



Ministry for Development
of Communities
and Territories of Ukraine



Implemented by:
giz
Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH



Проект «Зміцнення сталих та цифрових торговельних шляхів і логістичних концепцій між країнами Східного партнерства та ЄС» (EasTnT)»

АНАЛІТИЧНИЙ ЗВІТ

ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ ТА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ ЩОДО ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАРЯДНИХ СТАНЦІЙ ДЛЯ ЕЛЕКТРОМОБІЛІВ ВЗДОВЖ АВТОМАГІСТРАЛЕЙ TEN-T





ЗМІСТ

АБРЕВІАТУРА ТА СКОРОЧЕННЯ	6
ПЕРЕДУМОВИ ТА СФЕРА ДОСЛІДЖЕННЯ	11
ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ	17
КЛЮЧОВІ ВИСНОВКИ ДЛЯ КЕРІВНИЦТВА	23
РОЗДІЛ I. НОРМАТИВНА ОСНОВА ЄС: СУТНІСТЬ, АРХІТЕКТУРА ТА ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНА ЛОГІКА РЕГЛАМЕНТУ (ЄС) 2024/1679	52
1.1. Мета ухвалення та предмет дії Регламенту (ЄС) № 2024/1679	52
1.2. Архітектура та Європейські транспортні коридори (ETC) TEN-T: етапи реалізації (2030 / 2040 / 2050)	53
1.3. Узгодження TEN-T із Європейським зеленим курсом та цілями кліматичної нейтральності транспорту	59
1.4. Технічні вимоги, базові компоненти дорожньо-транспортної інфраструктури TEN-T та склад «супутнього обладнання» (Associated equipment)	61
1.5. Безпека, стійкість і адаптація дорожньо-транспортної інфраструктури до зміни клімату	68
1.6. Інфраструктура, орієнтована на користувача: AFI, WIM, зони відпочинку (Rest Areas) та безпечні та захищені паркувальні зони (SSPA)	73
1.7. Міські вузли (Urban Nodes) та Плани сталої міської мобільності (SUMP): інтеграція до 2027 року	90
1.8. Проекти, що становлять спільний інтерес (PCI), інфраструктура подвійного призначення та механізми захисту від ризиків третіх країн	94
1.9. Фінансування та координаційні механізми TEN-T: CEF та роль Європейських координаторів	100
1.10. Цифровізація та розгортання ІКТ-систем для транспорту	104
Висновки до РОЗДІЛУ I	106
РОЗДІЛ II. РЕГЛАМЕНТ (ЄС) 2023/1804 (AFIR) ТА УКРАЇНА: ПРАВОВІ ТА ІНСТИТУЦІЙНІ АСПЕКТИ ІНТЕГРАЦІЇ ІНФРАСТРУКТУРИ АЛЬТЕРНАТИВНИХ ПАЛИВ У МЕРЕЖУ TEN-T	111

2.1. Мета ухвалення та предмет дії Регламенту (ЄС) № 2023/1804	111
2.2. Основні новації Регламенту (ЄС) 2023/1804 та їх значення для розвитку інфраструктури альтернативних палив на мережі TEN-T	113
2.3. Порівняльний аналіз термінологічних розбіжностей між AFIR та законодавством України	114
2.4. Електрична зарядна інфраструктура: кількісні вимоги та просторове покриття	119
2.5. Воднева інфраструктура та LNG: перехідні механізми до декарбонізованої мобільності і релевантність для України	123
2.6. Берегове електропостачання та енергоживлення стаціонарних літаків	125
2.7. Національні рамки політики (NPF), управління даними та звітність	126
2.8. Інтелектуальні транспортні системи (ITS) та цифрова архітектура даних у контексті TEN-T, AFIR, делегованих та імплементаційних регламентів ЄС	128
2.9. Технічні стандарти, інтероперабельність та механізми перегляду Регламенту (ЄС) 2023/1804 (AFIR)	140
Висновки до РОЗДІЛУ II	145
РОЗДІЛ III. ДИРЕКТИВА 1999/62/ЄС ПРО СПРАВЛЯННЯ ПЛАТИ З ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ЗА КОРИСТУВАННЯ ДОРОЖНЬОЮ ІНФРАСТРУКТУРОЮ (EUROVIGNETTE DIRECTIVE): ПРАВОВІ ЗАСАДИ, МЕХАНІЗМИ ТАРИФІКАЦІЇ ТА НАПРЯМИ АДАПТАЦІЇ В УКРАЇНІ	148
3.1. Мета, предмет дії та політичний контекст Директиви 1999/62/ЄС	148
3.2. Зв'язок Директиви 1999/62/ЄС із мережею TEN-T та еволюція моделі дорожньої тарифікації в ЄС	149
3.3. Роль Директиви 1999/62/ЄС у фінансуванні інфраструктури альтернативних видів палива	150
3.4. Стан та прогалини національного правового регулювання дорожніх зборів в Україні	152
Висновки до РОЗДІЛУ III	156
РОЗДІЛ IV. ІНТЕГРАЦІЯ СИСТЕМИ БЕЗПЕЧНИХ ТА ЗАХИЩЕНИХ ПАРКУВАЛЬНИХ ЗОН (SSPA) З ІНФРАСТРУКТУРОЮ АЛЬТЕРНАТИВНИХ ВИДІВ ПАЛИВА (AFI): ЄВРОПЕЙСЬКА МОДЕЛЬ ТА УКРАЇНСЬКИЙ КОНТЕКСТ	158

4.1. Мета та предмет дії Регламенту (ЄС) 2022/1012	158
4.2. Класифікація рівнів безпеки та сервісу (Level of Security / Service) SSPA	159
4.3. Процедури сертифікації SSPA та взаємодія з Регламентом(ЄС)561/2006	164
4.4. Інтеграція SSPA з інфраструктурою альтернативних палив (AFI)	168
Висновки до РОЗДІЛУ IV	169
РОЗДІЛ V. РЕГЛАМЕНТ (ЄС) 2021/1153: ІНСТИТУЦІЙНО-ФІНАНСОВА РАМКА ДЛЯ РЕАЛІЗАЦІЇ TEN-T ТА ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ ДО ЄВРОПЕЙСЬКОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТОРУ	171
5.1. Мета та предмет дії Регламенту (ЄС) 2021/1153	171
5.2. Правові та інституційні засади участі України в Механізмі «Сполучення Європи» (CEF)	173
5.3. Зв'язок із мережею TEN-T та ключові положення, релевантні для адаптації в Україні	176
5.4. Роль Регламенту (ЄС) 2021/1153 у фінансуванні інфраструктури альтернативних видів палива (AFI)	179
Висновки до РОЗДІЛУ V	182
РОЗДІЛ VI. ІНСТИТУЦІЙНА ТА ПРАВОВА АДАПТАЦІЯ ПРОЦЕДУР ДИРЕКТИВИ (ЄС) 2021/1187 ДЛЯ ПРИСКОРЕННЯ РОЗГОРТАННЯ AFI- ІНФРАСТРУКТУРИ В УКРАЇНІ НА МЕРЕЖІ TEN-T	184
6.1. Мета, предмет регулювання та сфера застосування Директиви (ЄС) 2021/1187	184
6.2. Зв'язок із мережею TEN-T та ключові положення, релевантні для адаптації в Україні	187
6.3. Роль Директиви (ЄС) 2021/1187 у підвищенні інвестиційної привабливості проєктів AFI	189
6.4. Стан правового регулювання використання смуги відведення автомобільних доріг загального користування та потреба у вдосконаленні дозвільних процедур	191
Висновки до РОЗДІЛУ VI	192
РОЗДІЛ VII. ПЕРЕДОВИЙ ДОСВІД ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ У РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАРЯДЖАННЯ ЕЛЕКТРОМОБІЛІВ УЗДОВЖ МЕРЕЖІ TEN-T ТА ГАРМОНІЗАЦІЯ УКРАЇНСЬКОГО ЗАКОНОДАВСТВА З ACQUIS ЄС	195

7.1. Аналітичний огляд найкращих практик ЄС у сфері розвитку мережі AFI	195
7.2. Стратегічне планування та інтеграція політик (NPF та координація з енергетикою)	196
7.3. Регуляторна ефективність та найкращі практики проведення тендерів	197
7.4. Цифрова інтеграція та технічна гармонізація в межах AFIR	198
7.5. Інфраструктура для важких транспортних засобів (HDV), закритих автопарків та інклюзивність	198
7.6. Передовий досвід Ірландії щодо розвитку інфраструктури заряджання електромобілів уздовж мережі TEN-T та гармонізації законодавства з acquis ЄС	199
7.7. Найкраща практика: інтеграція зарядної інфраструктури у національну залізничну мережу (приклад Болгарії)	202
7.8. Найкраща практика: впровадження технології Vehicle-to-Grid (V2G) (приклади Нідерландів та Швеції)	204
Висновки до РОЗДІЛУ VII	206
ЗАКОНОДАВЧІ ПРОПОЗИЦІЇ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ ЩОДО ПОЛІТИКИ ГАРМОНІЗАЦІЇ З ВИМОГАМИ ЄС ТА РОЗВИТКУ МЕРЕЖІ ЗАРЯДНИХ СТАНЦІЙ ДЛЯ ЕЛЕКТРОМОБІЛІВ	209
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	237

АБРЕВІАТУРА ТА СКОРОЧЕННЯ

EU	Європейський Союз (European Union)
Acquis	Правила, стандарти, політика та практика Європейського Союзу
Ukraine Facility	Регламент (ЄС) 2024/792 від 29 лютого 2024 р., який прийнятий Європейським Парламентом та Радою, що засновує Ukraine Facility
TEN-T	Транс'європейська транспортна мережа (Trans-European Transport Network)
DG MOVE	Генеральний директорат з питань мобільності та транспорту (Directorate-General for Mobility and Transport)
CINEA	Виконавча агенція ЄС з питань клімату, інфраструктури та довкілля (European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency)
Fit for 55	Пакет ЄС «Готові до 55» (Fit for 55)- набір пропозицій щодо перегляду та оновлення законодавства ЄС і впровадження нових ініціатив, з метою забезпечення відповідності політики ЄС кліматичним цілям
Eurovignette Directive	ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 1999/62/ЄС від 17 червня 1999 року про справляння плати з транспортних засобів за користування дорожньою інфраструктурою
Core Network	Основна мережа
Extended Core Network	Розширена основна мережа
Comprehensive Network	Всеосяжна мережа
ETC	Європейський транспортний коридор (European Transport Corridor)
PCI	Проект, що становить спільний інтерес (Projects of Common Interest)
CEF	Механізм «Сполучення Європи» (Connecting Europe Facility)
AFIF	Фонд інфраструктури альтернативних палив (Alternative Fuels Infrastructure Facility)
NPF	Національна рамка політики (National Policy Framework)
Blending	Змішане фінансування (Blending Facility)
Direct Management	Пряме управління фінансуванням ЄС (Direct Management Mode)
AFI	Інфраструктура альтернативних палив (Alternative Fuels Infrastructure)
AFIR	Регламент щодо інфраструктури альтернативних палив (Alternative Fuels Infrastructure Regulation)
ECS	ECS — Зарядні станції для електромобілів (Electric Charging Stations)
EV	Електромобіль (Electric Vehicle)
BEV	Електромобіль з акумуляторними батареями (Battery Electric Vehicle)
PHEV	Гібридний автомобіль з підзарядкою (Plug-in Hybrid Electric Vehicle)
ZEV	Транспортний засіб з нульовими викидами (Zero-Emission Vehicle)
LDV	Легкі транспортні засоби (Light-Duty Vehicle)
HDV	Важкі транспортні засоби (Heavy-Duty Vehicle)
MCS	Мегаватна система заряджання (Megawatt Charging System)
CCS	Комбінована система заряджання (Combined Charging System)
LNG	Зріджений природний газ (Liquefied Natural Gas)
RES	Відновлювана електроенергія (Renewable Energy Sources)
PV	Фотоелектричні (сонячні) панелі (Photovoltaics)
H₂	Водень

H₂ ICEs	Водневі двигуни внутрішнього згоряння (Hydrogen Internal Combustion Engines)
MTOW	Максимальна злітна вага (Maximum Take-Off Weight)
ITS	Інтелектуальні транспортні системи (Intelligent Transport Systems)
ERS	Електричні дорожні системи (Electric Road Systems)
ERTMS	Європейська система управління залізничним рухом (European Rail Traffic Management System)
NAP	Національна точка доступу (National Access Point)
DATEX II	Європейський стандарт обміну даними (EU Standard for Traffic and AFI Data Exchange)
CEN/TS	Європейський комітет зі стандартизації / Технічна специфікація (CEN/Technical Specification)
Uptime	Час безперебійної роботи / доступність інфраструктури
RTTI	Інформація про трафік у реальному часі (Real-Time Traffic Information)
CPO	Оператор точки зарядки (Charging Point Operator)
MSP	Надавач послуг мобільності (Mobility Service Provider)
TSO	Оператор системи передачі (Transmission System Operator)
DSO	Оператор системи розподілу (Distribution System Operator)
HPC	Високопотужне заряджання (High Power Charging)
ZEVI	Zero Emission Vehicles Ireland, Спеціальний Офіс в Ірландії, який є прикладом центрального органу, відповідального за державну політику у сфері електромобільності та розвиток AFI.
ISO 15118-20	Стандарт Plug-and-Charge та V2G Plug-and-Charge / V2G Standard
SSPA	Безпечні та захищені паркувальні зони (Safe and Secure Parking Areas)
SSTPA	Безпечні та захищені паркувальні зони для вантажних автомобілів
Bronze/Silver/Gold/Platinum	Рівні безпеки сертифікації (Security Levels)
ISO 17021	Стандарт сертифікації органів ISO/IEC 17021-1:2017 Оцінка відповідності. Вимоги до органів, які здійснюють аудит і сертифікацію систем управління. Certification Standard
Designated Authority	Єдиний уповноважений орган (Single Permit Authority)
One-Stop Shop	Єдине вікно для дозвільних процедур (One-Stop Shop)
Streamlining Directive	ДИРЕКТИВА (ЄС) 2021/1187 ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ від 7 липня 2021 року про впорядкування заходів для сприяння реалізації транс'європейської транспортної мережі (TEN-T)
Permit-Granting	Процедури надання дозволів (Permit-Granting Procedure)
SUMP	План сталої міської мобільності (Sustainable Urban Mobility Plan)
Urban Nodes	Міські вузли
User Pays	Принцип «користувач платить» (User Pays Principle)
Polluter Pays	Принцип «забруднювач платить» (Polluter Pays Principle)
CO₂ Class	Клас викидів CO ₂
DNSH	DNSH — Принцип «не завдати значної шкоди» (Do No Significant Harm)
CBA	Соціально-економічний аналіз витрат і вигід (Cost-Benefit Analysis)
Distance-Based Charging	Дистанційно-орієнтована система оплати за користування дорогами, тобто тарифікація за фактично пройденою відстанню, а не за час користування.
EIA	Оцінка впливу на довкілля (Environmental Impact Assessment)
IRI	Міжнародний індекс нерівності (International Roughness Index)
RSIA	Оцінка впливу на безпеку дорожнього руху (Road Safety Impact Assessment)

RSA	Аудит безпеки дорожнього руху (Road Safety Audit)
TRSI	Моніторинг дорожньої мережі (Traffic Safety Related Inspection)
eFTI	Електронна інформація про вантажні перевезення (Electronic Freight Transport Information)
V2G	Технологія Vehicle-to-Grid
LPR	Технологія автоматичного розпізнавання номерних знаків транспортних засобів за допомогою камер, програмного забезпечення та баз даних (License Plate Recognition)
Military Mobility	Військова мобільність (Military Mobility)
NUTS	Номенклатура територіальних одиниць для статистики (Nomenclature of Territorial Units for Statistics)
GHG	Парникові гази (Greenhouse Gases)
	IDRO — Організація реєстрації ідентифікації (Identification Registration Organisation)
HBB2	Оновлений національно визначений внесок України до Паризької угоди
NECP	Національний план дій з енергетики та клімату (National Energy and Climate Plan)
WIM	Системи зважування у русі (Weigh-in-Motion)
M1, M2/M3, N1–N3	Коди категорій транспортних засобів відповідно до системи класифікації ЄС, встановленої Додатком II до Регламенту (ЄС) № 2018/858
TF3, TF4, TF5	Цільові групи (Task Force) Робочої групи Форуму сталого транспорту
STF	Форум сталого транспорту (Sustainable Transport Forum)
EAFO	Європейська обсерваторія альтернативних палив (European Alternative Fuels Observatory)
Gap Analysis	Аналіз прогалин
ЄС	Європейський Союз (European Union)
ЄК	Європейська Комісія
ІЗЕ	Інфраструктура заряджання електромобілів
ЕЗС	Електрозарядна станція
КМУ	Кабінет Міністрів України
НКРЕКП	Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг
НТС	Національна транспортна стратегія (України до 2030 року)
ПГ	Парникові гази
ДБН	Державні будівельні норми
ГБН	Галузеві будівельні норми
ОВД	Оцінка впливу на довкілля
Регламент (ЄС) 1315/2013	РЕГЛАМЕНТ (ЄС) № 1315/2013 ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ ЄВРОПИ від 11 грудня 2013 року Про настанови Євросоюзу щодо розвитку транс'європейської транспортної мережі та скасування Рішення № 661/2010/ЄС
Регламент (ЄС) 2024/1679	Регламент Європейського Парламенту та Ради (ЄС) 2024/1679 від 13 червня 2024 року про керівні принципи Союзу щодо розвитку Транс'європейської транспортної мережі, внесення змін до Регламенту (ЄС) 2021/1153 та Регламенту (ЄС) 913/2010 і скасування Регламенту (ЄС) 1315/2013
Регламент (ЄС) 2023/1804 (AFIR)	Регламент (ЄС) 2023/1804 Європейського Парламенту та Ради від 13 вересня 2023 року про розгортання інфраструктури альтернативних видів палива та про скасування Директиви 2014/94/ЄС

Регламент (ЄС) 2021/1153	Регламент (ЄС) 2021/1153 ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ від 7 липня 2021 року про створення «Механізму об'єднання Європи» і скасування Регламентів (ЄС) № 1316/2013 та (ЄС) 283/2014
Регламент (ЄС) 2022/1012	ДЕЛЕГОВАНИЙ РЕГЛАМЕНТ КОМІСІЇ (ЄС) 2022/1012 від 7 квітня 2022 року що доповнює Регламент (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради щодо стандартів, які регламентують рівень обслуговування та надійності безпечних і захищених паркувальних зон, а також процедури їх сертифікації
Регламент (ЄС) 561/2006	Регламент ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) № 561/2006 від 15 березня 2006 року про гармонізацію певного соціального законодавства стосовно дорожнього транспорту, внесення змін до регламентів Ради (ЄЕС) № 3821/85 та (ЄС) № 2135/98, і скасування Регламенту Ради (ЄЕС) № 3820/85
Регламент (ЄС) 2020/852	Регламент (ЄС) 2020/852 Європейського Парламенту та Ради від 18 червня 2020 року про створення системи сприяння сталому інвестуванню та про внесення змін до Регламенту (ЄС) 2019/2088
Регламент (ЄС) 2025/655	Імплементативний регламент Комісії (ЄС) 2025/655 від 2 квітня 2025 року, що встановлює правила застосування Регламенту (ЄС) 2023/1804 Європейського Парламенту та Ради щодо специфікацій та процедур, що стосуються наявності та доступності даних про інфраструктуру альтернативного палива
Регламент (ЄС) 2022/670	Делегований регламент Комісії (ЄС) 2022/670 від 2 лютого 2022 року, що доповнює Директиву Європейського Парламенту та Ради 2010/40/ЄС щодо надання послуг дорожнього руху в режимі реального часу в масштабах ЄС (
Регламент (ЄС) 2019/631	Регламент (ЄС) 2019/631 Європейського Парламенту та Ради від 17 квітня 2019 року, що встановлює стандарти викидів CO ₂ для нових легкових автомобілів та нових легких комерційних транспортних засобів, а також скасовує Регламенти (ЄС) № 443/2009 та (ЄС) № 510/2011
Регламент (ЄС) 2020/1056	РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ (ЄС) №2020/1056 від 15 липня 2020 р про електронну інформацію щодо вантажних перевезень
Регламент (ЄС) 886/2013	Делегований регламент Комісії (ЄС) № 886/2013 від 15 травня 2013 року, що доповнює Директиву Європейського Парламенту та Ради 2010/40/ЄС щодо даних та процедур для безкоштовного надання користувачам, де це можливо, мінімальної універсальної інформації про дорожній рух, пов'язаної з безпекою дорожнього руху
Регламент (ЄС) 2017/352	РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) 2017/352 від 15 лютого 2017 року про запровадження рамки для надання портових послуг та про загальні правила щодо фінансової прозорості портів
Директива (ЄС) 2021/1187	ДИРЕКТИВА (ЄС) 2021/1187 ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ від 7 липня 2021 року про впорядкування заходів для сприяння реалізації транс'європейської транспортної мережі (TEN-T)
Директива 1999/62/ЄС	ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 1999/62/ЄС від 17 червня 1999 року про справляння плати з транспортних засобів за користування дорожньою інфраструктурою
Директива 2014/94/ЄС	ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2014/94/ЄС від 22 жовтня 2014 року про розгортання інфраструктури для альтернативних видів палива
Директива (ЄС) 2022/362	Директива (ЄС) 2022/362 Європейського Парламенту та Ради від 24 лютого 2022 року про внесення змін до Директив 1999/62/ЄС,



	1999/37/ЄС та (ЄС) 2019/520 щодо стягнення плати за користування транспортними засобами певною інфраструктурою
Директива (ЄС) 2024/1275	Директива (ЄС) 2024/1275 Європейського Парламенту та Ради від 24 квітня 2024 року про енергетичну ефективність будівель
Директива (ЄС) 2019/882	Директива (ЄС) 2019/882 Європейського Парламенту та Ради від 17 квітня 2019 року про вимоги до доступності продуктів та послуг
Директива 2010/40/ЄС	Директива 2010/40/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 7 липня 2010 року про рамки для розгортання інтелектуальних транспортних систем у сфері автомобільного транспорту та для інтерфейсів з іншими видами транспорту
Директива 96/53/ЄС	ДИРЕКТИВА РАДИ 96/53/ЄС від 25 липня 1996 року про встановлення для деяких дорожніх транспортних засобів, що перебувають в обігу в межах Співтовариства, максимальних дозволених розмірів для внутрішнього та міжнародного дорожнього руху та максимальної дозволеної маси для міжнародного дорожнього руху



ПЕРЕДУМОВИ ТА СФЕРА ДОСЛІДЖЕННЯ

Попри триваючу російську агресію, Україна продемонструвала виняткову стійкість, здатність до відновлення та непохитну відданість своєму європейському вибору. Процес набуття членства в ЄС вимагає глибокої гармонізації національного законодавства з *acquis* ЄС, зокрема у сферах сталого транспорту, енергетики, цифровізації та кліматичної політики. Розвиток сучасної, безпечної та кліматично нейтральної транспортної інфраструктури визначено одним із ключових напрямів євроінтеграції та післявоєнного відновлення країни.

Транспортна система світу, і Європи зокрема, перебуває в процесі глибокої трансформації: вона стає енергоефективною, “зеленою”, безпечною та орієнтованою на споживача. Країни ЄС уже ухвалили зобов'язання поступово замінити транспортні засоби з двигунами внутрішнього згоряння на електричні або нульововуглецеві технології - переважна більшість легкових автомобілів до 2030 року має бути електрифікованою. Це частина ширшої кліматичної стратегії, спрямованої на скорочення викидів парникових газів, адже транспорт наразі є другим за обсягом джерелом викидів CO₂ у ЄС.

У рамках [Європейського зеленого курсу \(European Green Deal\)](#) та [законодавчого пакета «Fit for 55»](#), AFI - насамперед електрична та воднева - розглядається як один із ключових інструментів досягнення кліматичної нейтральності, підвищення енергетичної безпеки та технологічної автономії ЄС. Її розвиток забезпечує не лише зниження викидів, а й формування нової економіки мобільності, заснованої на принципах стійкості, інновацій та цифровізації.

Основи пан'європейських транспортних коридорів TEN-T були закладені ще у 1990-х роках як політична та інфраструктурна концепція економічного і транспортного єднання континенту. З того часу TEN-T еволюціонувала у мультимодальну, інтегровану та високотехнологічну систему, що охоплює залізниці, автомобільні дороги, внутрішні водні шляхи, морські маршрути, аеропорти, логістичні термінали та міські вузли ([Urban Nodes](#)).

Сьогодні TEN-T є ключовим стратегічним інструментом політики ЄС, спрямованим на створення стандартизованої, високоякісної транспортної мережі, що забезпечує безперервну мобільність людей і вантажів, ефективні транскордонні зв'язки та скорочення “вузьких місць” у логістичних ланцюгах. Її сучасна версія, закріплена [Регламентом \(ЄС\) 2024/1679](#), визначає трирівневу архітектуру мережі (**Основна (Core)**, **Розширена Основна (Extended Core)** та **Комплексна (Comprehensive)**), встановлює чіткі часові горизонти модернізації (**2030 / 2040 / 2050**) та інтегрує вимоги щодо альтернативних видів палива, цифрових технологій, кліматичної стійкості та військової мобільності.

Історичні передумови інтеграції України до TEN-T



Українська дорожня мережа є ключовою складовою транспортної системи держави, виконуючи життєво важливу функцію у забезпеченні зв'язності регіонів, міжнародних торговельних потоків і мобільності населення. Її інтеграція до TEN-T визначає стратегічний напрям розвитку транспортної інфраструктури відповідно до європейських стандартів безпеки, якості та екологічної стійкості.

[21 червня 2016 року в Роттердамі міністри транспорту країн ЄС](#), держав Східного партнерства та представники Європейської Комісії ухвалили рішення про поширення мережі TEN-T на сусідні з ЄС країни, включно з Україною. Це стало важливим кроком до включення нашої держави до європейського транспортного простору.

[24 листопада 2017 року було підписано Меморандум високого рівня між Україною та ЄС про поширення індикативних карт TEN-T на територію України](#), що офіційно зафіксував участь України в розбудові спільної транспортної інфраструктури.

Відповідно до [Делегованого Регламенту Європейської Комісії \(ЄС\) 2019/254](#) від 9 листопада 2018 року, до Додатку III [Регламенту \(ЄС\) 1315/2013](#) (який встановлював керівні принципи розвитку TEN-T) були внесені зміни, що поширили мережу на країни Східного партнерства. У результаті до переліку проєктів TEN-T було додано два українські об'єкти, що символізувало офіційне визнання ролі України у розвитку європейської транспортної архітектури.

Оновлення та розширення співпраці

Паралельно ЄК у співпраці зі Світовим банком розробила Індикативний інвестиційний план дій TEN-T для [Східного партнерства](#), який визначив пріоритетні проєкти, потенційні джерела фінансування та орієнтовні обсяги інвестицій для розвитку інфраструктури на східному фланзі Європи.

У травні 2022 року Україна та ЄК погодили оновлені карти TEN-T, які враховують наслідки війни та нові логістичні реалії.

[22 грудня 2023 року Європейська Комісія та Уряд України підписали оновлений Меморандум про взаєморозуміння](#), який відображає оновлені індикативні мапи TEN-T (автомобільні та залізничні). [Зміни](#) передбачають:

- пониження статусу маршрутів, що ведуть до кордонів із країнами-агресорами;
- додавання нових ділянок, які забезпечують критичні зв'язки між регіонами та коридорами ЄС;
- підвищення статусу ключового сполучення з Польщею та Молдовою.

Новий етап - [Регламент \(ЄС\) 2024/1679](#)

Ці оновлення відображено в [Регламенті \(ЄС\) 2024/1679](#), який формально поширив [чотири європейські транспортні коридори](#) на територію України. Документ закріпив нові технічні вимоги до автомобільних доріг, що входять до складу TEN-T, та визначив



зобов'язання держав-членів і партнерів щодо розвитку високоякісної, безпечної, екологічно сталої та енергетично інтегрованої транспортної мережі.

Для України це означає перехід до нового етапу інтеграції, де дорожня інфраструктура розглядається не ізольовано, а як частина єдиного європейського енерготранспортного каркасу, який поєднує шляхи, зарядну інфраструктуру, цифрові системи управління та механізми фінансування, зокрема через [Connecting Europe Facility \(CEF\)](#).

Україна розглядає розвиток транспортної інфраструктури як один із пріоритетних напрямів європейської інтеграції, економічного зростання та післявоєнного відновлення. У межах Компоненту I [Програми Ukraine Facility](#) передбачено Реформу 1 - “Комплексне планування розвитку транспортної галузі”, яка безпосередньо орієнтована на інтеграцію України до мережі TEN-T та наближення до стандартів Європейського Союзу.

Відповідно до [Плану України, схваленого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 18 березня 2024 р. № 244-р](#) на виконання [Регламенту \(ЄС\) 2024/792](#), запровадженого 29.02.2024 р., було визначено необхідність оновлення Національної транспортної стратегії до 2030 року до IV кварталу 2024 року.

На виконання цього, Кабінетом Міністрів України (розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2024 р. № 1550) була оновлена [Національна транспортна стратегія України до 2030 року](#), що стала базовим документом, який визначає інтеграцію європейських підходів до розвитку транспортної галузі та механізмів її реалізації.

[Регламент \(ЄС\) 2023/1804 \(AFIR\) як каталізатор системних змін](#)

Прийняття [Регламенту \(ЄС\) 2023/1804 \(AFIR\)](#) у 2023 році стало поворотним моментом для транспортної політики ЄС: розвиток зарядної інфраструктури з добровільної ініціативи перетворився на чітко врегульований обов'язок держав-членів. Якщо раніше країни розгортали інфраструктуру у власному темпі, то нині уздовж усіх коридорів TEN-T формується єдина, стандартизована та інтероперабельна мережа, заснована на спільних вимогах щодо доступності, потужності, відкритих даних і прозорості тарифів.

Це означає перехід від точкового будівництва до системного інфраструктурного планування, де зарядна мережа розглядається як стратегічний компонент сталого розвитку, цифрової інтеграції та енергетичної безпеки Європи.

[Кліматичні зобов'язання України](#)

Відповідно до [Паризької угоди](#) до [Рамкової конвенції ООН про зміну клімату](#), ратифікованої [Законом України «Про ратифікацію Паризької угоди»](#), Україна взяла на себе зобов'язання зробити національно визначений внесок (НВВ) для досягнення цілей сталого низьковуглецевого розвитку та підвищення адаптивної спроможності до кліматичних змін.



У оновленому [Національно визначеному внеску](#) (НВВ2, 2021 р.) Україна визначила ціль - скорочення викидів парникових газів на 35% до 2030 року від рівня 1990 року.

Відповідно до [Національного плану з енергетики та клімату \(NECP\)](#), схваленого розпорядження Кабінету Міністрів України від 25.06.2024 р. № 587-р, національна індикативна ціль відновлюваних джерел енергії у валовому кінцевому обсязі споживання енергії до 2030 року у транспортному секторі повинна скласти 17,2% до 2030 р.

Крім того, [Енергетичною стратегією України на період до 2050 року](#), схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 квітня 2023 р. № 373, як стратегічну визначено Ціль 3 "*Енергоефективність*", заходи щодо досягнення якої включають, зокрема, розвиток інфраструктури та встановлення електрозарядних станцій для електромобілів. НПЕК передбачає однією з трьох ключових політик у контексті розвитку електротранспорту політику "*Стимулювання розвитку електрозарядної інфраструктури*".

Реалізація цього зобов'язання неможлива без глибокої декарбонізації транспортного сектору, зокрема через перехід до електричної мобільності та розбудову сучасної інфраструктури заряджання. У цьому контексті політика, заснована на Регламенті (ЄС) 2023/1804 (AFIR), набуває подвійного значення - не лише транспортного, а й кліматичного, адже вона безпосередньо сприяє виконанню цілей Паризької угоди, Європейського зеленого курсу та підготовці України до участі у [Європейській системі торгівлі викидами \(EU ETS-2\)](#).

Правова основа євроінтеграції у транспортній сфері

Угода про асоціацію між Україною та ЄС закріпила курс на поступове наближення до *acquis* ЄС у транспортній сфері, включно з елементами політики TEN-T. Документ передбачає:

- поетапну апроксимацію законодавства,
- інституційне зближення у сферах планування, безпеки та нагляду,
- розвиток транс'європейських з'єднань,
- динамічне оновлення переліку актів ЄС для імплементації рішеннями спільних органів Україна–ЄС.

Це створило правову основу для підготовки до інтеграції в TEN-T ще до початку офіційних переговорів про вступ.

Перехід до переговорної фази членства

[Надання Україні статусу країни-кандидата на членство в ЄС \(рішення Європейської Ради від 23 червня 2022 р.\)](#) перевело процес зближення у нову фазу — від асоціативного наближення до переговорної імплементації. Після проведення скринінгу *acquis*, зокрема Глави 21 "*Транс'європейські мережі*", Україна переходить від адаптації законодавства до





реальної імплементації норм на практиці - у стандартах будівництва, інженерії, технічному регулюванні, цифровізації, відкритих даних та інтероперабельності сервісів.

Перехід до етапу імплементації *acquis* у сфері TEN-T та AFIR

У червні 2025 року Україна завершила скринінг за Главою 21 права ЄС, що охоплює питання TEN-T. Це ознаменувало перехід до нового, практичного етапу адаптації норм *acquis communautaire* — не лише на рівні законодавства, а й у сферах інженерного проєктування, технічного регулювання, стандартизації та цифровізації транспортної інфраструктури.

Розділи «Транспорт» та «Транс'європейські транспортні мережі» належать до найоб'ємніших і найскладніших для аналізу, оскільки охоплюють не лише нормативно-правові, а й фізико-технічні параметри інфраструктури, вимоги до безпеки руху, екологічну стійкість, цифрову інтероперабельність і технічні стандарти. У сукупності ці розділи включають понад 3000 актів права ЄС, із яких приблизно 400 підлягають імплементації у національне законодавство України.

30 вересня 2025 року ЄК офіційно повідомила про завершення двостороннього скринінгу з Україною за всіма главами переговорного процесу. Це рішення означає формальне завершення етапу аналітичного порівняння *acquis*, хоча головні “оцінки відповідності” по кожній главі ще не оприлюднені. Таким чином, Україна входить у фазу синхронізації законодавства, інституцій і технічних практик із вимогами ЄС.

Водночас зберігаються правові, інституційні та процедурні прогалини, які можуть уповільнити інтеграцію України до єдиного європейського транспортного простору та обмежити залучення інвестицій у розвиток дорожньої, енергетичної та цифрової інфраструктури. Зокрема, недостатня гармонізація стандартів у сфері безпеки руху, енергетичної ефективності, сталості та альтернативних видів палива ускладнює сертифікацію проєктів, що претендують на фінансування через Connecting Europe Facility (CEF) чи інші європейські інструменти.

Згідно з оприлюдненим 05.11.2025 р. Звіту Європейської Комісії щодо України за 2025 рік (Ukraine 2025 Report), Україна має прискорити узгодження з оновленими Регламентами ЄС TEN-T та TEN-E, зосередившись на модернізації критичної транспортної та енергетичної інфраструктури й покращенні сполучень із сусідніми державами-членами ЄС.

ЄК рекомендує пріоритизувати інвестиції у ці сфери в межах Єдиного проєктного портфеля держави (Single Project Pipeline).

Окремо підкреслено, що Україна повинна зосередитися на реалізації стратегій з декарбонізації автомобільного транспорту та розгортанні інфраструктури альтернативних видів палива.

Ключовим завданням залишається імплементація законодавства ЄС у сфері транспортної політики, зокрема щодо дорожньо-транспортної інфраструктури, безпеки руху та ринкових і соціальних правил.



Необхідність системного порівняльного аналізу

З огляду на зазначене, проведення комплексного порівняльно-правового аналізу є ключовим завданням для подальшої інтеграції. Такий аналіз має поєднувати правові, технічні, екологічні, енергетичні та фінансові виміри *acquis* ЄС, зокрема положення [Регламенту \(ЄС\) 2024/1679 \(TEN-T\)](#), [Регламенту \(ЄС\) 2023/1804 \(AFIR\)](#), [Регламенту \(ЄС\) 2021/1153 \(CEF\)](#) та суміжних актів.

Його мета - виявити національні законодавчі та інституційні прогалини, оцінити рівень відповідності технічних стандартів, а також підготувати рекомендації щодо змін до законодавства України для забезпечення її повноцінної участі у реалізації політики ЄС у сфері сталої транспортної інфраструктури.



ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Регуляторна база ЄС щодо розгортання інфраструктури електричних зарядних станцій (ЕЗС) уздовж дорожньої мережі TEN-T сформована як послідовна система взаємопов'язаних нормативних актів, що забезпечують комплексний підхід до декарбонізації транспортного сектору. Вона охоплює повний життєвий цикл інфраструктури — від планування просторової архітектури мережі та технічних стандартів до правил фінансування, тарифікації, цифрової інтеграції та стимулювання попиту. У сукупності ці інструменти реалізують положення Європейського зеленого курсу та [Стратегії сталої і розумної мобільності \(Sustainable and Smart Mobility Strategy\)](#), формуючи законодавчу «дорожню карту» для гармонізації національного законодавства України з acquis ЄС у транспортній сфері.

1. [Регламент \(ЄС\) 2024/1679](#) визначає географію, архітектуру та часові орієнтири розвитку мережі TEN-T. Документ установлює трирівневу структуру мережі - основна (Core), розширена основна (Extended Core) та комплексна (Comprehensive) — із визначенням обов'язкових строків завершення модернізації: до 2030 року для основної, до 2040 року для розширеної основної та до 2050 року для комплексної мережі. Регламент фіксує технічні параметри мультимодальної інфраструктури, критерії для міських вузлів (Urban Nodes), а також вимоги до інтеграції альтернативних видів палива.

На відміну від попереднього [Регламенту \(ЄС\) 1315/2013](#), оновлений акт запроваджує обов'язкові та вимірювані зобов'язання держав-членів щодо завершення ключових елементів інфраструктури у встановлені строки, зокрема щодо безпеки, стійкості, цифровізації та кліматичної нейтральності. Він також інтегрує положення про військову мобільність, “dual-use infrastructure”, і вимагає системного врахування стійкості до зміни клімату (climate proofing) при плануванні та фінансуванні проєктів. Таким чином, [Регламент \(ЄС\) 2024/1679](#) формує не лише просторовий і часовий «каркас» для усіх наступних регуляторних актів ЄС, а й задає нову якість управління інфраструктурою - на основі обов'язкової інтеграції транспортних, енергетичних та цифрових компонентів у єдину європейську систему мобільності.

2. [Регламент \(ЄС\) 2023/1804 \(AFIR\)](#) встановлює архітектуру впровадження та операційні вимоги до інфраструктури альтернативних видів палива на території ЄС. На відміну від попередньої [Директиви 2014/94/ЄС](#), цей Регламент має пряму дію та встановлює обов'язкові національні цілі для кожної держави-члена ЄС щодо розгортання зарядних і заправних станцій уздовж мережі TEN-T, у міських вузлах та ключових транспортних коридорах. Документ визначає мінімальні параметри потужності, інтервали розміщення, стандарти сумісності обладнання, правила доступу користувачів до інфраструктури, а також вимоги до цифрової інтеграції, відкритих даних та прозорості тарифів.

