Визначення відсутнє в чинному законодавстві	Рекомендовано транспонувати до національного законодавства
(28) "CO2 emissions" of a heavy-duty vehicle means its specific CO2 emissions provided in point 2.3 of its Customer Information file as defined in Part II of Annex IV to Commission Regulation (EU) 2017/2400 (****);	Визначення відсутнє в чинному законодавстві	Рекомендовано транспонувати до національного законодавства
(29) "zero-emission vehicle" means: (a) a zero-emission heavy-duty vehicle as defined in Article 3, point 11, of Regulation (EU) 2019/1242 of the European Parliament and of the Council (*****); or (b) any passenger car, minibus or light commercial vehicle without an internal combustion engine;	Визначення відсутнє в чинному законодавстві	Рекомендовано транспонувати до національного законодавства
(30) "low-emission heavy-duty vehicle" means: (a) a low emission heavy-duty vehicle as defined in Article 3, point 12 of Regulation (EU) 2019/1242; or (b) a heavy-duty vehicle not covered by Article 2(1), points (a) to(d), of that Regulation, with CO2 emissions lower than 50 % of the reference CO2 emissions of its vehicle group, other than a zero-emission vehicle;	Визначення відсутнє в чинному законодавстві	Рекомендовано транспонувати до національного законодавства
(31) "transport operator" means any undertaking transporting goods or passengers by road	Закон України «Про автомобільний транспорт» ⁴¹ Стаття 1. Визначення основних термінів автомобільний перевізник - фізична або юридична особа, яка здійснює на комерційній основі чи за власний кошт перевезення пасажирів чи (та) вантажів транспортними засобами	Відповідає
(32) "vehicle of the 'Euro 0', 'Euro I', 'Euro II', 'Euro III', 'Euro IV', 'Euro V', 'EEV', 'Euro VI' emission class" means a heavy-duty vehicle that complies with the emission limits set out in Annex 0	Закон України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та	

⁴¹ З квітня 2026 року вступлять зміни до Закону України «Про автомобільний транспорт» - визначення буде мати такий зміст: «автомобільний перевізник - суб'єкт господарювання, який здійснює на комерційній основі чи за рахунок власних коштів перевезення пасажирів та/або вантажів транспортними засобами»

		проведення першої державної реєстрації транспортних засобів» ⁴²	
	(33) "type of heavy-duty vehicle" means a category into which a heavy-duty vehicle falls according to the number of its axles, its dimensions or mass, or other vehicle classification factors reflecting road damage, such as the road damage classification system set out in Annex IV, provided that the classification system used is based on vehicle characteristics which appear in the vehicle documentation used in all Member States or which are visually apparent;	Визначення відсутнє в чинному законодавстві	Рекомендовано транспонувати до національного законодавства
	(34) "vehicle sub-group" means vehicle sub-group as defined in Article 3, point 8, of Regulation (EU) 2019/1242;	Визначення відсутнє в чинному законодавстві	Рекомендовано транспонувати до національного законодавства
	(35) "vehicle group" means a grouping of vehicles listed in Table 1 of Annex I to Regulation (EU) 2017/2400;	Визначення відсутнє в чинному законодавстві	Рекомендовано транспонувати до національного законодавства
	(36) "reporting period of the year Y" means reporting period of the year Y as defined in Article 3, point 3, of Regulation (EU) 2019/1242;	Визначення відсутнє в чинному законодавстві	Рекомендовано транспонувати до національного законодавства
	(37) "emission reduction trajectory", for the reporting period of a year (Y) and vehicle sub-group (sg), namely ETY,sg, means the product of the annual CO2 emissions reduction factor (R-ETY) times the reference CO2 emissions (rCO2sg) of the sub-group (sg), namely ETY,sg = R-ETY x rCO2sg; for years Y ≤ 2030, R-ETY and rCO2sg are both determined in accordance with point 5.1 of Annex I to Regulation (EU) 2019/1242; for years Y > 2030, R-ETY is 0,70; rCO2sg applies	Визначення відсутнє в чинному законодавстві	Рекомендовано транспонувати до національного законодавства

⁴² Митне оформлення з метою вільного обігу та першу державну реєстрацію в Україні транспортних засобів за кодами товарних підпозицій 8701 21-8701 29 (крім товарної підпозиції 8701 24) та кодами товарних позицій 8702, 8704, 8705 згідно з УКТ ЗЕД, як вироблених в Україні, так і ввезених на митну територію України, нових і таких, що були в користуванні, а нових транспортних засобів за кодом товарної позиції 8703 згідно з УКТ ЗЕД, як вироблених в Україні, так і ввезених на митну територію України, здійснюють за умови їх відповідності екологічним нормам:

{Абзац перший частини другої статті 2 із змінами, внесеними згідно із Законами № 2098-VIII від 08.06.2017, № 2301-VIII від 27.02.2018; в редакції Закону № 2612-VIII від 08.11.2018; із змінами, внесеними згідно із Законом № 4144-IX від 17.12.2024}

не нижче рівня "ЄВРО-3" - з 1 січня 2013 року, за винятком транспортних засобів, вироблених в Україні або ввезених на митну територію України до дати введення екологічних норм не нижче рівня "ЄВРО-3" як обов'язкових;

не нижче рівня "ЄВРО-4" - з 1 січня 2014 року, за винятком транспортних засобів, вироблених в Україні або ввезених на митну територію України до дати введення екологічних норм не нижче рівня "ЄВРО-4" як обов'язкових;

не нижче рівня "ЄВРО-5" - з 1 січня 2016 року, за винятком транспортних засобів, вироблених в Україні або ввезених на митну територію України до 31 грудня 2015 року включно;

не нижче рівня "ЄВРО-6":

	as adjusted by delegated acts adopted in accordance with Article 11(2) of Regulation (EU) 2019/1242 for the reporting periods commencing after the respective dates of application of those delegated acts;		
	(38) "reference CO2 emissions of a vehicle group" means: (a) for vehicles covered by Regulation (EU) 2019/1242, the amount calculated in accordance with the formula in point 3 of Annex I to that Regulation; (b) for vehicles not covered by Regulation (EU) 2019/1242, the average value of all CO2 emissions of vehicles in that vehicle group, reported in accordance with Regulation (EU) 2018/956 of the European Parliament and of the Council (*****) for the first reporting period, which will start after the date on which the registration, sale or entry into service of vehicles in that vehicle group, that do not comply with the obligations referred to in Article 9 of Regulation (EU) 2017/2400, is prohibited in accordance with Article 24 of Regulation (EU) 2017/2400;	Визначення відсутнє в чинному законодавстві	Рекомендовано транспонувати до національного законодавства
	(39) "concession contract" means a works concession or a service concession as defined in Article 5, point 1(a) or (b), of Directive 2014/23/EU of the European Parliament and of the Council	Закон України «Про концесію» Стаття 1. Визначення термінів 8) концесійний договір - договір між концесіонером та концесіодавцем, який визначає порядок та умови реалізації проекту, що здійснюється на умовах концесії;	
	(40) "concession toll" means a toll levied by a concessionaire under a concession contract;	Визначення відсутнє в чинному законодавстві	
	(41) "substantially amended tolling or charging arrangement" means a tolling or charging arrangement, where the amendment of rates is expected to increase revenues in excess of 10 % in comparison to the previous accounting year, excluding the effect of increase in traffic and after correcting for inflation measured by changes in the EU-wide Harmonised Index of Consumer Prices (HICP), and excluding energy and unprocessed food, as published by the Commission (Eurostat).	Визначення відсутнє в чинному законодавстві	Рекомендовано транспонувати до національного законодавства
	2. For the purposes of paragraph 1, point 2: (a) in any event, the proportion of the construction costs to be taken into account shall not exceed the proportion of the current design lifetime period	Норми відсутні в чинному законодавстві	Рекомендовано транспонувати до національного законодавства