Основна **мета** AFIR — забезпечити інтероперабельність і зручність для користувачів, у тому числі через можливість ad-hoc оплати без контрактів, уніфіковані системи ідентифікації, прозорі ціни та спільні формати обміну даними між операторами. Для легкових транспортних засобів (LDV) встановлено мінімальні інтервали між



електричними зарядними станціями (ЕЗС): *кожні 60 км на Core TEN-T та 100 км на Comprehensive TEN-T*, із сукупною потужністю щонайменше 3600 кВт на пул до 2030 року, причому потужність окремого пункту не може бути нижчою за 150 кВт.

Для важких транспортних засобів (HDV) Регламент передбачає поетапне покриття мережі з урахуванням інтенсивності трафіку, типу маршруту та прогнозу попиту. Окремо визначено вимоги до безпечних і захищених стоянок (Safe and Secure Parking Areas, SSPA), де має бути встановлено щонайменше **два** зарядні пости потужністю $\geq 100 \text{ кВт}$ до 2027 року та **чотири** такі пости до 2030 року, синхронізовано з положеннями Делегованого Регламенту (ЄС) 2022/1012.

Крім технічних показників, AFIR також формує цифрову екосистему управління інфраструктурою, передбачаючи створення **Національних точок доступу (NAP)**, обов'язкове надання динамічних і статичних даних про стан зарядних пунктів, а також механізми моніторингу ефективності мережі. Цей Регламент, тісно пов'язаний із TEN-T [Регламентом \(2024/1679\)](#) і механізмами CEF/AFIF, визначає не лише вимоги до інфраструктури, а й модель управління даними, платежами та технічними стандартами, що забезпечує єдину логіку енергетичної, транспортної й цифрової інтеграції в межах ЄС.

3. [Директиви 1999/62/ЄС із змінами внесеними Директивою \(ЄС\) 2022/362 \(Eurovignette\)](#) встановлює принципи тарифікації та економічних стимулів у сфері користування автомобільною інфраструктурою. Вона регламентує методи обчислення плати за проїзд, гарантує недискримінаційність і прозорість дорожнього ціноутворення, а також дозволяє диференціювати тарифи залежно від екологічних характеристик транспортних засобів, створюючи додаткові стимули для переходу до низьковуглецевих перевезень. Документ передбачає поступовий перехід від часових зборів (віньєток) до дистанційно-орієнтованих режимів оплати на основній мережі TEN-T.

4. [Делегований Регламент \(ЄС\) 2022/1012](#) встановлює стандарти безпечних та захищених стоянок (*Safe and Secure Parking Areas, SSPAs*). Він, серед іншого, визначає рівні безпеки, сервісу та процедури сертифікації стоянок уздовж TEN-T, передбачаючи вимоги до освітлення, відеоспостереження, санітарної інфраструктури та інформаційних систем. Оскільки високопотужні ЕЗС для вантажного транспорту інтегруються саме в такі вузли, вимоги SSPA є ключовими для узгодження національних будівельних норм і дозвільних процедур.

5. [Регламент \(ЄС\) 2021/1153 \(Connecting Europe Facility – CEF\)](#) є фінансовим інструментом реалізації TEN-T. Він забезпечує грантове та змішане фінансування проєктів, пріоритетно підтримуючи об'єкти на основних коридорах. У межах CEF функціонує [Alternative Fuels Infrastructure Facility \(AFIF\)](#), який фінансує розгортання зарядної та водневої інфраструктури, а також проєкти публічно-приватного партнерства. Для України відповідність вимогам CEF є ключовою умовою отримання співфінансування ЄС.



6. [Директива \(ЄС\) 2021/1187 \(Streamlining Directive\)](#) спрямована на спрощення дозвільних процедур для проєктів TEN-T. Вона зобов'язує держави-члени створити єдиний «уповноважений орган» (One-Stop Shop) для координації всіх погоджень, встановлює граничний строк у 4 роки для отримання дозволів і вимагає забезпечення прозорих, цифровізованих процесів. Дана Директива застосовується до проєктів основної мережі TEN-T та великих інфраструктурних ініціатив вартістю понад 300 млн євро, забезпечуючи баланс між екологічними стандартами та швидкістю реалізації.

Послідовність вищезазначених актів ЄС формує інтегровану правову архітектуру та цілісну рамку імплементації: [Регламент \(ЄС\) 2024/1679](#) (TEN-T) - визначає просторову мережу; AFIR - задає технічні вимоги та експлуатаційні параметри AFI; [Директива 2022/362](#) встановлює принципи тарифікації та цінових стимулів; [Делегований Регламент \(ЄС\) 2022/1012](#) визначає стандарти безпечних SSPA/SSTPA; CEF/AFIF - закриває фінансові прогалини; CO₂-стандарти (Регламент 2019/631) формують передбачуваний попит; [Директива \(ЄС\) 2021/1187 \(Streamlining Directive\)](#) прискорює координацію та дозвільні процедури.

Уся описана система правових актів формує єдину узгоджену екосистему регулювання: від стратегічного плану - до технічних стандартів, від тарифної політики та процедур дозволів - до фінансування й практичної реалізації проєктів. Це не набір окремих документів, а взаємопов'язана логіка, у якій кожен нормативний акт підтримує інший, забезпечуючи повний цикл розвитку інфраструктури TEN-T та AFIR.

Для України узгодження національних правил із цією європейською логікою - передусім практичний ключ до руху вперед.

По-перше, така гармонізація створює передбачуване середовище для інвесторів: зрозумілі технічні параметри, чіткі строки реалізації, прозорі дозвільні процедури та зменшення регуляторних ризиків - усе це робить інфраструктурні проєкти привабливими для приватного та інституційного капіталу.

По-друге, вона вирівнює український ринок із європейським, забезпечуючи технічну та цифрову сумісність сервісів, прозорість тарифів і відкритість даних, завдяки чому національна мережа заряджання інтегрується у спільний європейський простір без бар'єрів чи дублювання.

По-третє, така відповідність відкриває реальний доступ до фінансування - зокрема через [Connecting Europe Facility \(CEF\)](#), [Alternative Fuels Infrastructure Facility \(AFIF\)](#) та інші міжнародні інструменти, які надають пріоритет саме тим проєктам, що відповідають стандартам TEN-T та вимогам AFIR.

З огляду на це, у межах цього дослідження здійснюється комплексний аналіз нормативно-правової бази Європейського Союзу у сфері розвитку інфраструктури дорожньої мережі TEN-T, з акцентом на її конструктивні, технічні, функціональні та цифрові параметри. Дослідження не охоплює залізничний, водний та авіаційний сегменти, хоча частково описує механізми взаємодії, а зосереджується виключно на дорожньо-транспортній інфраструктурі (road transport infrastructure) та суміжних вимогах Регламенту (ЄС) 2023/1804 (AFIR) щодо AFI, зон відпочинку (rest/parking areas),



інтелектуальних транспортних систем (ITS) та міських вузлів (Urban Nodes), а також на потенційних механізмах залучення інвестицій.

У звіті поетапно розглянуто кожен ключовий акт ЄС та суміжних актів, проведено порівняльний аналіз із чинним українським законодавством, визначено прогалини та розроблено практичні рекомендації для органів державної влади, бізнесу й міжнародних партнерів.

Мета звіту - створити передумови для того, щоб мережа електричних зарядних станцій уздовж коридорів TEN-T в Україні розгорталася системно, масштабно, вчасно та без зайвих адміністративних або технічних бар'єрів, забезпечуючи реальну інтеграцію нашої транспортної системи до ЄС.

Методологія та методи дослідження

Методологічна основа

Методологічною основою цього дослідження є принципи порівняльного правознавства, аналізу публічної політики та функціонально-системного підходу, що дозволяє розглядати інфраструктуру альтернативних видів палива не лише як технічний, а й як правовий та інституційний феномен. Дослідження здійснювалося у кілька взаємопов'язаних етапів — від аналізу європейського законодавчого поля до порівняння з українськими нормативами та формулювання конкретних рекомендацій щодо гармонізації.

Методологія побудована з урахуванням цілей Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, положень Регламентів (ЄС) 2024/1679 (TEN-T), 2023/1804 (AFIR), а також суміжних актів (2021/1153, 2022/362, 2022/1012, 2021/1187), що визначають взаємозалежність між плануванням, фінансуванням і регулюванням транспортної інфраструктури.

Методи дослідження

- **Порівняльно-правовий аналіз** — зіставлення положень законодавства ЄС та України для визначення рівня відповідності, прогалин та напрямів адаптації до *acquis communautaire*.
- **Аналіз нормативних актів і технічних стандартів** — вивчення вимог до розміщення, технічних характеристик, експлуатації, цифровізації та безпеки електрозарядної інфраструктури, включаючи норми ДБН/ГБН, EN-стандартів та ISO-специфікацій.
- **Гар-аналіз (аналіз прогалин)** — ідентифікація відсутніх або частково гармонізованих положень українського законодавства у порівнянні з правом ЄС; класифікація прогалин за ступенем критичності (Not Aligned / Partially Aligned / Fully Aligned).
- **Аналіз зацікавлених сторін (stakeholder analysis)** — визначення і картування ролей ключових акторів: державних інституцій (Мінрозвитку, Мініенерго, НКРЕКП,





Держенергоефективності, Агентство відновлення), операторів ринку (державних і приватних), операторів ЕЗС, міжнародних фінансових організацій та партнерів ЄС.

- **Функціональний аналіз політики (policy coherence assessment)** — оцінка узгодженості між транспортною, енергетичною, кліматичною та цифровою політиками України у контексті виконання міжнародних зобов'язань.

Принципи дослідження

- **Системність** — розгляд правових, технічних, цифрових, екологічних і фінансових аспектів як єдиного цілого, що формує комплексну політику розвитку АФІ.

- **Актуальність** - використання останніх чинних редакцій нормативно-правових актів ЄС і України станом на 2023–2025 роки, включно з оновленнями після ухвалення Регламентів (ЄС) 2024/1679 та 2023/1804.

- **Наукова обґрунтованість** — застосування перевірених методів порівняльного правознавства, структурно-функціонального аналізу та використання офіційних джерел ЄС.

- **Екологічна орієнтація** — урахування кліматичних цілей ЄС, Європейського зеленого курсу, а також міжнародних зобов'язань України за Паризькою угодою та другим Національно визначеним внеском (НВВ-2).

- **Практична спрямованість** — орієнтація результатів дослідження на підготовку нормативних пропозицій і політичних рекомендацій, придатних для безпосереднього використання державними органами та партнерами ЄС.

Очікувані результати та цільова аудиторія дослідження

Результати цього дослідження мають практичне та прикладне значення і будуть корисними для широкого кола зацікавлених сторін, зокрема:

- органів державної влади України - для підготовки змін до законодавства та підзаконних актів, спрямованих на гармонізацію з *acquis communautaire* Європейського Союзу, інтеграцію до мережі TEN-T та забезпечення виконання положень Регламентів (ЄС) [2024/1679](#) і [2023/1804 \(AFIR\)](#);

- Міністерства розвитку громад та територій України (Мінрозвитку), Міністерства енергетики, Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури, НКРЕКП, Держенергоефективності, НЕК «Укренерго» - для розроблення політик, регуляторних підходів і технічних стандартів у сфері розвитку транспортної, енергетичної та цифрової інфраструктури;

- Європейської Комісії, Енергетичного Співтовариства та міжнародних фінансових інституцій (ЄІБ, ЄБРР, Світового банку) - для оцінки рівня готовності України до імплементації європейських стандартів, визначення пріоритетних напрямів фінансування та підготовки проектів, сумісних із вимогами CEF / AFIF;

- операторів, інвесторів та організацій, що реалізують програми міжнародної технічної допомоги, - для кращого розуміння регуляторного середовища, вимог до інфраструктури та потенціалу ринку електричних зарядних станцій на українських ділянках мережі TEN-T;

- 
- експертного та наукового середовища, - для проведення подальших досліджень у галузі сталої мобільності, енергетичного переходу та цифровізації транспортної системи України.

Практичне значення та подальше використання результатів

Результати дослідження становлять аналітичну та концептуальну основу для вироблення державної політики у сфері розвитку інфраструктури альтернативних видів палива і мають стати підґрунтям для:

- гармонізації національної правової бази з *acquis* ЄС у частині дорожньої інфраструктури, енергетичних та цифрових стандартів;
- формування нормативних і технічних передумов для розгортання сучасної інфраструктури заряджання та заправки (electric charging / hydrogen refuelling infrastructure) на українських ділянках TEN-T;
- підвищення інвестиційної привабливості транспортного сектору України через запровадження європейських принципів планування, експлуатації, фінансування та цифрового управління інфраструктурою;
- поетапної інтеграції України до єдиного європейського транспортного простору, що відкриє доступ до фінансування з боку ЄС, забезпечить взаємне визнання стандартів і дозволить брати участь у реалізації проєктів спільного інтересу ([Projects of Common Interest, PCI](#)).



КЛЮЧОВІ ВИСНОВКИ ДЛЯ КЕРІВНИЦТВА

I. СТРАТЕГІЧНИЙ КОНТЕКСТ ТА КРИТИЧНЕ ВІКНО МОЖЛИВОСТЕЙ

Україна, попри триваючу російську агресію, демонструє непохитну відданість європейському вибору та інтеграції до єдиного транспортного простору ЄС. Розвиток сучасної, безпечної та кліматично нейтральної транспортної інфраструктури визначено ключовим пріоритетом як для євроінтеграції, так і для післявоєнного відновлення країни, а **інфраструктура має відбудовуватися одразу за європейськими стандартами**, щоб уникнути повторної реконструкції у майбутньому та забезпечити повну сумісність з транспортним простором ЄС.

Основним викликом є **інтеграція української дорожньої мережі до оновленої Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T)**, яка офіційно поширена на територію України відповідно до Регламенту (ЄС) 2024/1679 та Меморандуму високого рівня між Україною та ЄС про поширення індикативних карт TEN-T на територію України.

ЄС побудував цілісну та взаємопов'язану систему нормативно-правових актів, яка одночасно визначає просторову логіку розвитку європейських транспортних коридорів, технічні стандарти, вимоги до цифрової інфраструктури, правила фінансування та інструменти прискорення реалізації проєктів. Це не набір окремих документів, а цілісна регуляторна екосистема, у якій кожен елемент підтримує інший. Саме ця **взаємодія** створює основу для модернізації транспортної системи ЄС і поступового переходу до беззуглецевої мобільності.

Україна, як країна-кандидат на вступ до ЄС та асоційована держава **Механізму «Сполучення Європи» (Connecting Europe Facility, CEF)**, отримала прямий, але умовний доступ до ключових інвестиційних інструментів ЄС. Також, Україна включена до фінансової архітектури Ukraine Facility, що створює для унікальне вікно можливостей для модернізації транспортної системи відповідно до стандартів ЄС.

Однак ефективне використання цього потенціалу залежить від здатності України забезпечити повну та своєчасну відповідність європейським регуляторним вимогам. Без гармонізації із нормами TEN-T, AFIR, SSPA та Директивою щодо прискорення дозвільних процедур (2021/1187) навіть формальний доступ до фінансових механізмів не трансформується у реальні інвестиції та модернізацію мережі.

У межах **Ukraine Facility** закладена спеціальна **Реформа 1** — *«Комплексне планування розвитку транспортної галузі»*, зміст якої безпосередньо спрямований на інтеграцію України до TEN-T, уніфікацію технічних вимог, цифрову сумісність та приведення національної інфраструктури у відповідність до європейських норм. Саме ці реформи є необхідною передумовою не лише для участі України у CEF, а й для отримання фінансування на проєкти AFI, транскордонні коридори, цифрову інфраструктуру та стійкість енергосистеми.

Таким чином, доступ до CEF та Ukraine Facility - це не автоматичний фінансовий ресурс, а стратегічний інструмент, який може бути використаний лише за умови повної імплементації норм ЄС. Успішне виконання реформи забезпечить Україні можливість залучити фінансування для побудови сучасної, інтегрованої та стійкої транспортної інфраструктури, яка стане частиною єдиного європейського транспортного простору.

Основна логіка імплементації ЄС: архітектура Acquis ЄС

Регуляторна база ЄС щодо TEN-T та AFI сформована як послідовна система взаємопов'язаних нормативних актів, що забезпечує комплексний підхід до декарбонізації транспортного сектору. Ця система охоплює повний життєвий цикл інфраструктури: від просторового планування до фінансування та цифрової інтеграції.

Таблиця 1. Архітектура інтеграції AFI та TEN-T (взаємозалежність нормативних актів)

Компонент	Регуляторний Акт ЄС	Функціональне призначення (Логіка імплементації)
I. Просторова архітектура (Каркас)	Регламент (ЄС) 2024/1679 (TEN-T)	Визначає просторову мережу (Core/Extended Core/Comprehensive) та формує функціональний каркас . Встановлює AFI та SSPA як обов'язкове «Супутнє обладнання» (<i>Associated Equipment</i>), яке є невід'ємною частиною інфраструктури, а не об'єктом дорожнього сервісу.
II. Технічні та кількісні стандарти	Регламент (ЄС) 2023/1804 (AFIR)	Встановлює обов'язкові, вимірювані кількісні (distance-based) та операційні вимоги (мінімальна потужність, інтервали розміщення кожні 60/100 км , стандарти сумісності, Smart Charging) для AFI на мережі TEN-T. Вимагає наявності Національних рамок політики (NPF) для стратегічного планування та звітності.
III. Безпека та інтеграція HDV	Делегований Регламент (ЄС) 2022/1012 (SSPA)	Встановлює стандарти, класифікацію (Bronze–Platinum) та процедури сертифікації Безпечних та захищених паркувальних зон . Критична вимога: AFIR вимагає розміщення високопотужної зарядної інфраструктури для важких транспортних засобів (HDV AFI) лише на сертифікованих SSPA.
IV. Фінансова логіка та стимули	Директива 1999/62/ЄС (Eurovignette)	Встановлює принципи «користувач платить» та «забруднювач платить» . Впроваджує CO₂-диференціацію тарифів та дозволяє використовувати дорожні збори для цільового фінансування розвитку зарядної інфраструктури (AFI).
V. Фінансова підтримка	Регламент (ЄС) 2021/1153 (CEF / AFIF)	Надає грантове та змішане фінансування, пріоритетно підтримуючи Проекти спільного інтересу (PCI) , які повністю відповідають технічним і кліматичним вимогам TEN-T/AFIR/SSPA.
VI. Процедурна ефективність	Директива (ЄС) 2021/1187 (Streamlining Directive)	Встановлює процедурні гарантії для прискореної реалізації PCI: максимальний 4-річний строк для дозвільних процедур та створення Єдиного уповноваженого органу (One-Stop Shop) .

Таким чином, уся система нормативних актів ЄС формує єдину узгоджену екосистему регулювання, де кожен акт підтримує інший, забезпечуючи повний цикл розвитку інфраструктури.



II. РЕГЛАМЕНТ (ЄС) 2024/1679: АРХІТЕКТУРА TEN-T ТА ЇЇ ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНА ЛОГІКА ДЛЯ УКРАЇНИ

Регламент (ЄС) 2024/1679 формує основу сучасної транспортної політики ЄС, закріплюючи цілісну модель розвитку TEN-T. Його значення виходить далеко за межі суто дорожньої тематики: документ синхронізує просторове планування, цифрову інтеграцію, безпекові стандарти, вимоги Європейського зеленого курсу та нову енергетичну архітектуру, пов'язану з інфраструктурою альтернативних палив (AFI). Інтеграція національної дорожньої мережі України до Транс'європейської мережі (TEN-T) зіштовхується з фундаментальним правовим розривом. Чинне українське законодавство (насамперед Закон України «Про автомобільні дороги») використовує застарілу адміністративно-територіальну класифікацію доріг, що не відповідає новій функціонально-стратегічній ієрархії TEN-T, закріпленій Регламентом (ЄС) 2024/1679. Це унеможлиблює юридичне визначення статусу українських ділянок як TEN-T-сумісних, блокує пріоритетне фінансування та порушує обов'язкові технічні, кліматичні та цифрові вимоги ЄС.

1. Стратегічна мета та зміна юридичної природи TEN-T

Прийняття Регламенту (ЄС) 2024/1679 означає перехід від рамкових рекомендацій до зобов'язуючої системи з чітко визначеними термінами та відповідальністю держав-учасниць. Документ виконує дві ключові функції:

1) Просторово-інфраструктурну:

- визначає дороги, вузли, порти, аеропорти та мультимодальні хаби, які формують кістяк європейської логістичної мережі;
- ліквідує "вузькі місця" та "відсутні сполучення" у транспортній системі ЄС.

2) Політичну та реформаторську:

- інтегрує інфраструктуру в екологічні цілі ЄС;
- робить виконання вимог обов'язковою умовою доступу до фінансування CEF, AFIF та інших інструментів.

Регламент також кодифікує новий підхід: **будь-який проєкт на TEN-T повинен відповідати технічним, цифровим та кліматичним стандартам ЄС і реалізовуватися в межах визначених часових горизонтів.**

2. Архітектура TEN-T: функціональні рівні та часові горизонти

Регламент (ЄС) 2024/1679 вперше чітко структурує TEN-T на три рівні, кожен з яких має власну логіку пріоритетності й окремі зобов'язання:

- **Основна мережа (Core Network) – до 2030 року** – ядро TEN-T, яке забезпечує мобільність людей і товарів між ключовими економічними центрами ЄС. Встановлює найвищі технічні вимоги.



• **Розширена основна мережа (Extended Core Network)**, якої не було в попередній редакції Регламенту – до **2040 року** – з'єднує критичні транскордонні маршрути та забезпечує стратегічну стійкість мережі.

• **Всеосяжна мережа (Comprehensive Network)** – до **2050 року** – формує повне територіальне покриття, включаючи регіональні транспортні коридори.

Ці часові горизонти є не рекомендацією, а юридичним обов'язком. Їх виконання є вихідною умовою участі держави в Проєктах, що становлять спільний інтерес (PCI).

3. Обов'язкові технічні стандарти для автомобільних доріг

Регламент суттєво підвищує планку технічних характеристик для Core та Extended Core Network. Основні вимоги включають:

1). Стандарти безпеки руху

• **Подвійна проїзна частина з фізичним розділенням потоків:** бар'єр або розділювальна смуга.

• **Повна заборона однорівневих перетинів** з будь-якими видами дорожнього руху.

• **Високий рівень утримання дороги** ($IRI < 2.84$).

Україна наразі не забезпечує відповідності цим стандартам у межах багатьох ділянок потенційної Core/Extended Core мережі.

2). Концепція «Associated Equipment» – нове бачення дорожньої інфраструктури

Регламент визначає, що автомобільна дорога TEN-T – це не лише прополотна та споруди. Це **інфраструктурна платформа**, що включає:

- інфраструктуру альтернативних палив (AFI);
- безпечні та захищені паркувальні зони (SSPA);
- системи зважування у русі (WIM);
- інтелектуальні транспортні системи (ITS);
- цифрову інфраструктуру та вимоги до обміну даними.

Ці елементи є юридично обов'язковими та повинні бути інтегровані під час реконструкції та нового будівництва.

4. Кліматичні, цифрові та операційні вимоги

Регламент уперше робить обов'язковими процедури, раніше характерні лише для проєктів, що фінансувалися ЄС:

- **Climate Proofing** – оцінка стійкості до кліматичних ризиків;
- **DNSH** – принцип «не завдати значної шкоди»;
- **Life-Cycle Approach** – обов'язкове врахування витрат на весь життєвий цикл;
- **цифрова інтеграція та інтероперабельність** – сумісність із європейськими стандартами даних та ITS.

Відсутність виконання хоча б одного з цих елементів блокує доступ до фінансування CEF та AFIF.



5. Включення України до TEN-T та основні нормативні розриви

Хоча Україна формально інтегрована до TEN-T, існує системна невідповідність між вимогами ЄС та чинною національною нормативною базою.

1). Класифікаційна невідповідність

Українська класифікація доріг (**міжнародні/національні/регіональні/територіальні**) не відповідає функціональному поділу TEN-T (*Core/Extended Core/Comprehensive*). Це унеможлиблює юридичне визначення статусу ділянок та перешкоджає плануванню проєктів для подання на CEF.

2). Технічні прогалини

Чинні профільні ДБН дозволяють:

- однорівневі перетини та відсутність фізичного розділення потоків (окрім доріг I категорії);
- значно нижчі вимоги до параметрів SSPA та AFI.

3). AFI та SSPA не інтегровані як обов'язкові компоненти мережі

В Україні вони визначаються як «об'єкти дорожнього сервісу», а не як **обов'язкове супутнє обладнання інфраструктури TEN-T**.

4). Цифровий та кліматичний розрив

Не імplementовані:

- DNSH,
- Climate Proofing,
- Life-Cycle Costing,
- вимоги до цифрової інфраструктури та обміну даними (ITS, eFTI, DATEX II).

5). Міські вузли (Urban Nodes)

В Україні відсутні чіткі юридичні механізми, які б забезпечували повну відповідність європейським стандартам щодо Міських вузлів (Urban Nodes) та обов'язкового ухвалення Планів сталої міської мобільності (SUMP) до 31 грудня 2027 року. Хоча Операційний план HTC передбачає розроблення SUMP, ці ініціативи мають рекомендаційний, а не обов'язковий характер.

6. Системна трансформація відповідно до Регламенту (ЄС) 2024/1679: ключові напрями реформ

Регламент (ЄС) 2024/1679 формує базову просторову, функціональну та інституційну архітектуру Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) і є тим нормативним ядром, навколо якого вибудовуються всі інші акти ЄС — від AFIR та SSPA до CEF і процедурних директив. Саме він визначає, що, в якій конфігурації та за якими технічними й часовими стандартами має бути побудовано і модернізовано. Без гармонізації з його вимогами Україна не зможе ані інтегруватися в TEN-T, ані отримувати фінансування CEF/AFIF, ані юридично визначати свої проєкти як такі, що відповідають *acquis* ЄС.



Тому реформування національної нормативної бази має здійснюватися саме крізь призму Регламенту (ЄС) 2024/1679. Ключові напрями такої трансформації виглядають наступним чином.

1). Нова класифікаційна система TEN-T: перехід від адміністративної до функціональної логіки

Для повної сумісності з європейською системою планування необхідно відійти від чинної чотирирівневої адміністративної класифікації (міжнародні, національні, регіональні, територіальні дороги) та перейти до трирівневої функціональної моделі TEN-T:

- **Core Network (Основна мережа)**
- **Extended Core Network (Розширена основна мережа)**
- **Comprehensive Network (Всеосяжна мережа)**

Це вимагатиме внесення системних змін до Закону України «Про автомобільні дороги», включаючи окрему статтю про логіку TEN-T, закріплення європейських транспортних коридорів (ETCs) та відповідних дефініцій. Такий крок створить юридичну основу для пріоритизації інвестицій та моніторингу прогресу відповідно до часових горизонтів 2030/2040/2050.

Юридична основа: Регламент (ЄС) 2024/1679.

2). Юридичне визнання AFI, SSPA та WIM як обов'язкових компонентів інфраструктури TEN-T

На відміну від української практики, де зарядні станції, WIM-системи чи зони відпочинку класифікуються як допоміжні елементи дорожнього сервісу, європейське законодавство визначає їх як **функціонально обов'язкові компоненти дороги** (Associated Equipment).

Для гармонізації необхідно:

- закріпити AFI, SSPA та WIM як частину дорожньої інфраструктури TEN-T у законодавстві,
- визначити їх як обов'язкові технічні та операційні елементи для ділянок Core/Extended Core,
- інтегрувати їх до всіх нормативних актів щодо проектування, реконструкції та експлуатації.

Юридична основа: статті 29(1)(h), 30 Регламенту (ЄС) 2024/1679.

3). Правові механізми для Проєктів, що становлять спільний інтерес (PCI) та доступ до фінансування CEF/AFIF

Щоб українські проєкти могли бути подані на CEF та визнані як PCI, в національному законодавстві має бути:

- створений механізм авторизації та супроводу PCI,
- запроваджено обов'язкове виконання Climate Proofing та принципу DNSH,
- визначено процедури стратегічної оцінки проєктів, включаючи прозорі критерії відповідності TEN-T.



Це дозволить українським проектам проходити технічну та юридичну верифікацію у Європейській Комісії без додаткових бар'єрів.

Юридична основа: статті 5, 46 Регламенту (ЄС) 2024/1679; Регламент (ЄС) 2021/1153.

4). Життєвий цикл проєктів та нова логіка управління інфраструктурою

ЄС переходить від підходу «побудувати» до підходу «планувати протягом усього життєвого циклу». Україні необхідно:

- законодавчо запровадити механізми оцінювання витрат протягом життєвого циклу (Life-Cycle Costing),
- інтегрувати ці вимоги у фінансові та проєктні процедури, включаючи Дорожній фонд,
- забезпечити, щоб будь-які інвестиційні рішення відповідали вимогам стійкості, адаптації до клімату та DNSH.

Юридична основа: стаття 49 Регламенту (ЄС) 2024/1679.

5). Міські вузли як структурний елемент TEN-T: нові обов'язки для міст

Для всіх Urban Nodes, визначених у Додатку II до Регламенту (ЄС) 2024/1679, Україна має:

- зробити обов'язковим розроблення та затвердження Планів сталої міської мобільності (SUMP) до 31 грудня 2027 року,
- інтегрувати AFI, мультимодальні хаби, паркувальні рішення та громадський транспорт у ці плани,
- визначити джерела фінансування та інституційні механізми реалізації.

Це критично важливо, оскільки міські вузли є ключовими точками TEN-T і обов'язковими для виконання вимог AFIR.

Юридична основа: стаття 40 Регламенту (ЄС) 2024/1679.

III. РЕГЛАМЕНТ (ЄС) 2023/1804 (AFIR): СТРАТЕГІЧНА ЛОГІКА, ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ТА КРИТИЧНІ РОЗРИВИ ДЛЯ УКРАЇНИ

Регламент (ЄС) 2023/1804 (AFIR) — один із центральних інструментів Європейського Союзу, що формує нову архітектуру енергетично-транспортної інфраструктури. Він закріплює принципово новий підхід: AFI перестає бути добровільним елементом транспортної політики та стає **юридично обов'язковою**, інтегрованою у структурний каркас TEN-T.

AFIR не лише трансформує технічні стандарти, а й визначає стратегічну логіку розгортання зарядної та водневої інфраструктури, механізми управління, цифрову інтероперабельність і обов'язки держав-членів щодо планування та моніторингу. Для України цей Регламент є одним з найбільш критичних нормативних актів, оскільки саме він визначає технічну відповідність майбутньої інфраструктури єдиному європейському ринку.

1. Мета та стратегічне значення AFIR



Прийнятий у межах пакета **Fit for 55**, AFIR став ключовим регуляторним документом, що забезпечує перехід від декларативної політики до чітко визначених, вимірюваних та контрольованих зобов'язань.

Його значення для ЄС і України полягає у трьох компонентах:

1). Декарбонізація транспорту — перехід до безвикидних технологій

AFIR формує обов'язкову енергетичну інфраструктуру для електромобілів, важкого транспорту та водневих рішень, роблячи ці технології невід'ємною частиною TEN-T та міських вузлів.

2). Структурна інтеграція з TEN-T

AFIR функціонує як “енергетичний шар” під Регламентом (ЄС) 2024/1679. Технічні вимоги AFIR прив'язані до просторової логіки TEN-T — Core, Extended Core, Comprehensive.

3). Перехід від директивної до регламентарної моделі

На відміну від Директиви 2014/94/ЄС, AFIR має пряму дію та не потребує транспозиції. Це виключає варіативність та вимагає від держав повної технічної відповідності.

2. Основні новації та кількісні вимоги AFIR

1). Інфраструктура для легкового транспорту (LDV)

- **Core TEN-T:** зарядні станції кожні 60 км, потужність **мінімум 3600 кВт** на пул, з індивідуальною потужністю точки ≥ 150 кВт.
- **Comprehensive TEN-T:** станції кожні **100 км**.

Ці вимоги гарантують рівномірну, прогнозовану та аналогічну у всіх країнах ЄС мережу швидкісного заряджання.

2). Інфраструктура для важкого транспорту (HDV)

Одне з найбільш революційних положень AFIR — прив'язка HDV-інфраструктури до сертифікованих SSPA (Регламент (ЄС) 2022/1012).

- **до 31.12.2027:** мінімум **2 точки** по ≥ 100 кВт на кожній SSPA вздовж TEN-T;
- **до 31.12.2030:** мінімум **4 точки** по ≥ 100 кВт.

Для України це означає: **без запровадження SSPA — виконання HDV-вимог AFIR неможливе і доступ до AFIR буде заблокований.**

3). Воднева інфраструктура

AFIR орієнтує водневі станції передусім на важкий транспорт і передбачає:

- покриття Core TEN-T із інтервалом приблизно 200 км,
- можливість інтеграції в логістичні хаби та Urban Nodes.

4). Міські вузли (Urban Nodes)

AFIR підвищує значення Urban Nodes до стратегічних елементів TEN-T:

- обов'язкова наявність AFI;
- інфраструктура для пасажирських автобусів та логістичних операторів;
- мінімум одна зарядна станція у мультимодальних хабах до 2030 року.

3. Цифрові та операційні вимоги (інтероперабельність)

AFIR створює комплексну цифрову екосистему управління AFI, яка вимагає уніфікації даних, прозорості та інтероперабельності.

Таблиця 2. Ключові цифрові вимоги AFIR та стан їх гармонізації в Україні

Вимога AFIR	Суть Вимоги	Термін	Стан Гармонізації в Україні (Ключовий розрив)
Прозорість Даних (NAP)	Обов'язкове створення Національних точок доступу (NAP) для збору та поширення статичних і динамічних даних про AFI (місцезнаходження, потужність, статус, ціна).	NAP обов'язковий до 31 грудня 2024 року .	Критичний Розрив: В Україні відсутній законодавчо закріплений механізм створення NAP. Його відсутність перешкоджає інтеграції до європейської цифрової екосистеми.
Формат Обміну Даними	Обов'язкове використання європейського стандарту DATEX II (CEN/TS 16157) для обміну транспортними даними та даними AFIR.	Обов'язкове використання DATEX II для AFI з 14 квітня 2026 року .	Не гармонізовано. Відсутній механізм інтеграції AFI-даних у формат DATEX II.
Smart Charging/V2G	Обов'язкове впровадження функцій «розумної зарядки» (<i>smart charging</i>) та підтримка стандарту ISO 15118-20 для двонаправленого заряджання (V2G).	Обов'язково для нових публічних та приватних ЕЗС з 1 січня 2027 року .	Критичний Розрив: Українське законодавство не встановлює обов'язкових вимог щодо впровадження функцій <i>smart recharging</i> та V2G, що підриває цілі гнучкості енергетичної системи.
Ad Hoc Оплата	Обов'язкове забезпечення можливості ad-hoc оплати (без підписки/контракту) через термінали або безконтактні платіжні пристрої.	Обов'язково для публічних ЕЗС потужністю ≥ 50 кВт з 1 січня 2027 року .	Не гармонізовано. Відсутній обов'язок щодо сумісності з платіжними терміналами.

Разом з тим, для забезпечення повної сумісності (інтероперабельності), прозорості та функціональної єдності європейського простору AFI, ЄС ухвалює пакет Делегованих та Імплементацийних Регламентів. Ці акти деталізують технічні стандарти, процедури обміну даними та експлуатаційні вимоги, переводячи загальнонормативні цілі AFIR у конкретні, практичні механізми.

Делеговані та імплементацийні регламенти ЄС формують технічну «операційну систему» AFIR — цифрову, стандартизовану, обов'язкову для виконання. Саме ці документи визначають, якою має бути AFI, щоб стати частиною єдиного європейського ринку енергетичних та транспортних послуг.

- Для України їх імплементация є не технічним вибором, а стратегічною умовою:
- доступу до фінансування CEF/AFIF;

- 
- інтеграції в цифрову інфраструктуру TEN-T;
 - виконання AFIR у частині LDV/HDV/H₂;
 - забезпечення зручності й безпеки для користувачів;
 - синхронізації з плановим переглядом AFIR у 2026 році.

Без ухвалення законодавчої рамки для NAP, DATEX II, ISO 15118-20 та smart/V2G Україна не зможе забезпечити повноцінне функціонування AFI та виконання своїх міжнародних зобов'язань у межах євроінтеграції.

4.Управління та звітність (Governance)

- **Національні Рамки Політики (NPF):** AFIR вимагає від кожної держави-члена розробити та затвердити **Національні рамки політики (NPF)**, які мають об'єднати цілі, показники та інвестиційні інструменти. Проект NPF мав бути поданий до ЄК до 31 грудня 2024 року, а остаточна версія має бути затверджена до **31 грудня 2025 року**.

- **Моніторинг та звітність:** Держави-члени зобов'язані подавати ЄК національні звіти про прогрес кожні два роки, починаючи з **31 грудня 2027 року**.

- **Технічний перегляд:** Стаття 24 AFIR передбачає загальний перегляд ефективності Регламенту до **31 грудня 2026 року**, причому основний акцент буде зроблено на оцінці потреб у зарядній інфраструктурі для HDV.

5. Висновки: критичні прогалини для України

Хоча Закон України № 2956-IX та ДБН Б.2.2-12:2019 заклали початкове підґрунтя для розвитку AFI, вони залишаються лише частково сумісними з AFIR.

1). **Відсутність стратегічної координації:** Відсутність **NPF-AFIR Ukraine** та уповноваженого органу, відповідального за координацію та дворічну звітність, унеможливорює комплексне стратегічне планування та регулярне звітування перед ЄК.

2). **Блокування фінансування HDV:** Відсутність національних стандартів та сертифікації **SSPA** (згідно з Регламентом 2022/1012) фактично унеможливорює виконання HDV-цілей AFIR, оскільки високопотужна зарядка для HDV повинна розміщуватися **виключно** на сертифікованих SSPA.

3). **Несумісність цифрових вимог:** Відсутність легалізації та впровадження **NAP**, стандарту **DATEX II**, а також обов'язкових функцій **Smart Charging/V2G** створює системний розрив із цифровою екосистемою ЄС, що є ключовою вимогою для інтероперабельності AFI.

4). **Невідповідність класифікації:** Чинні норми не інтегровані у трирівневу ієрархію мережі TEN-T (Core/Extended Core/Comprehensive), що не дозволяє здійснювати звітування за логікою *distance-based targets* та перешкоджає формальному визнанню ділянок українських доріг як таких, що відповідають європейським цільовим показникам.

5). **Міські Вузли:** Відсутні обов'язкові положення щодо облаштування AFI у мультимодальних вантажних терміналах, пасажирських хабах та автобусних терміналах, що необхідно для досягнення цілей AFIR у Міських вузлах до 2030 року



6. Рекомендовані системні кроки для усунення фундаментального нормативного розриву та повної інтеграції AFIR

Для того, щоб Україна могла перейти від часткової відповідності до повної інтеграції в європейську систему AFI та TEN-T, необхідно здійснити комплекс дій, які охоплюють стратегічний, нормативний, цифровий та процедурний рівні. Вони формують єдину архітектуру реформ і є критично важливими для доступу до CEF/AFIF та виконання кількісних вимог AFIR у 2027–2030 роках.

1). Формування стратегічної основи: Національні рамки політики (NPF-AFIR Ukraine)

Україна потребує централізованого стратегічного документа, який визначатиме розвиток інфраструктури альтернативних палив у всіх секторах транспорту. Національні рамки політики мають стати інструментом, який:

- закріплює обов'язкові цілі AFIR (статті 3, 4, 6, 8–12),
- описує механізми координації між міністерствами, ОДА/МБА, DSO/TSO та приватним сектором,
- визначає національні високорівневі та секторальні KPI,
- формує графік усунення адміністративних бар'єрів,
- інтегрує AFI у ширший контекст TEN-T, енергетичного планування та просторового розвитку.