<p>of infrastructure components still to run on 10 June 2008 or on the date when the new tolling arrangements are introduced, where this is a later date;</p> <p>(b) costs of infrastructure or infrastructure improvements may include any specific expenditure on infrastructure designed to reduce nuisance related to noise, to introduce innovative technologies or to improve road safety and actual payments made by the infrastructure operator corresponding to objective environmental elements such as protection against soil contamination.</p> <p>3. Without prejudice to Article 7da(3), Member States may treat a motor caravan either as a coach or bus, or as a passenger car.</p>		
<p>Article 7 and 7a are replaced by the following:</p> <p style="text-align: center;">Article 7</p> <p>1. Without prejudice to Article 9(1a), Member States may maintain or introduce tolls and user charges on the trans-European road network or on certain sections of that network, and on any other additional sections of their network of motorways which are not part of the trans-European road network under the conditions laid down in paragraphs 4 to 14 of this Article and in Articles 7a to 7k.</p> <p>2. Paragraph 1 shall be without prejudice to the right of Member States, in compliance with the TFEU, to apply tolls and user charges on other roads, provided that the imposition of tolls and user charges on such other roads does not discriminate against international traffic and does not result in the distortion of competition between operators. Toll and user charges applied on roads other than roads belonging to the trans-European road network and other than motorways, shall comply with the conditions laid down in paragraphs 4 and 5 of this Article, in Article 7a and in Article 7j(1), (2) and (4).</p> <p>3. Without prejudice to other provisions of this Directive, tolls and user charges for different categories of vehicles, such as heavy-duty vehicles, heavy goods vehicles, coaches and buses, light-duty vehicles, light commercial vehicles, minibuses and passenger cars, may be introduced or maintained independently from each other. However, where Member States charge passenger cars, they shall also charge light commercial vehicles.</p> <p>4. Member States shall not impose both tolls and user charges on any given category of vehicle for the use of a single road section. However, a Member State which imposes a user charge on its network may also impose tolls for the use of bridges, tunnels and mountain passes.</p>	<p>Норми відсутні в чинному законодавстві</p>	<p>Рекомендовано транспонувати до національного законодавства</p>

<p>Member States may decide not to apply Article 7ca(3), Article 7ga(1) and Article 7gb(2) to such tolls for the use of bridges, tunnels and mountain passes where one or both of the following conditions is met:</p> <ul style="list-style-type: none">(a) application of Article 7ca(3), Article 7ga(1) Article 7gb(2) would not be technically practicable to introduce such differentiation in the tolling system concerned;(b) application of Article 7ca(3), Article 7ga(1) and Article 7gb(2) would lead to diversion of the most polluting vehicles, with negative impacts on road safety and public health. <p>A Member State that decides not to apply Article 7ca(3), Article 7ga(1) and Article 7gb(2) in accordance with the second subparagraph of this paragraph shall notify the Commission of its decision.</p> <p>5. Tolls and user charges shall not discriminate, directly or indirectly, on the grounds of:</p> <ul style="list-style-type: none">(a) the nationality of the road user;(b) the Member State or the third country of establishment of the transport operator;(c) the Member State or the third country of registration of the vehicle; or(d) the origin or destination of the transport operation. <p>6. Member States may provide for reduced tolls or user charges on certain road sections, or completely exclude certain road sections from road charges, in particular where traffic intensity is low in sparsely populated areas.</p> <p>7. In the case of road infrastructures covered by concession contracts, where the contract was signed before 24 March 2022 or the tenders or responses to invitations to negotiate under the negotiated procedure were received pursuant to a public procurement process before 24 March 2022, Member States may choose not to apply Article 7ca(3), Article 7g(1) and (2), Article 7ga and Article 7gb to tolls and user charges on those infrastructures until the concession contract is renewed or the tolling or charging arrangement is substantially amended.</p> <p>8. Paragraph 7 applies also to long-term contracts, concluded between a public and non-public entity, signed before 24 March 2022 for the execution of works and/or the management of services other than the execution of works not including the transfer of the demand risk.</p>		
---	--	--

9. Member States may provide for reduced tolls or user charges, or exemptions from the obligation to pay tolls or user charges for:

- (a) heavy-duty vehicles exempted from the requirement to install and use recording equipment under Regulation (EU) No 165/2014 of the European Parliament and of the Council (*);
- (b) heavy goods vehicles with a technically permissible maximum laden mass exceeding 3,5 tonnes and less than 7,5 tonnes used for carrying materials, equipment or machinery for the driver's use in the course of the driver's work, or for delivering goods which are produced on a craft basis, where the transport is not effected for hire or reward;
- (c) any vehicle covered by the conditions set out in Article 6(2), points (a) and (b), or any vehicle used or owned by persons with disabilities; and
- (d) zero-emission vehicles with a technically permissible maximum laden mass up to 4,25 tonnes.

10. From 25 March 2030, Member States shall not apply user charges for heavy-duty vehicles on the core trans-European transport network.

11. By way of derogation from paragraph 10, Member States may apply user charges for heavy-duty vehicles on sections of the core trans-European transport network but only in duly justified cases where applying a toll would:

- (a) involve disproportionate administrative, investment and operating costs compared to the expected revenue or benefits, which such a toll would generate, for example due to the limited length of the road sections concerned or the relatively low population density or the relatively low traffic; or
- (b) lead to the diversion of traffic with negative impacts on road safety or on public health.

Before applying those user charges, Member States shall notify the Commission of their intention to do so. That notification shall include the reasons justifying, in light of the first subparagraph, the application of the user charge based on objective criteria and clear information on the vehicles and road sections covered by the user charge.

Member States may submit one single notification for more road sections covered by the exemptions, provided that the justification is included for each section.

12. Where Member States apply a common system for user charges in accordance with Article 8, those Member States shall adapt or discontinue the common system by 25 March 2032.

	<p>13. Until 25 March 2027, as regards heavy goods vehicles, a Member State may choose to apply tolls or user charges only to heavy goods vehicles with a technically permissible maximum laden mass of not less than 12 tonnes where it considers that levying tolls or user charges to heavy goods vehicles of less than 12 tonnes would:</p> <p>(a) create significant adverse effects on the free flow of traffic, the environment, noise levels, congestion, health, or road safety, due to traffic diversion;</p> <p>(b) involve administrative costs of more than 15 % of the additional revenue resulting from that extension; or</p> <p>(c) concern a category of vehicles which does not cause more than 10 % of the chargeable infrastructure costs.</p> <p>Member States choosing to apply tolls or user charges or both only to heavy goods vehicles with a technically permissible maximum laden mass of not less than 12 tonnes shall inform the Commission of their decision together with the reasons upon which it is based.</p> <p>14. Where tolls are applied to all heavy-duty vehicles, Member States may choose to recover a different percentage of costs from coaches and buses and motor caravans, on the one hand, and from heavy goods vehicles, on the other hand.</p> <p>15. By 25 March 2027, the Commission shall assess the implementation and effectiveness of this Directive with regard to the charging of light-duty vehicles. That assessment shall take into account the evolution of charging systems applied to light-duty vehicles in terms of the type of charging applied to various vehicle categories, the extent of the network covered, the proportionality of pricing and other relevant elements.</p> <p>Based on that assessment, the Commission shall, where appropriate, submit a legislative proposal to amend the relevant provisions of this Directive.</p>		
	<p style="text-align: center;">Article 7a</p> <p>1. User charges shall be proportionate to the duration of the use made of the infrastructure.</p> <p>2. If user charges are applied in respect of heavy-duty vehicles, the use of the infrastructure shall be made available for at least the following periods: a day, a week, a month, and a year. The monthly rate shall not exceed 10 % of the annual rate, the weekly rate shall not exceed 5 % of the annual rate and the daily rate shall not exceed 2 % of the annual rate.</p>	<p>Норми відсутні в чинному законодавстві</p>	<p>Рекомендовано транспонувати до національного законодавства</p>

A Member State may decide that for vehicles registered in that Member State only annual rates shall apply.

Member States shall set user charges, including administrative costs, for all heavy-duty vehicles, at a level that does not exceed the maximum rates laid down in Annex II.

3. If user charges are applied in respect of passenger cars, the use of the infrastructure shall be made available at least for the following periods: a day, a week or 10 days or both, a month or two months or both, and a year. The two-monthly rate shall not exceed 30 % of the annual rate, the monthly rate shall not exceed 19 % of the annual rate, the 10-day rate shall not exceed 12 % of the annual rate, the weekly rate shall not exceed 11 % of the annual rate and the daily rate shall not exceed 9 % of the annual rate.

Member States may limit the daily user charge for transit purposes only.

Member States may also make the use of the infrastructure available for other periods of time. In such cases, Member States shall apply rates in accordance with the principle of equal treatment between users, taking into account all relevant factors, in particular the annual rate and the rates applied for the other periods referred to in the first subparagraph, existing use patterns and administrative costs.

In respect of user charge schemes adopted before 24 March 2022, Member States may maintain rates above the limits set out in the first subparagraph, provided that they were in force before that date, and may maintain corresponding higher rates for other periods of use, in compliance with the principle of equal treatment. However, they shall comply with the limits set out in the first subparagraph as well as with the second subparagraph as soon as substantially amended charging arrangements enter into force and, at the latest, by 25 March 2030.

4. For minibuses and light commercial vehicles, Member States shall comply with either paragraph 2 or 3. Where Member States set different user charges for light commercial vehicles than for passenger cars, they shall set higher user charge rates for light commercial vehicles than for passenger cars.

5. By 25 March 2027, the Commission shall assess the technical and legal feasibility of differentiating the treatment of different light commercial vehicles based on whether or not the light commercial vehicle concerned is equipped with a tachograph. Based on that assessment, the Commission shall, where appropriate, submit a legislative proposal to amend this Directive accordingly.

	<p style="text-align: center;">Article 7aa</p> <p>1. Member States that applied tolls on their core trans-European transport network or on part of it, before 24 March 2022, may establish a combined charging system for all heavy-duty vehicles or for some types of heavy-duty vehicles.</p> <p>2. In that combined charging system, Member States may, notwithstanding Article 7(10), apply user charges for all heavy-duty vehicles or for some types of heavy-duty vehicles including for some weight categories of heavy-duty vehicles on the core trans-European transport network or parts of it, in accordance with Article 7(4).</p> <p>3. The user charges referred to in paragraph 2 of this Article shall be varied in accordance with Article 7ga and according to the Euro emission class. In addition, Member States shall set user charges, including administrative costs, for the heavy-duty vehicles concerned, at a level that does not exceed the maximum rates laid down in Annex II.</p> <p>4. Member States establishing the combined charging scheme shall carry out an impact assessment or analysis explaining and justifying its introduction which shall be notified to the Commission at least six months before its introduction</p>	<p style="text-align: center;">Норми відсутні в чинному законодавстві</p>	<p style="text-align: center;">Рекомендовано транспонувати до національного законодавства</p>
	<p style="text-align: center;">Article 7b</p> <p>1. The infrastructure charge for heavy-duty vehicles shall be based on the principle of the recovery of infrastructure costs. The weighted average infrastructure charge for heavy-duty vehicles shall be related to the construction costs and the costs of operating, maintaining and developing the infrastructure network concerned. The weighted average infrastructure charge may also include a return on capital and/or a profit margin based on market conditions.</p> <p>2. The costs taken into account shall relate to the network or the part of the network on which infrastructure charges for heavy-duty vehicles are levied and to the vehicles that are subject to those charges. Member States may choose to recover only a percentage of those costs.</p>	<p style="text-align: center;">Норми відсутні в чинному законодавстві</p>	<p style="text-align: center;">Рекомендовано транспонувати до національного законодавства</p>
	<p style="text-align: center;">Article 7c</p> <p>1. Member States may maintain or introduce an external-cost charge, related to the cost of traffic-based air pollution, noise pollution, CO₂ emissions or any combination thereof.</p>	<p style="text-align: center;">Норми відсутні в чинному законодавстві</p>	<p style="text-align: center;">Рекомендовано транспонувати до національного законодавства</p>

<p>Where an external-cost charge is applied for heavy-duty vehicles, Member States shall vary it and set it in accordance with the minimum requirements and the methods referred to in Annex IIIa and shall respect the reference values set out in Annexes IIIb and IIIc. Member States may choose to recover only a percentage of those costs.</p> <p>2. The amount of the external-cost charge shall be set by the Member State concerned. If a Member State designates an authority for that purpose, that authority shall be legally and financially independent from the organisation in charge of managing or collecting part or all of the charge.</p> <p>3. Member States may apply exemptions which allow external-cost charges to be adjusted for vehicles of historical interest.</p>		
<p style="text-align: center;">Article 7ca</p> <p>1. When levying an external-cost charge for air or noise pollution, Member States shall take into account the costs relating to the network or the part of the network on which that charge is levied and the vehicles that are subject to that charge.</p> <p>2. The external-cost charge related to traffic-based air pollution shall not apply to heavy-duty vehicles which comply with the most stringent of Euro emission standards.</p> <p>The first subparagraph shall cease to apply four years after the date when the rules which introduced those standards started to apply.</p> <p>3. From 25 March 2026, Member States shall apply an external-cost charge for traffic-based air pollution to heavy-duty vehicles on the tolled network referred to in Article 7(1).</p> <p>By way of derogation from the first subparagraph, Member States may decide not to apply an external-cost charge on those road sections where this would lead to the diversion of the most polluting vehicles, resulting in negative impacts on road safety and public health.</p> <p>4. Member States may assess the possibility of applying an external-cost charge for CO₂ emissions and for air pollution or discounts, related to those emissions, where concession tolls are not varied in accordance with Articles 7g and 7ga for heavy-duty vehicles, and in accordance with Article 7gb for light-duty vehicles.</p>	<p>Норми відсутні в чинному законодавстві</p>	<p>Рекомендовано транспонувати до національного законодавства</p>