Наявність NPF є не лише рекомендацією AFIR — це передумова фінансування з боку ЄС.

2). Гармонізація стандартів SSPA та інтеграція AFI для важких транспортних засобів (HDV AFI)

Однією з найбільш критичних прогалин є відсутність у національному законодавстві категорії SSPA — обов'язкового елемента дорожньої інфраструктури TEN-T відповідно до Регламенту (ЄС) 2022/1012. Усунення цієї прогалини передбачає:

- введення у ДБН/ГБН нового інфраструктурного класу «Safe and Secure Parking Area» із чіткими вимогами до складу сервісів, безпеки та рівнів захисту (Bronze, Silver, Gold, Platinum),
- розроблення Національного технічного стандарту SSPA на основі **Регламенту (ЄС) 2022/1012** та **ISO 17021**,
- встановлення нормативного обов'язку: усі високопотужні зарядні станції для **HDV (≥100 кВт)**, що розміщуються уздовж TEN-T, можуть функціонувати виключно на сертифікованих SSPA,
- створення механізму незалежної сертифікації з регулярними та неоголошеними аудитами, а також веденням відкритого реєстру сертифікованих зон.

Ці зміни є ключовими для виконання **AFIR-цілей HDV у 2027–2030 роках** та для допуску українських проєктів до фінансування AFIF.

3). Цифрова трансформація та інтеграція до ITS-екосистеми ЄС

AFIR вимагає не лише інфраструктури, але й повної інтеграції у цифровий простір ЄС. Це означає необхідність термінової цифрової реформи, яка включає:

- створення Національної точки доступу (NAP) як єдиної державної платформи для збору, стандартизації та поширення статичних і динамічних AFI-даних,
- забезпечення обов'язкової інтеграції з DATEX II (CEN/TS 16157) — стандартом, який визначає обмін даними між державами-членами ЄС та Європейською Комісією,
- внесення змін до Закону № 2956-IX та ДБН щодо обов'язковості Smart Charging та підтримки V2G з 2027 року,
- гармонізацію термінології з AFIR (Стаття 2): типи зарядних точок, режими роботи, статуси доступності, класи потужності.

Без створення NAP та цифрової інтероперабельності Україна не зможе забезпечити повну прозорість даних — ключовий критерій AFIR та умову доступу до CEF/AFIF.

4). Процедурна модернізація та інституційна координація

Реалізація TEN-T та AFIR вимагає від держави радикального скорочення тривалості дозвільних процедур та впорядкування інституційної взаємодії. Для цього необхідно:

- створити єдиний координаційний центр (Designated Authority) — орган, який виконуватиме функції **«One-Stop Shop»** для всіх процедур, пов'язаних з TEN-T та AFI,
- законодавчо встановити максимальний строк дозвільних процедур (до 48 місяців) відповідно до Директиви (ЄС) 2021/1187,
- надати проектам TEN-T/AFI пріоритетний адміністративний статус у всіх регуляторних циклах,
- врегулювати порядок використання смуги відведення доріг для AFI та SSPA, включаючи цифровізовану процедуру погодження та чіткий строк її виконання.

Ця реформа забезпечить передбачуваність для інвесторів, скоротить строки реалізації проектів та підвищить спроможність України долучатися до європейських інфраструктурних програм.

IV. ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ СТАНДАРТІВ SSPA: ДЕЛЕГОВАНІЙ РЕГЛАМЕНТ (ЄС) 2022/1012 ТА КРИТИЧНИЙ НОРМАТИВНИЙ РОЗРИВ В УКРАЇНІ

Імплементация високопотужної інфраструктури заряджання для важкого транспорту (HDV) в межах Регламенту (ЄС) 2023/1804 (AFIR) неможлива без створення повноцінної мережі Безпечних та Захищених Паркувальних Зон (SSPA). У ЄС SSPA є не “додатковим сервісом”, а **обов'язковим елементом транспортної інфраструктури TEN-T**, що виконує стратегічну безпекову, логістичну та енергетичну функцію. В Україні ж аналогів таких вимог не існує: чинні норми трактують майданчики



відпочинку як об'єкти дорожнього сервісу з мінімальними вимогами, без прив'язки до безпеки перевезень, стандартизації або енергетичної інфраструктури.

Цей розрив створює один із найкритичніших бар'єрів для інтеграції України до TEN-T та для використання фінансових інструментів ЄС (CEF/AFIF, Ukraine Facility), оскільки AFIR прямо прив'язує HDV-charging до сертифікованих SSPA та встановлює конкретні часові зобов'язання.

1. Стратегічне значення Регламенту (ЄС) 2022/1012 для TEN-T та AFIR

Делегований Регламент (ЄС) 2022/1012 є частиною пакета соціального законодавства ЄС у сфері автомобільного транспорту та визначає стандарти безпеки, інфраструктурної оснащеності та процедурного аудиту SSPA. Він має пряму логічну прив'язку до:

- **Регламенту (ЄС) 2024/1679 (TEN-T)** — як обов'язковий компонент дорожньої інфраструктури (Article 29(1)(h));
- **Регламенту (ЄС) 2023/1804 (AFIR)** — як винятково дозволена локація для високопотужних HDV-charging pools;
- **Регламенту (ЄС) № 561/2006** — як елемент безпеки праці водіїв.

У практиці Європейського Союзу SSPA виконують подвійну функцію:

- **Безпекову** – зниження ризиків крадіжок, нападів та небезпечних інцидентів;
- **Інфраструктурно-енергетичну** – розміщення потужної зарядної інфраструктури HDV, логістичних пунктів та сервісів.

Для України, яка географічно стає ключовою транзитною державою для ЄС, питання SSPA набуває ще більшої ваги — без них не може функціонувати жоден європейський логістичний коридор.

2. Стандарти ЄС: функціональність, класифікація та вимоги до SSPA

Регламент (ЄС) 2022/1012 формує уніфіковану, багаторівневу систему стандартів, що охоплює:

1). Мінімальний рівень обслуговування (обов'язковий)

Включає:

- гендерно-чутливі туалети та душові з теплою водою;
- доступ до їжі та напоїв 24/7;
- наявність інформації про екстрені служби;
- освітлення, доступність, базові вимоги безпеки.

2). Чотири рівні безпеки (Bronze, Silver, Gold, Platinum)

Кожен рівень визначає стандарти щодо:

- фізичних бар'єрів (огорожа, контрольований в'їзд/виїзд);

- 
- відеоспостереження (мінімальні й рекомендовані параметри);
 - вимог до персоналу та охорони;
 - цифрової інтеграції;
 - збереження вантажів і транспортних засобів.

3). Сертифікація та аудит

Сертифікація SSPA повинна здійснюватися:

- незалежним органом, акредитованим за **ISO 17021**;
- на строк **три роки**;
- включає **неоголошений аудит** на відповідність стандартам.

Важливо: без сертифіката SSPA не вважається SSPA і не може бути включена до офіційного реєстру ЄС.

3. Ключова взаємозалежність SSPA та AFIR (HDV-Charging)

AFIR встановлює прямі обов'язки щодо HDV-charging уздовж TEN-T:

- до 31 грудня 2027 — мінімум 2 зарядні точки (≥ 100 кВт) на кожній SSPA;
- до 31 грудня 2030 — мінімум 4 зарядні точки (≥ 100 кВт);
- високопотужні зарядні пули для HDV можуть встановлюватися виключно на сертифікованих SSPA.

Тобто **SSPA є юридично обов'язковим елементом AFIR**, а не просто місцем для зупинки.

Для України це означає: відсутність SSPA = автоматичне невиконання HDV-цілей AFIR.

4. Gap Analysis: національне законодавство та повна розбіжність із вимогами ЄС

1). Відсутність категорії SSPA

Ні Закон «Про автомобільні дороги», ні ГБН В.2.3-37641918-549:2018 не містять поняття SSPA.

2). Відсутність класифікації рівнів безпеки

Немає системи Bronze–Platinum, немає вимог до контролю доступу, відеоспостереження, периметра, санітарних умов.

3). Відсутність механізму сертифікації та аудиту

Україна не має органів, акредитованих за ISO 17021, які могли би сертифікувати SSPA за вимогами ЄС.

4). Технічна невідповідність норм

Українські норми не містять:

- вимог до гендерно-чутливих санітарних умов;
- вимог до цілодобової доступності сервісів;
- стандартів рівня безпеки;

- вимог щодо цифрових інтеграцій.

5). Цифрова несумісність (DATEX II)

Для рівнів Gold/Platinum обов'язковими є системи управління паркуванням, інтегровані з DATEX II. В Україні таких вимог не існує.

5. Критичні висновки

1. SSPA є найбільшим сумарним правовим розривом України в частині AFIR/TEN-T.
2. Без SSPA неможливо розгорнути HDV-charging відповідно до AFIR.
3. Відсутність гармонізованої системи SSPA блокує фінансування з CEF/AFIF та Ukraine Facility, оскільки проекти не відповідають критеріям eligibility.
4. Усі майданчики відпочинку в Україні мають статус «Not Aligned» і не можуть бути включені до європейського реєстру.
5. Відновлення логістики ЄС–Україна та розвиток енергетичної інфраструктури для транзиту неможливі без гармонізації SSPA.

6. Рекомендації: першочергові регуляторні та інституційні дії

Проблема	Невідкладні дії	Acquis ЄС
Відсутність поняття категорії SSPA	Внести до Закону «Про автодороги» та ГБН/ДБН визначення SSPA; розробити Національний стандарт SSPA	Per. 2022/1012; Per. 2024/1679
Відсутність класифікації рівнів	Транспонувати систему Bronze–Platinum та стандарти безпеки	Per. 2022/1012
Відсутність сертифікації	Створити інституційну систему сертифікації за ISO 17021; забезпечити аудити	Per. 2022/1012; Per. 561/2006
Неможливість розміщення HDV-charging	Законодавчо прив'язати HDV-charging (≥ 100 кВт) лише до сертифікованих SSPA	Per. 2023/1804 (AFIR)
Цифрова несумісність	Передбачити обов'язкову інтеграцію SSPA Gold/Platinum у DATEX II	Per. 2022/670; Per. 2022/1012

V. ДИРЕКТИВА 1999/62/ЄС ПРО СПРАВЛЯННЯ ПЛАТИ З ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ЗА КОРИСТУВАННЯ ДОРОЖНЬОЮ ІНФРАСТРУКТУРОЮ (EUROVIGNETTE DIRECTIVE): ПРАВОВІ ЗАСАДИ, МЕХАНІЗМИ ТАРИФІКАЦІЇ ТА НАПРЯМИ АДАПТАЦІЇ В УКРАЇНІ

Однією з ключових передумов реалізації Європейського зеленого курсу та Стратегії сталої та розумної мобільності є побудова фінансово стійкої транспортної системи, яка одночасно стимулює перехід до низьковуглецевого транспорту. Директива 1999/62/ЄС — у своїй оновленій, системно переглянутій редакції (Eurovignette recast, Директива (ЄС) 2022/362) — становить основний інструмент ЄС



для створення уніфікованої, прозорої та екологічно орієнтованої системи дорожнього ціноутворення.

Для України, як асоційованого партнера мережі TEN-T, критичним викликом залишається те, що чинна модель дорожніх зборів не враховує кліматичні зовнішні витрати, не диференціює тарифи відповідно до рівня забруднення та не створює цільових джерел фінансування для інфраструктури альтернативних палив (AFI). Це формує системний розрив між національною практикою та фінансовими механізмами ЄС.

Директива Eurovignette поширюється на повний просторовий каркас TEN-T, визначений Регламентом (ЄС) 2024/1679, та покликана забезпечити послідовний перехід до економічно справедливої та екологічно мотивованої системи управління дорогами. Ключовою логікою регулювання є інтеграція двох принципів — *“користувач платить”* та *“забруднювач платить”* — у єдину тарифікаційну модель, яка усуває ринкові викривлення та внутрішньо узгоджується з кліматичною політикою ЄС.

1. Стратегічні засади Європейської моделі дорожнього ціноутворення

Основні механізми тарифікації, передбачені Директивою 1999/62/ЄС:

1). Уніфікована структура дорожніх платежів

Система дорожніх зборів складається з трьох окремих, але взаємопов'язаних елементів:

- інфраструктурний збір (на будівництво й утримання доріг);
- плата за зовнішні витрати (CO₂, локальне забруднення, шум);
- плата за затори (у разі перевищення порогових значень інтенсивності).

Це забезпечує прозорість структури платежів та відображає фактичні витрати, які транспорт створює для суспільства.

2). Екологічна диференціація ставок

Директива встановлює обов'язковість диференціювати дорожні збори залежно від класу викидів CO₂ та Euro-класу важких транспортних засобів (ВТЗ).

Мета — створити економічні стимули для оновлення автопарку та переходу до низьковуглецевих технологій.

3). Перехід до distance-based charging

Для ВТЗ, що рухаються Основною (Core) мережею TEN-T, держави-члени ЄС зобов'язані перейти від часових зборів (віньєток) до тарифікації за пройденою відстань:

- часові збори мають бути скасовані до 25 березня 2030 року.

Це унеможливорює “плоскі” моделі тарифікації, які не відображають фактичний вплив на інфраструктуру та навколишнє середовище.

2. Директива як фінансовий інструмент ЄС для розвитку AFI



Eurovignette є не лише тарифікаційною Директивою — вона виконує роль фінансового механізму, який підтримує виконання AFIR.

1). Цільове фінансування AFI

Директива дозволяє державам-членам запроваджувати спеціальні надбавки або регуляторні збори, що спрямовуються винятково на:

- розгортання інфраструктури заряджання й заправлення альтернативними паливами,
- модернізацію дорожніх вузлів TEN-T,
- підтримку інтероперабельності та цифрової інтеграції AFI.

Це формує сталий фінансовий потік, який дозволяє не залежати виключно від бюджетних ресурсів чи структурних фондів.

2). Стимули для транспортних засобів з нульовими викидами (ZEV)

Директива надає широкі повноваження для стимулювання електричного та водневого транспорту:

- знижки до 75% від дорожніх зборів для ВТЗ з нульовими викидами,
- можливість повного звільнення від зборів до 31 грудня 2025 року,
- диференціація тарифів у залежності від CO₂-класів.

Ці інструменти формують прямі економічні стимули для оновлення логістичних флотів.

3. Синергія з фінансуванням CEF/AFIF

Наявність у держави-члена інтегрованої моделі дорожньої тарифікації є передумовою для:

- створення змішаних фінансових моделей у рамках CEF,
- подання заявок на AFIF для розгортання AFI вздовж TEN-T,
- отримання підтримки для проектів з декарбонізації вантажних перевезень.

4. Поточна несумісність законодавства України

Українське законодавство, зокрема Закон «Про автомобільні дороги», реалізує лише окремі елементи принципу “користувач платить”, але не містить ключових положень Eurovignette. Основні прогалини:

1). Відсутність екологічної диференціації тарифів

Не існує норм, що дозволяють встановлювати різні ставки для ВТЗ залежно від класу CO₂ або Еуро-категорії. Це суперечить базовій логіці “polluter pays”.



2). Відсутність механізмів цільового фінансування AFI

Немає інструменту, який би дозволив спрямовувати частину дорожніх зборів на розвиток зарядної інфраструктури. Це критично обмежує можливість виконання AFIR.

3). Відсутність юридичного переходу до distance-based charging

Національна система дорожніх зборів зберігає часову модель, яка має бути скасована на основі вимог acquis TEN-T.

4). Непередбачені стимули для ZEV-комерційного транспорту

Відсутність знижок або звільнень робить український ринок комерційних електровантажівок неконкурентним.

5. Висновки та рекомендації (для ухвалення рішень, 2026–2030 рр.)

Гармонізація з Директивою Eurovignette є не технічним, а системним рішенням, що визначає фінансову модель управління дорогами, інвестиційну привабливість TEN-T та здатність України виконати AFIR.

1). Впровадження принципу “polluter pays”

Необхідно внести зміни до Закону України «Про автомобільні дороги» для запровадження CO₂-диференційованих тарифів для ВТЗ.

2). Створення цільового фінансового механізму AFI

Розробити механізм, який дозволить спрямовувати частину дорожніх зборів або спеціальні надбавки на будівництво та обслуговування AFI вздовж TEN-T.

3). Юридичний перехід до distance-based charging

Закріпити поетапного скасування віньєток для ВТЗ на Core TEN-T до 2030 року.

4). Стимулювання ZEV у вантажних перевезеннях

Передбачити знижки (50–75%) або повне звільнення для електровантажівок та водневих транспортних засобів.

VI. РЕГЛАМЕНТ (ЄС) 2021/1153: ІНСТИТУЦІЙНО-ФІНАНСОВА РАМКА ДЛЯ РЕАЛІЗАЦІЇ TEN-T ТА ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ ДО ЄВРОПЕЙСЬКОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТОРИ

Європейський Союз визначив стратегічну необхідність розвитку інтегрованої, сталої та інтероперабельної інфраструктури в секторах транспорту, енергетики та цифрових технологій, що вимагає значних інвестицій для досягнення кліматичної нейтральності до 2050 року та реалізації поетапних цілей (2030, 2040, 2050) розвитку мережі TEN-T.

Регламент (ЄС) 2021/1153 закладає правову основу для Механізму «Сполучення Європи» (Connecting Europe Facility, CEF) - головного фінансового інструменту, який перетворює політичні цілі TEN-T, Європейського зеленого курсу та AFIR на інвестиційні програми. Участь України у CEF ратифікована Законом № 3469-IX, що



надає юридичним особам право подавати заявки на грантове фінансування (до 50%, а для транскордонних проєктів — до 85%). CEF є критичним для України, оскільки саме через нього фінансуються інфраструктурні проєкти, що мають “європейську додану вартість” і забезпечують транскордонну інтеграцію.

1. Фінансова архітектура та кліматична орієнтація

1). Багатосекторний фокус: CEF охоплює три ключові сектори: транспорт, енергетику та цифрову інфраструктуру. Фінансування спрямоване на розвиток TEN-T, транс'європейських енергетичних мереж (TEN-E) та цифрового підключення (зокрема, 5G-коридорів).

2). Кліматичні зобов'язання: CEF зобов'язаний спрямувати 60% свого загального фінансового пакета на досягнення кліматичних цілей ЄС, підтримуючи таким чином Європейський зелений курс та декарбонізацію транспорту.

3). Фінансування PCI та TEN-T: CEF забезпечує цільове грантове фінансування та механізми змішаного фінансування (blending operations) для проєктів, які мають європейське транскордонне значення (Projects of Common Interest, PCI), фінансує усунення "вузьких місць" (bottlenecks) та "відсутніх ланок" (missing links), а також забезпечує транскордонну зв'язаність (cross-border link). Для цілей CEF посилення на «Core Network» (Основна мережа) тлумачаться як такі, що включають також «Extended Core Network» (Розширена основна мережа), визначену Регламентом (ЄС) 2024/1679.

2. Каталізатор інтеграції AFI та SSPA

CEF є ключовим інструментом для виконання вимог Регламенту (ЄС) 2023/1804 (AFIR) щодо інфраструктури альтернативних видів палива (AFI).

1). Alternative Fuels Infrastructure Facility (AFIF): У рамках CEF функціонує AFIF, який цільовим чином фінансує розгортання високопотужної зарядної та водневої інфраструктури вздовж TEN-T.

2). Підтримка HDV-інфраструктури та SSPA: CEF фінансує інфраструктуру заряджання важких транспортних засобів (HDV), яка має бути інтегрована в Безпечні та захищені стоянки (Safe and Secure Parking Areas, SSPA). Це є критичним, оскільки AFIR вимагає, щоб до 31 грудня 2027 року кожна SSPA була обладнана щонайменше двома публічними зарядними станціями для HDV потужністю ≥ 100 кВт, а до 31 грудня 2030 року — чотирма. CEF підтримує ці комплексні проєкти.

3). Цифрова синергія: CEF фінансує ІКТ-компоненти (ITS, 5G, IoT-платформи), необхідні для функціонування AFI, забезпечуючи інтеграцію Smart Charging та обмін даними через Національні точки доступу (NAP) у форматі DATEX II

3. Роль України та обмеження доступу

Україна має право на асоційовану участь у CEF, що було ратифіковано Законом України № 3469-IX від 21 листопада 2023 року.

1. Право на фінансування: Українські юридичні особи можуть подавати заявки на отримання грантів CEF. Стандартна частка фінансування може сягати 50%, а для



проектів подвійного призначення (dual-use) або транскордонних ланок — до 85%. CEF також фінансує проекти, що покращують цивільну та військову мобільність.

2. Фактична участь: Україна вже залучала кошти CEF для модернізації залізничних ділянок та розвитку сервісних зон у прикордонних регіонах, що стосується Європейських транспортних коридорів (ETCs), продовжених на територію України.

3. Ключова передумова (Compliance): Попри асоційований статус, доступ до повноцінного фінансування CEF та AFIF критично залежить від імплементації Україною внутрішнього правового механізму визначення PCI та гармонізації екологічних, технічних і цифрових стандартів ЄС. Зокрема, невідповідність стандартам може знизити пріоритетність проекту під час відбору та обмежити рівень грантової підтримки

4. Рекомендації для ухвалення рішень (пріоритет: 2026–2027 роки)

Для забезпечення повноцінного доступу України до фінансування Механізму «Сполучення Європи» (CEF) та його спеціалізованого інструменту AFIF, а також для виконання зобов'язань за Регламентами TEN-T та AFIR, необхідна цілісна трансформація законодавчої, інституційної та процедурної архітектури. У центрі цієї трансформації — створення ефективної системи управління проектами, гармонізація технічних стандартів та усунення критичних адміністративних бар'єрів.

1). Інституційна та стратегічна адаптація (NPF, CEF Coordination)

Створення Координаційного центру CEF/TEN-T

Україні необхідно заснувати спеціалізований координаційний центр або визначити уповноважений орган, відповідальний за стратегічне управління проектами в межах CEF та TEN-T. Такий центр має виконувати ключові функції:

- централізований супровід заявок до CINEA та ЄК,
- координація інституцій-реципієнтів,
- формування єдиного портфеля проектів з урахуванням пріоритетів TEN-T та AFIR,
- забезпечення відповідності вимогам direct management.

Наявність такого центру — стандартна практика для держав-членів ЄС і фактично є умовою для ефективного доступу до коштів CEF.

Затвердження Національних Рамок Політики (NPF-AFIR)

Україні необхідно розробити й затвердити повноцінні Національні рамки політики (NPF) відповідно до Статті 14 AFIR. NPF має:

- визначити національні цілі AFIR на 2027 та 2030 роки,
- інтегрувати вимоги TEN-T і AFIR у єдиний план розвитку інфраструктури,
- встановити пріоритетні коридори та вузли для розгортання AFI,
- створити систему збору та звітування даних перед ЄК (дворічний цикл).

Без NPF участь України у реалізації AFIR є фрагментарною і не забезпечує формального виконання регламентних вимог.

2). Термінова гармонізація SSPA та HDV-інфраструктури

Імплементація стандартів SSPA



Регламент (ЄС) 2022/1012 встановлює суворі вимоги до Безпечних та захищених паркувальних зон (SSPA), що є критичними вузлами для високопотужної інфраструктури заряджання важких транспортних засобів. Україні необхідно:

- інтегрувати в національні ДБН/ГБН категорію SSPA,
- транспонувати чотирирівневу систему безпеки (Bronze–Platinum),
- створити механізм сертифікації SSPA із незалежним аудитом,
- визначити відповідальні органи та процедури акредитації.

Це забезпечить юридичну можливість розгортання AFI для HDV відповідно до AFIR.

Обов'язкова прив'язка HDV-Charging до SSPA

AFIR встановлює, що інфраструктура високопотужної зарядки для важких транспортних засобів може розміщуватися **лише на сертифікованих SSPA**. Тому необхідно:

- законодавчо зафіксувати цю вимогу,
- синхронізувати розвиток HDV AFI з плануванням та модернізацією паркувальних зон,
- включити SSPA до стратегічних планів розвитку TEN-T.

Це є передумовою виконання цільових показників AFIR на 2027 і 2030 роки та доступу до фінансування AFIF.

3). Усунення процедурних та екологічних бар'єрів (Streamlining, DNSH, Climate Proofing)

Імплементація Streamlining Directive

Для скорочення строків реалізації інфраструктурних проєктів необхідно імплементувати ключові положення Директиви (ЄС) 2021/1187 щодо впорядкування дозвільних процедур, зокрема:

- призначити Єдиний уповноважений орган (Designated Authority),
- встановити максимальний чотирирічний строк проходження дозвільних процедур,
- надати TEN-T проєктам пріоритетний статус в адміністративних процесах.

Це забезпечить передбачуваність для інвесторів та відповідність вимогам CEF.

Інтеграція Climate Proofing та DNSH

Для відповідності правилам ЄС щодо фінансування інфраструктури необхідно:

- імплементувати в українське законодавство (зокрема до Закону «Про ОВД») процедуру Кліматичного підтвердження (Climate Proofing),
- забезпечити юридичну обов'язковість принципу «Не завдати значної шкоди» (DNSH) для інфраструктурних проєктів.

Ці вимоги є обов'язковими для всіх проєктів, які претендують на грантову підтримку ЄС.

4). Цифрова гармонізація AFI (NAP, DATEX II, Smart Charging)

Створення Національної Точки Доступу (NAP)

Для інтеграції AFI в цифрову екосистему ЄС потрібно:

- створити NAP як центральний цифровий шлюз для даних про інфраструктуру,
- забезпечити сумісність з вимогами ITS-директиви та AFIR,
- запровадити обов'язковий обмін даними у форматі DATEX II.



Відсутність NAP унеможлиблює інтеграцію українських зарядних станцій у європейські цифрові платформи.

Smart Charging і V2G

Для відповідності технічним вимогам AFIR необхідно:

- запровадити обов'язковість технологій Smart Charging для публічних зарядних станцій,
- забезпечити підтримку стандарту EN ISO 15118-20:2022, включно із функціями двонаправленого заряджання (V2G),
- гармонізувати національні норми та стандарти з вимогами AFIR.

Це забезпечить інтеграцію інфраструктури до енергетичних мереж та відповідність майбутнім технічним вимогам ЄС.

VII. ВПОРЯДКУВАННЯ ДОЗВІЛЬНИХ ПРОЦЕДУР: ДИРЕКТИВА (ЄС) 2021/1187 ТА КЛЮЧОВИЙ АДМІНІСТРАТИВНИЙ РОЗРИВ В УКРАЇНІ

Ефективне розгортання інфраструктури TEN-T та інфраструктури альтернативних палив (AFI) неможливе без чіткого, швидкого та інституційно впорядкованого дозвільного процесу. У Європейському Союзі саме це завдання виконує Директива (ЄС) 2021/1187 — процедурний стрижень транспортного acquis ЄС, який забезпечує передбачуваність, координацію та скорочення часу реалізації проєктів. Для України, яка інтегрується в TEN-T і розгортає AFI відповідно до AFIR, ця Директива має ключове значення: без її імплементації інвестиційні цикли залишатимуться надмірно тривалими, фрагментованими і часто непрогнозованими.

1. Мета та стратегічна логіка Директиви (ЄС) 2021/1187

На відміну від технічних регламентів TEN-T чи AFIR, Директива 2021/1187 фокусується не на конструктивних параметрах інфраструктури, а на процедурній екосистемі, необхідній для її реалізації. Вона зменшує вплив адміністративних бар'єрів, встановлює чіткі строки та створює інституції, здатні координувати складні міжвідомчі процеси.

Ключові інструменти Директиви:

1). Чотирирічний максимальний строк процедур (Article 5)

Усі дозвільні та погоджувальні процедури мають тривати не більше **48 місяців**, без урахування судових оскаржень. Строк є обов'язковим та підлягає моніторингу.
Значення: фіксований горизонт планування для інвесторів та CEF-проєктів.

2). Пріоритетний статус TEN-T (Article 3)

Проєкти TEN-T повинні отримувати статус надвисокого пріоритету у всіх національних процесах: земельних, будівельних, енергетичних, екологічних.

3). Єдиний уповноважений орган — Designated Authority (Article 4)



Створюється або призначається орган, який виконує функції «One-Stop Shop» для всіх процедур — від подання заявки до отримання останнього дозволу.

Стратегічне значення для України

Оскільки AFI, SSPA, WIM та цифрова інфраструктура є юридично обов'язковими елементами TEN-T відповідно до Регламентів 2024/1679 та 2023/1804, без впорядкованої дозвільної системи ці проекти не можуть реалізовуватися вчасно, а отже — не можуть отримувати фінансування з CEF/AFIF чи Ukraine Facility.

2. Ключові процедурні розриви в Україні

Аналіз свідчить, що між європейськими вимогами та українською практикою існує системний, структурний розрив, який блокує своєчасну реалізацію транспортних проектів.

1). Відсутність фіксованих строків і статусу TEN-T

Українське законодавство не містить:

- жодного максимального строку для завершення процедур;
- жодної норми, яка надає TEN-T або AFI пріоритетний статус;
- жодного механізму контролю за тривалістю погоджень.

Наслідок: проекти, що в ЄС тривають 2–3 роки, в Україні можуть тривати 5–7 років, що робить їх фінансово не вигідними та непередбачуваними.

2). Інституційна фрагментація (відсутність One-Stop Shop)

Україна не має Designated Authority, а відповідальність розподілена між десятками органів, що створює **послідовні розриви координації**, дублювання процедур і втрати часу.

3). Критичний регуляторний вакуум: смуга відведення

Один з найбільш серйозних бар'єрів.

- Порядок видачі дозволів у смузі відведення доріг не затверджено з **2012 року**.
- Процедури не існують навіть у проєктній формі.
- Місцеві органи влади та дорожні організації діють на власний розсуд.

Наслідки:

- блокування розміщення AFI уздовж TEN-T;
- неможливість будівництва заїздів до SSPA, логістичних хабів, мультимодальних терміналів;

- «заморожені» інвестиційні проєкти через юридичну невизначеність.

Цей вакуум є **одним із найбільших регуляторних бар'єрів для AFIR-сумісних проєктів**.

3. Критичні наслідки для інтеграції та фінансування

Невідповідність процедур Директиві 2021/1187 має прямі наслідки:

1). Ризик невиконання зобов'язань AFIR

Без швидких процедур неможливо встигнути до 2027–2030 років із:

- 
- розгортанням AFI вздовж TEN-T;
 - створенням SSPA;
 - модернізацією дорожніх вузлів;
 - цифровою інтеграцією (NAP/DATEX II).

2). Втрата доступу до фінансування CEF/AFIF

CEF фінансує лише ті проекти, які здатні довести свою завершуваність у реалістичні строки. Без процедурної реформи Україна ризикує залишатися «Not Eligible/High Risk».

3). Зниження інвестиційної привабливості

Для приватних операторів AFI головними факторами ризику є:

- невизначені строки;
- втрата прогнозованості;
- ризик недобудованих підключень до мережі.

4. Рекомендації: необхідні законодавчі та інституційні дії

1). Встановити максимальний строк у 48 місяців

Через зміни до законів про містобудування, автодороги та дозвільну систему — закріпити фіксований строк розгляду всіх процедур для TEN-T.

2). Надати TEN-T та AFI статус пріоритетних проектів на рівні закону.

Пріоритет має поширюватися на всі процедури: земельні, енергетичні, екологічні, проектні.

3). Створити Designated Authority — національний One-Stop Shop (наприклад на базі Мінрозвитку чи Агентства відновлення за аналогією з агенціями у країнах ЄС).

Функції:

- єдина точка входу;
- координація всіх процедур;
- моніторинг строків;
- цифровізована взаємодія з усіма органами.

4). Врегулювати порядок використання смуги відведення доріг

Розробити новий Порядок з чіткими:

- строками (до 90 днів),
- цифровою подачею документів,
- уніфікованими технічними вимогами,
- принципом «мовчазної згоди».

Україна може створити сучасну, інтегровану з ЄС транспортну інфраструктуру лише за умови реформування дозвільної системи в логіці Директиви 2021/1187. Проекти TEN-T та AFI — це не лише дороги чи зарядні станції; це частина європейського публічного простору, який функціонує за жорсткими строками та



процедурними стандартами. Без впорядкування дозвільних процесів жодна технічна чи інвестиційна реформа не буде повністю реалізована.

VIII. ПЕРЕДОВИЙ ДОСВІД ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ У РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАРЯДЖАННЯ ЕЛЕКТРОМОБІЛІВ УЗДОВЖ МЕРЕЖІ TEN-T ТА ГАРМОНІЗАЦІЯ УКРАЇНСЬКОГО ЗАКОНОДАВСТВА З ACQUIS ЄС

Ефективне виконання цілей AFIR та інтеграція до TEN-T у державах-членах ЄС базуються на послідовній інституційній моделі, цифровій інтероперабельності, стандартизованому підході до інфраструктури та процедурній передбачуваності. Аналіз практик Ірландії, Болгарії, Нідерландів, Німеччини та інших держав свідчить про наявність чотирьох ключових управлінських і технічних елементів, які формують основу успішної політики розгортання AFI. Ці елементи повинні бути імplementовані в Україні як передумова доступу до CEF/AFIF та виконання Регламентів (ЄС) 2023/1804 та 2024/1679.

1. Інституційна координація та стратегічне планування (NPF + інституційний центр)

Національні рамки політики (NPF)

Регламент AFIR вимагає від держав-членів запровадження Національних рамок політики (NPF), які визначають цілі, індикатори та інвестиційні інструменти для всіх видів AFI — від легкового транспорту до HDV і H₂. NPF виконує три функції:

- **стратегічну** (визначає національні цілі та механізми реалізації AFIR),
- **координаційну** (узгоджує політику між секторами: дорожнім, енергетичним, міським, залізничним),
- **фінансову** (підготовка проектів до участі в CEF, AFIF, інвестиційних програмах).

Для України NPF-AFIR Ukraine має стати базовим документом інтеграції в регуляторну систему ЄС та умовою для регулярної звітності перед Єврокомісією.

Єдиний координаційний орган (Designated Authority)

Передові держави ЄС створили централізовані управлінські осередки (наприклад, Zero Emission Vehicles Ireland – ZEVI), які:

- координують планування AFI,
- розробляють технічні стандарти,
- керують грантовими програмами,
- інтегрують цифрові системи (NAP/ITS),
- забезпечують міжвідомчу узгодженість.

В Україні таку функцію має виконувати спеціально створений або уповноважений орган, здатний виконати вимоги AFIR і Streamlining Directive.

2. Використання існуючих державних активів та секторальна синергія (енергетика, залізниця)



Європейський підхід

Одним із визначальних факторів успіху ЄС є синергія транспортної та енергетичної інфраструктури. Особливо ефективною є болгарська модель, де:

- національний оператор електромереж ESO та залізничний оператор NRIC об'єднали інфраструктурні потужності;
- AFI уздовж TEN-T розміщується переважно в зонах залізничних коридорів — там, де вже існують потужні електричні лінії;
- підключення зарядних хабів зменшує вартість CAPEX/OPEX та прискорює реалізацію проектів.

Рекомендації для України

- Ініціювати міжвідомчу модель “енергетика + залізниця + дороги”,
- використовувати тягові підстанції та енергетичні коридори АТ «Укрзалізниця» як основу для розвитку AFI,
- впровадити спрощені процедури приєднання (flexible connection), які ЄК виділяє як ключовий інструмент подолання затримок (до 48 місяців).

3. Технічна та цифрова інтероперабельність (NAP, DATEX II, Smart Charging, MCS)

Цифрова архітектура (ITS + NAP)

AFIR визначає, що цифрова інтеграція — це така ж обов'язкова вимога, як і установка зарядних станцій. Вона передбачає:

- створення Національної точки доступу (NAP),
- обов'язковий обмін даними у форматі DATEX II,
- інтеграцію AFI з національними ITS,
- підтримку Smart Charging та V2G (ISO 15118-20).

Без цього жодна інфраструктура заряджання не вважається європейською з точки зору інтероперабельності.

Технічні стандарти для HDV

Перехід вантажного транспорту до електрифікації базується на Megawatt Charging System (MCS), який стане обов'язковим у рамках AFIR/CEF.

Україна нині не має нормативної бази, яка дозволяє встановлювати або експлуатувати MCS.

4. Процедурне прискорення та дозвільна реформа (Streamlining Directive)

Директива (ЄС) 2021/1187 встановлює чіткі вимоги:

- максимальний строк дозвільних процедур — **4 роки**,
- створення єдиного уповноваженого органу (One-Stop Shop),
- пріоритетний статус TEN-T проектів у всіх національних процедурах.

Ця реформа істотно підвищила інвестиційну привабливість AFI у державах-членах.

В Україні аналогічні механізми відсутні, що створює високі ризики для приватного сектору та обмежує можливість подання проектів до CEF.

5. Критична невідповідність українського законодавства (Gap Analysis)

Аналіз засвідчує чотири системні розриви, які блокують інтеграцію України в TEN-T та AFIR:

1). SSPA та HDV-AFI: повна відсутність нормативної бази

Україна не має:

- визначення SSPA у ДБН/ГБН,
- вимог до рівнів безпеки (Bronze–Platinum),
- сертифікаційних процедур (ISO 17021),
- норм, що прив'язують встановлення HDV-зарадок (≥ 100 кВт) виключно до сертифікованих SSPA.

Це робить неможливим виконання цілей AFIR до 2027/2030 рр. і блокує фінансування AFIF.

2). Відсутність процедурного прискорення

Не існує правового:

- 4-річного ліміту дозвільних процедур,
- пріоритетного статусу для TEN-T проектів,
- One-Stop Shop.

3). Невідповідність класифікації TEN-T

Українська класифікація доріг не відповідає:

- Core Network,
- Extended Core Network,
- Comprehensive Network.

Це унеможливорює подання проектів як PCI.

4). Відсутність цифрової інтеграції AFI

Україна не має:

- NAP,
- обов'язкового DATEX II,
- Smart Charging/V2G вимог,
- процедур збору та публікації статичних і динамічних даних.

6. Висновки та рекомендації

Стратегічна інтеграція України до TEN-T потребує негайних, структурних та скоординованих дій на національному рівні. Поточна правова рамка не відповідає ключовим європейським стандартам і створює бар'єри для залучення фінансування CEF/AFIF та реалізації AFIR.

Пріоритетний напрям	Рекомендована дія	Відповідний акт ЄС
Інституційна координація	Створити Designated Authority для TEN-T/AFIR, інтегрувавши функції дозвільного координатора	Директива 2021/1187



SSPA та HDV-Charging	Імплементувати Регламент 2022/1012, легалізувати SSPA та запровадити обов'язкову прив'язку HDV-AFI до сертифікованих SSPA	Регламенти AFIR, TEN-T
Дозвільна реформа	Встановити максимальний 4-річний строк та пріоритетний статус TEN-T	Директива 2021/1187
Цифрова інтеграція	Створити NAP, запровадити DATEX II та Smart Charging/V2G	Регламент AFIR, Директива 2010/40/ЄС (ITS Directive)
Використання державних активів	Синхронізувати АТ «Укрзалізниця», енергетичні оператори та дорожню галузь у єдину модель розвитку AFI	Регламенти TEN-T, AFIR

Ключові висновки

1. Україна опинилася в ситуації критичного нормативного розриву між європейськими вимогами TEN-T/AFIR та чинною національною правовою базою.