	The result of that optional assessment, including a justification of the reason why the external-cost charge or discount is not applied, shall be notified to the Commission		
	<p style="text-align: center;">Article 7cb</p> <p>1. Member States may apply higher external-cost charges for CO₂ emissions than the reference values set out in Annex IIIc, provided that this is done in a non-discriminatory manner, and limited to no more than twice the values set out in Annex IIIc. Where Member States apply this paragraph they shall justify their decision and notify it to the Commission, in accordance with Annex IIIa.</p> <p>2. For buses and coaches, Member States may choose to apply the same or lower values than those applied to heavy goods vehicles.</p> <p>3. An external-cost charge for CO₂ emissions may be combined with an infrastructure charge that has been varied in accordance with Article 7ga.</p> <p>4. By 25 March 2027, the Commission shall assess the implementation and effectiveness of external-cost charging for CO₂ emissions, as well as its coherence with Directive 2003/87/EC of the European Parliament and of the Council (*) and Council Directive 2003/96/EC (**). Based on that assessment, the Commission shall, where appropriate, submit a legislative proposal to amend this Article. In the event that this Article has not been amended accordingly by 1 January 2027 but Directive 2003/87/EC or Directive 2003/96/EC has been amended in a manner resulting in an effective internalisation of at least part of the external costs of CO₂ emissions from road transport, the Commission shall adopt delegated acts in accordance with Article 9d of this Directive, amending Annex IIIc to this Directive to adjust the reference values of the external-cost charge for CO₂ emissions, taking into account the effective carbon price applied to road transport fuels in the Union</p>	Норми відсутні в чинному законодавстві	Рекомендовано транспонувати до національного законодавства
	<p style="text-align: center;">Article 7d</p> <p>No later than six months after the adoption of new and more stringent Euro emission standards, the Commission shall, where appropriate, submit a legislative proposal in order to determine the corresponding reference values in Annex IIIb and to adjust the maximum rates of user charges in Annex II.</p>	Норми відсутні в чинному законодавстві	Рекомендовано транспонувати до національного законодавства
	<p style="text-align: center;">Article 7da</p> <p>1. Member States may, in accordance with the requirements set out in Annex V, introduce a congestion charge on any section of their road network which is affected by congestion. The congestion charge may only be applied on those</p>	Норми відсутні в чинному законодавстві	Рекомендовано транспонувати до національного законодавства

road sections which are regularly congested and only during the periods when they are typically congested.

2. Member States shall specify the road sections and time periods referred to in paragraph 1 based on objective criteria related to the level to which the roads and their vicinities are affected by congestion, measured, inter alia, in terms of average delays or queue lengths.

3. A congestion charge imposed on any section of the road network shall apply in a non-discriminatory manner to all vehicle categories, in accordance with the standard equivalence factors set out in Annex V. Member States may, however, exempt, partially or fully, minibuses, buses and coaches from congestion charge for the promotion of collective transport and socioeconomic development and territorial cohesion. Motor caravans, irrespective of their technically permissible maximum laden mass, shall not be treated as coaches and buses for the purpose of this paragraph.

4. The congestion charge shall be set in accordance with the minimum requirements referred to in Annex V. It shall reflect the costs imposed by a vehicle on other road users, and indirectly on society, and shall respect the reference values set out in Annex VI for any given road type. Where a Member State intends to apply congestion charges higher than the reference values set out in Annex VI, it shall notify the Commission in accordance with the requirements referred to in Annex V.

Revenues generated from congestion charges, or the equivalent in financial value of those revenues, shall be used to address the problem of congestion, or to develop sustainable transport and mobility in general.

Where such revenues are allocated to the general budget, a Member State shall be deemed to have applied the second subparagraph, if it implements financial support policies to address the problem of congestion or to develop sustainable transport and mobility which have a value equivalent to the revenues generated from congestion charges.

5. Member States shall put in place adequate mechanisms for monitoring the impact of congestion charges and for reviewing the level thereof. Each Member State shall review the level of charges regularly, at least every three years, to ensure that they do not exceed the costs of the congestion occurring in that Member State on the road sections subject to the congestion charge.';

<p>in Article 7e, paragraphs 1 and 2 are replaced by the following:</p> <p>'1. Member States shall calculate the maximum level of infrastructure charge for heavy-duty vehicles using a methodology based on the core calculation principles set out in Article 7b and Annex III.</p> <p>2. For concession tolls, the maximum level of the infrastructure charge for heavy-duty vehicles shall be equivalent to, or less than, the level that would have resulted from the use of a methodology based on the core calculation principles set out in Article 7b and Annex III. The assessment of such equivalence shall be made on the basis of a reasonably long reference period appropriate to the nature of the concession contract</p>	<p>Норми відсутні в чинному законодавстві</p>	<p>Рекомендовано транспонувати до національного законодавства</p>
<p style="text-align: center;">Article 7f</p> <p>1. After informing the Commission, a Member State may add a mark-up to the infrastructure charge levied on specific road sections which are regularly congested, or the use of which by vehicles causes significant environmental damage, where the following conditions are met:</p> <p>(a) the revenue generated from the mark-up is invested in financing the development of transport services, or in the construction or maintenance of transport infrastructure of the core trans-European transport network which contribute directly to the alleviation of the congestion or environmental damage and which are located in the same corridor as the road section on which the mark-up is applied;</p> <p>(b) the mark-up does not exceed 15 % of the weighted average infrastructure charge calculated in accordance with Article 7b(1) and Article 7e of this Directive, except where the revenue generated is invested in cross-border sections of a core network corridor identified in accordance with Chapter IV of Regulation (EU) No 1315/2013, in which case the mark-up may not exceed 25 % of that weighted average infrastructure charge, or, where two or more Member States apply a mark-up in the same corridor, in which case, upon agreement of all Member States which are part of that corridor and which neighbour the Member States in the territory of which the section of the corridor to which a mark-up is to be applied falls, that mark-up may exceed 25 % but may not exceed 50 % of that weighted average infrastructure charge;</p> <p>(c) the application of the mark-up does not result in unfair treatment of commercial traffic compared to other road users;</p> <p>(d) a description of the exact location of the mark-up and proof of a decision to finance transport infrastructure or transport services referred to in point (a)</p>	<p>Норми відсутні в чинному законодавстві</p>	<p>Рекомендовано транспонувати до національного законодавства</p>