Цей розрив блокує інтеграцію в інфраструктурний простір ЄС, обмежує можливість визначення проєктів як PCI й фактично унеможливує повноцінний доступ до фінансування CEF/AFIF. Україна має всі політичні передумови, але поки не має юридичної та процедурної сумісності.

2. Без системної імплементації ключових актів ЄС (TEN-T, AFIR, SSPA, Eurovignette, Streamlining Directive) неможливо виконати обов'язкові цільові показники 2027–2030 років.

Особливо критичними є:

- відсутність SSPA та технічних вимог до HDV-charging;
- відсутність NAP/DATEX II та Smart Charging;
- відсутність One-Stop Shop і 4-річного ліміту дозволів;
- негармонізована класифікація TEN-T.

3. Європейський досвід демонструє, що успіх AFIR залежить від інституційної централізації, цифрової інтероперабельності та інтеграції транспортної й енергетичної інфраструктури.

Ірландська модель ZEVІ, болгарська модель «залізниця + енергетика», німецька система MCS-готовності та загальноєвропейські вимоги до ITS/NAP є рамкою, яку Україна може адаптувати вже зараз. Їх імплементація є прямою умовою інвестиційної привабливості.

4. Невідкладна реформа має складатися з п'яти елементів: NPF-AFIR, Designated Authority, імплементації SSPA, процедури Streamlining та цифрової інтеграції AFI.



Це дозволить забезпечити відповідність acquis ЄС, скоротити дозвільні цикли, підвищити прогнозованість для приватних інвесторів та розблокувати доступ до коштів CEF/AFIF. Без цих рішень виконати дорожню карту TEN-T (2030/2040/2050) буде неможливо.



РОЗДІЛ I. НОРМАТИВНА ОСНОВА ЄС: СУТНІСТЬ, АРХІТЕКТУРА ТА ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНА ЛОГІКА РЕГЛАМЕНТУ (ЄС) 2024/1679

1.1. Мета ухвалення та предмет дії Регламенту (ЄС) № 2024/1679

На початку 1990-х років держави-члени ЄС ухвалили рішення про запровадження спільної інфраструктурної політики з метою розвитку внутрішнього ринку та покращення транспортних, енергетичних і телекомунікаційних мереж.

[Регламент \(ЄС\) 2024/1679](#) Європейського Парламенту та Ради від 13 червня 2024 р. щодо керівних принципів Союзу щодо, внесення змін до Регламентів (ЄС) 2021/1153 та (ЄС) № 913/2010 та про скасування Регламенту (ЄС) 1315/2013 встановлює оновлені настанови Союзу щодо розвитку TEN-T. Його прийняття зумовлене необхідністю перейти від декларативного підходу до чітко зобов'язуючої, етапної та вимірюваної системи розвитку інфраструктури, здатної забезпечити кліматичну нейтральність, мультимодальність та безпеку перевезень у ЄС до 2050 року.

Цілі ухвалення [Регламенту \(ЄС\) 2024/1679](#)

Регламент (ЄС) 2024/1679 виконує дві стратегічні функції:

1) **інфраструктурна** - просторове планування ЄС, зокрема створення єдиної, високоякісної транспортної мережі, що усуває «вузькі місця» та «відсутні сполучення» (bottlenecks/missing links) як на національному, так і на транскордонному рівнях;

2) **політична** - імплементація [Європейського зеленого курсу \(European Green Deal\)](#) та Стратегії сталої та розумної мобільності (Sustainable and Smart Mobility Strategy, COM(2020)789) шляхом інтеграції транспортної та енергетичної політики, зокрема через обов'язкове розгортання AFI.

Функціональне охоплення

Сфера застосування [Регламенту \(ЄС\) 2024/1679](#) поширюється не лише щодо автомобільної інфраструктури, але й на:

- залізничний, водний, повітряний транспорт;
- інфраструктуру альтернативних видів палива AFI (EV Charging, Hydrogen Refuelling, Shore-Side Electricity);
- цифрові системи (Traffic Management, Data Sharing, Interoperability Requirements);
- механізми управління проектами спільного інтересу (Projects of Common Interest, PCI), в тому числі військову мобільність.

Ключовий висновок для України як країни-кандидата

[Регламент \(ЄС\) 2024/1679](#) не лише визначає фізичні параметри доріг TEN-T, але встановлює функціональні, кліматичні та цифрові зобов'язання, які повинні бути інтегровані одночасно у містобудівне, дорожнє, енергетичне та цифрове регулювання України. Відповідність цим вимогам стане основою для доступу України до механізмів



спільного фінансування, таких як CEF/AFIF та можливість повноцінно брати участь в Проектах, що становлять спільний інтерес (PCI).

1.2. Архітектура та Європейські транспортні коридори (ETC) TEN-T: етапи реалізації (2030 / 2040 / 2050)

Однією з ключових реформ, запроваджених [Регламентом \(ЄС\) 2024/1679](#), є перехід від загальної візії розвитку транспортної мережі до поетапно структурованої системи з фіксованими юридичними зобов'язаннями. ЄС встановив чітку логіку розгортання інфраструктури TEN-T у три часові горизонти - до 2030, 2040 та 2050 років - відповідно до функціональної важливості окремих категорій доріг та вузлів.

Таблиця 1. Європейська система планування TEN-T: функціональна ієрархія та часові горизонти розвитку

Рівень мережі ¹	Характеристика	Кінцевий строк реалізації
Core Network (Основна мережа)	Найважливіші транскоридорні артерії, що забезпечують зв'язність між основними економічними центрами та транскордонну мобільність.	2030 рік
Extended Core Network (Розширена основна мережа)	Новий проміжний рівень, що охоплює стратегічно найважливіші вузли та зв'язки TEN-T відповідно до потреб трафіку та має стимулювати розвиток усієї Всеосяжної мережі (Comprehensive network)	2040 рік
Comprehensive Network (Всеосяжна мережа)	Повний перелік існуючих та запланованих інфраструктурних об'єктів, який забезпечує повну територіальну доступність, включаючи менш завантажені або периферійні маршрути.	2050 рік

Встановлення додаткового проміжного рівня та нового терміну завершення дозволяє більш чітко визначити пріоритетність інвестицій, спрямувати ресурси на критично важливі ділянки та посилити інтеграцію TEN-T із ETCs.

Також, [Регламент \(ЄС\) 2024/1679](#) встановлює підвищені стандарти для транспортної інфраструктури автомобільних доріг, що належать до Core Network та Extended Core Network. Їхня реалізація повинна забезпечити високий рівень безпеки, пропускної здатності та безперервності руху, що є критичним для ефективного функціонування TEN-T.

¹ Для цілей цього Звіту ми використовуємо терміни «основна мережа» (core network), «розширена основна мережа» (extended core network) та «всеосяжна мережа» (comprehensive network). Водночас, окремі автори та джерела застосовують варіанти перекладу: Core Network як «опорна мережа», Extended Core Network як «розширена опорна мережа» та Comprehensive Network як «комплексна мережа». Остаточний варіант термінології має бути визначений під час офіційного перекладу Регламенту (ЄС) 2024/1679.

Оновлена редакція [Регламенту \(ЄС\) 2024/1679](#) підсилює механізм відповідальності держав-членів за дотримання строків і технічних стандартів TEN-T.

Хоча проекти, що ще не відповідають усім вимогам, не виключаються з фінансування, доступ до програм CEF і AFIF надається переважно тим ініціативам, які спрямовані на усунення виявлених прогалин і наближення до повної відповідності.

Таким чином, невідповідність стандартам не позбавляє права на фінансування, але знижує пріоритетність проекту під час відбору та може обмежити рівень грантової підтримки.

Європейські Транспортні Коридори (ETCs) у [Регламенті \(ЄС\) 2024/1679](#)

Для забезпечення того, щоб інфраструктурне планування відповідало реальним оперативним потребам транспортної системи ЄС, [Регламент \(ЄС\) 2024/1679](#) об'єднує концепції *Core Network Corridors* та *Rail Freight Corridors* у єдину, більш комплексну систему - [Європейські транспортні коридори](#) (European Transport Corridors, ETCs).

Ці коридори охоплюють ключові транспортні потоки на далекі відстані, обов'язково перетинають щонайменше два державні кордони та включають щонайменше три види транспорту, забезпечуючи мультимодальну інтеграцію в межах мережі TEN-T.

Запровадження трирівневої структури TEN-T (**Comprehensive**→**Extended Core**→**Core Network**) змінило підхід до планування та розподілу пріоритетів у розвитку транспортної інфраструктури.

➤ **Стара система (CNC):** зосереджувалася виключно на базовій мережі, реалізацію якої планувалося завершити до 2030 року.

➤ **Нова система (ETCs):** охоплює не лише базову, але й **розширену базову мережу**, що має бути завершена до 2040 року, та інтегрується з усією **всеосяжною мережею** до 2050 року.

Основна відмінність полягає в об'єднанні двох раніше окремих інструментів:

Таблиця 2. Порівняльна характеристика підходів до управління транспортними коридорами в [Регламенті \(ЄС\) №1315/2013](#) та [Регламенті \(ЄС\) 2024/1679](#)

Характеристика	Регламент (ЄС) 1315/2013	Регламент (ЄС) 2024/1679
Тип коридорів	Core Network Corridors (CNC)	European Transport Corridors (ETCs)
Інтеграція систем	Коридори базової мережі існували паралельно з Rail Freight Corridors (RFC).	ETC інтегрують CNC і RFC у спільну управлінську структуру.



Мета інтеграції	Координація була фрагментованою через різне географічне покриття та дублювання функцій.	Забезпечення єдиного управління, синергії інфраструктури й операцій, підтримка мультимодальності.
Географічне охоплення	Обмежувалося Core Network.	Охоплює Основну мережу (Core Network) та Розширену основну мережу (Extended Core Network)
Кількість коридорів	Не стандартизовано у тексті Регламенту.	Визначено 9 Європейських Транспортних Коридорів (ETCs).
Координаційний механізм	Європейські координатори CNC.	Розширений мандат Європейських координаторів ETC.

Розширення ETCs на Україну

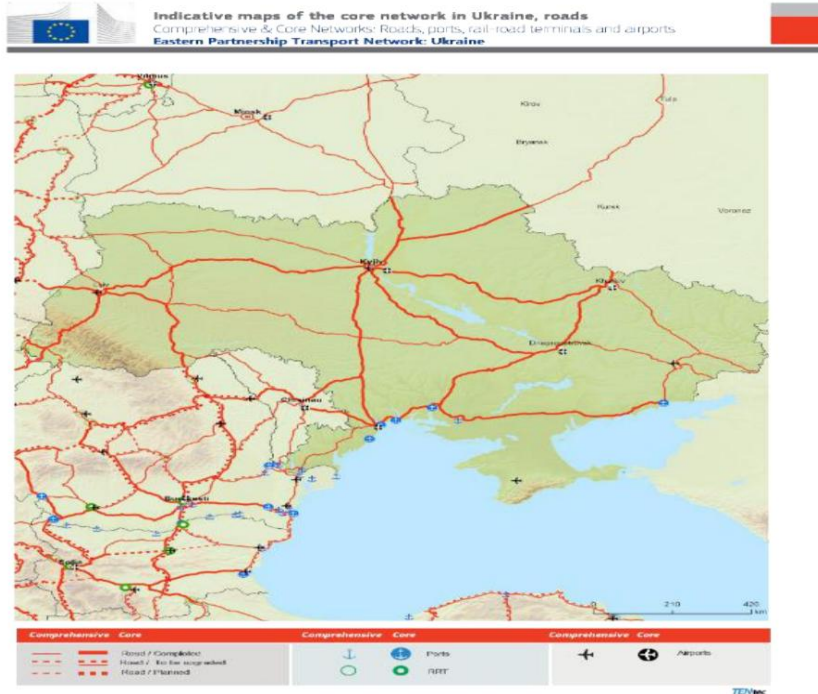
Після 2022 року роль України у політиці TEN-T набула якісно нового виміру. З метою підвищення стійкості європейських логістичних ланцюгів Європейська Комісія ухвалила рішення про формальне продовження наступних чотирьох ETCs на територію України.

Таблиця 3. Європейські транспортні коридори (ETCs) TEN-T, що охоплюють територію України (Annex IV Регламенту (ЄС) 2024/1679)

Назва Європейського транспортного коридору (ETCs)	Ключові маршрути на території України
Північне море – Балтика (North Sea – Baltic Corridor)	Продовжений через Львів та Київ до Маріуполя. Це важливий східно-західний шлях, що інтегрує українську мережу до європейського простору.
Балтійське море – Чорне море – Егейське море (Baltic Sea – Black Sea – Aegean Sea Corridor)	Продовжений через Львів та Чернівці (і Молдову) до Одеси. З'єднує Одесу з північно-південним маршрутом, що простягається до Греції.
Балтійське море – Адріатичне море (Baltic Sea – Adriatic Sea Corridor)	Проходитиме через Львів. Зміцнює позицію Львова як транскордонного вузла.
Рейн – Дунай (Rhine – Danube Corridor)	Україна приєднується через річку Дунай. Дунайські порти (Ізмаїл та Рені) відіграють стратегічну роль, забезпечуючи альтернативні логістичні маршрути.

Окрім самих ETCs, [Меморандум про взаєморозуміння між Україною та ЄС щодо розширення індикативних мап TEN-T](#) позначає основні міські центри як потенційні Міські Вузли (Urban Nodes), з огляду на їхню роль у транскордонних та внутрішніх перевезеннях. До них належать міста: Київ (національний транспортний центр та аеро/залізничний вузол), Львів (західний транскордонний вузол, зв'язок із Польщею та Центральною Європою), Одеса (морський порт і логістичний хаб), Харків (індустріальний центр Сходу), Дніпро (ключовий транспортно-промисловий вузол). Це

ранзитні т
печені ст



Згідно з наявними даними [Transport Community \(2024\)](#), орієнтовна протяжність основної та комплексної мережі TEN-T в Україні становить не менше **7 372,22 км**, що перевищує сумарну довжину мереж усіх країн Західних Балкан та інших держав-спостерігачів. Із цього обсягу **4 753,03 км** належать до Основної мережі (Core Network), тоді як **2 619,19 км** охоплюють Комплексну мережу (Comprehensive Network).

Таким чином, Україна посідає одне з провідних місць серед країн-партнерів ЄС за масштабом TEN-T, а модернізація цієї мережі має стати ключовим чинником для інтеграції транспортної системи держави у європейський простір.

Попри суттєве покращення дорожньої інфраструктури в попередні роки, повномасштабна агресія росії призвела до масштабних руйнувань транспортної мережі країни. Найбільших збитків зазнали регіони, які опинилися в зоні активних бойових дій. Там було зруйновано або серйозно пошкоджено ключові транспортні артерії, мости, дорожні вузли та об'їзні шляхи, що виконують критичну роль у русі вантажів і населення.



Військові дії, масове переміщення населення та руйнування критично важливих об'єктів транспортної інфраструктури створили значні перешкоди для належного утримання та ремонту доріг. Як наслідок, транспортні та торговельні потоки були порушені, а зв'язність дорожньої мережі - як усередині країни, так і в напрямку Європейського Союзу - суттєво знизилася.

Наразі, в умовах воєнного стану Україна зосредила ресурсні зусилля на:

- аварійному ремонті та відновленні життєво важливих транспортних сполучень;
- розвитку альтернативних транспортних маршрутів, зокрема - сполучень із портами Дунаю;
- поглибленні зв'язків із державами-членами ЄС та Республікою Молдова в рамках [ініціативи «Шляхи солідарності» \(EU-Ukraine Solidarity Lanes\)](#).

Водночас, адміністративні спроможності, зокрема проєктне планування, підготовка технічної документації та залучення фінансування, залишаються слабкою ланкою. Це ускладнює реалізацію проєктів, підтриманих ЄС, та стримує розвиток повністю сумісного транскордонного сполучення у межах TEN-T.

Включення українських транспортних напрямків до ETCs означає фактичне приєднання України до системи управління та координації TEN-T, що передбачає участь у консультативних процесах під керівництвом Європейських координаторів, про яких детальніше буде розкрито в **п.1.9** даного Розділу. Це не лише розширює політичну присутність України у спільній транспортній політиці ЄС, але й створює практичні можливості для доступу до програмного фінансування та технічної допомоги.

Зокрема, АТ «Укрзалізниця», вже [бере участь](#) у взаємодії з консультантами Європейської Комісії з питань збору та верифікації даних TEN-T, що є необхідною складовою для підготовки **Робочих планів (Work Plans) ETCs**. Така участь дозволяє забезпечити узгодженість технічних стандартів, маршрутних параметрів і пріоритетів модернізації з європейськими вимогами.

Включення України до системи ETCs також відображає **стратегічну зміну фокусу ЄС** після 2022 року: розвиток транспортних коридорів розглядається передусім як **геополітична та безпекова категорія**. Розширення мережі TEN-T на Україну є частиною комплексної політики [Military Mobility](#) та **Resilience**, спрямованої на забезпечення стійкості європейської інфраструктури в умовах російської агресії, підтримку військової логістики, гуманітарного доступу та транскордонної координації.

Український контекст: необхідність нормативної деталізації

Аналіз засвідчує фундаментальну розбіжність між українським законодавством, яке спирається переважно на адміністративно-територіальні та формальні класифікації доріг, і функціонально-стратегічною ієрархією, закріпленою в праві Європейського Союзу. У результаті українська система не забезпечує можливості пріоритизації інвестицій та моніторингу розвитку мережі за принципами TEN-T.



В Україні згідно [Закону України «Про автомобільні дороги»](#) діє чотирирівнева класифікація автомобільних доріг загального користування державного значення, які підрозділяються на **міжнародні, національні, регіональні та територіальні**.

Ця структура є придатною для внутрішнього управління інфраструктурою, але не відповідає стратегічній моделі TEN-T, яка базується на рівнях функціонального значення та європейської доданої вартості транспортних зв'язків.

Регламент (ЄС) 2024/1679 визначає три рівні транспортної мережі, що мають юридично зобов'язувальний характер і різні строки реалізації:

- **Core Network (Основна Мережа)** → до 31 грудня 2030 р.;
 - **Extended Core Network (Розширена Основна Мережа)** → до 31 грудня 2040 р.;
 - **Comprehensive Network (Всеосяжна мМережа)** → до 31 грудня 2050 р.
- Кожен рівень є не лише технічною, а інституційно-політичною категорією, що визначає пріоритет фінансування, планування та контролю за виконанням зобов'язань ЄС у сфері транспортної інтеграції.

Українське законодавство, зокрема [Закон України «Про автомобільні дороги»](#), наразі не відображає цих функціональних та стратегічних пріоритетів і не містить правового механізму для віднесення конкретних об'єктів до Core Network або Extended Core Network.

Відсутність у національному законодавстві відповідних категорій і термінології створює правовий вакуум, який:

- ускладнює юридичне визначення статусу українських ділянок як частини TEN-T;
- не дозволяє встановити офіційні строки модернізації, співмірні з європейськими;
- перешкоджає повноцінному використанню механізмів фінансування CEF/AFIF для проєктів на території України;
- обмежує можливість звітування перед ЄК щодо виконання графіка розвитку Core та Comprehensive Network.

Чинна редакція статті 8 [Закону України «Про автомобільні дороги»](#), оперуючи поняттями «*міжнародні транспортні коридори*» (МТК) та «*Європейська мережа основних, проміжних, з'єднувальних автомобільних доріг*», відображає правові рамки, ухвалені після Пан'європейських транспортних конференцій (1990-ті роки) і значною мірою втратила актуальність.

Нова архітектура TEN-T, затверджена Регламентом (ЄС) 2024/1679, вимагає, щоб транспортна мережа функціонувала як єдиний, інтегрований організм. Успіх Європейського транспортного коридору (ЕТС) залежить від одночасного забезпечення трьох складових: правової, фізичної та операційної.



На сьогодні Україна має геополітичну інтеграцію (українські маршрути включені до індикативних карт TEN-T), проте знаходиться у стані критичного розриву між національним законодавством та функціональними вимогами TEN-T.

Європейські транспортні коридори (ETCs) є передусім операційною структурою, яка покликана усувати системні перешкоди фізичних, технічних, функціональних або адміністративних бар'єрів. Українське законодавство не відображає цих пріоритетів.

Через це українські маршрути, які де-факто є частиною Європейських транспортних коридорів (ETCs), залишаються юридично «невидимими» в національному праві. Відповідно, центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства та органи управління призначені для управління автомобільними дорогами, забезпечення їх функціонування, розвитку та фінансування не можуть офіційно планувати завершення модернізації українських рівнях Core Network до 2030 року - навіть якщо це задекларовано в міжнародних документах.

1.3. Узгодження TEN-T із Європейським зеленим курсом та цілями кліматичної нейтральності транспорту

Регламент (ЄС) 2024/1679 та з Регламент (ЄС) 2023/1804 (Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR))² формують взаємопов'язану нормативну основу, яка переводить транспортну політику ЄС на кліматоцентричні засади.

Обидва акти вже не розглядають інфраструктуру виключно як засіб забезпечення мобільності - вони прямо інтегрують цілі Комунікації Європейської Комісії Європейського зеленого курсу на основі [«European Green Deal»](#) від 11 грудня 2019 року та Стратегії сталої та розумної мобільності (Sustainable and Smart Mobility Strategy)³ як рамкової стратегії ЄК (82 ініціатив) і, роблячи декарбонізацію та енергетичну трансформацію транспортного сектору обов'язковим елементом планування, проєктування та експлуатації TEN-T. Ця стратегія слугує орієнтиром для цілей і показників, зокрема щодо інтеграції альтернативних видів палива та цифрових сервісів, пріоритизації інвестицій і моніторингу прогресу.

1) Регламент (ЄС) 2024/1679 - транспортно-кліматичний інструмент

Оновлений Регламент (ЄС) 2024/1679 **закріплює декарбонізацію** транспорту як стратегічну функцію транспортної мережі, а не як побічну мету. Це проявляється у кількох ключових підходах:

- транспортна інфраструктура планується з урахуванням цілей кліматичної нейтральності 2050 року та проміжного зниження викидів на 55 % до 2030 року;

² Regulation (EU) 2023/1804 of the European Parliament and of the Council of 13 September 2023 on the deployment of alternative fuels infrastructure, and repealing Directive 2014/94/EU (Text with EEA relevance). URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj/eng>

³ 'Sustainable and Smart Mobility Strategy — putting European transport on track for the future' <https://share.google/FMjEcTfhhbZ5hCzA3b>



- пріоритетність сталих видів транспорту – інвестиції в дорожню галузь мають бути узгоджені з розвитком залізничного, внутрішнього водного та мультимодального сполучення;

- обов'язкова інтеграція AFI та цифрових систем управління трафіком.

Натомість, Регламент (ЄС) 1315/2013 прагнув до скорочення викидів парникових газів від транспорту лише на 60% до 2050 року (порівняно з 1990 р.) та не вимагав обов'язкового розгортання інфраструктури альтернативних палив, встановлюючи конкретні кількісні та часові рамки, як це визначено відповідно до Регламенту (ЄС) 2023/1804.

Таким чином, TEN-T перетворюється з „транспортної карти“ на „кліматично-інфраструктурну платформу”.

2) Регламент (ЄС) 2023/1804 - інфраструктурний «енергетичний модуль» TEN-T

Регламент (ЄС) 2024/1679 деталізує яка саме енергетична інфраструктура має бути розгорнута вздовж TEN-T, з якими параметрами та у які строки, про що детальніше ми розглянемо в наступних розділах. Він встановлює мінімальні стандарти безперервності заряджання для всіх категорій транспортних засобів.

Посилання Регламенту (ЄС) 2023/1804 на Основна мережа (Core Network) трактується згідно з новою структурою TEN-T в Регламенті (ЄС) 2024/1679:

- **Core Network → Основна мережа**
- **Comprehensive Network → Розширена основна + Всеосяжна мережа**

Це забезпечує юридичну узгодженість, де просторовий каркас TEN-T визначає «де», а AFIR відповідає на питання «що саме і з якими характеристиками має бути розгорнуто».

Таким чином, TEN-T + AFIR діють як єдина політична архітектура „*Infrastructure obligations to deliver the Green Deal*”: одна частина визначає коридори, інша - енергетичну функцію цих коридорів.

Узгодженість законодавства України з Європейським зеленим курсом та цілями декарбонізації транспорту

На стратегічному рівні Україна перебуває у руслі кліматичної та транспортної політики ЄС. Прийнятий у 2024 році Закон «Про основні засади державної кліматичної політики» (№ 3991-IX) закріплює мету досягнення кліматичної нейтральності до 2050 року та передбачає скорочення викидів парникових газів щонайменше на 65% до 2030 року (у порівнянні з 1990 роком). Цей Закон прямо спрямований на імплементацію *acquis communautaire* у сфері зміни клімату та вимагає інтеграції кліматичної політики в усі сектори, включно з транспортом.

Ці орієнтири відображають ключові параметри Європейського зеленого курсу та узгоджуються із загальноєвропейською ціллю скорочення викидів від транспорту на 90% до 2050 року, встановленою Регламентом (ЄС) 2024/1679. Для порівняння,



Регламент (ЄС) 1315/2013, передбачав скорочення викидів парникових газів від транспорту на 60% до 2050 року (порівняно з 1990).

Операційний план НТС містять пряме посилення на необхідність вдосконалення нормативно-правової бази з урахуванням Регламенту (ЄС) 2023/1804 та зобов'язання щодо переходу до екологічно нейтрального, енергоефективного та безпечного транспорту. У документі прямо зазначено інтеграцію України до мережі TEN-T відповідно до стандартів ЄС, що формально закріплює політичну сумісність із логікою Регламенту (ЄС) 2024/1679 та Регламенту (ЄС) 2023/1804.

Окремі положення щодо розвитку ринку електромобільності та зарядної інфраструктури містяться у [Законі України №2956-IX](#) “Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів”, який визнає електротранспорт одним із пріоритетів державної політики. Разом ці документи демонструють, що на рівні політичних декларацій Україна взяла курс на синхронізацію з цільовими орієнтирами ЄС.

Водночас, фактичний стан імплементації положень Регламенту (ЄС) 2023/1804 можна оцінити як частково узгоджений. Наразі в Україні відсутні нормативно встановлені вимоги до мінімальних інтервалів розміщення зарядних станцій уздовж Європейських транспортних коридорів TEN-T, які проходять територією України, не визначені стандарти високопотужного заряджання, відсутня регламентація щодо методів оплати, прозорості тарифів та доступу до даних у форматі, передбаченому положеннями Регламенту (ЄС) 2023/1804. Також поки що немає спеціального органу, відповідального за моніторинг розвитку інфраструктури альтернативних видів палива за аналогією до механізму звітності, закладеного у Article 16 Регламенту (ЄС) 2023/1804.

Таким чином, Україна сформувала стратегічну узгодженість із кліматичною політикою ЄС, але ще не перейшла до повної нормативної реалізації зобов'язань у сфері інфраструктури декарбонізованого транспорту. Подальша адаптація має зосереджуватися не лише на формальному відтворенні положень Регламент (ЄС) 2024/1679 та Регламенту (ЄС) 2023/1804 у законодавстві, а й на створенні дієвих процедур планування, технічного проектування, підключення та експлуатації зарядної інфраструктури, які забезпечують практичну реалізацію принципів **«user pays»** та **«zero-emission ready»** у дорожньому секторі.

1.4. Технічні вимоги, базові компоненти дорожньо-транспортної інфраструктури TEN-T та склад «супутнього обладнання» (Associated equipment)

Регламент (ЄС) 2024/1679 встановлює уніфіковані технічні вимоги до автомобільних доріг мережі TEN-T з метою забезпечення високого рівня безпеки, пропускну здатності та безперервності руху на всій території ЄС.



Відповідно до Article 31, ці вимоги є обов'язковими для виконання:

- для доріг Основної мережі (Core Network) - **до 31 грудня 2030 року**;
- для доріг Розширеної основної мережі (Extended Core Network) - **до 31 грудня 2040 року**.

Новий Регламент перетворює норми, які раніше мали рекомендаційний характер у Регламенті (ЄС) 1315/2013, на юридично зобов'язуючі стандарти, що підлягають обов'язковій імплементації всіма державами-членами ЄС.

Основні технічні вимоги до автомобільних доріг TEN-T

- подвійна проїзна частина (*Separate Carriageways*);
- мають бути спроектовані, побудовані або модернізовані для автомобільного транспорту з фізичним розділенням напрямків руху (*розділювальна смуга або бар'єр*).

Відсутність перетинів в одному рівні (No Crossings at Grade)

- забороняються будь-які однорівневі перетини з іншими дорогами, залізничними або трамвайними коліями, велосипедними або пішохідними доріжками, за винятком тимчасових або спеціально обґрунтованих випадків, зокрема, якщо інтенсивність руху становить **менше 10 000 транспортних засобів на добу** в обох напрямках.

Таким чином, дорога, яка має якісне покриття, але допускає зустрічний рух без фізичного бар'єра або однорівневі перетини, не може бути визнана такою, що відповідає стандартам TEN-T, навіть якщо у національній класифікації вона належить до міжнародних. Регламент (ЄС) 2024/1679 вносить суттєві уточнення та посилення вимог до Основної мережі (Core Network) та щойно введеної Розширеної основної мережі (Extended Core Network) порівняно з Регламентом (ЄС) 1315/2013.

Також, на практиці, відповідність дорожньої інфраструктури TEN-T оцінюється, серед іншого, за індикаторами профілю та стану інфраструктури, адже для того, що автомобільні дороги були визнані такими, що відповідають критеріям TEN-T, вони повинні бути належним чином утримувані. Тому, з метою визначення належного рівня експлуатаційного утримання дорожнього покриття використовується критерій [Міжнародного індексу нерівності \(International Roughness Index, IRI\)](#). Це вимагає, щоб стан дорожнього покриття був оцінений як дуже добрий або добрий, забезпечуючи плавний рух транспорту та високі стандарти безпеки. Основний критерій технічної відповідності для дорожнього покриття встановлено як Міжнародний індекс нерівності (IRI) нижче 2.84.

Відповідно до даних [Звіту Transport Community \(2024\)](#), що застосовується також до країн-спостерігачів (Україна, Молдова, Грузія), IRI використовується як основний показник технічної відповідності дорожньої інфраструктури, зокрема для таких категорій мережі:

а) Основна мережа (Core Network)

- Для ділянок автомобільних доріг даної мережі відповідність вважається **кумулятивною**. Вони повинні відповідати стандартам **автомагістралі або швидкісної**

дороги (за відсутності спеціального виключення, наданого ЄК) та належним чином утримуватися (тобто мати IRI нижче 2.84).

б) Комплексна мережа (Comprehensive Network)

• для звичайних доріг даної мережі (які не є автомагістралями або швидкісними дорогами), відповідність оцінюється на основі **поточного фізичного стану інфраструктури (IRI)**. Для цілей звітування, **вважається, що звичайна дорога у дуже доброму або доброму стані ($IRI < 2.84$) загалом відповідає базовим вимогам безпеки.**

Довідково щодо класифікації стану доріг європейській методології:

IRI 1.0–1.24 - відмінний стан (very good condition);

IRI 1.24–2.84 - добрий стан (good condition);

IRI вище 2.84 - незадовільний або такий, що потребує реконструкції / ресерфейсу.

Український контекст: необхідність нормативної деталізації

В українському законодавстві наразі відсутні норми, які вимагають обов'язкової відсутності однорівневих перетинів або фізичного розділення напрямків руху для доріг, що включені до індикативних карт або які претендують на статус сумісних з TEN-T та поступового підвищення стандартів для дорожньої інфраструктури в рамках TEN-T.

Чинні ДБН В.2.3-4:2015 «АВТОМОБІЛЬНІ ДОРОГИ» (зі змінами), які регулюють проектування будівництва автомобільних доріг, класифікують дороги за інтенсивністю руху (I-V категорії), але не за функціональною інтегрованістю в європейську мережу TEN-T. Разом з тим, зауважимо, що сам по собі термін **«автомагістраль»**, визначений у ДБН В.2.3-4:2015 в примітці як **«дорога I категорії»** в цілому відповідає вимогам визначених в Регламенті (ЄС) 2024/1679 щодо ключових конструктивних параметрів автомобільної дороги TEN-T. Питання полягає в тому, що цей високий функціональний стандарт не є обов'язковим для всіх автомобільних доріг (наприклад дороги II-III категорії), які включені чи можуть бути включені до індикативних карт TEN-T.

Таблиця 4. Порівняння конструктивних вимог TEN-T (Регламент (ЄС) 2024/1679) та ДБН В.2.3-4:2015 з оцінкою невідповідності

Конструктивний параметр	Вимога Регламенту (ЄС) 2024/1679 для (Core/Extended Core)	Положення <u>ДБН В.2.3-4:2015</u>	Оцінка невідповідності
Роздільні проїжджі частини (Separate Carriageways)	Обов'язкове фізичне розділення проїжджих частин інженерними рішеннями, що гарантують безпеку .	Розділювальна смуга (шириною 6,00 м або 3,00 м) передбачена лише для доріг I категорії (I-a та I-b). Для доріг II та III категорій, які можуть бути частиною індикативних карт TEN-T, фізичне розділення не є обов'язковим .	Не гармонізовано. ДБН не вимагають обов'язкової гарантії безпеки через фізичне розділення на всіх ключових маршрутах TEN-T (навіть там, де інтенсивність руху вища за 10 000 авт./добу).

Відсутність однорівневих перетинів (No Crossings at Grade)	Повна заборона однорівневих перетинів з будь-якими дорогами чи пішохідними/велосипедн ими шляхами.	Переходи у різних рівнях (шляхопроводи) потрібно передбачати через автомобільні дороги I категорії . Для доріг II категорії переходи у різних рівнях потрібні лише при інтенсивності пішохідного руху понад 200 піш./год у годину "пік". Перехрещення в одному рівні допускається для доріг нижчих категорій.	Не гармонізовано. ДБН допускає певні компроміси та дозволяє функціонування доріг II категорії, які можуть бути частиною ETCs, з однорівневими перетинами. Це прямо порушує базовий конструктивний стандарт Core/Extended Core Network, що виключає <i>No Crossings at Grade</i> .
---	--	---	--

[Закон України «Про автомобільні дороги»](#) (Стаття 8) класифікує дороги за адміністративним статусом (міжнародні, національні тощо). [ДБН В.2.3-4:2015](#), у свою чергу, використовує категоризацію за інтенсивністю руху (I, II, III, IV, V категорії)

Оскільки ЗУ «Про автомобільні дороги» не оперує функціональним визначенням «автомагістраль» як обов'язковим стандартом для Core/Extended Network, це унеможливорює юридичне закріплення вимоги про повну ізоляцію руху та відсутність однорівневих перетинів на всій протяжності європейських коридорів.

Отже, автомобільна дорога, яка відповідає II або III категорії [ДБН](#) (тобто допускає однорівневі перетини), але є частиною ETC, не може бути визнана такою, що відповідає стандартам TEN-T, навіть якщо вона класифікована як міжнародна у законодавстві України.

Базовий склад транспортної інфраструктури автомобільних доріг та концепція «супутнього обладнання»

Регламент (ЄС) 2024/1679 розширює традиційне розуміння автомобільної дороги. Якщо в національних актах України дорога зазвичай визначається *“лінійний комплекс інженерних споруд, призначений для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів”* (ст. 1 [Закону України «Про автомобільні дороги»](#)), або як інженерна споруда з проїзною частиною та окремими технічними елементами, то в логіці TEN-T вона розглядається як мультифункціональна транспортно-енергетична платформа, що одночасно забезпечує мобільність, енергоживлення транспортних засобів, інформаційну взаємодію та екологічну безпеку.

Регламент (ЄС) 2024/1679 закріплює два структурні рівні дорожньої інфраструктури:

- 1) **основний інженерний каркас** дороги та їхні конструктивні елементи;
- 2) **супутнє обладнання** (associated equipment), без якого дорога не вважається повноцінно функціональною в контексті TEN-T.

1. Базовий склад транспортної інфраструктури автомобільних доріг (Road transport infrastructure)



До **базових** елементів належать автомобільні дороги з усіма конструктивними складниками (Article 29): мости (bridges), тунелі (tunnels), розв'язки (junctions), перехрестя (crossings), транспортні розв'язки (interchanges), укріплені узбіччя (hard shoulders).

Важливо, що до цієї групи також включено інфраструктуру для пом'якшення впливу на довкілля, включно з рішеннями для збереження фауни та зниження шумового навантаження (*infrastructure mitigating environmental impact, including fauna preservation and noise mitigation*), що від початку поєднує дорожнє планування з екологічною політикою.

2. Концепція «супутнього обладнання» (Associated Equipment) - принципова європейська новація

Новий Регламент (ЄС) 2024/1679 деталізує склад та зміст поняття «супутнього обладнання» (associated equipment), перетворюючи його з допоміжної технічної категорії у більш структурований елемент дорожньої інфраструктури.

На відміну від Регламенту (ЄС) 1315/2013, де це поняття охоплювало широкий спектр допоміжних систем, нині воно конкретизоване, а частина його складових отримала окремий правовий статус у складі основних компонентів дорожньо-транспортної інфраструктури TEN-T.

Регламент (ЄС) 2024/1679 виходить із того, що сучасна автомобільна дорога - це не тільки місце руху транспортних засобів, а інфраструктурно-цифровий комплекс, який має забезпечувати безперервність руху, енергозабезпечення та захист користувачів. До обов'язкових складових такого комплексу **«супутнього обладнання» (Associated Equipment)** належать:

- інтелектуальні транспортні системи (ITS) та цифрова інфраструктура - для управління потоками та обміну даними;
- обладнання для заправки або перезарядки автомобілів з альтернативними типами силової установки - зарядні або заправні установки для електричних та інших «чистих» транспортних засобів;
- зони паркування та відпочинку, зокрема безпечні та захищені паркувальні зони для вантажного транспорту (SSPA/SSTPA);
- під'їзди до мультимодальних терміналів та зв'язки з іншими видами транспорту;
- системи зважування у русі (WIM);
- технології стягнення плати за проїзд та зборів за користування (tolls / user charges), інтегровані з цифровими платформами.

Екологічна інфраструктура (наприклад, елементи для зменшення впливу на довкілля) тепер віднесена безпосередньо до компоненту автомобільної дороги, а інфраструктура, пов'язана з об'єктами для альтернативних видів палива та SSPA (Safe and Secure Parking Areas) виділені як окремі основні компоненти транспортної інфраструктури автомобільних доріг.

Таким чином, **«супутнє обладнання»** (Associated Equipment) тепер охоплює переважно інтелектуальні та технічні системи управління (ITS, WIM, системи контролю трафіку, збору плати, відеоспостереження тощо), тоді як елементи, пов'язані з енергетичною, екологічною чи логістичною інфраструктурою підняті на вищий рівень правової ієрархії як невід'ємні складові самої автомобільної дороги у структурі TEN-T.

Регламент (ЄС) 2024/1679 прямо вказує, що дорожньо-транспортна інфраструктура TEN-T не може розглядатися відокремлено від свого «функціонального обладнання» - тобто дорога без цифрового управління, без систем безпеки, без енергетичної інфраструктури та без сервісних зон вважається неповною і такою, що не відповідає стандартам TEN-T та не забезпечує відповідність інтегрованих, стійкої та ефективній європейській транспортній системі.