<p>are submitted to the Commission in advance of the application of the mark-up;</p> <p>(e) the period for which the mark-up is to apply is defined and limited in advance and is consistent, in terms of the expected revenue to be raised, with the financial plans and cost-benefit analysis for the projects co-financed with the revenue from the mark-up.</p> <p>2. In the case of a new cross-border project, a mark-up may only be added if all Member States involved in the project agree.</p> <p>3. A mark-up may be applied to an infrastructure charge which has been varied in accordance with Article 7g, 7ga or 7gb.</p> <p>4. After receiving the required information from a Member State intending to apply a mark-up, the Commission shall make that information available to the members of the Committee referred to in Article 9c. Where the Commission considers that the planned mark-up does not meet the conditions set out in paragraph 1 of this Article, or where it considers that the planned mark-up will have significant adverse effects on the economic development of peripheral regions, it may adopt implementing acts, to reject or request amendment of the plans for charges submitted by the Member State concerned. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 9c(3).</p> <p>5. A mark-up may not be applied on road sections on which a congestion charge is levied</p>		
<p style="text-align: center;">Article 7g</p> <p>1. The infrastructure charge may be varied for the purpose of reducing congestion, minimising infrastructure damage and optimising the use of the infrastructure concerned or promoting road safety, where the following conditions are met:</p> <p>(a) the variation is transparent, made public and available to all users on equal terms;</p> <p>(b) the variation is applied according to the time of day, type of day or season;</p> <p>(c) no infrastructure charge is more than 175 % above the maximum level of the weighted average infrastructure charge as referred to in Article 7b;</p> <p>(d) the peak periods during which the higher infrastructure charges are levied for the purpose of reducing congestion do not exceed six hours per day;</p> <p>(e) the variation is devised and applied in a transparent and revenue-neutral way on a road section affected by congestion by offering reduced toll rates for</p>	<p>Норми відсутні в чинному законодавстві</p>	<p>Рекомендовано транспонувати до національного законодавства</p>

<p>road users who travel during off-peak periods and increased toll rates for road users who travel during peak hours on the same road section; (f) no congestion charge is levied on the road section concerned.</p> <p>A Member State wishing to introduce such variation or changing an existing one shall inform the Commission thereof and provide it with the information necessary to assess whether the conditions are fulfilled.</p> <p>2. Until the variation of infrastructure charges and user charges referred to in Article 7ga is applied, in respect of heavy-duty vehicles, Member States shall vary the infrastructure charge according to the Euro emission class of the vehicle in such a way that no infrastructure charge is more than 100 % above the same charge for equivalent vehicles meeting the strictest Euro emission standards. Once infrastructure charges and user charges are varied pursuant to Article 7ga, Member States may discontinue the variation according to the Euro emission class.</p> <p>By way of derogation from the first subparagraph, a Member State may decide not to apply the requirement of varying the infrastructure charge where any of the following applies:</p> <p>(a) it would seriously undermine the coherence of the tolling systems in its territory; (b) it would not be technically practicable to introduce such differentiation in the tolling system concerned; (c) it would lead to diversion of the most polluting vehicles with negative impacts on road safety and public health; (d) the toll includes an external-cost charge for air pollution.</p> <p>Any such derogations or exemptions shall be notified to the Commission.</p> <p>3. The variations referred to in this Article shall not be designed to generate additional revenues.';</p>		
<p style="text-align: center;">Article 7ga</p> <p>1. Member States shall vary infrastructure charges and user charges for heavy-duty vehicles in accordance with this Article.</p> <p>Member States shall apply that variation to the sub-groups of heavy-duty vehicles covered by Article 2(1), points (a) to (d), of Regulation (EU) 2019/1242, at the latest two years after the publication of the reference CO2 emissions for those vehicle sub-groups in the implementing acts adopted in accordance with Article 11(1) of that Regulation.</p>	<p style="text-align: center;">Норми відсутні в чинному законодавстві</p>	<p style="text-align: center;">Рекомендовано транспонувати до національного законодавства</p>

For CO2 emission classes 1, 4 and 5, referred to in paragraph 2 of this Article, that variation shall apply to the groups of heavy-duty vehicles not covered by Article 2(1), points (a) to (d), of Regulation (EU) 2019/1242, at the latest two years following the publication of the reference CO2 emissions in implementing acts adopted pursuant to paragraph 7 of this Article, for the relevant group. Where point 5.1 of Annex I to Regulation (EU) 2019/1242 is amended by a Union legislative act in such a way as to cover the reference CO2 emissions relevant for a group of heavy-duty vehicles, such reference CO2 emissions shall no longer be determined pursuant to paragraph 7 of this Article but in accordance with point 5.1 of Annex I to that Regulation.

Where emission reduction trajectories for groups of heavy-duty vehicles not covered by Article 2(1), points (a) to (d), of Regulation (EU) 2019/1242, are determined by a Union legislative act amending point 5.1 of Annex I to that Regulation, the variations for CO2 emission classes 2 and 3, as defined in paragraph 2 of this Article shall apply from the date of entry into force of the new emission reduction trajectories.

Without prejudice to the reduction of rates provided for in paragraph 3, Member States may provide for reduced rates of infrastructure or user charges, or exemptions to pay infrastructure or user charges for zero emission vehicles of any vehicle group from 24 March 2022 until 31 December 2025. From 1 January 2026, such reductions shall be limited to 75 % compared to the charge applicable to CO2 emission class 1, as defined in paragraph 2.

2. Without prejudice to paragraph 1, Member States shall establish for each type of heavy-duty vehicle the following CO2 emission classes:

(a) CO2 emission class 1 – vehicles that do not belong to any of the CO2 emission classes referred to under points (b) to (e);

(b) CO2 emission class 2 – vehicles of the vehicle sub-group sg registered for the first time in the reporting period of the year Y with CO2 emissions more than 5 % below the emission reduction trajectory for the reporting period of the year Y and the vehicle sub-group sg but not belonging to any of the CO2 emission classes referred to under points (c), (d) and (e);

(c) CO2 emission class 3 – vehicles of the vehicle sub-group sg registered for the first time in the reporting period of the year Y with CO2 emissions more than 8 % below the emission reduction trajectory for the reporting period of the year Y and the vehicle sub-group sg not belonging to any of the CO2 emission classes referred to under points (d) and (e);

<p>(d) CO2 emission class 4 – low-emission heavy-duty vehicles; (e) CO2 emission class 5 – zero-emission vehicles.</p> <p>Member States shall ensure that the classification of a vehicle belonging to CO2 emission class 2 or 3 is reassessed every six years after the date of its first registration and that, where relevant, the vehicle is reclassified in the relevant emission class on the basis of the thresholds applicable at that time. Reclassification shall, with regard to a user charge, take effect at the latest on its first day of validity on or after the day of that reclassification.</p> <p>3. Without prejudice to paragraph 1, reduced charges shall apply to vehicles in CO2 emission classes 2, 3, and 4 and 5, as follows:</p> <p>(a) CO2 emission class 2 – 5 % to 15 % reduction compared to the charge applicable for CO2 emission class 1; (b) CO2 emission class 3 – 15 % to 30 % reduction compared to the charge applicable for CO2 emission class 1; (c) CO2 emission class 4 – 30 % to 50 % reduction compared to the charge applicable for CO2 emission class 1;</p> <p>(d) CO2 emission class 5 – 50 % to 75 % reduction compared to the charge applicable for CO2 emission class 1.</p> <p>Where the infrastructure charge or the user charge is also varied according to the Euro emission class, the reductions referred to in the first subparagraph shall apply as compared to the charge applied to the strictest Euro emission standards.</p> <p>4. The variations referred to in this Article shall not be designed to generate additional revenues.</p> <p>5. By way of derogation from paragraph 1, a Member State may decide not to apply the requirement of varying the infrastructure charge in accordance with paragraph 2 where an external-cost charge for CO2 emissions is levied and varied according to the reference values of the external-cost charge for CO2 emissions in Annex IIIc.</p> <p>6. On road sections where a vehicle is operated without CO2 emissions in a verifiable manner, Member States may apply to that vehicle reduced charges in accordance with CO2 emission class 5. Member States that make use of that option shall apply the charges applicable to CO2 emission class 1 to that vehicle on other road sections.</p>		
---	--	--