Отже, відбувся перехід від допоміжного (**«optional»**) до обов'язкового (**«mandatory»**) компонента інфраструктури TEN-T, що має бути врахований під час національної гармонізації нормативів і стандартів дорожнього будівництва

Чинне українське законодавство, зокрема [Закон України «Про автомобільні дороги»](#) та відповідні Державні будівельні норми (ДБН), оперує переважно класичним інженерно-будівельним підходом до визначення дороги. Воно містить перелік окремих конструктивних елементів - дорожнє покриття, земляне полотно, інженерне облаштування, об'єкти дорожнього сервісу, споруди дорожнього водовідводу, технічні засоби, штучні споруди, транспортні розв'язки тощо - однак не формує системного поняття *«Дорожньо-транспортна інфраструктура»* у європейському значенні, яке охоплює:

Таблиця 5. Порівняння елементів дорожньо-транспортної інфраструктури TEN-T) та українського законодавства з оцінкою прогалин

Компонент TEN-T (Регламент ЄС 2024/1679)	Стан імплементації в Україні (Закони, ДБН)	Ключові прогалини (Gaps)
I. Основні елементи (Roads)		
Інфраструктура для пом'якшення впливу на довкілля (збереження фауни, зниження шуму)	В Україні згадуються шумозахисні споруди та споруди дорожнього водовідводу та водоочисні споруди, елементи санітарного облаштування; зелені насадження тощо (Закон України «Про автомобільні дороги» , ст. 9)	Відсутнє пряме законодавче закріплення вимог щодо інфраструктури для збереження фауни (fauna preservation).
II. Супутнє обладнання (Associated Equipment)		

Цифрова інфраструктура та ІКТ системи (ITS, eFTI)	Закон України «Про автомобільні дороги» (ст. 1) згадує інженерне облаштування, що включає технологічний зв'язок та вимірювання вагових і габаритних параметрів транспортних засобів.	Відсутня гармонізація з конкретними ІКТ-системами ЄС (ITS, eFTI, ERTMS). Відсутні визначення цифрової інфраструктури та ІКТ-систем для транспорту.
Системи зважування в русі (WIM)	Закон згадує вимірювання вагових і габаритних параметрів транспортних засобів (Закон України «Про автомобільні дороги» ст. 1, 9).	Відсутнє визначення WIM та обов'язковість їх впровадження на певних інтервалах (≤ 300 км) на всій мережі TEN-T.
Обладнання для заправки або перезарядки автомобілів з альтернативними типами силової установки	Забезпечення розвитку станцій зарядки електромобілів визначено пріоритетом (Закон № 2956-IX, ст. 3). ДБН Б.2.2-12:2019 (п. 10.8.33, Додаток Ж.4) встановлює вимоги до ЕЗС та інтервалів розміщення	Відсутня імплементація вимог AFIR щодо обов'язкових інтервалів ($\leq 60/100$ км) в залежності від диференціації автомобільної дороги за стратегічною важливістю, типології та потужності ЕЗС, а також вимог до водневої інфраструктури.
Обладнання для безпечної та захищеної стоянки SSPA, яка повинно відповідати вимогам, переліченим у Статті 8a(1) Регламенту (ЄС) 561/2006, та сертифікована відповідно до стандартів і процедур Союзу, зазначених у Статті 8a(2) цього Регламенту	Існують загальні поняття майданчиків відпочинку (ДБН В.2.3-3764:1918-549:2018) та об'єктів дорожнього сервісу (Закон України «Про автомобільні дороги» , ст. 1).	Відсутня нормативна вимога щодо безпеки/охоронюваності (Security), сертифікації та максимального інтервалу розміщення (≤ 150 км) для комерційного транспорту.
Обладнання для стягнення плати за проїзд або зборів за користування (for the levying of tolls or user charges)	Закон України «Про автомобільні дороги» (ст. 1) включає інженерне облаштування, до якого належать «спеціальні споруди та засоби, призначені для забезпечення безпечних та зручних умов руху». Також Закон передбачає, що автомобільні дороги можуть бути віднесені до розряду платних на підставі окремого	В українському законодавстві системи стягнення плати (tolling/user charges) не інтегровані на нормативному рівні як обов'язкова, функціональна складова дорожньої інфраструктури TEN-T в якості "супутнього обладнання" (Associated equipment)



	закону або у випадку будівництва (нового будівництва, реконструкції, капітального ремонту) та подальшої експлуатації на умовах концесії. (ст. 27)	
--	---	--

Аналіз засвідчує, що в українському законодавстві **зберігається концептуальна відмінність** у підході до визначення поняття автомобільної дороги.

Українські норми трактують дорогу як *інженерно-будівельний об'єкт*, тоді як у праві ЄС, відповідно до Регламенту (ЄС) 2024/1679, вона розглядається як *функціональна транспортна платформа, що поєднує інфраструктуру руху, енергозабезпечення, цифрову взаємодію та користувацькі сервіси*.

Унаслідок цього чинне визначення **“автомобільної дороги”** в Україні не охоплює низку обов'язкових компонентів, які у ЄС віднесено до категорії “associated equipment” і є невід'ємною частиною дорожньої інфраструктури TEN-T.

До таких компонентів належать:

- інфраструктура для заправки та підзарядки транспортних засобів з альтернативними силовими установками (відповідно до AFIR);
- цифрова інфраструктура та інтелектуальні транспортні системи (ITS);
- безпечні та захищені паркувальні зони (SSPA) та зони відпочинку;
- автобусні термінали.

Ці елементи в Україні досі класифікуються як окремі об'єкти інженерної або комерційної (сервісної) інфраструктури, а не як обов'язкові складові дороги.

Такий підхід створює системний розрив між українською та європейською моделями управління дорожньою інфраструктурою і перешкоджає формальному визнанню українських ділянок сумісними з TEN-T.

1.5. Безпека, стійкість і адаптація дорожньо-транспортної інфраструктури до зміни клімату

Регламент (ЄС) 2024/1679 запроваджує комплексний підхід до планування та реалізації інфраструктурних проєктів, вимагаючи врахування аспектів безпеки, стійкості до зміни клімату та екологічної відповідності на всіх етапах життєвого циклу об'єктів. Ці вимоги є обов'язковими для проєктів спільного інтересу (Projects of Common Interest, PCI)⁴ та охоплюють як фізичну безпеку, так і системну здатність мережі функціонувати в умовах зовнішніх викликів та криз.

⁴ Project of Common Interest (PCI) – проєкт, що становить спільний інтерес ЄС, визначений як інфраструктурна ініціатива, що має вирішальне значення для досягнення стратегічних цілей TEN-T.

PCI охоплюють проєкти, ідентифіковані в [Регламенті \(ЄС\) № 1315/2013](#), [Регламенті \(ЄС\) № 347/2013](#) (транс'європейська енергетична інфраструктура) та, у сфері цифрових мереж, у Article 8 of [Регламенту \(ЄС\) 2021/1153](#) (Connecting Europe Facility).



1. Вимоги до життєстійкості інфраструктури (Resilience Criteria)

Згідно з положеннями [Регламенту \(ЄС\) 2024/1679](#), держави-члени зобов'язані підвищувати стійкість інфраструктури до:

- кліматичних змін (спека, повені, зсуви ґрунтів, екстремальні погодні події);
- природних та техногенних небезпек (пожежі, аварії, пандемії);
- намірових порушень (кибератаки, диверсії, терористичні акти);
- геополітичних ризиків (переривання логістичних ланцюгів, військові конфлікти).

При плануванні розглядається не лише фізична міцність окремого об'єкта, а взаємозалежність з іншими мережами - енергетичною, цифровою, телекомунікаційною тощо.

2. Обов'язкова процедура Climate Proofing

Для проєктів, що підлягають оцінці впливу на довкілля (ОВД) відповідно до [Директиви 2011/92/ЄС](#), застосовується перевірка кліматичної стійкості (Climate Proofing)⁵. У статтях 5 та 46 прямо зобов'язує проводити “climate proofing” для кожного Проєкту, що становить спільний інтерес (Project of Common Interest, PCI), включаючи:

- оцінку викидів CO₂ за всім життєвим циклом проєкту (life-cycle GHG emissions);
- оцінку ризиків, пов'язаних зі зміною клімату (heatwaves, floods, landslides, droughts);
- інтеграцію заходів з адаптації та пом'якшення впливу (mitigation measures).

Більш того, [Регламент \(ЄС\) 2021/241 про Механізм відновлення та стійкості \(RRF\)](#) та [Регламент \(ЄС\) 2020/852 про таксономію сталих інвестицій](#) вимагають дотримання принципу “Do No Significant Harm” (DNSH), який передбачає включення кліматичного аналізу безпосередньо в процедуру екологічного схвалення.

3. Екологічна оцінка (Environmental Assessment)

Проєкти, що реалізуються у складі мережі TEN-T, також підлягають обов'язковим процедурам екологічної оцінки відповідно до комплексної правової рамки ЄС. [Регламент \(ЄС\) 2024/1679](#) прямо відсилає до застосування таких актів:

- [Директива 2011/92/ЄС](#) - оцінка впливу на довкілля (Environmental Impact Assessment, EIA);

У [Регламенті \(ЄС\) 2024/1679](#) поняття PCI розширено - воно охоплює будь-який інфраструктурний проєкт, що сприяє реалізації Європейських транспортних коридорів (ETCs) та досягненню загальних цілей TEN-T, включно з кліматичною нейтральністю, безперервністю перевезень і цифровою інтеграцією мереж.

⁵ Climate Proofing є обов'язковим для проєктів, процедури закупівель яких щодо ОВД були розпочаті після 18 липня 2024 року.

- [Директива 2001/42/ЄС](#) - стратегічна екологічна оцінка планів та програм (Strategic Environmental Assessment, SEA);
- [Директива 92/43/ЄЕС](#) (Habitats Directive) та [Директива 2009/147/ЄС](#) (Birds Directive) - оцінка впливу на природоохоронні території Natura 2000;
- [Директива 2000/60/ЄС](#) (Water Framework Directive) - оцінка впливу на водні об'єкти;
- [Директива 2002/49/ЄС](#) (Environmental Noise Directive) - оцінка акустичного навантаження.

На практиці це означає, що кожен проєкт спільного інтересу (PCI) має пройти багаторівневу перевірку впливів на різні компоненти довкілля, із застосуванням відповідних методик для:

- забруднення повітря,
- шумового навантаження,
- впливу на біорізноманіття,
- впливу на поверхневі та підземні води,
- ландшафтної інтеграції.

3. [Принцип «Не завдати значної шкоди» \(DNSH\)](#)

Для проєктів, для яких процедури закупівлі в рамках ЕІА не були розпочаті до 18 липня 2024 року, додатково застосовується перевірка відповідності принципу «Не завдати значної шкоди» (Do No Significant Harm, DNSH) у значенні Регламенту (ЄС) 2020/852 (Таксономія). Це означає, що, навіть у разі проходження стандартної ОВД, проєкт може бути визнаний неприйнятним, якщо його реалізація потенційно порушує одну з шести екологічних цілей ЄС (скорочення викидів парникових газів, адаптація до кліматичних змін, водні ресурси, циркулярна економіка, забруднення, біорізноманіття), а також DNSH є передумовою для отримання фінансування ЄС, зокрема через механізми CEF, RRF або AFIF.

Стан імплементації в українському законодавстві та ключові прогалини

Україна задекларувала стратегічну мету декарбонізації та переходу до стійкої транспортної системи, однак чинна нормативна база не забезпечує повної інтеграції кліматичних, екологічних та безпекових вимог, передбачених Регламентом (ЄС) 2024/1679. Відсутність механізмів Climate Proofing, DNSH та управління інфраструктурою протягом життєвого циклу створює розрив між стратегічними цілями та їх практичною реалізацією.

Таблиця 6. Стан імплементації екологічних та кліматичних вимог TEN-T (Регламент (ЄС) 2024/1679) в Україні

Компонент TEN-T (Регламент ЄС 2024/1679)	Стан імплементації в Україні (Закони, ДБН)	Ключові прогалини
--	---	-------------------



Climate Proofing (Кліматичне підтвердження)	Відсутній як обов'язкова процедура.	Не визначено поняття <i>Climate Proofing</i> та <i>Climate Resilience</i> (кліматична стійкість) у законодавстві.
Оцінка впливу на довкілля (ОВД) та викиди ПГ	Процедура ОВД існує (ЗУ «Про оцінку впливу на довкілля» № 2059-VIII).	ОВД не містить обов'язкових вимог щодо розрахунку викидів парникових газів (ПГ) протягом життєвого циклу проекту. ОВД зосереджена на місцевих екологічних впливах, а не на інтегрованому кліматичному аналізі.
Життестійкість інфраструктури (Resilience)	Закон України «Про автомобільні дороги» (ст. 43) спрямовує нормування на запобігання ризикам виникнення природних і техногенних катастроф.	Відсутні механізми оцінки довгострокової стійкості інфраструктури до кліматичних ризиків (повені, перегрів тощо).
Принцип DNSH (Do No Significant Harm)	Не імплементовано в національне законодавство.	Відсутнє нормативне закріплення принципу, необхідного для отримання фінансування ЄС.
Життєвий цикл (Life-Cycle Approach)	Не імплементовано в національне законодавство.	Не встановлено обов'язку включення витрат на технічне обслуговування (maintenance) на етапі планування та проектування. Українська модель є реактивною (ремонт за фактом руйнування), а не превентивною.
Цілі декарбонізації (90% скорочення до 2050 р.)	Закон «Про основні засади державної кліматичної політики» (№ 3991-IX) встановлює мету досягнення кліматичної нейтральності до 2050 року та скорочення викидів на 65% до 2030 року (ст. 4).	Немає норм, які б зобов'язували інтегрувати скорочення викидів у планування та будівництво дорожньої транспортної інфраструктури

Принцип ресурсоефективності та управління інфраструктурою протягом життєвого циклу (Life-Cycle Management)

[Регламент \(ЄС\) 2024/1679](#) запроваджує новий концептуальний підхід до планування, розвитку та експлуатації транспортної інфраструктури TEN-T, заснований на принципах ресурсоефективності (resource efficiency) та життєвої стійкості (resilience). Такий підхід передбачає, що мережа TEN-T повинна розроблятися та функціонувати у

спосіб, який мінімізує використання ресурсів, забезпечує високий рівень працездатності протягом усього терміну служби інфраструктури та відповідає вимогам екологічного законодавства ЄС і держав-членів.

Таблиця 7. Основні компоненти принципу ресурсоефективності та управління інфраструктурою протягом життєвого циклу

Компонент	Сутність згідно з TEN-T (Регламент (ЄС) 2024/1679)
Інтегроване планування	Вимога включати технічне обслуговування (<i>maintenance</i>) та розрахунок витрат протягом усього життєвого циклу (<i>maintenance over the life-time of the infrastructure</i>) на етапі планування будівництва або модернізації (реконструкції).
Життєстійкість (<i>Resilience</i>)	Забезпечення стійкості інфраструктури до кліматичних змін, природних небезпек, техногенних катастроф та навмисних збоїв (наприклад, кібератак).
Наскрізна якість	Підтримання високого рівня обслуговування та безпеки відповідно до транспортного потоку протягом усього терміну служби інфраструктури.
Кліматична відповідність	Обов'язкове кліматичне підтвердження (<i>Climate Proofing</i>) та інтеграція принципу DNSH (Do No Significant Harm) для всіх проєктів спільного інтересу (PCI). Це включає оцінку вразливості до клімату та розрахунок викидів парникових газів за життєвий цикл.
Технічне обслуговування (<i>Maintenance</i>)	Розглядається як стратегічний інструмент, а не допоміжна діяльність. Вимагається довгострокове планування технічного обслуговування (long term maintenance planning).

Ключова відмінність від української моделі.

Підхід TEN-T базується на принципі повного життєвого циклу інфраструктури ([Life-Cycle Approach](#)):

• **«планувати → будувати → утримувати → модернізувати протягом усього строку експлуатації».**

На відміну від цього, чинна українська модель здебільшого залишається реактивною та фрагментованою. У ній переважає логіка:

• **«побудувати → експлуатувати → ремонтувати (після зносу або руйнування)».**

Для прикладу, [Методика визначення обсягу фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг](#), (спільний наказ Міністерства інфраструктури України та Міністерства фінансів України від 21.09.2012 № 573/1019)



орієнтована на формування вартості нового будівництва, реконструкції, ремонтів та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування, як це передбачено у загальних засадах функціонування автомобільних доріг в Україні (Закон України «Про автомобільні дороги»).

Чинний [Порядок спрямування коштів Державного дорожнього фонду](#) за своєю суттю не забезпечує пріоритетності фінансування елементів, які ЄС визначає як обов'язкові компоненти мережі TEN-T.

Натомість, [Регламент \(ЄС\) 2024/1679](#) вимагає інтегрованого **підходу життєвого циклу (Life-Cycle Approach)** (Article 49), який передбачає, що витрати на модернізацію, адаптацію та довгострокове обслуговування мають бути включені в планування та фінансування проекту.

У результаті, відсутнє прогнозування довгострокових витрат на життєвому циклі, що призводить до невизначеності щодо загальної вартості проектів протягом життєвого циклу, неможливості розглядати проектні пропозиції щодо нового будівництва чи реконструкції з урахуванням зниження вартості майбутніх експлуатаційних витрат та зростання вартості експлуатації, а проектування і будівництво відокремлені від утримання та оновлення, що суперечить вимогам TEN-T (Articles 5, 46, 49 [Регламенту \(ЄС\) 2024/1679](#)).

Наявна фінансова архітектура дорожньої галузі в Україні створює інституційні та економічні бар'єри для повноцінної інтеграції до європейської транспортної системи, оскільки:

- не підтримує принцип **підходу життєвого циклу (Life-Cycle Approach)** до управління інфраструктурними активами;
- не передбачає пріоритетного фінансування інфраструктури альтернативних палив (AFI) як складової транспортної мережі;
- ігнорує вимоги ЄС щодо підвищення кліматичної та цифрової стійкості дорожніх систем.

Для гармонізації з політикою TEN-T українське законодавство має перейти від реактивної (ремонт за фактом руйнування) до превентивної та інтегрованої моделі управління інфраструктурою, що охоплює її повний життєвий цикл (life-cycle approach), де витрати на обслуговування, модернізацію та кліматичну адаптацію транспортної інфраструктури враховуються ще до початку будівництва.

1.6. Інфраструктура, орієнтована на користувача: AFI, WIM, зони відпочинку (Rest Areas) та безпечні та захищені паркувальні зони (SSPA)

Розгортання державами-членами ЄС AFI у межах TEN-T визначається як один із ключових елементів розвитку мережі та реалізації цілей European Green Deal у сфері декарбонізації транспорту.

Регламент (ЄС) 1315/2013 лише загалом декларував ідею використання альтернативних екологічно чистих типів палива (електричний струм, водень, біопаливо тощо). В документі, серед іншого, вимагалось, щоб була здатність інфраструктури автомобільного транспорту використовувати альтернативні палива, яка ґрунтувалася на попиті, і не встановлював ніяких законодавчо встановлених вимог розгортання необхідної інфраструктури, яка б забезпечувала безперебійний рух транспортних засобів із нульовими та низькими викидами.

На відміну від попереднього Регламенту (ЄС) 1315/2013, де ця складова розглядалася в межах ширшого поняття «*супутнього обладнання*» (*associated equipment*) і ця функція описувалася як «*заправка або перезарядка автомобілів з альтернативними типами силової установки*», новий підхід закріплений в [Регламенті \(ЄС\) 2024/1679](#) підвищує її статус до самостійного компоненту транспортної інфраструктури автомобільних доріг мережі TEN-T (стаття 29(1) (g).

Відповідно до [Регламенту \(ЄС\) 2024/1679](#) у взаємозв'язку з Регламенту (ЄС) 2023/1804, мета полягає у забезпеченні достатнього покриття мережі TEN-T інфраструктурою для транспорту з альтернативними видами палива, що є необхідною умовою переходу до мобільності з нульовим і низьким рівнем викидів.

Таблиця 8. Інтеграція AFI у мережу TEN-T: порівняльне узгодження між положеннями Регламенту (ЄС) 2023/1804 та Регламенту (ЄС) 2024/1679

Посилання у Регламенті (ЄС) 2023/1804 AFIR	Відповідність у Регламент (ЄС) 2024/1679 TEN-T
Основна мережа Core Network	Основна мережа (Core Network)
Comprehensive Network	Розширена основна мережа (Extended Core Network) та Всеосяжна мережа (Comprehensive Network)

Таким чином, будь-які вимоги в Регламенті (ЄС) 2023/1804 автоматично застосовуються до відповідних рівнях мережі TEN-T, включаючи зобов'язання щодо інтервалів розміщення зарядних та заправних станцій.

Ключові обов'язки Регламенту (ЄС) 2023/1804 щодо розгортання AFI на дорожній мережі TEN-T (до 2030 - 2050 року)

Регламент (ЄС) 2023/1804 встановлює обов'язкові цільові показники на основі відстані (*distance-based targets*) для забезпечення безперебійного руху транспортних засобів з нульовим та низьким рівнем викидів на всій мережі TEN-T.



Ці зобов'язання є юридично обов'язковими і прямо інтегровані у статтю 30 Регламенту (ЄС) 2024/1679 як елемент функціональної спроможності дорожньої інфраструктури.

Електрична зарядна інфраструктура (Electric Recharging Points)

Регламент (ЄС) 2023/1804 вимагає розгортання публічно доступних зарядних станцій як для легких транспортних засобів (LDV), так і важких вантажних автомобілів (HDV), забезпечуючи визначені інтервали покриття.

Таблиця 9. Параметри розгортання електричної зарядної інфраструктури на мережі TEN-T згідно з Регламентом (ЄС) 2023/1804

Рівень мережі TEN-T	Максимальна дозволена відстань між пунктами зарядки	Кінцевий термін реалізації
Основна мережа (Core Network) та Розширена основна мережа (Extended Core Network)	≤ 60 км	До 31 грудня 2040 року
Всеосяжна мережа (Comprehensive Network)	≤ 100 км	До 31 грудня 2050 року

Відповідно до Статті 30(1)(h) та Статті 31(1) Регламенту (ЄС) 2024/1679 прямо встановлює обов'язок держав-членів забезпечити розгортання АІІ як невід'ємної частини цієї мережі та фокусуються на встановленні юридично обов'язкових цілей та механізмів контролю та звітності.

Разом з тим, Регламент (ЄС) 2024/1679 передбачає механізм, відповідно до якого держави-члени можуть запитувати винятки (exemptions) від окремих вимог, включно з вимогами до дорожньої інфраструктури, у належним чином обґрунтованих випадках.

Такі винятки можуть бути надані, якщо:

- існують специфічні географічні або значні фізичні обмеження, що унеможливають виконання технічних стандартів у повному обсязі;
- соціально-економічний аналіз витрат і вигід (СВА) свідчить про непропорційність інвестицій у порівнянні з очікуваними результатами;
- виконання вимог може спричинити значний негативний вплив на довкілля або суперечить принципам сталого розвитку.

Також, у разі суттєвих затримок у початку або завершенні робіт на об'єктах мережі TEN-T - порівняно з початковим графіком, погодженим у національних планах чи звітах про прогрес - Європейська Комісія має право запросити від держави-члена письмове обґрунтування причин затримки.

Після оцінки отриманої інформації Комісія може надати офіційні рекомендації (recommendations) щодо усунення затримок або коригування національного підходу до реалізації проєкту.



Такі рекомендації мають координаційний характер і спрямовані на підтримку своєчасного виконання зобов'язань держав-членів, але не тягнуть автоматичної втрати статусу проєкту чи права на фінансування.

Воднева заправна інфраструктура (Hydrogen Refuelling Stations)

Водневі заправні станції (HRS) є ключовим компонентом AFIR для важких транспортних засобів (HDV), з огляду на їхню дальність руху та потребу у швидкому поповненні запасів пального.

Таблиця 10. Параметри розгортання водневих заправних станцій на мережі TEN-T згідно з Регламентом (ЄС) 2023/1804

Рівень мережі TEN-T	Максимальна відстань між H ₂ -станціями для HDV	Кінцевий термін реалізації
Core Network та Extended Core Network	≤ 200 км	До 31 грудня 2040 року

Регламент (ЄС) 2023/1804 додатково встановлює вимогу, щоб електричні зарядні станції (electric recharging stations) були розташовані на дорожній мережі TEN-T або в межах 3 км проїзної відстані від найближчого з'їзду з дороги TEN-T, а водневі станції на дорожній мережі TEN-T або в межах 10 км проїзної відстані від найближчого з'їзду з дороги TEN-T, забезпечуючи одночасно можливість заправки як під тиском (350/700 bar), так і у рідкій формі (LH₂), залежно від категорії транспортного засобу.

Обов'язкова AFI у мультимодальних вузлах (Хаби та термінали)

Регламент (ЄС) 2023/1804, встановлює, що AFI має бути розгорнута не лише вздовж автомобільних доріг, але й у ключових вузлових точках транспорту та логістики. Це забезпечує справжню мультимодальність та усуває обмеження так званої «останньої милі» (last mile interoperability barrier).

Мультимодальні вантажні термінали (Multimodal Freight Terminals)

Мультимодальні вантажні термінали - як ключові точки перетину автомобільного, залізничного та водного транспорту - повинні стати місцями гарантованого доступу до AFI для комерційного транспорту.

Термін виконання: До 31 грудня 2030 року.

Зобов'язання: Кожен публічно доступний мультимодальний вантажний термінал, що працює на недискримінаційній основі, повинен бути обладнаний принаймні однією зарядною станцією, придатною для важких транспортних засобів (HDV) та, де це доцільно, водневою заправною станцією для HDV.



Принцип розміщення: AFI повинна бути розташована безпосередньо на території терміналу або в радіусі ≤ 3 км.

Міські вузли та пасажирські хаби (Urban Nodes and Passenger Hubs)

Міські вузли (Urban Nodes) виступають ключовими точками інтеграції між мережами TEN-T і міським транспортом.

Вимога Регламенту (ЄС) 2023/1804: Держави-члени повинні забезпечити наявність AFI у межах Urban Nodes відповідно до їхнього статусу в мережі TEN-T.

Мультиmodalьні пасажирські хаби (наприклад, автовокзали, залізничні станції, інтерmodalьні пересадочні центри):

До 31 грудня 2030 року - кожен з них має бути обладнаний принаймні однією зарядною станцією, призначеною для автобусів і міжміських пасажирських перевезень (ч. 1 п. (с) ст. 41 Регламенту (ЄС) 2024/1679).

Державам-членам рекомендовано розглянути можливість розміщення водневих заправних станцій для автобусів.

Загальні правила експлуатації AFI (доступ, технічні вимоги, цифровізація)

Вимоги AFIR стосуються не лише фізичного розміщення інфраструктури, але й правил користування, сумісності та цифрової інтеграції.

Недискримінаційний доступ

Якщо AFI отримує державну або європейську фінансову підтримку, усі оператори та водії повинні мати рівний доступ.

Заборонено створення монополій, преференційних тарифів або закритих систем.

Технічна сумісність і цифрова інтеграція

Єдині стандарти підключення та оплати: Кожна зарядна або воднева станція повинна забезпечувати ad-hoc payment (без підписки або контракту).

Інтероперабельність і роумінг: Дані про станцію (потужність, доступність, ціна) повинні бути доступні в режимі реального часу через цифрові платформи.

Smart charging: AFIR вимагає інтеграції з енергетичними мережами (grid integration) — це дозволяє здійснювати динамічне управління потужністю залежно від часу доби або навантаження.

Т Національне законодавство України та прогалини гармонізації з AFIR і TEN-

Українська нормативно-правова база демонструє поступове наближення до європейських підходів у сфері розвитку інфраструктури для електромобілів, проте наразі залишається лише частково сумісною з вимогами Регламенту (ЄС) 2023/1804 та інтегрованими положеннями [Регламенту \(ЄС\) 2024/1679](#).



Попри наявність базових правових засад і технічних стандартів, українське законодавство не забезпечує комплексної гармонізації кількісних, якісних і функціональних параметрів, що є обов'язковими в acquis ЄС.

Закон України «Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів» (від 24.02.2023 № 2956-IX) визнає розвиток мережі станцій зарядки електромобілів пріоритетом державної політики у транспортній сфері. Цим законом запроваджено офіційне визначення поняття «станція зарядки електромобілів (електрозарядна станція)» та закладено підґрунтя для державної підтримки електромобільності.

Зміни № 1 до ДБН Б.2.2-12:2019 (Додаток Ж.4 «Вимоги до розміщення електрозарядних станцій та точок зарядки») деталізує базові технічні, просторові та якісні параметри розміщення ЕЗС, уздовж автомобільних доріг загального користування починаючи з 1 січня 2026 року: формуючи початкову основу для гармонізації з технічними вимогами Регламенту (ЄС) 2023/1804 (AFIR) та суміжних стандартів ЄС у сфері альтернативних палив.

Таблиця 11. Нормативи розміщення та потужності ЕЗС відповідно до ДБН Б.2.2-12:2019 (Додаток Ж.4) (з 01.01.2026)

Категорія дороги	Максимальний інтервал	Вимоги до комплексу ЕЗС (мінімум)	Потужність DC (мінімум)
I (Міжнародні коридори)	60 км або менше	≥ 6 точок DC + ≥ 12 точок AC	≥ 150 кВт
I (Національні/інші міжнародні)	60 км або менше	≥ 6 точок DC + ≥ 12 точок AC	≥ 100 кВт
III–IV категорія	60 км або менше	≥ 2 точки DC + ≥ 4 точки AC	≥ 50 кВт

Також ДБН передбачає, що кількість ЕЗС у населених пунктах визначається виходячи з розрахунку не більше ніж 5 електромобілів на 1 точку зарядки. Для електричного важкого вантажного транспорту та електробусів слід встановлювати ЕЗС з точками зарядки високої потужності постійного струму (DC), потужністю не менше ніж 150 кВт.

Прийняття Зміни № 1 до ДБН Б.2.2-12:2019 стало одним із перших кроків до створення нормативного підґрунтя для розвитку інфраструктури електричного транспорту в Україні та отримує юридично обов'язковий характер у процесі нового будівництва, реконструкції або капітального ремонту автомобільних доріг відповідної категорії починаючи з 2026 року.

Проте, зазначена норма не є ретроактивною: вона не зобов'язує власників або балансоутримувачів існуючих доріг, які не підлягають поточним роботам з капітального будівництва чи реконструкції, встановлювати ЕЗС лише на підставі невідповідності інтервалу 60 км.



Натомість реалізація системного покриття зарядною інфраструктурою має здійснюватися поетапно, зокрема відповідно до:

- програм розвитку електрозарядної інфраструктури, передбачених Законом України № 2956-IX (передбачено затвердження до 31.12.2023);
- стратегічних планувальних документів, зокрема Планів сталої міської мобільності (SUMP) та Національної транспортної стратегії (НТС), які координують інвестиції в нове будівництво та модернізацію існуючої мережі.

Таким чином, чинна редакція ДБН забезпечує поетапне впровадження вимог AFIR у процесах будівництва та реконструкції, водночас потребуючи подальшого вдосконалення щодо механізмів обов'язкового дообладнання існуючих доріг у межах мережі TEN-T.

Крім того, попри подібність окремих технічних параметрів (зокрема – інтервал ≤ 60 км), чинні українські норми не інтегровані у трирівневу ієрархію мережі TEN-T (Core / Extended Core / Comprehensive). Відтак вони не дозволяють здійснювати звітування за логікою **distance-based targets**⁶, визначених Регламентом (ЄС) 2023/1804, і не забезпечують формального визнання ділянок українських доріг як таких, що відповідають європейським цільовим показникам.

На відміну від Регламентів (ЄС) 2023/1804 та (ЄС) 2024/1679, українське законодавство не містить обов'язкових положень щодо облаштування інфраструктури альтернативних палив у мультимодальних вантажних терміналах, пасажирських хабах і автобусних терміналах. Відсутність таких норм унеможлиблює досягнення обов'язкових цілей ЄС до 2030 року.

Норми ДБН Б.2.2-12:2019 щодо ЕЗС на автовокзалах є кроком уперед, але мають не охоплюють системних вимог Регламенту (ЄС) 2023/1804 щодо мультимодальності, недискримінаційного доступу та інтеграції у Urban Nodes.

Хоча Закон України «Про альтернативні джерела енергії» визнає водень альтернативним енергоносієм, жодного підзаконного акта чи нормативного документа, який би визначав обов'язкові інтервали розміщення (≤ 200 км) або терміни реалізації H₂-інфраструктури, не ухвалено. Це створює повну відсутність відповідності AFIR у частині Hydrogen Refuelling Stations (HRS).

Попри суттєвий прогрес у розвитку інфраструктури для електромобілів, національне законодавство України поки не встановлює обов'язкових вимог щодо впровадження технологій «розумної зарядки» (smart charging), інтеграції зарядних станцій до цифрових платформ ЄС або забезпечення платіжної сумісності та роумінгу, як це передбачено статтею 5 Регламенту (ЄС) 2023/1804 (AFIR).

Відсутні положення, які б:

- зобов'язували операторів ЕЗС забезпечувати інтелектуальне керування зарядкою, включно з балансуванням навантаження в енергомережах;
- гарантували сумісність із цифровими платформами ЄС для обміну даними про доступність, статус і тарифи зарядних пунктів у режимі реального часу;

⁶ Цільові показники, що ґрунтуються на відстані (distance-based targets) - це обов'язкові мінімальні нормативи, які встановлюють максимальну відстань між послідовними точками зарядки/заправки вздовж дорожньої мережі TEN-T (Core, Extended Core та Comprehensive Networks)

- 
- забезпечували можливість здійснення оплати через термінали або безконтактні платіжні пристрої, які є стандартом у ЄС для всіх публічно доступних пунктів зарядки потужністю від 50 кВт і вище.

Водночас, Планом заходів щодо реалізації [Концепції впровадження “розумних мереж” в Україні до 2035 року](#), затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14.10. 2022 р. № 908-р заплановано проведення дослідження впливу електромобілів і систем зарядки різної потужності на роботу електромереж, дослідження залучення електромобілів для участі в структурах ринків і роботи “розумних мереж” (smart grids).

Однак ці ініціативи мають експериментальний характер і не закріплені на законодавчому рівні як обов’язкові вимоги для операторів електрозарядних станцій.

Таким чином, наявна нормативна база не забезпечує цифрову інтегрованість та функціональну сумісність української зарядної інфраструктури з європейським простором AFIR, що є критичною умовою для подальшої інтеграції України в єдиний ринок електромобільності ЄС.

Регламент (ЄС) 2023/1804 вимагає, щоб усі публічно доступні зарядні пункти, особливо ті, що отримують державну або європейську підтримку, забезпечували справедливий, прозорий і недискримінаційний доступ для користувачів (*publicly accessible, non-discriminatory access*). Законодавство України наразі не містить аналогічних положень, що створює ризики обмеження конкуренції та несумісності з принципами ЄС.

Ще однією суттєвою прогалиною у гармонізації із Регламентом (ЄС) 2023/1804 є відсутність законодавчо закріпленого механізму збору, обробки та поширення даних щодо інфраструктури зарядки та заправки для транспортних засобів з альтернативними видами палива.

Відповідно до Article 20 Регламенту (ЄС) 2023/1804, кожна держава-член ЄС зобов’язана створити Національну точку доступу (National Access Point, NAP), яка забезпечує:

- централізований збір і зберігання статичних та динамічних даних (місцезнаходження, доступність, типи конекторів, тарифи, потужність, статус роботи станції);
- відкритий і недискримінаційний доступ до цих даних для користувачів, операторів, транспортних компаній та цифрових сервісів;
- інтеграцію з європейською системою обміну даними (EU-wide data ecosystem) для забезпечення інтероперабельності в межах TEN-T.

На сьогодні українське законодавство не містить положень, які б регламентували:

- створення національної системи збору даних про інфраструктуру зарядки та заправки;

- визначення відповідального органу за адміністрування та оновлення таких даних;
- технічні вимоги до формату, стандартів доступу та захисту інформації, узгоджені з європейськими директивами.

Згідно з орієнтовними планами Міненерго та Мінрозвитку, створення **Національної точки доступу (NAP)** передбачено до **IV кварталу 2028 року**, однак наразі ці наміри не підкріплені нормативними актами або затвердженням технічним завданням.

Відсутність **Національної точки доступу (NAP)** перешкоджає інтеграції України до європейської цифрової екосистеми даних про альтернативні палива, а також унеможлиблює повноцінне виконання вимог щодо прозорості, інформування користувачів і цифрової сумісності інфраструктури TEN-T.

Отже, українська правова та нормативна база у сфері AFI охоплює лише початкові елементи європейського підходу, проте залишається фрагментованою й не забезпечує системної відповідності обов'язковим вимогам Регламентів (ЄС) 2023/1804 та (ЄС) 2024/1679.

Для повної гармонізації необхідно запровадити трирівневу класифікацію TEN-T у національну систему планування, розширити нормативи на мультимодальні вузли, визначити вимоги для AFI та закріпити принцип відкритого і недискримінаційного доступу до зарядної інфраструктури.

Системи зважування у русі (WIM) як обов'язковий елемент транспортної інфраструктури автомобільних доріг TEN-T: вимоги та розгортання до 2050 року

Регламент (ЄС) 2024/1679 визначає системи зважування у русі ([Weigh-in-Motion, WIM](#)) як обов'язкову складову «супутнього обладнання» транспортної інфраструктури автомобільних доріг TEN-T. Їх впровадження розглядається не лише як інструмент контролю, а як структурний компонент політики збереження експлуатаційної придатності доріг, управління вантажопотоками та підвищення безпеки руху.

Таблиця 12. Основні функції та призначення систем зважування у русі (WIM) у контексті Регламенту (ЄС) 2024/1679

Ключова функція	Пояснення
Виявлення перевантажених транспортних засобів	Автоматичне визначення транспортних засобів/комбінацій, що ймовірно перевищують дозволenu вагу (відповідно до Директиви 96/53/ЄС ⁷)

⁷ Council Directive 96/53/EC of 25 July 1996 laying down for certain road vehicles circulating within the Community the maximum authorized dimensions in national and international traffic and the maximum authorized weights in international traffic URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:31996L0053>

Превентивна інфраструктурна охорона та інструмент управління життєвим циклом транспортної інфраструктури	Захист від передчасного руйнування дорожнього покриття
Інтелектуальний моніторинг	Дані WIM використовуються для аналізу інтенсивності вантажопотоку та управління транспортними потоками в режимі реального часу
Інструмент тарифікації та контролю	У перспективі WIM може бути інтегрований у системи стягнення плати або штрафування через EETS / AFIR

Вимоги до розгортання WIM на мережі TEN-T

Регламент (ЄС) 2024/1679 встановлює диференційовані терміни та вимоги до розміщення WIM-систем залежно від стратегічного рівня мережі.

Таблиця 13. Встановлення систем зважування у русі (WIM) на мережі TEN-T

Рівень мережі TEN-T	Термін впровадження	Вимоги до розміщення (інтервал)
Основна мережа (Core Network)	До 31 грудня 2030 року	не більше ніж 300 км у середньому на мережу держави-члена.
Розширена основна мережа (Extended Core Network)	До 31 грудня 2040 року	не більше ніж 300 км у середньому на мережу держави-члена.
Всеосяжна мережа (Comprehensive Network)	До 31 грудня 2050 року	не більше ніж 300 км у середньому на мережу держави-члена.

Держави-члени ЄС можуть зосередити зусилля на встановленні WIM-систем на тих ділянках доріг, де спостерігається **висока інтенсивність вантажного руху** (high intensity of freight traffic).

Крім того, зібрані дані з WIM, як елементу "smart enforcement", окрім здійснення оцінки технічного стану дорожнього покриття та прогнозування ремонтів, використовуються для визначення пріоритетів у фінансуванні дорожніх проектів та формування політики безпеки та планування інвестицій.

Таким чином, TEN-T переходить від вибіркового застосування зважування до системного контролю перевантажень по всій мережі, що є ключовим інструментом для зниження руйнування дорожнього покриття, забезпечення справедливого розподілу витрат на утримання інфраструктури та посилення безпеки руху вантажного транспорту.

Національне регулювання систем зважування у русі (WIM) та прогалини гармонізації з вимогами TEN-T



Законодавство України визнає вимірювання вагових і габаритних параметрів транспортних засобів як елемент забезпечення безпеки дорожнього руху, однак не визначає такі системи як обов'язковий структурний компонент транспортної інфраструктури автомобільних доріг, як це передбачено Регламентом (ЄС) 2024/1679.

Відповідно, WIM у чинній українській нормативній базі сприймаються передусім як засіб контролю, а не як інтегрована частина дорожньої системи управління - що створює суттєву концептуальну різницю порівняно з європейським підходом.

У положеннях Закону України «Про автомобільні дороги» системи зважування транспортних засобів у русі розглядаються як елементи інженерного облаштування дороги.

Інженерне облаштування - спеціальні споруди та засоби, призначені для забезпечення безпечних та зручних умов руху (освітлення, технологічного зв'язку, вимірювання вагових і габаритних параметрів транспортних засобів, примусового зниження швидкості руху тощо);

Таким чином, закон не визнає системи WIM окремим функціональним елементом дорожньої інфраструктури, який має бути встановлений на всіх ділянках магістральних маршрутів TEN-T, як цього вимагає Регламент (ЄС) 2024/1679.

У підході ЄС WIM є не лише інструментом контролю, а й обов'язковою складовою “associated equipment” TEN-T, тобто частиною інтелектуальної та технологічної інфраструктури, спрямованої на управління транспортними потоками, моніторинг безпеки та збереження експлуатаційної придатності доріг.

Закон України «Про автомобільні дороги» (ст 9) та Державні будівельні норми «Автомобільні дороги. Частина I. Проектування. Частина II. Будівництво» (ДБН В.2.3-4:2015, зі змінами) хоч і закріплюють системи зважування у русі як складову автомобільних доріг загального користування, проте вони мають обмежене функціональне трактування порівняно з європейськими стандартами.

У розділі 14 (“Об’єкти дорожнього сервісу”) ДБН В.2.3-4:2015 передбачено лише:

- підрозділ «Місця здійснення габаритно-вагового контролю» (п. 14.6), який визначає порядок їх облаштування залежно від категорії дороги, інтенсивності руху та типу пункту (стаціонарний, пересувний, або автоматичний WIM-пункт).
- вимогу облаштування перехідно-швидкісних смуг і майданчиків для стоянки транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативи.

Важливо, що у попередніх редакціях норм (Зміна № 1) терміни *«попередній габаритно-ваговий контроль»* та *«точний габаритно-ваговий контроль»* були виключені з переліку термінів, що свідчить про відсутність концептуальної послідовності у визначенні цих систем.

Хоча подальші зміни (Зміна № 2) знову згадують автоматичні пункти зважування у русі, норматив залишається фрагментарним і не встановлює:

- мінімальної густоти розміщення WIM-пунктів на дорогах державного значення;
- вимог до інтеграції системи у національні або європейські бази даних (interoperability);
- вимог до передачі, обробки та зберігання даних у цифрових транспортних платформах.

На відміну від **Регламенту (ЄС) 2024/1679**, який прямо визначає системи WIM як обов'язкову складову "Associated Equipment" дорожньої інфраструктури TEN-T, українська правова та технічна база розглядає їх як допоміжний інженерний засіб.

Вважаємо, що це **обмежує можливість формування цілісної системи Smart Enforcement**, що поєднує контроль, аналітику вантажопотоків і моніторинг стану дорожнього покриття.

Доцільно, для гармонізації з нормами ЄС внести зміни до Закону України «Про автомобільні дороги» та до ДБН В.2.3-4:2015, визначивши WIM як інтегрований елемент дорожньо-транспортної інфраструктури, як обов'язковий для основної та розширеної мереж TEN-T, мінімальну густоту їх розміщення, вимог для передачі, обробки та зберігання даних у цифрових транспортних платформах.

Зони відпочинку та безпечні стоянки: інтервали 100/60 км, безпечні стоянки ≤150 км

Загальні зони відпочинку (Rest Areas) існували ще у правовій базі Регламенту (ЄС) 1315/2013 і мали на меті забезпечення базових потреб користувачів транспортної мережі - короткостроковий відпочинок водіїв, доступ до санітарної інфраструктури та місць для стоянки транспортних засобів. Їхній функціональний рівень обмежувався виконанням мінімальних сервісних і санітарних стандартів, без акценту на питання безпеки чи захисту.

У межах експлуатації дорожньо-транспортної інфраструктури Регламент (ЄС) 2024/1679 приділяє значну увагу забезпеченню якісних та безпечних послуг для користувачів, особливо для комерційного транспорту. Документ формує чітку вимогу: зони відпочинку (Rest Areas) та безпечні та захищені паркувальні зони (Safe and Secure Parking Areas - SSPA) є невід'ємною частиною дорожньої інфраструктури TEN-T, а не факультативними елементами сервісу.

Таблиця 14. Вимоги до інтервалів розміщення зон відпочинку залежно від рівня мережі TEN-T.

Рівень мережі TEN-T	Максимальний інтервал розміщення	Кінцевий строк виконання
Основна мережа (Core Network) та Розширена основна мережа (Extended Core Network)	≤ 60 км	до 31 грудня 2040
Всеосяжна мережа (Comprehensive Network)	≤ 100 км	до 31 грудня 2050

Незалежно від рівня мережі (Основна, Розширена основна або Всеосяжна), зони відпочинку повинні забезпечувати достатнього простору для безпечного паркування (safe and sufficient parking space) та належні об'єкти інфраструктури (appropriate

facilities), включно з санітарними приміщеннями, які відповідають потребам різноманітної робочої сили, насамперед професійних водіїв далекого транспорту.

Безпечні та захищені паркувальні зони (Safe and Secure Parking Areas - SSPA)

Для комерційного транспорту (HGV) встановлено підвищені вимоги:

Таблиця 15. Вимоги до безпечних та охоронюваних зон паркування

Рівень мережі TEN-T	Параметр	Вимога ЄС	Кінцевий строк виконання
Основна мережа (Core Network) Розширена основна мережа (Extended Core Network)	Розміщення	Вдвоз Core або Extended Core Network, або ≤ 3 км від них	До 31 грудня 2040 року.
	Максимальний інтервал	≤ 150 км між SSPA	
	Безпекові критерії	Освітлення, огорожі/контроль доступу, відеоспостереження, охорона, умови для тривалого відпочинку водіїв та санітарні умови - згідно зі ст. 8а Регламенту (ЄС) 561/2006 ⁸	
	Інтеграція AFI	Обов'язкова наявність зарядної або заправної інфраструктури відповідно до AFIR	

Хоча Регламент (ЄС) 2024/1679 прямо не визначає процедуру сертифікації таких зон, він посилається на стандарти та процедури, встановлені [Регламентом \(ЄС\) 561/2006](#) у його змінній редакції, що підтверджує необхідність використання сертифікованих рішень згідно з єдиною європейською системою оцінки безпечності стоянок.

Водночас Регламент (ЄС) 2024/1679 передбачає виняток для острівних територій, зокрема Кіпру, Мальти та найвіддаленіших регіонів, де через відсутність транзитного вантажного руху вимога щодо облаштування safe and secure parking areas не застосовується.

Взаємозв'язок із Регламентом (ЄС) 2023/1804: розгортання інфраструктури альтернативних палив у зонах відпочинку (SSPA)

Вимоги щодо безпечних та захищених зон відпочинку SSPA безпосередньо пов'язані з Регламентом (ЄС) 2023/1804 про інфраструктуру для альтернативних палив (AFIR), оскільки ці зони визначені як обов'язкові місця для розміщення зарядних станцій для транспортних засобів великої вантажопідйомності (Heavy-Duty Vehicles, HDV).

⁸ Regulation (EC) No 561/2006 of the European Parliament and of the Council of 15 March 2006 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport and amending Council Regulations (EEC) No 3821/85 and (EC) No 2135/98 and repealing Council Regulation (EEC) No 3820/85 (Text with EEA relevance) - Declaration. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj/eng>

Обов'язкове розгортання зарядних станцій для HDV у зонах SSPA

Регламент (ЄС) 2023/1804 встановлює чіткі часові та кількісні цілі для розгортання публічно доступних зарядних станцій, спеціально призначених для важких електричних транспортних засобів (Heavy-Duty Electric Vehicles, HDV), саме у Безпечних та захищених зонах паркування (SSPA).

Таблиця 16. Вимоги Регламенту (ЄС) 2023/1804 щодо розгортання зарядних станцій для важких транспортних засобів (HDV) у SSPA

Об'єкт	Термін	Обов'язкова вимога (для HDV)	Потужність
Безпечні та захищені зони паркування SSPA	До 31 грудня 2027 року	Мінімум дві публічно доступні зарядні станції.	Індивідуальна потужність кожної станції щонайменше 100 кВт .
	До 31 грудня 2030 року	Мінімум чотири публічно доступні зарядні станції.	Індивідуальна потужність кожної станції щонайменше 100 кВт .

Таким чином, SSPA стають не лише елементами забезпечення безпеки руху, а й важливими вузлами для розгортання енергетичної інфраструктури нового покоління для забезпечення транскордонної електричної мобільності, які підтримує перехід до вантажних перевезень з нульовими або низькими викидами.

Також, взаємозв'язок між Регламентом (ЄС) 2024/1679 та Регламентом (ЄС) 2023/1804 (AFIR), зокрема в частині SSPA, має системний характер і охоплює не тільки технічні, але і цифрові, екологічні та користувацькі аспекти.

Інтегровані вимоги до інфраструктури альтернативних палив (AFI): цифровізація, екологічність та інклюзивність в системі TEN-T

AFI, розгорнута на дорогах Основної (Core) і Розширеної основної мережі (Extended Core Network), розглядається також як інтегрована складова транспортної інфраструктури автомобільних доріг мережі TEN-T, що включає цифрові системи, інформаційні сервіси та стандарти доступності.

Цифровізація та ІКТ-системи

Зарядна інфраструктура, встановлена в межах зон відпочинку SSPA, має відповідати вимогам Регламенту (ЄС) 2023/1804 щодо цифрової взаємодії та функціональної сумісності.

Регламент (ЄС) 2024/1679 прямо визначає інфраструктуру, пов'язану з об'єктами для AFI, як частину транспортної інфраструктури автомобільних доріг, що охоплює цифрову інфраструктуру та ІКТ-системи для транспорту. Це забезпечує інтеграцію з інтелектуальними транспортними системами (ITS) та обмін даними через **Національні точки доступу (NAP)**.

Інформування та позначення місцезнаходження



Держави-члени повинні гарантувати, що місця розміщення AFI у межах SSPA уздовж мережі TEN-T чітко позначені дорожніми знаками.

Це сприяє навігаційній доступності, зменшує час пошуку станцій і підвищує ефективність використання зарядної мережі.

Вимоги до електронних платежів

Публічно доступні зарядні станції з потужністю **50 кВт і більше**, розміщені в межах безпечних і захищених паркувальних зон або уздовж TEN-T, з **1 січня 2027 року** зобов'язані приймати **електронні платежі** через термінали чи пристрої, що широко використовуються в ЄС (зокрема, банківські картки або безконтактні системи оплати).

Це забезпечує прозорість, інтероперабельність і зручність для користувачів з усіх держав-членів.

Екологічна модернізація та ресурсоефективність

Відповідно до вимог Регламенту (ЄС) 2024/1679, TEN-T має бути ресурсоефективною, сприяти енергетичній трансформації та розгортанню інфраструктури альтернативних палив, «сприяючи таким чином технологіям декарбонізації». Розвиток SSPA, обладнаних зарядними станціями, є прямою реалізацією цих цілей, поєднуючи безпекові та екологічні функції.

Доступність та інклюзивність

Регламент (ЄС) 2023/1804 передбачає, що всі пункти зарядки повинні бути обладнані з урахуванням **вимог доступності**, визначених Директивою (ЄС) 2019/882⁹, зокрема для осіб з обмеженою мобільністю. Це гарантує, що інфраструктура TEN-T є **інклюзивною, безбар'єрною** та відповідає принципам універсального дизайну, які закріплені в Європейській стратегії з питань доступності.

Отже, Регламент (ЄС) 2024/1679 трансформував концепцію «Rest Areas» у систему «Safe and Secure Parking Areas (SSPA)», перетворивши їх із допоміжного елемента дорожнього сервісу на обов'язковий компонент інфраструктури TEN-T, спрямований на підвищення безпеки, стійкості та енергетичної автономності транспортної мережі.

SSPA визначено не лише як місця для відпочинку, а як стратегічний компонент політики безпеки та стійкості TEN-T, що має подвійне призначення:

- забезпечення безпечних умов для водіїв і транспортних засобів, зокрема комерційних (HGV/HDV);
- підвищення стійкості транспортної інфраструктури до ризиків безпеки, включаючи крадіжки, вандалізм, терористичні загрози та надзвичайні ситуації.

⁹ Directive (EU) 2019/882 of the European Parliament and of the Council of 17 April 2019 on the accessibility requirements for products and services (Text with EEA relevance). URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj/eng>

Регламент (ЄС) 2024/1679 також прямо пов'язує SSPA з іншими політиками ЄС:

- із Регламентом (ЄС) 2023/1804 (AFIR) - у частині розгортання інфраструктури альтернативних палив саме в межах сертифікованих SSPA;
- із положеннями щодо військової мобільності (Military Mobility) - у частині забезпечення стійкості та безпеки логістичних ланцюгів на транспортних коридорах ЄС (ETCs).
- Таким чином, SSPA є новим обов'язковим стандартом для держав-членів ЄС, що вимагає:
 - розміщення таких зон із заданими інтервалами уздовж Core/Extended Core Network;
 - сертифікації рівня безпеки (згідно з EU Parking Security Standards);
 - інтеграції цифрових систем моніторингу, зв'язку та оплати;
 - можливості розміщення зарядних станцій для важких транспортних засобів (відповідно до AFIR).

Зони відпочинку та майданчики дорожнього сервісу: національні норми та розриви з вимогами TEN-T

Українське законодавство, зокрема Закон України «Про автомобільні дороги» та Державні будівельні норми ([ГБН В.2.3-37641918-549:2018](#)), містить базові положення щодо облаштування майданчиків і зон відпочинку вздовж автомобільних доріг. Водночас підхід України суттєво відрізняється від європейського у частині інтеграції таких зон у систему TEN-T, забезпечення безпеки (safety) та захищеності (security) користувачів, що є ключовими вимогами Регламенту (ЄС) 2024/1679.

Так, Закон України «Про автомобільні дороги» відносить майданчики відпочинку до складу об'єктів дорожнього сервісу, визначаючи їх як допоміжну інфраструктуру, а не як функціональний елемент транспортної мережі.

Відповідно до [ГБН В.2.3-37641918-549:2018](#) «Майданчик відпочинку» визначається як *«Дорожня споруда для короткотермінового відпочинку, що включає майданчик для стоянки, зону відпочинку та санітарне обладнання (згідно з ДСТУ Б А.1.1-100)»*

«Зона відпочинку» - земельна ділянка у складі майданчика відпочинку в межах смуг відведення автомобільних доріг з зеленими насадженнями, призначена для організованого відпочинку учасників дорожнього руху і обладнана інженерними комунікаціями та елементами благоустрою для їх обслуговування.

Українське законодавство, включаючи Закон України «Про автомобільні дороги» та ДБН/ГБН, регулює питання зон відпочинку, але критично не відповідає вимогам TEN-T щодо SSPA.

Таблиця 17. Порівняння вимог Регламенту (ЄС) 2024/1679 щодо зон безпечного та захищеного паркування (SSPA) з положеннями законодавства України

Компонент	Вимоги	Відповідне	Оцінка відповідності
-----------	--------	------------	----------------------

	Регламенту (ЄС) 2024/1679	положення законодавства України	
Класифікація	Компонент дорожньої інфраструктури, включаючи SSPA (Article 29(1)(h)).	Закон України «Про автомобільні дороги» (Стаття 1), ДБН/ГБН В.2.3-3764:1918-549:2018. Розглядаються як Об'єкти дорожнього сервісу .	Частково відповідає (є загальні зони відпочинку обладнані зеленими насадженнями, інженерними комунікаціями та санітарним устаткуванням).
SSPA (Дефініція)	<i>Safe and Secure Parking Area</i> - сертифікована стоянка для комерційних ТЗ, що відповідає вимогам безпеки ЄС. (Article 3(39))	Національне законодавство не містить такого визначення.	Не гармонізовано.
Інтервали розміщення	Core/Extended Core: 60 км (Rest Areas), 150 км (SSPA).	ГБН В.2.3-3764:1918-549:2018: 15–20 км (I–II категорій) 20–30 км (III–IV категорій). Українські норми встановлюють менші інтервали для загальних майданчиків, але не для SSPA.	Частково відповідає (лише по відстані до загальних зон).
Обов'язковість SSPA	Обов'язкове розгортання на Core/Extended Core Network до 31.12.2040.	Вимога відсутня.	Не гармонізовано.

Таким чином, на відміну від вимог Регламенту (ЄС) 2024/1679, українські норми трактують зони відпочинку виключно як допоміжний об'єкт сервісу, без встановлення обов'язкових вимог до їхньої функціональної безпеки, доступності для комерційного транспорту або інтеграції з цифровими системами управління.

Згідно з ГБН В.2.3-3764:1918-549:2018, національні стандарти передбачають менші інтервали між майданчиками відпочинку, ніж ті, що встановлені у системі TEN-T. Хоча формально щільність розміщення зон відпочинку в Україні є вищою, це не означає відповідності стандартам TEN-T.

Українські майданчики не забезпечують належного рівня безпеки, охорони та сервісної підтримки для комерційного транспорту (особливо для heavy-duty vehicles), як того вимагають положення Article 8a(1) Регламенту (ЄС) 561/2006 і Регламенту (ЄС) 2024/1679.

Також, не визначено критерії сертифікації рівня безпеки, вимоги до освітлення, відеоспостереження, санітарних приміщень, цифрової інформатизації чи інфраструктури альтернативних палив (AFI).

Не передбачено інтеграції таких зон у мережу TEN-T або їх позначення як обов'язкових елементів під час проектування доріг I–II категорій міжнародного значення.

Таким чином, навіть попри більшу густоту розміщення зон відпочинку, українські норми не забезпечують їхню функціональну відповідність європейським SSPA, що



створює правовий та інституційний розрив між національними стандартами і вимогами TEN-T/AFIR.

1.7. Міські вузли (Urban Nodes) та Плани сталої міської мобільності (SUMP): інтеграція до 2027 року

Регламент (ЄС) 2024/1679 визначає Міські вузли (*Urban Nodes*) як стратегічні територіальні елементи транспортної системи TEN-T, що виконують функцію інтеграційних центрів між різними видами транспорту - автомобільним, залізничним, громадським і вантажним. Їхня роль полягає у забезпеченні ефективної взаємодії між міською мобільністю, вантажною логістикою та мережами TEN-T.

Якщо у попередньому Регламенті (ЄС) 1315/2013 поняття Міські Вузли (*Urban Nodes*) розглядалися переважно як орієнтири для розвитку політики сталого транспорту, то Регламент (ЄС) 2024/1679 перетворює ці орієнтири на юридично обов'язкові вимоги та стратегічні точки, де великомагістральні перевезення поєднуються з регіональною та місцевою мобільністю, забезпечуючи зв'язність транспортної системи на різних рівнях.

Міські вузли (*Urban Nodes*) є ключовими центрами виконання Регламенту (ЄС) 2023/1804, оскільки саме в їх межах концентруються найбільші транспортні потоки, мультимодальні хаби та логістичні термінали.

Регламент (ЄС) 2024/1679 прямо встановлює обов'язки держав-членів щодо розгортання AFI у межах міських вузлів, відповідно до положень:

- щодо забезпечення наявності інфраструктури альтернативних палив у межах міських вузлів;
- щодо оснащення мультимодальних пасажирських хабів зарядними станціями для автобусів і вантажних терміналів потужними зарядними станціями для важких транспортних засобів (HDV).

Таким чином, Міські вузли (*Urban Nodes*) стають центрами декарбонізації транспортної системи, де поєднуються завдання TEN-T з екологічними вимогами AFIR. Вони формують основу для розвитку інтелектуальної, сталої та кліматично нейтральної міської мобільності, що є ключовим елементом Європейського зеленого курсу.

Міський вузол (*Urban Nodes*) включає транспортну інфраструктуру TEN-T, що проходить через міську територію (зокрема об'їзні шляхи — *bypasses*), а також точки доступу (*access points*), де держави-члени зобов'язані розгорнути AFI, відповідно до Регламенту AFIR та які повинні бути відкриті для всіх операторів і користувачів на недискримінаційній основі. До таких точок (*mandatory points*) належать морські порти, аеропорти, залізничні та автобусні термінали, мультимодальні вантажні термінали. Встановлюється також, що вони повинні інтегрувати AFI у систему міської мобільності, включно із забезпеченням зарядних станцій для автобусів і потенційно - водневих заправних пунктів для міжміських перевезень. Крім того, у пасажирських хабах (*Passenger hubs*) держави-члени заохочуються до розгортання *charging/refuelling infrastructure*, щоб підтримати розвиток сталої мультимодальної мобільності.



Міста, що становлять центр міського вузла TEN-T, перелічені у Додатку II до Регламенту. Для включення до мережі місто повинно відповідати одному з критеріїв:

- мати населення щонайменше 100 000 мешканців;
- або, якщо в регіоні [NUTS 2](#) немає такого міста, виступати головним вузлом цього регіону.

Таким чином, міські вузли визначаються не лише за демографічними показниками, а й територіальною збалансованістю розвитку TEN-T. Вони забезпечують інтеграцію різних рівнів мобільності та виступають ключовими платформами для впровадження інновацій у транспортному секторі.

Плани сталої міської мобільності (SUMP): зміст, дані, дедлайн 31.12.2027

Регламент (ЄС) 2024/1679 значно підвищує юридичний статус та обов'язковість Планів сталої міської мобільності (*Sustainable Urban Mobility Plans, SUMP*), перетворюючи їх із рекомендаційного інструменту на обов'язковий елемент правового поля TEN-T.

Якщо у попередньому Регламенті (ЄС) 1315/2013 міські вузли розглядалися переважно як точки сполучення, де рекомендувалося впроваджувати сталі рішення у сфері транспорту, то Регламент (ЄС) 2024/1679 робить SUMP юридично зобов'язуючим інструментом.

Відтепер SUMP мають безпосереднє значення для виконання загальноєвропейських цілей у таких напрямках:

- декарбонізації міського транспорту;
- інтеграції AFI у транспортне планування;
- підвищення якості міського життя через зниження шумового, викидного та транспортного навантаження.

Ключовою зміною є встановлення чіткої часової межі - **до 31 грудня 2027 року** - для ухвалення SUMP у кожному міському вузлі, визначеному в межах мережі TEN-T.

SUMP мають бути довгостроковим, всеосяжним та інтегрованим планом вантажної і пасажирської мобільності для всієї функціональної міської зони (*functional urban area*), зокрема у зонах маятникової міграції (*commuting zones*), та створення безпечної, якісної і сталої мобільності з низьким рівнем викидів (*low and zero emission mobility*) для людей, бізнесу та товарів. Він може включати цілі, завдання та індикатори, що визначають як поточну, так і майбутню ефективність міської транспортної системи.

Окрім цього, держави-члени ЄС зобов'язані забезпечити:

- збір, обробку та звітування мобільних даних, необхідних для моніторингу транспортних потоків і доступності міських вузлів;
- інтеграцію цифрових платформ для аналізу даних про мобільність, зокрема даних, пов'язаних із громадським транспортом, велосипедними маршрутами, пішохідними потоками, а також зарядною інфраструктурою для електротранспорту.



Міста, що становлять центр кожного міського вузла TEN-T, перелічені у Додатку II до Регламенту (ЄС) 2024/1679. Для включення до цієї мережі місто повинно мати населення щонайменше 100 000 мешканців або, якщо у відповідному регіоні [NUTS 2](#) відсутній такий вузол, - бути головним вузлом (main node) цього регіону. Також, визначення міських вузлів поєднує демографічний критерій із територіальною збалансованістю мережі. Таким чином, *NUTS 2* слугує механізмом гарантування збалансованого охоплення мережі TEN-T. На практиці, це означає, що навіть менш населені або периферійні регіони отримують свої стратегічні точки входу в TEN-T, що відповідає цілям ЄС у сфері згуртованості та доступності.

Також, Регламент (ЄС) 2024/1679 передбачає, що SUMP мають враховувати їхній вплив на TEN-T у цілому, забезпечуючи безперешкодний транзит, об'їзд та сполучення через міські вузли й навколо них. Це означає, що Плани міської мобільності стають не лише локальним, а й європейським інструментом для підвищення пропускної спроможності мережі, зменшення заторів та посилення мультимодальності (*multimodality*).

Отже, SUMP виступає не лише місцевим планувальним інструментом, але й ключовим елементом інтеграції міських транспортних систем до TEN-T. Вони забезпечують узгодження міської мобільності з європейськими транспортними потоками, підтримують мультимодальність (*multimodality*), сприяють розвитку інфраструктури альтернативних палив (*alternative fuels infrastructure*) та допомагають досягати цілей Європейського зеленого курсу. Це робить їх обов'язковим інструментом для ефективного функціонування TEN-T на локальному та загальноєвропейському рівнях.

Таблиця 18. Обов'язки держав-членів щодо інтеграції та планування в Міських вузлах (Urban Nodes).

Вимога / Критерій	Термін виконання	Призначення
Прийняття та моніторинг SUMP	31 грудня 2027 року	План сталої міської мобільності (SUMP) для кожного міського вузла. Має інтегрувати різні види транспорту та сприяти сталому переходу.
AFI	Безстроково	Забезпечення наявності зарядної/заправної інфраструктури для альтернативних палив відповідно до Регламенту (ЄС) 2023/1804.
Зарядні станції для автобусів	31 грудня 2030 року	Мультимодальні пасажирські хаби повинні бути обладнані принаймні однією зарядною станцією для автобусів.
Мультимодальний вантажний термінал	31 грудня 2040 року	Розробка щонайменше одного терміналу, якщо такого не існує, за умови позитивного СЕ-аналізу.
Збір даних	31 грудня 2027 року	Збір та подання ЄК даних про мобільність (стійкість, безпека, доступність).

Контекст українського законодавства та прогалини гармонізації

Українське законодавство визнає стратегічну важливість інтеграції в європейський транспортний простір та розвитку сталої мобільності, однак нинішня нормативна база залишається лише частково узгодженою з обов'язковими вимогами Регламенту (ЄС) 2024/1679 та Регламенту (ЄС) 2023/1804.

Попри наявність стратегічних орієнтирів, відсутні чіткі юридичні механізми, визначення та інституційні інструменти, які б забезпечували повну відповідність європейським стандартам щодо Міських вузлів (Urban Nodes), планів сталої міської мобільності (SUMP) та інтеграції інфраструктури альтернативних палив (AFI).

Оновлена Національна транспортна стратегія України до 2030 року (НТС), схвалена постановою КМУ № 1550 (2024), визначає інтеграцію транспортної системи України до мережі TEN-T як один із ключових пріоритетів державної політики. Документ також орієнтує розвиток галузі на виконання кліматичних зобов'язань та принципів декарбонізації транспорту.

В [Операційному плані реалізації НТС на 2025–2027 рр.](#) закладено захід 96 - розроблення та затвердження Планів сталої міської мобільності у містах із населенням понад 50 тис. осіб до 2027 року. Ця ініціатива є першим кроком до систематизації міського транспортного планування, однак вона має рекомендаційний, а не обов'язковий характер і не охоплює вимоги TEN-T щодо класифікації міських вузлів. Крім того, розроблення таких планів не має юридичної обов'язковості, тоді як у ЄС це – вимога, від виконання якої залежить доступ до фінансування.

Разом з тим, національне законодавство, зокрема не містить визначень **«Urban Node»** і **«SUMP»** у значенні, передбаченому пунктом 13 частини 1 статті 3 Регламенту (ЄС) 2024/1679.

Таблиця 19. Правовий статус Міських Вузлів (Urban Nodes)

Вимога ЄС	Положення законодавства України (Закони/ДБН)	Оцінка відповідності
Дефініція «Urban Node»	Відсутність прямого визначення «Міський вузол» у ЗУ «Про автомобільні дороги» чи ЗУ «Про регулювання містобудівної діяльності». Використовуються терміни «Транспортно-пересадковий вузол» (ТПВ) , що зосереджується на пасажирських потоках і пішохідній доступності (до 200 м).	Не гармонізовано.
Критерій населення (100 000+)	Відсутній у законодавстві.	Не гармонізовано.
Недискримінаційний доступ	Вимога не закріплена на рівні закону для всіх видів транспорту, хоча згадується для морських портів (Закон України «Про морські порти України», Стаття 4).	Частково відповідає.

Таблиця 20. Правовий статус SUMP та їхнє впровадження

Вимога ЄС	Положення законодавства України (НТС / Операційний план)	Оцінка відповідності
-----------	--	----------------------

Прийняття SUMP до 31 грудня 2027 р..	Операційний план НТС містить захід № 96: Розроблено та затверджено плани сталої міської мобільності у містах з населенням більше 50 тис. осіб до 2027 року, з <i>урахуванням міського планування TEN-T.</i>	Частково відповідає. Термін 2027 р. збігається, але поріг населення (50 тис.) є нижчим за європейський (100 тис.).
Відповідність Додатку V (Керівні принципи, інтеграція, нульові викиди).	Необхідність урахування Керівних принципів Додатку V Регламенту є викликом, який потребує відображення у національних нормативних актах.	Не гармонізовано (потребує деталізації змісту SUMP).

Водночас модель **Міських вузлів (Urban Node)** у TEN-T охоплює комплексну систему, яка включає логістичні, енергетичні, цифрові та кліматичні аспекти, зокрема AFI-інфраструктуру, безпечні стоянки, мультимодальні термінали тощо.

Українське законодавство не містить прямих норм щодо:

- встановлення зарядних станцій для автобусів у мультимодальних пасажирських хабах до 2030 року (стаття 41(1)(с) TEN-T);
- розгортання AFI для важких транспортних засобів у вантажних терміналах (HDV Freight Terminals) (стаття 38 TEN-T).

Наразі не передбачено обов'язку збору та подання даних щодо мобільності за показниками сталості, безпеки та доступності, а також розподілу даних за віком, статтю та інвалідністю - вимога, прямо закріплена у статті 41(1)(b) Регламенту (ЄС) 2024/1679.

Без цього неможливе належне звітування до ЄК та оцінка ефективності впровадження SUMP.

1.8. Проєкти, що становлять спільний інтерес (PCI), інфраструктура подвійного призначення та механізми захисту від ризиків третіх країн

Регламент (ЄС) 2024/1679 кардинально оновлює підхід до визначення, оцінки та реалізації Проєктів, що становлять спільний інтерес (Projects of Common Interest, PCI) порівняно з попереднім Регламентом (ЄС) 1315/2013. Якщо раніше головним критерієм відбору PCI була економічна доцільність, то тепер центральне місце займають сталий розвиток, кліматична стійкість і безпека інфраструктури. Проєкти, що становлять спільний інтерес (Projects of Common Interest, PCI) за своєю суттю є транснаціональними і передбачають участь кількох країн (держав-членів ЄС та/або сусідніх третіх країн). Регламент (ЄС) 2024/1679 підкреслює, що співпраця з третіми країнами, зокрема сусідніми державами (neighbouring countries), є невід'ємною умовою забезпечення безперервності та взаємосумісності транспортної мережі Європейського Союзу. Дана співпраця спрямована, серед іншого, на створення цілісного транспортного простору між ЄС та країнами-партнерами, включно з Україною, Молдовою та Грузією.

Такі проєкти охоплюють увесь життєвий цикл - від підготовчих техніко-економічних обґрунтувань та процедур отримання дозволів до будівництва, експлуатації, технічного обслуговування та подальшого оцінювання результатів. На відміну від традиційних інфраструктурних ініціатив, PCI не обмежуються лише «будівництвом» у вузькому сенсі:



вони включають усі заходи, які можуть покращити ресурсоефективність, стійкість та інтероперабельність транспортної мережі.

PCI можуть реалізовуватись на всіх трьох ієрархічних рівнях TEN-T - в Основній мережі, Розширеній основній мережі та Всеосяжній мережі. Таким чином, їхній статус не залежить лише від географічного розташування, а визначається насамперед їхнім внеском у досягнення Європейської Доданої Вартості/ЄДВ (European added value). Крім того, вимоги до демонстрації ЄДВ у новому Регламенті (ЄС) 2024/1679 стали більш структурованими, прив'язаними до чотирьох стратегічних цілей. ЄДВ проявляється не лише у покращенні транскордонної мобільності або ліквідації інфраструктурних «вузьких місць», але й у створенні високоякісної, життєстійкої та мультимодальної транспортної мережі, що підвищує ефективність, згуртованість та користувацьку зручність системи сполучень у масштабі всього ЄС.

Таким чином, новий Регламент (ЄС) 2024/1679 використовує поняття ЄДВ не лише як інструмент пріоритезації міжнародних зв'язків, але й як **механізм для забезпечення того, щоб інвестиції відповідали кліматичним та цифровим амбіціям ЄС.**

Ключовою умовою схвалення PCI є доведення їхньої економічної життєздатності. Для цього обов'язковим є проведення соціально-економічного аналізу витрат і вигод за визнаною європейською методологією. Регламент (ЄС) 2024/1679 водночас дозволяє застосовувати гнучкіший підхід для проєктів, розташованих у малонаселених регіонах або таких, що мають значення для подвійного використання (зокрема для військової мобільності). У таких випадках пріоритет надається не стільки прямій фінансовій окупності, скільки внеску в соціальну згуртованість, стратегічну стійкість та безпекову інтеграцію мережі.

Окремо, встановлено обов'язок забезпечення екологічної відповідності PCI. Для проєктів, що підлягають оцінці впливу на довкілля (EIA), впроваджується додаткова процедура перевірки кліматичної стійкості. Вона включає аналіз вразливості до кліматичних ризиків, планування заходів адаптації, а також врахування вартості викидів парникових газів у загальному розрахунку витрат і вигод. Крім того, Регламент зобов'язує дотримуватися принципу «не завдавати значної шкоди» (DNSH), визначеного Регламентом про таксономію ЄС. Таким чином, PCI визнаються не лише транспортними проєктами, але й елементами кліматичної політики.

Таким чином, концепція PCI у межах TEN-T виходить далеко за межі традиційного розуміння інфраструктурного будівництва. Це не просто «проєкти», а інструменти інтегрованої політики, які одночасно виконують транспортну, економічну, екологічну та безпекову функції. Для України, як держави-кандидата, це означає необхідність запровадження на національному рівні аналогічного механізму визначення, відбору та сертифікації проєктів спільного інтересу (держав-членів ЄС та/або сусідніх третіх країн) з урахуванням вимог до соціально-економічного аналізу, екологічної відповідності та кліматичної стійкості. Лише у такому випадку українські інфраструктурні проєкти зможуть бути формально визнані частиною європейських транспортних коридорів і отримати доступ до фінансування за програмами CEF, Military Mobility або інших інструментів ЄС.

Таблиця 21. Ключові вимоги до проєктів PCI, які є основою для розвитку мережі TEN-T.

Критерій PCI / Вимога	Деталізація вимоги	Умови застосування/Терміни
Життєвий цикл проєкту	PCI охоплює весь свій цикл: техніко-економічні обґрунтування, процедури дозволів, будівництво, експлуатацію, технічне обслуговування та оцінювання.	Охоплює весь період існування проєкту .
Економічна життєздатність	Проєкт повинен бути економічно життєздатним на основі соціально-економічного аналізу витрат та вигод (Socio-economic CBA). Аналіз враховує соціальні, економічні, медичні, кліматичні та екологічні вигоди/витрати.	Вимагається для всіх PCI; для малонаселених районів/проєктів подвійного використання - достатньо позитивного внеску у розвиток мережі.
Принцип DNSH	Проєкт повинен відповідати принципу "Не нанесення значної шкоди" (Do No Significant Harm, DNSH) у значенні Регламенту про таксономію (ЄС) 2020/852.	Застосовується до проєктів, для яких процес закупівель для екологічної оцінки не був ініційований до 18.07.2024 року.
Кліматична стійкість (Climate Proofing)	Обов'язкова перевірка, що включає оцінку вразливості до кліматичних змін та ризиків (включно із заходами адаптації) та інтеграцію витрат на викиди ПГ до CE-аналізу.	Застосовується до PCI, для яких необхідно провести оцінку впливу на довкілля (EIA) відповідно до Директиви 2011/92/ЄС. Не застосовується, якщо процес закупівель для EIA ініційовано до 18.07.2024 р.
Безпека (Security)	Вжиття заходів для захисту інфраструктури TEN-T від ризиків, пов'язаних із безпекою або громадським порядком, зокрема щодо участі підприємств третіх країн.	Оцінка потенційних ризиків.

Стан імплементації в законодавстві України та пропозиції

На сьогодні в українському законодавстві відсутній правовий механізм визначення, супроводу та авторизації проєктів, що становлять спільний інтерес (Projects of Common Interest, PCI), передбачений Регламентом (ЄС) 2024/1679. Це створює системну прогалину для інтеграції українських інфраструктурних ініціатив у механізми TEN-T та обмежує доступ до фінансування з боку ЄС.

Чинне законодавство України не містить дефініції «**Проєкт, що становить спільний інтерес**» у розумінні статті 3(41) Регламенту (ЄС) 2024/1679. Це



унеможлиблює офіційне визнання українських проєктів як таких, що належать до пріоритетної мережі TEN-T.

Законодавство також не визначає процедури ініціювання, погодження, супроводу та затвердження (authorising decision) проєктів, які можуть бути віднесені до категорії PCI. Відсутні критерії оцінки, механізм міжвідомчої координації та інституційна відповідальність.

У законодавстві, яке регулює питання проєктування не передбачено обов'язкових вимог до змісту проєктного дос'є для інфраструктурних проєктів.

- соціально-економічний аналіз витрат і вигод (Cost-Benefit Analysis, CBA);
- оцінку кліматичної стійкості та адаптації (Climate Proofing);
- оцінку подвійного призначення інфраструктури (dual use of infrastructure) у контексті військової мобільності (стаття 57 Регламенту (ЄС) 2024/1679).

Таким чином, українські проєкти, навіть потенційно стратегічні, не можуть бути юридично оформлені як PCI без створення відповідного національного механізму.

Неузгодженість екологічних процедур (ОВД vs. Climate Proofing)

Українська система екологічної оцінки наразі зосереджується на локальних екологічних аспектах, тоді як Регламенту (ЄС) 2024/1679 вимагає оцінки кліматичних ризиків і стійкості інфраструктури протягом усього життєвого циклу.

[Закон України «Про оцінку впливу на довкілля» \(№ 2059-VIII\)](#) орієнтований на оцінку безпосередніх впливів на навколишнє середовище (флору, фауну, воду, ґрунт, ландшафт).

Крім того, у процедурі ОВД відсутні вимоги щодо:

- розрахунку викидів парникових газів (GHG emissions) за весь життєвий цикл проєкту;
- оцінки вразливості об'єкта до прогнозованих кліматичних змін;
- оцінки відповідності принципу «Do No Significant Harm» (DNSH).