<p>7. The Commission shall adopt implementing acts to specify the reference CO2 emissions for the vehicle groups not covered by Article 2(1), points (a) to (d), of Regulation (EU) 2019/1242.</p> <p>Those implementing acts shall reproduce the data relevant for each vehicle groups published in the report referred to in Article 10 of Regulation (EU) 2018/956. The Commission shall adopt those implementing acts at the latest six months after the publication of the relevant report referred to in Article 10 of Regulation (EU) 2018/956.</p> <p>8. By 25 March 2027, the Commission shall assess the implementation and effectiveness of the variation of charges based on CO2 emissions referred to in this Article, as well as whether it is still necessary and its coherence with Directives 2003/87/EC and 2003/96/EC. Based on that assessment, the Commission shall, where appropriate, submit a legislative proposal to amend the relevant provisions of this Directive on the variation of charges on the basis of CO2 emissions.</p> <p>9. The Commission shall, every five years, after 24 March 2022, review the maximum rates for the user charges in Annex II and the reduction levels referred to in paragraph 3 and, where appropriate, submit a legislative proposal, based on the results of that review process, to amend those provisions.</p> <p>10. Every 30 months after 24 March 2022, the Commission shall draw up a report assessing the appropriateness of the thresholds for CO2 emission classes 2 and 3 referred to in Article 7ga(2), points (b) and (c), of this Directive in relation to the reference emissions published in accordance with Article 11(1) of Regulation (EU) 2019/1242 or to the CO2 emissions reported in accordance with Regulation (EU) 2018/956, and where appropriate submit a legislative proposal to amend those thresholds based on the results of that assessment.</p> <p>11. The application of the variation of charges based on CO2 emissions referred to in this Article shall not be mandatory where another Union road transport fuel carbon-pricing measure applie</p>		
<p style="text-align: center;">Article 7gb</p> <p>1. Member States may differentiate tolls and user charges for light-duty vehicles according to the environmental performance of the vehicle determined by the specific CO2 emissions combined, or weighted combined,</p>	<p style="text-align: center;">Норми відсутні в чинному законодавстві</p>	<p style="text-align: center;">Рекомендовано транспонувати до національного законодавства</p>

<p>recorded in entry 49 of the certificate of conformity of the vehicle, and by the Euro emission performance.</p> <p>Without prejudice to paragraph 2 of this Article, lower rates of tolls and user charges shall apply for passenger cars, minibuses and light commercial vehicles that meet both of the following conditions:</p> <p>(a) their specific CO₂ emissions, determined in accordance with Commission Regulation (EU) 2017/1151 (*), shall be zero or shall be below the following levels:</p> <p>(i) for the period 2021 to 2024, the EU fleet-wide targets²⁰²¹ determined in accordance with Part A, point 6, and Part B, point 6, of Annex I to Regulation (EU) 2019/631 of the European Parliament and of the Council (**);</p> <p>(ii) for the period 2025 to 2029, the EU fleet-wide targets determined in accordance with Part A, point 6.1.1, and Part B, point 6.1.1, of Annex I to Regulation (EU) 2019/631;</p> <p>(iii) for the period 2030 onwards, the EU fleet-wide targets determined in accordance with Part A, point 6.1.2, and Part B, point 6.1.2, of Annex I to Regulation (EU) 2019/631;</p> <p>(b) their pollutant emissions, determined in accordance with Regulation (EU) 2017/1151, shall be as specified in the Table of Annex VII to this Directive. Member States may apply the reduction for zero-emission vehicles referred to in Annex VII to this Directive without applying reductions for the other emissions performance categories referred to in that Annex.</p> <p>2. From 1 January 2026, where technically practicable, Member States shall vary the tolls and the annual rate of the user charges for vans and minibuses according to the environmental performance of the vehicle, in accordance with the rules set out in Annex VII. For that purpose, the provisions of the second subparagraph of paragraph 1 shall be indicative.</p> <p>Where Member States choose to apply different emission performance criteria or levels of reduction to those set out in paragraph 1, or choose to include different or additional criteria, they shall notify the Commission of their choices and justify them, at least six months before the introduction of any variation. However, Member States may choose to apply reductions to zero-emission vehicles only, without applying any variation to other vehicles and without notifying the Commission.</p>		
---	--	--

<p>3. Subject to the conditions set out in paragraphs 1 and 2, Member States may take into account an improvement in the environmental performance of the vehicle which is linked to that vehicle's conversion to alternative fuels.</p> <p>4. Member States may adopt exceptional measures for the purpose of charging vehicles of historical interest.</p> <p>5. The variations referred to in this Article shall not be designed to generate additional revenues</p>		
<p>Article 7h is amended as follows:</p> <p>(a) paragraph 1 is amended as follows:</p> <p>(i) the introductory wording is replaced by the following:</p> <p>'1. At least six months before the implementation of a new or substantially amended infrastructure charge tolling arrangement, Member States shall send to the Commission:';</p> <p>(ii) in point (a), the following indent is added:</p> <p>'– where applicable, clear information on the main characteristics of the electronic road toll system, including on interoperability;';</p> <p>(b) the following paragraph is inserted:</p> <p>'1a. When sending information to the Commission in accordance with paragraph 1, a Member State may include information on more than one amendment to an infrastructure charge tolling arrangement. Where the Commission has already been informed of an amendment, the Member State shall be deemed to have already fulfilled the information requirements of paragraph 1 and that amendment may be implemented without informing the Commission further.';</p> <p>(c) paragraph 3 is replaced by the following:</p> <p>'3. Before the implementation of a new or substantially amended external-cost charge or congestion charge tolling arrangement, Member States shall inform the Commission about the network concerned, the rates per vehicle category and emission class that are envisaged and, where applicable, shall notify the Commission in accordance with Annex IIIa, point 2, or Annex V, point 2.';</p> <p>(d) paragraph 4 is delete</p>	<p>Норми відсутні в чинному законодавстві</p>	<p>Рекомендовано транспонувати до національного законодавства</p>
<p>Article 7i is amended as follows:</p> <p>(a) in paragraph 2, points (b) and (c) are replaced by the following:</p>	<p>Норми відсутні в чинному законодавстві</p>	<p>Рекомендовано транспонувати до національного законодавства</p>