Згідно зі статтями 5 і 46 Регламенту (ЄС) 2024/1679, усі проєкти TEN-T мають проходити climate proofing - процес оцінки стійкості, кліматичних ризиків та потенціалу до пом'якшення змін клімату.

Через відсутність цих положень українські інфраструктурні проєкти, навіть після проходження ОВД, не відповідають вимогам кліматичної адаптованості ЄС і не можуть претендувати на фінансування з CEF чи InvestEU.

Військова мобільність і інфраструктура подвійного призначення (Dual-use of Infrastructure): вимоги TEN-T та механізми захисту від ризиків третіх країн.

У європейському правовому полі встановлено розмежування між принципом подвійного використання (Dual Use) та інфраструктурою подвійного використання (Dual-use Infrastructure). Це розмежування має важливе значення для гармонізації національного законодавства України з вимогами Регламенту (ЄС) 2024/1679, зокрема у контексті розвитку мережі TEN-T та інтеграції в ініціативу Military Mobility.



Принцип подвійного використання (Dual Use) - це концептуальна вимога планування, яка передбачає адаптацію транспортної інфраструктури таким чином, щоб вона могла використовуватись як для цивільних, так і для оборонних цілей, без необхідності створення окремих мереж.

Цей принцип посилено у новому Регламенті (ЄС) 2024/1679, оскільки він сприяє оперативному пересуванню військового персоналу, матеріалів та техніки, необхідних для навчань, розгортання сил або кризового реагування в межах ЄС і сусідніх регіонів.

Інфраструктура подвійного використання (Dual-use of Infrastructure) - це фізична транспортна мережа (дороги, мости, термінали, вузли), яка задовольняє одночасно цивільні та оборонні потреби держав-членів ЄС. Вона має бути спроектована, побудована та експлуатована з урахуванням вимог щодо вантажопідйомності, габаритів, безпеки та стратегічної мобільності військових підрозділів.

Регламент (ЄС) 2024/1679 вносить зміни до вимог, які стосуються PCI та інфраструктури в цілому, прямо інтегруючи військову мобільність (**Military Mobility**) та захист від геополітичних ризиків, що було відсутнє у Регламенті (ЄС) 1315/2013.

Ця зміна є прямою відповіддю на новий геополітичний контекст, спричинений агресією росії проти України, що підкреслює необхідність підвищення стійкості та стратегічної автономії ЄС.

Повномасштабне російське вторгнення в Україну виявило низку недоліків у європейській транспортній системі. Зокрема, експорт України наземним транспортом зазнав обмежень через недостатню кількість прикордонних переходів, перевантаженість доріг та різницю в ширині колії залізничних колій.

Дана ініціатива ЄС, спрямована на забезпечення швидкого та безперебійного переміщення військового персоналу, матеріально-технічних засобів та обладнання як у межах, так і за межами Союзу. Основна мета полягає у створенні умов для оперативних переміщень у найкоротші терміни та у великих масштабах, що є стратегічно важливим у сучасному безпековому середовищі.

Після неспровокованої агресії росії проти України Європейська комісія спільно з Високим представником ухвалила План дій з військової мобільності 2.0 (Military Mobility Action Plan 2.0). Цей документ визначає нові пріоритети для адаптації інфраструктури, підвищення її пропускної спроможності та забезпечення готовності мережі до одночасного використання цивільними та військовими структурами.

Для підтримки реалізації зазначеного Плану дій ЄК застосовує інструменти фінансування подвійного призначення, серед яких:

Connecting Europe Facility (CEF) – фінансування проєктів транспортної інфраструктури подвійного призначення, які одночасно покращують цивільну та військову мобільність. Витрати в межах цих проєктів покриваються лише в обсязі, необхідному для досягнення рівня “dual use”. Якщо заходи виходять за межі цієї мети (наприклад, включають виключно військові функції), такі витрати можуть бути визнані прийнятними лише до рівня, що безпосередньо забезпечує подвійне використання - цивільне та оборонне одночасно.



Європейський оборонний фонд (European Defence Fund, EDF) - підтримка розробки сумісних логістичних рішень, цифрових систем та інноваційних технологій, що сприяють інтеграції оборонних та транспортних можливостей.

У межах розвитку TEN-T передбачено інтеграцію вимог подвійного використання (dual use), коли інфраструктура має задовольняти потреби як цивільного, так і оборонного секторів. Особливий акцент робиться на маршрутах, необхідних для швидкого та масштабного переміщення військових сил, що має ключове значення в умовах сучасних геополітичних загроз. Це також дозволяє оптимізувати ресурси, уникати дублювання інвестицій та підвищувати стратегічну стійкість мережі.

Проекти, що становлять спільні інтереси (PCI) повинні максимально використовувати синергію з інфраструктурою військового призначення, зокрема враховувати положення документу “Military Requirements for Military Mobility within and beyond the EU”, затвердженого Радою 26 червня 2023 року та 23 жовтня 2023 року¹⁰. Це означає, що планування і модернізація об'єктів TEN-T мають проводитися із урахуванням їх потенційної ролі у військовій мобільності, що підсилює здатність ЄС реагувати на кризові ситуації.

Також, держави-члени при плануванні, будівництві чи модернізації об'єктів TEN-T, що збігаються з **військово-транспортною мережею**, мають розглядати необхідність і доцільність виходу за межі стандартних технічних вимог, визначених у Главі III Регламенту (ЄС) 2024/1679. Такий підхід спрямований на забезпечення можливості використання інфраструктури для переміщення військового транспорту, включно з важкою технікою, великогабаритними засобами та матеріалами.

Таким чином, ініціатива військової мобільності забезпечує синергію між транспортною та оборонною політикою ЄС, підвищує стійкість TEN-T та сприяє формуванню цілісної інфраструктури, здатної ефективно функціонувати в умовах як мирного, так і кризового використання.

Регламент (ЄС) 2024/1679 також передбачає спеціальні механізми захисту від зовнішніх ризиків, що можуть виникати внаслідок участі або інвестицій підприємств із третіх країн (undertakings of a third country) у стратегічні проекти TEN-T, зокрема спільного інтересу (PCI). Держави-члени зобов'язані проводити системну оцінку безпеки та громадського порядку у випадках, коли іноземні компанії залучаються до розвитку критичної інфраструктури. Особлива увага приділяється секторам підвищеної стратегічної важливості, таким як порти, аеропорти та контейнерні термінали, оскільки надмірна присутність третіх країн у цих сферах може підірвати безпеку й стійкість ЄС. У такий спосіб Регламент (ЄС) 2024/1679 прямо поєднує завдання інфраструктурного розвитку з інструментами **risk assessment**, формуючи превентивні правові гарантії для захисту стратегічних об'єктів TEN-T від геополітичних та безпекових загроз.

Порівняльний аналіз із законодавством України та проблемні аспекти гармонізації у сфері військової мобільності та безпеки інфраструктури

¹⁰ Military Requirements for Military Mobility within and beyond the EU. URL: <https://share.google/l0Gbj02Apvfu41gFe>



Проведений аналіз показує, що українське законодавство частково визнає оборонну функцію автомобільних доріг, але не містить інтегрованої моделі Dual-Use та превентивних механізмів контролю, передбачених ЄС.

Таблиця 22. Схематичне зображення: Ключові відмінності (Україна vs. ЄС)

Аспект	ЄС (Регламент (ЄС) 2024/1679)	Законодавство України (ЗУ «Про автомобільні дороги»)
Визначення	Обов'язкова концепція Dual-Use Infrastructure (поєднання цивільних і військових потреб, Art. 4, 48).	Визнання Автомобільних доріг оборонного значення (стаття 5-1).
Проектування	Превентивна інтеграція: Проектування з урахуванням військових стандартів (навантаження, габарити, вантажопідйомність мостів) на стадії планування.	Реактивна функція: Використання наявних доріг для військових перевезень та евакуації <i>в умовах воєнного стану</i> .
Безпековий скринінг (Треті країни)	Обов'язковий превентивний механізм (Security Screening) для іноземних інвесторів/операторів у критичній інфраструктурі TEN-T (Article 49).	Відсутність: Немає спеціальних положень щодо контролю іноземних юридичних осіб (особливо з держав-агресорів).
Інституційна участь	Обов'язкове врахування " Military Requirements " (Military Requirements for Military Mobility) та залучення оборонного сектору.	Відсутність прямої вимоги включення Міноборони/Генштабу до погодження цивільних концесій чи інвестиційних договорів на дорогах TEN-T.

1.9. Фінансування та координаційні механізми TEN-T: CEF та роль Європейських координаторів

Розвиток TEN-T відповідно до Регламенту (ЄС) 2024/1679 ґрунтується на поєднанні фінансової підтримки ЄС та національних ресурсів, із ключовою роллю інструментів, що сприяють залученню інвестицій у стратегічні інфраструктурні проекти.

Основним фінансовим інструментом є механізм Connecting Europe Facility (CEF) (створений у 2014 р., [чинна рамка - Регламент 2021/1153 \(CEF-2\)](#) – інструмент фінансування ЄС, що сприяє економічному зростанню, створенню робочих місць і підвищенню конкурентоспроможності шляхом цільових інвестицій в інфраструктуру, зокрема, транспортну та який забезпечує фінансову допомогу (Union financial assistance) проектам, що становлять спільний інтерес (PCI).

Окрім CEF, у фінансуванні мережі використовуються інші програми та механізми ЄС, зокрема InvestEU, Recovery and Resilience Facility, Cohesion Policy, Horizon Europe, Innovation Fund, а також інструменти Європейського інвестиційного банку (EIB) та Technical Support Instrument.



Право на фінансову допомогу мають проекти PCI, що сприяють розвитку TEN-T, включаючи нові інфраструктурні об'єкти, які отримали статус PCI через делегований акт. Водночас проекти, виключені з мережі, втрачають право на фінансування з дати набрання чинності відповідним актом. Особливий пріоритет надається транскордонним проектам, які забезпечують суттєве покращення сполучень між державами-членами або з третіми країнами.

Для цілей фінансування через CEF Регламент ЄС 2024/1679 вніс уточнення термінології: поняття «мультимодальні логістичні платформи» тепер тлумачиться як «мультимодальні вантажні термінали»; «морські автомагістралі» - як «Європейський морський простір (European Maritime Space)»; «телематичні застосунки» - як «ІКТ системи для транспорту (ICT systems for transport)»; а посилання на «Core Network» охоплює також «Extended Core Network».

Важливу роль у фінансовому процесі відіграють Європейські координатори, які консультують Комісію при розгляді заявок на фінансування, перевіряють відповідність проектів робочим планам транспортних коридорів, а також готують щорічні звіти (annual status reports), що відображають прогрес і визначають необхідні інвестиції.

Окремо в Регламенті підкреслюється значення співпраці з третіми країнами, яка може здійснюватися через PCI для інтеграції їхніх інфраструктурних мереж із TEN-T. Водночас Регламент прямо встановлює, що така співпраця не передбачає права на фінансовий внесок Союзу у проекти за межами ЄС, якщо це не визначено іншими правовими актами.

Це означає, що навіть попри включення інфраструктурних мереж сусідніх країн, таких як **Україна, Молдова чи Грузія**, до [індикативних карт TEN-T \(Annex IV\)](#), **сам факт такої інтеграції або співпраці не створює автоматичного права на фінансування з бюджету ЄС**. Фінансова підтримка з боку ЄС в рамках TEN-T передбачена насамперед для держав-членів, тоді як для сусідніх країн можливе лише опосередковане залучення через окремі інструменти співпраці або спеціальні програми допомоги.

Також, CEF відкритий для участі третіх країн, які асоційовані з CEF. Юридичні особи, засновані в третій країні, яка не асоційована з CEF, можуть винятково отримати фінансову підтримку ЄС, якщо це необхідно (indispensable) для досягнення цілей певного PCI (Article 9(44) Регламенту CEF).

Україна бере участь у залученні кошти CEF та міжнародної технічної допомоги для модернізації прикордонної інфраструктури, що безпосередньо стосується ETCs (у контексті «Шляхів солідарності»). Передусім, це стосується фінансування (проекти CEF 2022, CEF 2023), які спрямовані на модернізацію та електрифікацію залізничної інфраструктури, зокрема на ділянках, що забезпечують інтероперабельність (ширина колії 1435 мм) та розширення (модернізацію) пунктів пропуску через державний кордон - будівництво нового мостового переходу через р. Західний Буг, капітальний ремонт доріг М-09/М-10 з влаштуванням майданчиків для стоянки вантажного транспорту



(сервісних зон) у Львівській області, розвиток паркувальних/сервісних зон у пункті пропуску «Рені» (Одеська область) тощо. Також, Україна може брати участь у реалізації [проектів](#), які підтримують розгортання інфраструктури постачання альтернативного палива в рамках механізму Інфраструктурного фонду альтернативних видів палива (AFIF)

Незважаючи на ці успіхи, системний доступ до фінансування CEF у повному обсязі вимагає від України впровадження внутрішнього правового механізму визначення PCI та гармонізації екологічних, технічних і цифрових стандартів, що наразі відсутнє.

Механізми управління та координації ETCs

Управління ETCs здійснюється через визначену інституційну архітектуру, яка забезпечує узгоджене стратегічне, технічне та політичне управління їх реалізацією. Ключову роль у цій системі відіграють **Європейські координатори (European Coordinators)** та **Консультативні форуми (Corridor Forums)**, що забезпечують безперервний діалог між Європейською Комісією, державами-членами, операторами, інвесторами та, де це доречно, сусідніми країнами, включно з Україною.

Європейська Комісія призначає Європейського координатора для кожного ETCs, а також для горизонтальних пріоритетів, таких як Європейська система управління рухом поїздів (ERTMS) та Європейський морський простір (European Maritime Space). Призначення координатора здійснюється за згодою держав-членів після консультацій з Європейським Парламентом, Радою та, у разі потреби, сусідніми країнами.

Так, нещодавно [Рішенням Комісії \(ЄС\) 2025/1874](#) від 12.09.2025 р, яке вносить зміни до Рішення (ЄС) 2024/2383, призначено Європейських координаторів для Європейських транспортних коридорів - **Атлантичного, Рейнсько-Дунайського та Балтійське море – Чорне море – Егейське море** та викладено детальні механізми виконання їхньої місії та завдань на чотирьохрічний термін.

Європейський координатор діє від імені та за дорученням ЄК, забезпечуючи скоординовану імплементацію коридору відповідно до вимог Регламенту (ЄС) 2024/1679.

Основними функціями координатора є:

- забезпечення узгодження між державами-членами та сусідніми країнами у межах конкретного коридору;
- моніторинг стану проектів та виявлення вузьких місць (bottlenecks) і відсутніх ланок (missing links);
- координація інтеграції елементів мультимодальності, військової мобільності та інфраструктури альтернативних палив (AFI).

Кожен координатор розробляє **Робочий план (Work Plans)**, який містить детальний аналіз стану реалізації проектів у межах коридору, визначає рівень



відповідності вимогам Регламенту, формує дорожню карту щодо усунення перешкод і встановлює пріоритети подальшого розвитку.

Робочий план погоджується із зацікавленими державами-членами, а з третіми країнами (зокрема, Україною) проводяться офіційні консультації.

Європейські координатори щороку готують **Звіт про стан реалізації коридору** (Annual Status Report), який подається Європейському Парламенту, Раді та Комісії. Ці звіти є основним аналітичним інструментом для оцінки прогресу, визначення пріоритетних інвестицій і забезпечення політичної підзвітності.

Європейському координатору допомагає **Форум Коридору (Corridor Forum)** - офіційно створений консультативний орган, який координатор очолює особисто.

До складу Форуму Коридору входять представники держав-членів, інфраструктурних управлінь, органів, відповідальних за залізничні вантажні перевезення (Rail Freight Management Bodies), а також, у разі потреби, представники портових адміністрацій та суміжних секторів.

Форум Коридору виконує роль постійної платформи технічного та політичного діалогу, сприяючи узгодженню стратегій розвитку транспортної інфраструктури, цифровізації, безпеки, мультимодальності та кліматичної стійкості.

За рішенням Координатора можуть створюватися тематичні робочі групи, орієнтовані на такі напрямки, як:

- інтероперабельність залізничної інфраструктури (ERTMS, TAF/TAP-TSI);
- впровадження нових технологій та інтелектуальних транспортних систем (ITS);
- прикордонна співпраця та усунення адміністративних бар'єрів;
- розвиток міських вузлів (Urban Nodes) і взаємодія з третіми країнами, включно з Україною.

Участь України в діяльності Форумів Коридорів та консультаціях із Європейськими координаторами має важливе значення для забезпечення інституційної інтеграції у мережу TEN-T.

Це, зокрема, дозволить:

- координувати планування та інвестиції в інфраструктуру відповідно до вимог Core та Extended Core Network;
- забезпечити врахування українських пріоритетів у Робочих планах (Work Plans) Європейських транспортних коридорів;
- отримувати технічну допомогу та фінансування в межах програм Connecting Europe Facility (CEF) та Military Mobility.

Таким чином, ETCs є інструментом для реалізації стратегічних цілей TEN-T у довгостроковій перспективі. Їхня ключова функція полягає у забезпеченні



безперервності руху, усуненні «вузьких місць» і ліквідації відсутніх ланок на кордонах між державами-членами, що історично були найбільшою перешкодою для єдиного ринку ЄС.

Європейські Транспортні Коридори (ETCs) виконують одразу кілька системних функцій. По-перше, вони забезпечують модальну інтеграцію, зобов'язуючи держави розвивати зв'язки між екологічно чистими видами транспорту - залізницею, внутрішніми водними шляхами та морськими портами. По-друге, вони встановлюють вимоги до інтероперабельності, зокрема щодо систем сигналізації, габаритів, вантажопідйомності та цифрових стандартів. По-третє, вони виступають як платформа для впровадження інновацій та цифрових сервісів (ERTMS, ITS), а також рамка для розгортання інфраструктури альтернативних палив, передбаченої Регламентом AFIR.

Трирівнева структура TEN-T - **Основна мережа (до 2030 року), Розширена основна мережа (до 2040 року) та Всеосяжна мережа (до 2050 року)** - створює часовий горизонт для планування проєктів.

Для вжиття заходів для забезпечення відповідності транспортної інфраструктури, що входить до складу ETC, вимогам [Регламенту \(ЄС\) 2024/1679](#):

- **до 31 грудня 2030 року** для інфраструктури ETC, яка є частиною Основної мережі (core network);

- **до 31 грудня 2040 року** для інфраструктури ETC, яка є частиною Розширеної основної мережі (extended core network).

1.10. Цифровізація та розгортання ІКТ-систем для транспорту

Цифровізація та розгортання Інформаційно-комунікаційних технологій (ІКТ) є наскрізним пріоритетом у політиці ЄС, закріпленим у Регламенті (ЄС) 2024/1679, як ключовий інструмент для підвищення ефективності, безпеки та стійкості (resilience) транспортної системи TEN-T. Ці системи мають забезпечити оптимізацію операцій, зменшення заторів та викидів. ІКТ-системи для транспорту (ICT systems for transport) (Article 3(15) Регламенту (ЄС) 2024/1679) охоплюють як фізичні об'єкти інфраструктури, так і цифрові системи. Вони дозволяють обробляти, зберігати та обмінюватися даними й інформацією, необхідною для ефективного управління інфраструктурою, мобільністю та трафіком у мережі TEN-T. Мета цих систем полягає в тому, щоб забезпечити **надійне, безпечне, екологічно чисте та ефективне використання пропускну здатності мережі**. Вони також повинні сприяти безперешкодному зв'язку між інфраструктурою та мобільними активами/

Вимоги до системного впровадження ІКТ-рішень поширюються на Основну (Core), Розширену основну (Extended Core) та Всеосяжну (Comprehensive) мережі та згідно визначає перелік обов'язкових ІКТ-рішень (Article 43(2) Регламент (ЄС) 2024/1679, до переліку обов'язкових ІКТ-рішень належать:

- ERTMS (European Rail Traffic Management System) для залізничного транспорту;

- 
- RIS (River Information Services) для внутрішніх водних шляхів;
 - VTMS (Vessel Traffic Monitoring and Information System) та EMSWe (European Maritime Single Window environment) для морського транспорту;
 - [ITS \(Intelligent Transport Systems\)](#) для автомобільних перевезень;
 - [eFTI \(electronic Freight Transport Information\)](#) для мультимодальних перевезень.

Детальніше про **ITS (Intelligent Transport Systems)** для автомобільних перевезень з урахуванням функціонування AFI буде розглянуто в наступному розділі.

Крім того, Регламент (ЄС) 2024/1679 встановлює, що у міських вузлах слід сприяти ширшому розгортанню ІКТ-засобів та інтелектуальних транспортних систем з відкритим доступом, щоб оптимізувати маршрути транспортних засобів, покращити управління трафіком, зменшити затори та забруднення повітря.

Також, мультимодальні вантажні термінали, які є частиною мережі, повинні бути обладнані цифровими інструментами, які до 31 грудня 2030 року полегшують ефективні термінальні операції (як-от цифрова реєстрація водіїв, камери чи сенсори на перевантажувальному обладнанні) та забезпечують обмін інформаційними потоками в межах терміналу та між видами транспорту.

Електронна інформація про вантажні перевезення (eFTI) - цифрова трансформація регуляторної взаємодії

[Регламент \(ЄС\) 2020/1056](#) створює єдину правову рамку для електронного обміну регуляторною інформацією, пов'язаною з перевезенням вантажів у межах ЄС. Його **мета** - забезпечити повну цифровізацію адміністративних процедур у транспортному секторі, сприяти мультимодальності та усунути паперові бар'єри, які досі залишаються однією з головних причин затримок у логістиці.

Згідно зі статтею 1 [Регламенту \(ЄС\) 2020/1056](#), електронна інформація про вантажні перевезення (electronic Freight Transport Information, eFTI) є обов'язковим ІКТ-рішенням (ICT solution) для забезпечення обміну даними між економічними операторами (перевізниками, експедиторами, операторами терміналів) та компетентними органами влади держав-членів.

Ключові елементи правового механізму eFTI

Обов'язковий електронний формат подання:

Економічні оператори повинні надавати регуляторну інформацію в електронній формі, використовуючи сертифіковані eFTI-платформи, що відповідають технічним і безпековим вимогам ЄС (Article 4(2)).

Дані повинні бути доступні як у машинозчитуваному форматі (machine-readable) - для автоматизованої обробки, так і у людинозчитуваному форматі (human-readable) - на запит контрольних органів (Article 4(4)).

Обов'язковість приймання електронної інформації:



Державні органи зобов'язані приймати та обробляти eFTI-дані на рівні, еквівалентному паперовим документам (Article 5(1)), що усуває адміністративну асиметрію між цифровими й традиційними носіями.

Сертифікація eFTI-платформ:

Використання електронних даних дозволено лише через сертифіковані платформи, які забезпечують автентичність, цілісність і доступність даних (Articles 7–9).

Це гарантує взаємне визнання цифрових систем між усіма державами-членами та створює умови для єдиного інформаційного простору ЄС у сфері вантажних перевезень.

Таким чином, eFTI є ключовим цифровим інструментом мультимодальної логістики, який забезпечує прозорість, зниження адміністративного навантаження та інтеграцію вантажних перевезень до єдиного європейського цифрового транспортного середовища.

Для України імплементація eFTI стане передумовою цифрової сумісності з ЄС, особливо в частині митних, прикордонних та екологічних процедур на коридорах TEN-T.

Отже, ІКТ-системи та цифрові рішення розглядаються як один з основних засобів для подолання прогалин у цифровізації та підвищення інтероперабельності між різними транспортними системами, що є ключовим завданням TEN-T

Висновки до РОЗДІЛУ I

У цьому Розділі здійснено системну оцінку оновленого Регламенту (ЄС) 2024/1679, який замінює Регламент (ЄС) 1315/2013, та визначає обов'язкові вимоги до держав-членів ЄС щодо формування, стандартизації та цифрової інтеграції TEN-T.

Особливу увагу приділено взаємозв'язку з Регламенту (ЄС) 2024/1679 (TEN-T) з Регламентом (ЄС) 2023/1804 (AFIR) щодо розвитку інфраструктури альтернативних палив (AFI), оскільки перший акт визначає **просторово-функціональний каркас** розвитку транспортної мережі, тоді як другий встановлює **технічні, експлуатаційні та кількісні параметри** розгортання інфраструктури альтернативних палив (AFI), про що детальніше буде розкрито у наступному Розділі. Також надано оцінку розбіжностей із чинним українським законодавством, зокрема Законом України «Про автомобільні дороги», ДБН В.2.3-4:2015, ГБН В.2.3-37641918-549:2018 та інших профільних актів.

Запровадження оновленої термінологічної системи TEN-T/AFIR є необхідним для усунення критичного правового розриву, оскільки чинне законодавство України - насамперед Закон України «Про автомобільні дороги» та відповідні державні будівельні норми (ДБН) - не містять функціонально-стратегічної ієрархії мережі TEN-T та не визнають інфраструктуру альтернативних палив (AFI) як обов'язковий елемент дорожньо-транспортної інфраструктури.

Транспозиція визначень і понять TEN-T/AFIR має відбутися шляхом їх інтеграції, зокрема до:

- 
- Закону України «Про автомобільні дороги» - у частині структури та класифікації дорожньої мережі;
 - Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» - у частині планування та зонування територій;
 - Закону України «Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами» - у частині визначення та регулювання інфраструктури для таких транспортних засобів.

Варто зазначити, що відповідно до пункту 5 частини першої статті 92 [Конституції України](#), виключно **законами України визначаються засади організації та експлуатації енергосистем, транспорту і зв'язку**.

Однак, **стаття 2 [Закону України «Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами»](#)**, визначаючи сферу дії лише як *“використанні транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та створенні/використанні інфраструктури для них”*, не розглядає електричний транспорт як **окрему підсистему єдиної транспортної системи держави**. Відтак, даний закон **не встановлює засад функціонування цього виду транспорту, не формує правовідносин у сфері його розвитку та не забезпечує досягнення задекларованої мети**.

Крім того, [закон](#) містить переважно загальні положення, наводячи перелік визначень термінів, які не використовуються у його основному тексті, а також вносить зміни до інших актів у пункті 3 статті 5 *«Прикінцеві та перехідні положення»*, не створюючи власного нормативного механізму реалізації державної політики у сфері електротранспорту.

Вважаємо, що предмет правового регулювання цього [закону](#) потребує розширення та системної корекції, виходячи із вимог Розділу II та статті 92 [Конституції України](#), з метою визначення прав, обов'язків та механізмів реалізації державної політики у сфері електротранспорту та відповідної інфраструктури.

1. Трансформація TEN-T у систему з юридично обов'язковими вимогами

Регламент (ЄС) 2024/1679 перетворює TEN-T із рамкової концепції на обов'язкову систему з юридично визначеними термінами реалізації, чіткими параметрами безпеки та інтеграції цифрових технологій.

На відміну від попереднього підходу, заснованого на «м'яких» рекомендаціях, нова редакція встановлює три рівні мережі (Core - Extended - Comprehensive) з конкретними датами завершення - 2030, 2040 та 2050 років відповідно.

В Україні ж чинна класифікація автомобільних доріг (міжнародні, національні, регіональні, територіальні) не відповідає функціональній ієрархії TEN-T, що унеможливляє автоматичну інтеграцію в європейську систему звітності та моніторингу.

2. Обов'язкові технічні стандарти та конструктивні параметри

Відповідно до Article 31 Регламенту (ЄС) 2024/1679, дороги, що входять до Core Network та Extended Core Network, повинні бути:

- двосмуговими (Separate Carriageways);
- без однорівневих перетинів (No Crossings at Grade);
- обладнаними сучасними елементами безпеки та супутніми цифровими системами.

Українські ДБН В.2.3-4:2015 не забезпечують прямої відповідності цим вимогам: дороги II–III категорій, які можуть бути частиною європейських коридорів (ETCs), допускають зустрічний рух і перетини в одному рівні.

Це створює технічний бар'єр для сертифікації українських ділянок як сумісних із мережами Core / Extended Core.

3. Визнання “Супутнього обладнання” (Associated Equipment)

Регламент (ЄС) 2024/1679 (Article 29(1)(g)) розширює поняття транспортної інфраструктури автомобільних доріг, визначаючи обов'язкові складові - інфраструктуру AFI, безпечні паркувальні зони (SSPA), системи WIM, цифрові ІКТ-рішення.

В Україні ці об'єкти залишаються розпорошеними між різними галузевими нормативами - як елементи сервісу або контролю, а не як структурні компоненти транспортної мережі.

Таким чином, дорога без інтегрованих AFI, SSPA та WIM-систем не може вважатися такою, що відповідає критеріям TEN-T.

4. Управління інфраструктурою протягом життєвого циклу (Life-Cycle Management) та оцінки кліматичної стійкості (Climate Proofing)

Вимоги Регламенту (ЄС) 2024/1679 та Регламенту (ЄС) 2023/1804 вимагають переходу від реактивної моделі управління інфраструктурою (ремонт за фактом руйнування) до **превентивної моделі життєвого циклу (Life-Cycle Approach)**. Крім того, кліматичні цілі ЄС зобов'язують інтегрувати оцінку впливу на клімат (Climate Proofing) у процедури проєктування та оцінки впливу на довкілля (ОВД) для всіх **Проектів спільного інтересу (PCI)**.

Чинне законодавство України демонструє критичні прогалини:

1. **Відсутність Life-Cycle Costing (LCC):** Українські методики не вимагають включення витрат на технічне обслуговування (maintenance) та модернізацію протягом усього життєвого циклу об'єкта на етапі планування та проєктування.

2. **Відсутність Climate Proofing:** Чинний Закон України «Про оцінку впливу на довкілля» (№ 2059-VIII) не містить вимог щодо розрахунку **викидів парникових газів (ПГ) за життєвий цикл (Life-Cycle GHG Emissions)** та оцінки вразливості до кліматичних ризиків.

3. **Невідповідність принципу DNSH:** В Україні не імplementовано принцип «Не завдати значної шкоди» (**Do No Significant Harm, DNSH**), який є передумовою для отримання фінансування ЄС (CEF, InvestEU, AFIF)

5. Інтеграція інфраструктури альтернативних палив (AFIR)

Регламент (ЄС) 2024/1679 безпосередньо посилається на Регламент (ЄС) 2023/1804 (AFIR) і робить інфраструктуру альтернативних палив невід'ємним компонентом TEN-T.



AFIR запроваджує обов'язкові кількісні показники для розміщення зарядних і водневих станцій (≤ 60 км для LDV, ≤ 100 км — HDV, ≤ 200 км — H₂), а також вимагає цифрову сумісність через **NAP і DATEX II**.

Українське законодавство наразі частково відповідає цим вимогам лише щодо інтервалів для ЕЗС, проте не передбачає ані обов'язкових потужностей, ані цифрових стандартів інтеграції.

6. Безпечні та захищені паркувальні зони (SSPA)

Регламент (ЄС) 2024/1679 у поєднанні з Делегованим Регламентом (ЄС) 2022/1012 встановлює чітку систему класифікації SSPA (бронзовий – платиновий рівень) та мінімальні вимоги до безпеки, освітлення, сервісу та AFI.

Українські ГБН В.2.3-37641918-549:2018 не містять жодних положень щодо сертифікації, технічних рівнів безпеки або інтеграції SSPA у дорожню інфраструктуру.

Відсутність цих норм унеможлиблює реалізацію компонентів AFIR для важких транспортних засобів (HDV) та обмежує можливість фінансування з інструментів CEF / Ukraine Facility.

7. Інституційні прогалини: PCI, NPF та One-Stop Authority

Регламент (ЄС) 2024/1679 визначає Проекти спільного інтересу (Projects of Common Interest, PCI) як головний механізм реалізації TEN-T. Вони підпадають під дію Директиви (ЄС) 2021/1187, яка передбачає:

- максимальний строк дозвільної процедури - 4 роки;
- функціонування єдиного компетентного органу (One-Stop Authority).

В Україні відсутнє законодавче визначення PCI, а також не визначено національний орган, відповідальний за їх супровід, що створює інституційну прогалину.

Крім того, Національні рамки політики (NPF), обов'язкові відповідно до Article 14 AFIR, досі не розроблені, що унеможлиблює офіційне планування, моніторинг і звітування перед ЄС.

Отже, Регламент (ЄС) 2024/1679 закладає нову операційну парадигму TEN-T, у якій інфраструктура, безпека, цифровізація та кліматична стійкість розглядаються як єдиний комплекс.

Для України це означає необхідність:

- інтеграції трирівневої ієрархії TEN-T у систему класифікації доріг;
- гармонізації технічних і безпекових стандартів з Core / Extended Core Network;
- законодавчого визначення цифрової інфраструктури (ICT, ITS, WIM, SSPA);
- створення інституційної бази (NPF, PCI, One-Stop Authority).



Без цих кроків Україна не зможе забезпечити повну сумісність транспортної інфраструктури з мережами ЄС, що обмежить доступ до фінансування CEF, AFIF та Ukraine Facility.



РОЗДІЛ II. РЕГЛАМЕНТ (ЄС) 2023/1804 (AFIR) ТА УКРАЇНА: ПРАВОВІ ТА ІНСТИТУЦІЙНІ АСПЕКТИ ІНТЕГРАЦІЇ ІНФРАСТРУКТУРИ АЛЬТЕРНАТИВНИХ ПАЛИВ У МЕРЕЖУ TEN-T

2.1. Мета ухвалення та предмет дії Регламенту (ЄС) № 2023/1804

Регламент (ЄС) 2023/1804 від 13 вересня 2023 року, відомий як **Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR)**, є ключовим нормативним актом ЄС, спрямованим на прискорення декарбонізації транспортного сектору в межах Європейського зеленого курсу (European Green Deal) та пакета ініціатив Fit for 55. Його ухвалення стало відповіддю на нерівномірний розвиток інфраструктури альтернативних видів палива в державах-членах ЄС, низький рівень взаємної сумісності (інтероперабельності) між національними мережами, а також недостатню амбіційність національних політик, що гальмували широке впровадження транспортних засобів з нульовими та низькими викидами.

Основна **мета** Регламенту (ЄС) 2023/1804 полягає у встановленні обов'язкових національних цілей для розгортання публічно доступної інфраструктури альтернативних палив - електроенергії, водню, аміаку, відновлюваних видів палива (зокрема біометану та синтетичних), а також перехідних видів викопного палива (LNG, CNG, LPG) для усіх видів транспорту - автомобільного, залізничного, морського, річкового та авіаційного. Документ формує єдину інтероперабельну мережу, яка має забезпечити безперервну мобільність по всій території ЄС, **скорочення викидів парникових газів у транспорті на 90% до 2050 року** та досягнення частки відновлюваних джерел енергії на рівні щонайменше 14% у транспортному секторі до 2030 року відповідно до Директиви (ЄС) 2018/2001.

Регламент (ЄС) 2023/1804 визначає комплекс обов'язкових заходів щодо розгортання, функціонування та технічної експлуатації інфраструктури альтернативних видів палива. Він містить кількісні та просторові цілі, що охоплюють **флот-базовані показники** (розрахунок потужності на одиницю транспорту) та **дистанційні вимоги** (інтервали розміщення на мережі TEN-T) для електромобілів, водневих заправних станцій, пунктів заправки скрапленим газом, систем берегового електропостачання у портах та електроживлення стаціонарних літаків. Операційні положення передбачають прозорі умови ціноутворення, доступність ad hoc платежів, упровадження «розумних» технологій зарядки (smart and digital recharging), а також стандартизований обмін даними через відкриті прикладні інтерфейси (API) відповідно до статті 20 Регламенту (ЄС) 2023/1804.

Система управління (governance) базується на національних рамках політики (NPF), які визначаються державами-членами, та регулярному звітуванні перед Європейською Комісією (статті 14–18). Додаток II встановлює технічні специфікації та вимоги до безпеки, а стаття 24 передбачає періодичний перегляд нормативів у 2026 році та кожні п'ять років надалі. Регламент(ЄС) 2023/1804 також запроваджує механізми гнучкості, зокрема можливість надання винятків для віддалених, малонаселених або економічно невігідних територій.



Регламент (ЄС) 2023/1804 має пряму дію в державах-членах ЄС, передбачає ухвалення делегованих та імплементаційних актів для конкретизації технічних стандартів і даних, а також скасовує дію Директиви 2014/94/ЄС, починаючи з 13 квітня 2024 року.

Аналіз показує, що інфраструктура для заряджання автомобілів та вантажівок швидко розвивається в ЄС. Важливо зазначити, що показники AFIR визначають мінімальний рівень розгортання інфраструктури, необхідний для базової функціональної сумісності мережі TEN-T, а не її оптимальний рівень розвитку. Реальне розгортання інфраструктури в державах-членах значно перевищує мінімальні вимоги, відображаючи ринкову динаміку попиту та приватних інвестицій.

Використовуючи емпіричні [дані Генерального директорату Європейської Комісії з питань мобільності та транспорту \(DG MOVE\)](#), станом на кінець 2024 року можна констатувати суттєвий прогрес у реалізації вимог Регламенту (ЄС) 2023/1804 (AFIR).

За даними DG MOVE, сукупна встановлена потужність зарядних пунктів у ЄС на кінець 2024 року становила **близько 28 000 МВт**, що більш ніж удвічі перевищує мінімально **необхідні 11 000 МВт**, розраховані відповідно до вимог AFIR на основі **5,8 млн BEV** (Battery Electric Vehicles) та **4,2 млн PHEV** (Plug-in Hybrid Electric Vehicles).

У період 2021–2024 років кількість електромобілів (BEV) та зарядних пунктів у ЄС зросла приблизно на 180%, тоді як середня потужність на один пункт збільшилася на 260% (до близько 33 кВт). Це свідчить про поступовий перехід від переважно низькопотужних міських станцій до більш потужних, придатних для міжміського та транскоридного використання. Більша потужність означає, що зарядні станції можуть обслуговувати більше автомобілів.

Таблиця 1. Динаміка розгортання зарядної інфраструктури для легкових транспортних засобів (2021–2024)

Рік	Транспортні засоби (BEV)	Кількість зарядних пунктів	Сукупна вихідна потужність (МВт)
2021	2 050 000	299 000	7 810
2022	3 081 000	448 000	13 740
2023	4 408 000	632 000	20 312
2024	5 829 000	845 000	28 147
Зростання 2021 – 2024	184%	183%	260%

([Джерело:](#) DG Mobility and Transport, 27.01.2025; Дані Європейської обсерваторії альтернативних палив (EAFO))

Більшість сегментів основної мережі TEN-T, особливо **у країнах Західної Європи** (Німеччина, Франція, Нідерланди, Бельгія, Австрія), вже мають повне або майже повне покриття зарядною інфраструктурою відповідно до вимог AFIR. Висока



ймовірність полягає в тому, що кількісні цілі AFIR для TEN-T будуть досягнуті раніше 2030 року, що створює сприятливий орієнтир для України при формуванні власної дорожньої карти імплементації AFIR. Фінансова підтримка через Механізм інфраструктури альтернативних видів палива AFIF в рамках Механізму «З'єднати Європу» (CEF) відіграла вирішальну роль у розвитку цієї інфраструктури. Загальний бюджет AFIF становить **приблизно 2 мільярди євро**, з яких **500 мільйонів євро** вже виділено **на понад 23 000 швидких зарядних пунктів** уздовж мережі TEN-T. Це слугує доказом необхідності якнайшвидшої гармонізації українського законодавства для доступу до аналогічних інструментів, як-от Ukraine Facility.