<p>'(b) such discounts or reductions reflect actual savings in administrative costs of the treatment of frequent users compared to occasional users; (c) reductions do not exceed 13 % of the infrastructure charge paid by equivalent vehicles not eligible for the discount or reduction.';</p> <p>(b) the following paragraph is inserted: '2a. Member States may provide for discounts or reductions in the infrastructure charge for passenger cars for frequent users, in particular in areas in which settlement is dispersed and on the outskirts of cities. Reduction in revenues due to discount granted to frequent users shall not be imposed on less frequent users.';</p> <p>(c) paragraph 3 is replaced by the following: '3. Subject to the conditions provided for in Article 7g(1), point (b), and in Article 7g(3) of this Directive, toll rates may, for major projects of the core trans-European transport network, the maps of which are identified in Annex I to Regulation (EU) No 1315/2013, be subject to other forms of variation in order to secure the commercial viability of such projects where they are exposed to direct competition with other modes of transport. The resulting charging structure shall be linear and proportionate. Its details shall be made public, and it shall be available to all users on equal terms. It shall not lead to additional costs being passed on to other users in the form of higher tolls.';</p>		
<p>(14) Article 7j is amended as follows: (a) paragraph 1 is replaced by the following: '1. Tolls and user charges shall be applied and collected and their payment monitored in such a way as to cause as little hindrance as possible to the free flow of traffic and to avoid any mandatory controls or checks at the Union's internal borders. To that end, Member States shall cooperate in establishing methods for enabling road users to pay tolls and user charges 24 hours a day at least electronically or, at the border or at major sales outlets, using common means of payment, inside and outside the Member States in which they are applied. Member States are not obliged to provide physical points of payment.';</p> <p>(b) the following paragraph is inserted: '2a. Where a driver or, if appropriate, the transport operator or the European Electronic Toll Service (EETS) provider, is unable to provide evidence of the emission class of the vehicle for the purposes of Article 7g(2), Article 7ga or</p>	<p>Норми відсутні в чинному законодавстві</p>	<p>Рекомендовано транспонувати до національного законодавства</p>

<p>Article 7gb, Member States may apply tolls or user charges up to the highest level chargeable.</p> <p>Member States shall take the measures necessary to ensure that the road user can declare the emission class of the vehicle at least through electronic means before using the infrastructure. Member States may offer electronic and non-electronic means to enable the user to provide evidence in order to benefit from toll reductions or, where appropriate, in the event of a check. Member States may require that evidence supplied through electronic means is provided before the infrastructure is used.</p> <p>Member States may take the measures necessary to ensure that the provision of evidence subsequent to the use of the infrastructure is accepted for 30 days or a longer period determined by the Member States after the use of the infrastructure and to ensure the reimbursement of any difference between the tolls or user charges applied and the toll or user charge corresponding to the emission class of the vehicle concerned that follows from evidence provided within the applicable time limit.;</p> <p>(c) paragraphs 3 and 4 are replaced by the following:</p> <p>'3. Where a Member State levies a toll on a vehicle, the total amount of the toll, the amount of the infrastructure charge, the amount of the external-cost charge, and the amount of the congestion charge, where applied, shall be indicated in a receipt provided to the road user, where possible by electronic means. The road user may agree not to be provided with the receipt.</p> <p>4. Where economically feasible, Member States shall levy and collect infrastructure charges, external-cost charges and congestion charges by means of an electronic road toll system which complies with the provisions of Article 3(1) of Directive (EU) 2019/520 of the European Parliament and of the Council (*). The Commission shall promote cooperation between Member States that proves necessary to ensure the interoperability of electronic toll collection systems at European level.</p> <p>(*) Directive (EU) 2019/520 of the European Parliament and of the Council of 19 March 2019 on the interoperability of electronic road toll systems and facilitating cross-border exchange of information on the failure to pay road fees in the Union (OJ L 91, 29.3.2019, p. 45).';"</p>		
<p>Article 7k is replaced by the following: 'Article 7k</p>	<p>Норми відсутні в чинному законодавстві</p>	<p>Рекомендовано транспонувати до національного законодавства</p>

	Without prejudice to Articles 107 and 108 of the Treaty on the Functioning of the European Union, this Directive does not affect the freedom of Member States which introduce a system of tolls to provide for appropriate compensation.'		
	(16) Article 8 is amended as follows: (a) in paragraph 2, points (a) and (b) are replaced by the following: '(a) payment of the common user charge shall give access to the network as defined by the participating Member States in accordance with Article 7(1) and (2); (b) the common user-charge rates shall be set by the participating Member States at levels that are not higher than the maximum rates referred to in Article 7a;' (b) the following paragraph is added: '3. In the case of a common system for user charges referred to in paragraph 1 of this Article, the final date of application of the variations referred to in the second and third subparagraphs of Article 7ga(1) is extended until 25 March 2025, or if the reference CO2 emissions are published after 24 March 2022, three years following the publication of the reference CO2 emissions.';	Норми відсутні в чинному законодавстві	Рекомендовано транспонувати до національного законодавства
	(17) Article 9 is amended as follows: (a) paragraph 1a is replaced by the following: '1a. This Directive shall not prevent Member States from applying: (a) regulatory charges specifically designed to reduce traffic congestion or combat environmental impacts, including poor air quality, on any roads located in an urban area, including trans-European network roads crossing urban areas; (b) charges specifically designed to finance the construction, operation, maintenance and development of installations, embedded in or deployed along or over roads, providing energy to low- and zero-emission vehicles in motion and levied on such vehicles. Those charges shall be applied on a non-discriminatory basis.'; (b) in paragraph 2, the second subparagraph is deleted	Норми відсутні в чинному законодавстві	Рекомендовано транспонувати до національного законодавства
	(18) in Article 9c, the following paragraph is added: '3. Where reference is made to this paragraph, Article 5 of Regulation (EU) No 182/2011 shall apply.';		
	(19) Articles 9d and 9e are replaced by the following: 'Article 9d	Норми відсутні в чинному законодавстві	Рекомендовано транспонувати до національного законодавства

<p>The Commission is empowered to adopt delegated acts in accordance with Article 9e to amend this Directive in respect of Annex 0, the formulas in points 4.1 and 4.2 of Annex IIIa, and the amounts indicated in the Tables of Annexes IIIb and IIIc in order to adapt them to scientific and technical progress.</p> <p>Under the circumstances referred to in Article 7cb(4), the Commission shall adopt delegated acts in accordance with Article 9e, to amend this Directive in respect of the reference values of the external-cost charge for CO₂ emissions set out in Annex IIIc, taking into account the effective carbon price applied to road transport fuels in the Union. Such amendments shall be limited to ensuring that the level of external-cost charges for CO₂ emissions does not go beyond what is necessary to internalise those external costs.</p>		
<p style="text-align: center;">Article 9e</p> <p>1. The power to adopt delegated acts is conferred on the Commission subject to the conditions laid down in this Article.</p> <p>2. The power to adopt delegated acts referred to in Article 9d shall be conferred on the Commission for a period of five years from 24 March 2022. The Commission shall draw up a report in respect of the delegation of power not later than nine months before the end of the five-year period. The delegation of power shall be tacitly extended for periods of an identical duration, unless the European Parliament or the Council opposes such extension not later than three months before the end of each period.</p> <p>3. The delegation of power referred to in Article 9d may be revoked at any time by the European Parliament or by the Council. A decision to revoke shall put an end to the delegation of the power specified in that decision. It shall take effect the day following the publication of the decision in the Official Journal of the European Union or at a later date specified therein. It shall not affect the validity of any delegated acts already in force.</p> <p>4. Before adopting a delegated act, the Commission shall consult experts designated by each Member State in accordance with the principles laid down in the Interinstitutional Agreement of 13 April 2016 on Better Law-Making (*).</p> <p>5. As soon as it adopts a delegated act, the Commission shall notify it simultaneously to the European Parliament and to the Council.</p> <p>6. A delegated act adopted pursuant to Article 9d shall enter into force only if no objection has been expressed either by the European Parliament or by the Council within a period of two months of notification of that act to the European Parliament and the Council or if, before the expiry of that period, the</p>	<p>Норми відсутні в чинному законодавстві</p>	<p>Рекомендовано транспонувати до національного законодавства</p>

	European Parliament and the Council have both informed the Commission that they will not object. That period shall be extended by two months at the initiative of the European Parliament or of the Council.	
	<p>(21) Articles 10a and 11 are replaced by the following: 'Article 10a 1. The amounts in euros laid down in Annex II and the amounts in cents laid down in the Tables of Annexes IIIb and IIIc shall be adapted every two years in order to take account of changes in the EU-wide Harmonised Index of Consumer Prices (HICP) excluding energy and unprocessed food, as published by the Commission (Eurostat). The first adaptation shall take place by 31 March 2025. The amounts shall be updated automatically, by adapting the base amount in euros or cents by the percentage change in that index. The resulting amounts shall be rounded up to the nearest euro with regard to Annex II, rounded up to the nearest tenth of a cent with regard to Annexes IIIb and IIIc. 2. The Commission shall publish in the Official Journal of the European Union the adapted amounts referred to in paragraph 1 by 31 March 2025. Those adapted amounts shall enter into force on the first day of the month following publication</p>	<p>Норми відсутні в чинному законодавстві</p> <p>Рекомендовано транспонувати до національного законодавства</p>
	<p>Article 11 1. By 25 March 2025, and every five years thereafter, Member States shall make public in aggregate form a report on tolls and user charges levied on their territory. 2. The report made public pursuant to paragraph 1 shall include information on: (a) the evolution of charging for the use of road infrastructure, namely the networks and vehicle categories covered, including any exemption pursuant to Article 7, 7c or 7gb; (b) the variation of infrastructure charges or user charges according to the category of vehicle and the type of heavy-duty vehicle; (c) the variation of infrastructure charges or user charges according to the environmental performance of vehicles, pursuant to Article 7g, 7ga or 7gb; (d) where applicable, the variation of infrastructure charges according to the time of day, type of day, or season, pursuant to Article 7g(1); (e) the external-cost charge levied for each combination of class of vehicle, type of road and period of time;</p>	<p>Норми відсутні в чинному законодавстві</p> <p>Рекомендовано транспонувати до національного законодавства</p>

<p>(f) the weighted average infrastructure charge and total revenue raised through the infrastructure charge;</p> <p>(g) the total revenue raised through external-cost charges;</p> <p>(h) the total revenue raised through congestion charges per category of vehicle;</p> <p>(i) the total revenue raised through mark-ups and on which road sections they were levied;</p> <p>(j) the total revenue raised through tolls or user charges, or, where applicable, both;</p> <p>(k) the use of revenues generated by applying this Directive, and how this use has allowed the Member State to meet the goals referred to in Article 9(2), or, where such revenues are allocated to the general budget, information on the level of expenditure allocated to road transport infrastructure and sustainable transport projects; and</p> <p>(l) the evolution of the share vehicles belonging to the various emission classes on tolled roads.</p> <p>Member States making that information publicly available online may decide not to draw up the report.;</p>		
<p>The Annexes are amended as follows:</p> <p>(a) Annexes 0, II, III, IIIa, IIIb and IV are amended in accordance with points 1, 2, 3, 4, 5 and 7 of the Annex to this Directive;</p> <p>(b) The text set out in points 6 and 8 of the Annex to this Directive is added as Annexes IIIc, V, VI and VII to Directive 1999/62/EC.</p>	<p>Норми відсутні в чинному законодавстві</p>	<p>Рекомендовано транспонувати до національного законодавства</p>
<p style="text-align: center;">Article 2</p> <p>Amendments to Directive 1999/37/EC</p> <p>Annex I to Directive 1999/37/EC is amended as follows:</p> <p>(1) point II.6(V.7) is replaced by the following:</p> <p>'(V.7)</p> <p>CO₂ (in g/km) or Specific CO₂ emissions where indicated at position 49.5 of the Certificate of Conformity of heavy-duty vehicles defined in the Appendix to Annex VIII to Commission Implementing Regulation (EU) 2020/683 (*) or at position 49.5 of the individual vehicle approval certificate defined in Appendix 1 to Annex III to that Regulation,</p> <p>(*) Commission Implementing Regulation (EU) 2020/683 of 15 April 2020 implementing Regulation (EU) 2018/858 of the European Parliament and of the</p>	<p>Норми відсутні в чинному законодавстві</p>	<p>Рекомендовано транспонувати до національного законодавства</p>

<p>Council with regards to the administrative requirements for the approval and market surveillance of motor vehicles and their trailers, and of systems, components and separate technical units intended for such vehicles (OJ L 163, 26.5.2020, p. 1).';"</p> <p>(2) the following point is added: '(V.10) CO2 emission class of heavy-duty vehicles determined at the moment of first registration, in accordance with Article 7ga(2) of Directive 1999/62/EC of the European Parliament and of the Council (*1).</p>		
<p>Article 3 Amendment to Directive (EU) 2019/520</p>	<p>Норми відсутні в чинному законодавстві</p>	<p>Рекомендовано транспонувати до національного законодавства</p>
<p>Article 4 Transposition</p> <p>1. Member States shall bring into force the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with this Directive by 25 March 2024. They shall immediately inform the Commission thereof. When Member States adopt those measures, they shall contain a reference to this Directive or be accompanied by such a reference on the occasion of their official publication. The methods of making such reference shall be laid down by Member States.</p> <p>2. Member States shall communicate to the Commission the text of the main measures of national law which they adopt in the field covered by this Directive.</p>		
<p>ANNEX</p> <p>(1) In point 3 of Annex 0 to Directive 1999/62/EC, the following Table is added:</p>	<p>Норми відсутні в чинному законодавстві</p>	<p>Рекомендовано транспонувати до національного законодавства</p>
<p>(2) Annex II to Directive 1999/62/EC is replaced by the following:</p>	<p>Норми відсутні в чинному законодавстві</p>	<p>Рекомендовано транспонувати до національного законодавства</p>
<p>(3) Annex III to Directive 1999/62/EC is amended as follows:</p>	<p>Норми відсутні в чинному законодавстві</p>	<p>Рекомендовано транспонувати до національного законодавства</p>
<p>(4) Annex IIIa to Directive 1999/62/EC is replaced by the following</p>	<p>Норми відсутні в чинному законодавстві</p>	<p>Рекомендовано транспонувати до національного законодавства</p>

	(5) Annex IIIb to Directive 1999/62/EC is replaced by the following:	Норми відсутні в чинному законодавстві	Рекомендовано транспонувати до національного законодавства
	(6) the following Annex is added to Directive 1999/62/EC:	Норми відсутні в чинному законодавстві	Рекомендовано транспонувати до національного законодавства
	(7) in Annex IV to Directive 1999/62/EC, the Table 'Vehicle combinations (articulated vehicles and road trains)' is replaced by the following:	Норми відсутні в чинному законодавстві	Рекомендовано транспонувати до національного законодавства
	(8) the following Annexes are added to Directive 1999/62/EC:	Норми відсутні в чинному законодавстві	Рекомендовано транспонувати до національного законодавства



Public Affairs & Corporate Communication Department

[*communication.egis@egis.fr*](mailto:communication.egis@egis.fr)

www.egis-group.com