2.2. Основні новації Регламенту (ЄС) 2023/1804 та їх значення для розвитку інфраструктури альтернативних палив на мережі TEN-T

Регламент (ЄС) 2023/1804 став якісним етапом розвитку європейського законодавства у сфері декарбонізації транспорту. Він кардинально змінив підхід ЄС до розвитку AFI, зробивши вимоги обов'язковими та вимірюваними та замінив попередню [Директиву 2014/94](#). Ця Директива вимагала від держав-членів самостійно визначати національні плани розвитку інфраструктури. Регламент (ЄС) 2023/1804 - це **обов'язковий регламент**, який не потребує імплементації в національне законодавство, отже усі кількісні вимоги, технічні вимоги і строки стали єдині для всіх країн ЄС.

У якості кандидата на членство в ЄС, Україна зобов'язана забезпечити імплементацію Регламенту (ЄС) 2023/1804 (AFIR) щодо розгортання AFI, [Директиви \(ЄС\) 2024/1275](#) про енергетичні характеристики будівель, а також інших вимог acquis ЄС у транспортній та енергетичній сферах.

Інтеграція до TEN-T визначена також стратегічною ціллю України у [Національній транспортній стратегії](#), схваленій постановою Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2024 р. № 1550.

Розвиток AFI в Україні при цьому є безпосередньо пов'язаним з **імплементацією** Регламенту (ЄС) 2024/1679, який формує комплексну екологічну, цифрову та технічну рамку для стійкої мобільності, про що ми детальніше описували в Розділі I даного дослідження. Ця синергія дозволяє розглядати AFI не як допоміжний елемент, а як невід'ємну частину транспортної інфраструктури TEN-T, що забезпечує енергетичну та функціональну цілісність мережі.

Перетворення попередньої [Директиви 2014/94/ЄС](#) на Регламент (ЄС) 2023/1804 (AFIR) стало поворотним моментом у транспортній політиці ЄС, перевівши розвиток зарядної інфраструктури з добровільної ініціативи на **чітко врегульований юридичний обов'язок** держав-членів. Ці зміни спрямовані на прискорення декарбонізації, подолання «страху запасу ходу» (*range anxiety*) та створення єдиної, інтероперабельної енерготранспортної мережі в ЄС.



Новий Регламент (ЄС) 2023/1804 (AFIR):

- установлює **єдині кількісні, технічні та операційні стандарти** для держав-членів ЄС, включно з вимогами до щільності, потужності та цифрової сумісності інфраструктури альтернативних палив (AFI);
- запроваджує чіткі, вимірювані **цільові показники на основі відстані (distance-based targets)**, які інтегровані з архітектурою мережі **TEN-T**, визначеною Регламентом (ЄС) 2024/1679 (TEN-T);
- інтегрує розвиток зарядної інфраструктури для вантажних транспортних засобів із вимогами безпеки, встановлюючи обов'язкові, вимірювані цілі щодо розгортання **безпечних та захищених стоянок (SSPA)**, сертифікованих відповідно до [Делегованого Регламенту \(ЄС\) 2022/1012](#), уздовж мережі **TEN-T**;
- зобов'язує держави-члени розгорнути **водневу інфраструктуру**, орієнтовану насамперед на важкі транспортні засоби (HDV), забезпечуючи покриття мереж TEN-T відповідно до визначених інтервалів і мінімальної ємності водню на один день;
- **берегове електропостачання** для певних суден у наших морських портах та постачання електроенергії стаціонарним літакам у наших аеропортах.
- підвищує статус **Міських вузлів (Urban Nodes)**, перетворивши їх на стратегічні територіальні елементи мережі **TEN-T**, які виступають обов'язковими центрами виконання вимог **AFIR**, забезпечуючи інтеграцію **великомагістральних перевезень, вантажної логістики та сталої міської мобільності**;
- створює **комплексну цифрову екосистему управління** інфраструктурою альтернативних палив, засновану на уніфікації даних, стандартах обміну інформацією та впровадженні технологій Smart Charging;
- закріплює **принцип орієнтації на користувача (user-centricity)** як базовий елемент єдиного ринку електромобільності ЄС, що передбачає забезпечення недискримінаційного доступу, прозорості тарифів, платіжної сумісності та єдиної системи електронного роумінгу для користувачів зарядних послуг.
- запроваджує **єдину інтегровану систему стратегічного моніторингу, управління та звітності**, яка замінює фрагментарне планування і забезпечує узгоджену методологію реалізації цілей AFI через Національні рамки політики (NPF), оцінку енергетичної гнучкості (V2G) та регулярну звітність до Європейської Комісії.

Отже, Регламент (ЄС) 2023/1804 (AFIR) формує нову нормативну парадигму розвитку інфраструктури альтернативних палив (AFI), поєднуючи кількісні, технічні та цифрові вимоги з архітектурою мережі TEN-T. Його імплементація для України означає **перехід від фрагментарного підходу до єдиної системи стратегічного планування, управління та звітності у сфері екомобільності**. Таким чином, AFIR виступає ключовим інструментом інтеграції України до Європейського зеленого та транспортного простору.

2.3. Порівняльний аналіз термінологічних розбіжностей між AFIR та законодавством України

Проведений порівняльний аналіз засвідчив, що ключовим викликом для України є не лише відсутність узгодженого перекладу термінів, які застосовуються в AFIR, а наявність системних правових прогалин, який унеможливорює повноцінне застосування кількісних показників, вимог до цифрової інтеграції та «розумного заряджання» (Smart Recharging), передбачених Регламентом (ЄС) 2023/1804.

Чинне національне законодавство - зокрема [Закон України № 2956-IX](#) «Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів» та [ДБН Б.2.2-12:2019](#) - оперує **застарілими або нечіткими дефініціями**, що не відображають сучасної архітектури AFIR і перешкоджають гармонізації з європейськими нормами.

Для усунення цих прогалин доцільно запровадити **оновлену термінологічну систему**, засновану на положеннях **Статті 2 Регламенту (ЄС) 2023/1804**, зокрема щодо понять *alternative fuels, recharging point, smart charging, vehicle-to-grid (V2G), captive fleet, urban node* тощо.

Це забезпечить уніфікацію законодавчого поля, полегшить імплементацію європейських стандартів і створить правову основу для подальшого розвитку **Національної рамки політики (NPF-AFIR Ukraine)**.

Використання єдиних узагальнених термінів в українських актах (зокрема в Законі № 2956-IX та підзаконних актах) ускладнює нормативне віднесення об'єктів до вимог AFIR, зокрема при визначенні потужності, типу доступу (публічний/непублічний) і вимог до обміну даними через NAP. Це створює ризик некоректного технічного проектування та втрати відповідності європейським стандартам при майбутній інтеграції української інфраструктури до мережі TEN-T.

Таблиця 2 [Елементи інфраструктури \(AFI\)](#) та облік потужності: порівняння термінології Регламенту (ЄС) 2023/1804 (AFIR) і українських НПА

Сфера визначення AFIR	Визначення ЄС та ключова вимога (Регламент (ЄС) 2023/1804)	Стан в українському законодавстві (НПА)	Законодавчі прогалини та рекомендації
Точка зарядки (<i>recharging point</i>)	Фіксований або мобільний інтерфейс для передачі електроенергії, здатний заряджати лише один електромобіль одночасно. Виключає пристрої ≤ 3,7 кВт, якщо це не їхнє основне призначення.	Чинна термінологія використовує терміни «станція зарядки електромобілів (електрозарядна станція)» (Закон України № 2956-IX) та « Електрозарядна станція (ЕЗС) ». (ДБН Б.2.2-12:2019) (10.8.33) згадує лише «Електрозаправні станції (ЕЗС)».	Прогалина: Відсутність цього базового терміна унеможливорює точний облік флот-базованих показників (1,3 кВт/BEV), які розраховуються на основі точок зарядки (Стаття 4 Регламенту (ЄС) 2023/1804). Рекомендація: Ввести визначення Точки зарядки до (Закон України № 2956-IX).

Комплекс зарядки (<i>recharging pool</i>)	Сукупність точок зарядки у певній фізичній локації, що використовується для встановлення мінімальної сукупної вихідної потужності на TEN-T (наприклад, 3600 кВт на Core Network).	Не закріплено. Український термін «ЕЗС» не відображає концепцію агрегованої потужності пулу.	Прогалина: Неможливість застосування просторових вимог AFIR (Статті 4, 5 Регламенту (ЄС) 2023/1804) щодо мінімальної потужності, обов'язкової на дорогах TEN-T (наприклад, 600 кВт для LDV та 3600 кВт для HDV). Рекомендація: Ввести визначення Комплекс зарядки з посиланням на вимоги до сукупної потужності.
Цифровізована точка зарядки (<i>digitally-connected recharging point</i>)	Точка, що може надсилати та отримувати інформацію в режимі реального часу, спілкуватися двонаправлено з електромережею та електромобілем (V2G), а також дистанційно моніторитись та контролюватись.	Відсутнє. Чинні НПА не містять обов'язкових вимог до двонаправленої комунікації та віддаленого керування.	Прогалина: Відсутність цього визначення унеможливорює імплементацію вимог до Smart Recharging (Стаття 21 Регламенту (ЄС) 2023/1804), надання динамічних даних (Стаття 20 Регламенту (ЄС) 2023/1804), та інтеграції з архітектурою ITS.
Швидкісна/Звичайна точка зарядки (<i>high-power recharging point, normal power recharging point</i>)	Визначення, що ґрунтується на порогових значеннях потужності (наприклад, LDV НРС - понад 22 кВт, HDV НРС - понад 150 кВт).	(ДБН Б.2.2-12:2019) (10.8.33) оперує застарілими категоріями « звичайного заряду » (3,5 кВт, 7,0 кВт) та « швидкого заряду » (43 кВт, 240 кВт).	Прогалина: Несумісність термінології перешкоджає правильному обліку та звітності за AFIR, де вимоги до потужності є ключовими для мережі TEN-T (наприклад, мінімум 350 кВт на точку в HDV-пулі).
Точка, станція або комплекс зарядки, призначені для LDV/HDV	Чітке розмежування інфраструктури, призначеної для легкових (LDV) та важких (HDV) транспортних засобів, з різними кількісними цілями.	Українське законодавство не встановлює кількісних цілей для HDV-інфраструктури (Стаття 4 AFIR).	Прогалина: Відсутність визначення HDV recharging point/pool перешкоджає імплементації кількісних цілей (3600 кВт кожні 60 км до 2030 року) та вимог до просторового планування у міських вузлах (Urban Nodes).

Аналіз також показує, що чинне законодавство України не містить дефініцій, необхідних для регулювання недискримінаційного доступу, роумінгу та фінансової прозорості (Стаття 5 Регламенту (ЄС) 2023/1804).

Таблиця 3. Функціонування ринку та доступність інфраструктури AFIR: порівняння вимог Регламенту (ЄС) 2023/1804 (AFIR) і українського законодавства

Сфера визначення AFIR	Визначення ЄС та ключова вимога (Регламент (ЄС) 2023/1804)	Стан в українському законодавстві (НПА)	Законодавчі прогалини та рекомендації
Оператор точки зарядки (operator of a recharging point)	Фізична або юридична особа, відповідальна за управління та експлуатацію точки зарядки.	Не закріплено чіткої дефініції.	Прогалина: Відсутність цього визначення унеможливорює запровадження юридичної відповідальності CPO (Charging Point Operator) за виконання вимог AFIR, зокрема щодо якості даних (Стаття 20) та забезпеченням оплати (Стаття 5 Регламенту (ЄС) 2023/1804).
Надавач послуг електромобільності MSP (mobility service provider)	Особа, що надає послуги кінцевому користувачу, включаючи е-роумінг та виставлення рахунків за контрактною платою (contract-based payment). (Стаття 2(43)).	Відсутнє.	Прогалина: Відсутність регулювання MSP (Mobility Service Provider) унеможливорює системне впровадження е-роумінгу та прозорого контрактного ціноутворення , що є ключовим для інтероперабельності е-роумінгу, що є ключовим для вільного руху на TEN-T.
Кінцевий користувач (end user)	Особа, яка купує послугу заряджання.	Відсутнє чітке визначення.	Необхідно ввести дефініцію для цілей захисту прав споживачів та забезпечення недискримінаційного доступу до оплати (ad hoc basis).
Заряджання на разовій основі (recharge on an ad hoc basis)	Послуга, придбана кінцевим користувачем без необхідності реєстрації, письмової угоди чи комерційних відносин, крім купівлі послуги.	Відсутнє.	Прогалина: Неможливість запровадити обов'язковість Ad-hoc оплати (за допомогою платіжних карт або терміналів), що є критичною вимогою AFIR для забезпечення недискримінаційності (Стаття 5(2) Регламенту (ЄС) 2023/1804).
Реєстр ідентифікаційних номерів принаймні операторів точок зарядки та надавачів послуг мобільності та уповноваженої особи на її ведення Identification Registration Organisation ('IDRO')	Система ідентифікаційних номерів операторів (CPO) та надавачів послуг мобільності (MSP), необхідна для е-роумінгу .	Відсутнє	Прогалина: Відсутній реєстр ідентифікаційних номерів принаймні операторів точок зарядки та надавачів послуг мобільності не визначена уповноважена особа на його ведення (Стаття 20 Регламенту (ЄС) 2023/1804).

Е-роумінг (e-roaming) / Платформа е-роумінгу	Механізм, що дозволяє користувачам заряджатися через різних MSP/CPO.	Відсутнє.	Прогалина: Відсутність обов'язковості щодо сумісності з цифровими платформами ЄС та забезпечення роумінгу
---	--	-----------	--

Також, невизначеність ключових технологічних процесів унеможливорює імплементацію **Smart Charging**, який є фундаментальною вимогою AFIR для гнучкості енергосистеми.

Таблиця 4. Цифрові процеси та Smart Charging: невизначеність термінів і законодавчі прогалини (Регламент (ЄС) 2023/1804, Статті 2, 5, 21)

Сфера визначення AFIR	Визначення ЄС та ключова вимога (Регламент (ЄС) 2023/1804)	Стан в українському законодавстві (НПА)	Законодавчі прогалини та рекомендації
Смарт-зарядження (smart recharging)	Інтелектуальне керування процесом заряджання.	Відсутнє.	Прогалина: Без цього визначення неможливо запровадити обов'язковість стандартів ISO 15118-20 для V2G , що має стати обов'язковим у ЄС з 1 січня 2027 року .
Двонаправлене заряджання (bi-directional recharging)	Технологія, що дозволяє передавати електроенергію як до електромобіля, так і з нього (V2G).	Відсутнє.	Прогалина: Відсутність цього визначення в українському законодавстві підриває можливість досягнення цілей NPF щодо гнучкості енергетичної системи та інтеграції відновлюваної електроенергії (Стаття 14(8) Регламенту (ЄС) 2023/1804).
Сесія заряджання (recharging session)	Процес заряджання від моменту підключення до відключення.	Відсутнє.	Прогалина: Необхідне для уніфікованого обліку послуг та ціноутворення.

Отже, першочерговим завданням для України є необхідність проведення комплексної ревізії та транспозиції Статті 2 (Definitions) Регламенту (ЄС) 2023/1804 (AFIR) до національної правової системи. Це передбачає оновлення та гармонізацію термінології в ключових нормативно-правових актах, зокрема Закону України № 2956-IX та ДБН Б.2.2-12:2019 (у частині визначення та класифікації електрозарядних станцій і технічних параметрів).

Така ревізія має бути невід'ємною частиною процесу розробки Національної рамки політики (NPF-AFIR Ukraine), що дозволить забезпечити юридичну сумісність українського законодавства з *acquis* ЄС, уніфікувати технічні вимоги, визначення та цифрові стандарти, а також створити основу для подальшої інтеграції в інфраструктуру екосистему TEN-T.

2.4. Електрична зарядна інфраструктура: кількісні вимоги та просторове покриття

Регламент (ЄС) 2023/1804 встановлює чіткі обов'язкові кількісні орієнтири для держав-членів ЄС щодо розгортання публічно доступної інфраструктури для електромобілів. Йдеться про пропорційне співвідношення між кількістю зареєстрованих транспортних засобів та сумарною доступною потужністю зарядних станцій.

Ключовою новацією є введення флот-базованих показників:

- не менше **1,3 кВт** сумарної зарядної потужності на кожен зареєстрований BEV (Battery Electric Vehicle) та **0,8 кВт** - на PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle), з кумулятивним накопиченням починаючи з 2024 року.

Паралельно регламент визначає **дистанційні вимоги** до розгортання інфраструктури ІЗЕ на мережі TEN-T:

- на дорогах Core Network та Extended Core Network пули зарядних станцій мають розміщуватись з інтервалом **не більше 60 км**, забезпечуючи мінімальну сукупну потужність **400 кВт у 2025 році** та **600 кВт у 2035 році**.
- Для важких транспортних засобів (HDV) передбачено етапне покриття мережі TEN-T:
- не менше **15 % до 2025 року** (з потужністю пулу не менше **1400 кВт**) та **100 % до 2030 року** (мінімум **3600 кВт** на ділянках Основної мережі з інтервалами 60–100 км).

Деталізовані порівняльні параметри наведено нижче у Таблиці 5 цього Розділу (вимоги для LDV (категорії M1 + N1 - згідно з системою класифікації транспортних засобів у ЄС, встановленою Додатком II до [Регламенту \(ЄС\) № 2018/858](#)) та Таблиці 2 (вимоги для HDV - категорії M2–M3 + N2–N3).

Таблиця 5. Цілі щодо відстані для ІЗЕ (для легкових автомобілів та мікроавтобусів).

Кінцевий термін	Охоплення	Мінімальна потужність кожні 60 км (у обох напрямках руху)
31 грудня 2025	Основна мережа TEN-T	400 кВт
31 грудня 2027	Основна мережа TEN-T	600 кВт
	50%* від Всеосяжної мережі TEN-T	300 кВт
31 грудня 2030	Всеосяжна мережа TEN-T	300 кВт
31 грудня 2035	Всеосяжна мережа TEN-T	600 кВт

*Частина TEN-T може враховуватися для виконання цієї вимоги щодо відсотка покриття в кожному напрямку руху, лише якщо вона знаходиться між двома зарядними пулами, віддаленими одна від одної не більше ніж на 60 км.

Особливу увагу AFIR приділяє розгортанню інфраструктури для **важких електричних транспортних засобів** (heavy-duty electric vehicles, HDV), які потребують потужніших зарядних пунктів та спеціально облаштованих зон для маневрування і відпочинку водіїв. Вимоги для таких станцій охоплюють не лише технічні параметри потужності, а й просторове планування, безпекові норми та інтеграцію з мультимодальними хабами.

Таблиця 6. Цілі, що базуються на відстані, для ІЗЕ та водневих заправних станцій (для вантажівок та автобусів).

Кінцевий термін	Охоплення	Мінімальні вимоги до потужності	Мінімальні вимоги до відстані
31 грудня 2025 р.	15 %* від Основної та Всеосяжної мережі TEN-T	Одна зарядна станція з сумарною потужністю 1400 кВт	Кожні 120 км* у обох напрямку руху
	Міський вузол	Одна зарядна станція з сумарною потужністю 900 кВт	-
31 грудня 2027 р.	50 % від Основної та Всеосяжної мережі TEN-T	Одна зарядна станція з 2800 кВт сумарної потужності на Основній мережі TEN-T та 1400 кВт на Всеосяжній мережі TEN-T	Кожні 120 км* у обох напрямку руху
31 грудня 2030 р.	Основна мережа TEN-T	Один зарядний пул із 3600 кВт сукупної потужності	Кожні 60 км у обох напрямку руху
		Одна воднева заправна станція	Кожні 200 км
	Всеосяжна мережа TEN-T	Одна зарядна станція з 1500 кВт сумарної потужності	Кожні 100 км у обох напрямку руху
	Міський вузол	Одна зарядна станція з 1800 кВт сумарної потужності	-
		Одна воднева заправна станція	-

*Частина TEN-T може враховуватися для виконання вимоги щодо відсотка покриття в обох напрямку руху, тільки якщо вона знаходиться між двома зарядними станціями, віддаленими одна від одної не більше ніж на 120 км.

Електрична зарядна інфраструктура в міських вузлах (Urban Nodes)

Регламент (ЄС) 2023/1804 встановлює чіткі, обов'язкові та кількісно вимірювані вимоги до розгортання електричної зарядної інфраструктури (ЕЗС) у міських вузлах (Urban Nodes), визначених Регламентом (ЄС) 2024/1679 (TEN-T). Як ми зазначали в попередньому розділі, ці положення мають на меті забезпечити повну інтеграцію міських транспортних систем до європейської мережі TEN-T, створюючи умови для безперервної електромобільності як у межах міст, так і вздовж основних транспортних коридорів.

На відміну від інфраструктури для легкових транспортних засобів (ЛТЗ), розвиток якої у міських зонах здебільшого регулюється національними цілями, прив'язаними до кількості зареєстрованих електромобілів, інфраструктура для HDV має єдині обов'язкові стандарти на рівні ЄС. Такий підхід спрямований на уніфікацію технічних і просторових параметрів міських вузлів, які виступають ключовими логістичними точками TEN-T і мають забезпечувати умови для зарядки, стоянки та оперативного обслуговування електротранспорту.

Таблиця 7. Вимоги Регламент (ЄС) 2023/1804 до розміщення електричних зарядних станцій у міських вузлах (Urban Nodes)

Розташування	Сукупна потужність	Мінімальна індивідуальна потужність ЕЗС	Термін
Кожен Міський вузол	900 кВт	150 кВт	До 31 грудня 2025 року
Кожен Міський вузол	1800 кВт	150 кВт	До 31 грудня 2030 року

Ці вимоги стосуються **мінімальної сукупної потужності**, яку має забезпечити Міський вузол для HDV, незалежно від дорожніх інтервалів. Мета - зарядка HDV для доставки та кінцева зарядка (destination charging). Для України це означає необхідність включення до стратегічного планування вимог Регламенту (ЄС) 2023/1804 щодо Міських вузлів, передбачення розміщення високопотужних зарядних станцій у межах автостанцій, терміналів і транспортних хабів, а також інтеграцію таких об'єктів до Національної рамки політики (NPF) та Планів сталих міських мобільностей (SUMP).

Розміщення електричних зарядних станцій на безпечних та захищених стоянках (SSPA)

Регламент (ЄС) 2023/1804 (AFIR) встановлює окремі обов'язкові вимоги до розгортання електричної зарядної інфраструктури на безпечних та захищених стоянках (Safe and Secure Parking Areas, SSPA). Ці положення мають на меті створити належні умови для нічної зарядки (overnight recharging) важких транспортних засобів (HDV) під час тривалих зупинок або відпочинку водіїв, що є невід'ємним елементом європейської політики безпеки та сталості автомобільних перевезень.

Відповідно до положень Регламенту AFIR, **до 31 грудня 2027 року** кожна SSPA на мережі TEN-T повинна бути обладнана щонайменше **двома публічно доступними зарядними станціями** для важких електричних транспортних засобів, кожна з індивідуальною потужністю не менше 100 кВт. Подальший розвиток передбачає збільшення кількості таких станцій: згідно з пунктом того ж Регламенту, **до 31 грудня 2030 року** на кожній SSPA має бути встановлено щонайменше **чотири зарядні станції** із аналогічними технічними параметрами.

Запровадження таких вимог спрямоване не лише на забезпечення енергетичної доступності, але й на підвищення комерційної привабливості SSPA для міжнародних перевізників, які дедалі більше переходять на електровантажівки. Окрім енергетичних



характеристик, AFIR розглядає ці стоянки як комплексні інфраструктурні об'єкти, які мають відповідати стандартам безпеки, комфорту та цифрової інтеграції, визначеним у Регламенті (ЄС) 2024/1679 (TEN-T).

Наразі в ЄС зареєстровано **близько 13 500** електричних вантажівок на акумуляторних батареях, але майже немає автобусів. Норми викидів CO₂ для важких транспортних засобів вимагають швидкого збільшення кількості важких транспортних засобів з нульовим рівнем викидів протягом найближчих років. Вантажівки потребують зарядних станцій високої потужності.

На кінець 2024 року в ЄС було **понад 15 000 зарядних станцій** потужністю **350 кВт**. Теоретично вони можуть обслуговувати важкі транспортні засоби, але на практиці для цього необхідна доступність причепа або прилегле місце для паркування, оскільки від'єднання причепа в іншому місці не є можливим. На сьогоднішній день існує дуже мало спеціальних зарядних станцій для важких транспортних засобів. Згідно з [інвестиційного плану ЄК](#), **до 2030 року** необхідно створити понад **20 000 зарядних станцій**, призначених для важких транспортних засобів, вздовж TEN-T. Очікується, що механізм AFIF співфінансуватиме значну частину, але для досягнення цілей AFIR щодо спеціальної інфраструктури для заряджання важких транспортних засобів (HDV) будуть потрібні додаткові зусилля.

Відступлення

Держави-члени можуть подавати заявки на відступлення від вимог щодо розміщення станцій вздовж TEN-T для легкових автомобілів і мікроавтобусів та вантажівок і автобусів окремо. Для доріг із загальним середньодобовим річним трафіком менше 8500 легкових автомобілів і мікроавтобусів або 2000 вантажівок і автобусів, а також там, де інфраструктура не може бути виправдана з соціально-економічної точки зору, державам-членам може бути дозволено враховувати один зарядний пул для обох напрямків руху або мати право зменшити на 50 % загальні вимоги до вихідної потужності та місткості водню для відповідних категорій транспортних засобів.

Обидва відступи не можуть застосовуватися одночасно.

*Для доріг TEN-T із середньодобовим річним трафіком менше **3000** легкових автомобілів і мікроавтобусів або **800** вантажівок і автобусів відповідно максимальна відстань між пулами зарядки може бути збільшена до **100 км**. Після надання ці відступи переглядаються Комісією **кожні 2 роки**.*

Ці положення мають вирішальне значення для формування збалансованої моделі розвитку AFI у ЄС.

1. Регламент забезпечує пропорційне зростання зарядної інфраструктури відповідно до динаміки ринкового попиту, запобігаючи нерівномірному розподілу потужностей між країнами та регіонами. Такий підхід дозволяє усунути диспропорції, що наразі існують у межах ЄС: станом на 2025 рік [лише близько 20% зарядних станцій](#)



у ЄС забезпечують потужність понад 350 кВт, необхідну для швидкого заряджання електромобілів нового покоління.

2. Збір і аналіз трафікових даних є ключовим інструментом для підвищення ефективності використання публічних коштів у розвитку інфраструктури TEN-T. Інформація про середню добову інтенсивність руху, розділену за категоріями транспортних засобів, дозволяє державам визначати ділянки з недостатнім товаро- та пасажиропотоком, де інвестиції у зарядну інфраструктуру не є економічно доцільними. Це дає змогу раціонально застосовувати дерогації, передбачені Регламентом (ЄС) 2023/1804 (AFIR), скорочуючи витрати на малонавантажених напрямках і спрямовуючи ресурси у пріоритетні коридори з високим трафіком, забезпечуючи таким чином більш збалансований і результативний розподіл бюджетних та донорських інвестицій.

Регламент **(ЄС) 2023/1804** AFIR надає ЄК повноваження представити огляд (оцінку виконання) цього регламенту до кінця 2026 року. Таким чином, моніторинг його реалізації стане основою для цього огляду, зокрема щодо потреб у зарядній інфраструктурі для важких транспортних засобів (HDV).

Для України ці технологічні та нормативні новації відкривають значний потенціал для стимулювання інвестицій у розвиток аналогів європейської мережі TEN-T, зокрема автомобільних доріг міжнародного значення. Реалізація пілотних проєктів, в тому числі створення SSPA уздовж міжнародних транспортних коридорів на ключових маршрутах, таких як, М-05 (Київ – Одеса), М-06 (Київ – Чоп), М-10 «Львів–Краковець» може стати практичним кроком до поступової гармонізації технічних стандартів, створення безперервних енергетичних коридорів і переходу до стійкої транспортної мережі, інтегрованої з європейським простором мобільності. Це забезпечить синхронізацію з європейською мережею TEN-T, посилить безпеку руху та відкриє доступ до фінансування через інструменти CEF і Ukraine Facility.

2.5. Воднева інфраструктура та LNG: перехідні механізми до декарбонізованої мобільності і релевантність для України

Регламент (ЄС) 2023/1804 встановлює конкретні кількісні та технічні вимоги до розгортання інфраструктури для водню та зрідженого природного газу (LNG), акцентуючи особливу увагу на стратегічних транспортних мережах TEN-T і забезпеченні потреб важкого транспорту (HDV).

Відповідно до статті 6 Регламенту (ЄС) 2023/1804, держави-члени зобов'язані до 31 грудня 2030 року забезпечити розміщення публічно доступних водневих заправних станцій (HRS) уздовж Основної (Core) мережі TEN-T з інтервалом не більше **200 км**. Кожна станція має забезпечувати мінімальну **ємність не менше 1 тонни водню на день** і бути обладнаною диспенсерами тиску **не нижче 700 бар**. Додатково вимагається наявність принаймні однієї водневої станції у кожному міському вузлі (urban node), з урахуванням потреб мультимодальних пасажирських і вантажних хабів.



Паралельно, стаття 8 Регламенту (ЄС) 2023/1804 визначає вимоги до інфраструктури LNG, яка залишається важливим перехідним паливом у процесі декарбонізації. Держави-члени мають забезпечити розгортання публічно доступних пунктів заправки LNG уздовж основної мережі TEN-T до 31 грудня 2024 року, за умов наявності підтвердженого попиту. Регламент допускає винятки (derogations) у випадках, коли інвестиції у такі станції є економічно невиправданими через низьку інтенсивність руху або непропорційні витрати.

Загальна логіка цих положень полягає у створенні поетапної моделі переходу до безвуглецевого транспорту. Водень визначається як ключовий елемент енергетичної трансформації для далекомагістральних вантажних перевезень, тоді як LNG зберігає статус перехідного палива, що сприяє скороченню викидів на початковому етапі. Така структура дозволяє поступово оптимізувати витрати, забезпечуючи при цьому стабільність функціонування логістичних ланцюгів.

Водночас, відповідно до Повідомлення Європейської Комісії до Європейського Парламенту та Ради “Про технологічну та ринкову готовність важких транспортних засобів дорожнього транспорту” ([Communication from the Commission to the European Parliament and the Council on the technological and market readiness of heavy-duty road transport vehicles, Brussels, 27.5.2025, COM\(2025\) 260 final](#)), водневі технології у транспортному секторі залишаються перспективними, однак демонструють високий рівень технологічної, економічної та ринкової невизначеності.

Незважаючи на стратегічну підтримку водню у ЄС як елементу енергетичного переходу, Комісія зазначає, що невизначеність ринку щодо вибору домінуючої технології (**стиснений водень H_2 при 350/700 бар, рідкий H_2 або двигуни внутрішнього згоряння на водні — H_2 ICEs**) не зменшилася.

Це створює системні бар'єри для планування інфраструктури та несе ризик утворення “*stranded assets*” - капіталомістких об'єктів, які можуть втратити цінність унаслідок технологічного зсуву або низького рівня попиту.

Повільне впровадження водневих важких транспортних засобів (**H_2 HDV**) у ЄС та обмежена кількість серійних моделей, представлених на ринку, обмежують масштабування водневої інфраструктури навіть у державах-членах. Саме тому розширення обов'язкових цілей Регламенту AFIR (ЄС) 2023/1804 - наприклад, щодо рідкого водню або всеосяжної мережі TEN-T - **наразі вважається передчасним**.

Разом з тим, водневі транспортні засоби демонструють технічні переваги для спеціалізованих і далекомагістральних перевезень.

Прототипи водневих вантажівок мають запас ходу **800–1000 км**, що перевищує показники **BEV** і робить їх придатними для трансконтинентальних маршрутів та важких вантажів.

Технологія H_2 забезпечує вищу питому потужність і крутний момент, що є суттєвим фактором для сегменту надважких транспортних операцій, а також для військово-логістичних і кризових сценаріїв.



Також, за даними ЄК, повна вартість володіння (**Total Cost of Ownership, TCO**) для водневих транспортних засобів наразі істотно перевищує як традиційні дизельні, так і акумуляторні електричні аналоги (BEV).

Це зумовлено високою вартістю паливних елементів, систем зберігання водню та вартості палива, а також низьким рівнем завантаженості інфраструктури.

Виробники оригінального обладнання (**OEMs**) поки не мають економічних стимулів для масштабного розгортання водневих лінійок, що посилює структурну нерівновагу між **BEV** і **H₂** у технологічному портфелі декарбонізації транспорту.

Також, станом на **2025 рік** стратегічна підтримка водню в ЄС поступово зміщується у бік більш технологічно зрілих секторів - промислового виробництва та авіаційного й морського транспорту, що реалізується через Sustainable Transport Investment Plan (STIP) та European Hydrogen Bank.

ЄК вже оголосила про виділення 300 мільйонів євро до кінця року для підтримки виробництва водню, який використовуватиметься для виготовлення сталого авіаційного палива (SAF) та морського палива (SMF).

Для України це створює логічну основу для цільового та поетапного розвитку водневої інфраструктури відповідно до Статті 6 Регламенту (ЄС) 2023/1804 (AFIR) - із початковим фокусом на сегментах із найбільшою енергетичною та економічною віддачею (важкий транспорт, логістика, морські та авіаційні хаби). Такий підхід дозволить узгодити національні ініціативи з європейськими технологічними і фінансовими пріоритетами, мінімізуючи ризики неефективного розподілу ресурсів.

У середньостроковій перспективі (до 2030 року) основний акцент у розвитку AFI як у ЄС, так і в Україні очевидно буде залишатися на електричній (BEV) інфраструктурі, тоді як водневі рішення повинні впроваджуватися пілотно та цільовим методом - у межах високопріоритетних транспортних коридорів TEN-T або стратегічних промислових кластерів. З огляду на ринкову невизначеність і високу капіталомісткість, впровадження водневих об'єктів в Україні доцільно супроводжувати механізмом попередньої оцінки життєздатності (viability screening) та поетапною сертифікацією.

2.6. Берегове електропостачання та енергоживлення стаціонарних літаків

Регламент (ЄС) 2023/1804 запроваджує конкретні кількісні цілі для розгортання берегового електропостачання (shore-side electricity supply) у морських та річкових портах, а також електропостачання стаціонарних літаків на аеродромах TEN-T. Згідно зі статтею 9, держави-члени зобов'язані забезпечити мінімальне покриття 90% викликів суден у core- та comprehensive-портах для контейнерних суден (>5000 GT, >100 викликів/рік), go-go пасажирських та високошвидкісних суден (>5000 GT, >40 викликів) та інших пасажирських суден (>5000 GT, >25 викликів) до 31 грудня 2029 року, з виключенням коротких/екстрених викликів; для внутрішніх водних портів стаття 10 вимагає щонайменше одну установку у core-портах до 31 грудня 2024 року та у comprehensive-портах до 31 грудня 2029 року. Стаття 12 встановлює вимоги до електропостачання на аеродромах TEN-T: на стоянках з контактним підключенням — з 31 грудня 2024 року, на віддалених стоянках - з 31 грудня 2029 року, з переходом на



відновлювані та низьковуглецеві джерела енергії не пізніше 1 січня 2030 року, з винятком для аеродромів з <10 тис. комерційних рейсів/рік (на віддалених стоянках), стоянок для протиобмерзання, військових зон та загальної авіації <5,7 т MTOW.

Ці положення спрямовані на декарбонізацію портів та аеропортів, сприяючи скороченню викидів GHG на 90% у відповідних секторах, та забезпечують відповідність вимогам Регламенту (ЄС) 2023/1805 щодо відновлюваних палив у морському транспорті.

Вимоги Регламенту (ЄС) 2023/1804 (AFIR), зокрема статей 9 та 12, встановлюють обов'язок держав-членів забезпечити розгортання берегового електропостачання (shore-side electricity supply, SSE) у морських і внутрішніх портах, а також енергоживлення стаціонарних літаків на стоянках аеропортів. Ці положення є ключовими елементами екологічної декарбонізації транспортної інфраструктури та сприяють скороченню викидів CO₂ від допоміжних енергосистем транспортних засобів.

5 листопада 2025 року Європейська Комісія [ухвалила комплексний транспортний пакет](#), який покликаний **прискорити розгортання мережі високошвидкісних залізниць у Європі** та збільшити інвестиції у відновлювані та низьковуглецеві види палива для авіаційного та водного секторів. Реалізація вимог Регламенту (ЄС) 2023/1804 (AFIR) відбувається у тісному зв'язку з ухваленням ЄК [Sustainable Transport Investment Plan \(STIP\)](#) - довгостроковою інвестиційною рамкою, яка поєднує політичну координацію, фінансування через InvestEU, Innovation Fund та Connecting Europe Facility (CEF), а також забезпечує комплексне планування інфраструктурних інвестицій у транспортному секторі.

STIP відіграє синергійну роль у досягненні цілей [FuelEU Maritime](#) та [ReFuelEU Aviation](#), забезпечуючи фінансові стимули для модернізації портів і аеропортів, а також стимулюючи попит на інфраструктуру електроживлення, яка є обов'язковою за AFIR. Таким чином, STIP і AFIR виступають взаємодоповнювальними інструментами реалізації Європейського зеленого курсу у транспортному секторі.

Для України фінансова **модель STIP** може стати практичним прецедентом при розробці власних інвестиційних механізмів у межах Ukraine Facility. Зокрема, доцільно розглянути створення пілотних проєктів з розгортання берегового електропостачання **у портах Дунайського регіону та енергоживлення національних аеропортів (наприклад у місті Львів)**, що дозволить протестувати модель залучення міжнародних фінансових інструментів (InvestEU, Innovation Fund, CEF Transport Blending Facility) у поєднанні з бюджетними ресурсами.

Реалізація таких пілотних проєктів забезпечить не лише технічну апробацію рішень AFIR, але й формування національної дорожньої карти декарбонізації транспортної енергетики, узгодженої з підходами ЄС у рамках STIP.

2.7. Національні рамки політики (NPF), управління даними та звітність



Регламент (ЄС) 2023/1804 запроваджує інтегровану систему стратегічного планування, моніторингу та звітності щодо розвитку AFI. Вона передбачає створення **Національних рамок політики (National Policy Frameworks, NPF)**, періодичну звітність держав-членів до ЄК та стандартизований обмін даними між операторами, державними органами та користувачами, що забезпечує прозорість, узгодженість дій і контроль за виконанням цілей. Хоча Україна не є державою-членом ЄС, розроблення стратегічного документу **Національних рамок політики NPF-AFIR Ukraine** має стати базовою платформою для координації національної політики з механізмами TEN-T та CEF.

Відповідно до статті 14, кожна держава-член повинна підготувати [проект національних рамок політики \(NPF\)](#) і подати його до 31 грудня 2024 року. Цей документ має бути предметом публічних консультацій, а остаточна версія затверджується до 31 грудня 2025 року з урахуванням рекомендацій Європейської Комісії. У межах рамок передбачається оцінка ринку альтернативних палив у всіх видах транспорту, визначення національних цілей відповідно до статей 3–13 Регламенту, а також планів і заходів для їх досягнення. До таких заходів належать створення фінансових і нефінансових стимулів, усунення адміністративних бар'єрів у плануванні та дозволах, підтримка закритих автопарків (captive fleets) і проведення спеціалізованих оглядів для портів, аеропортів, залізничного та внутрішнього водного транспорту.

Тут варто зауважити, що згідно висновків [Повідомлення Європейської Комісії “Про технологічну та ринкову готовність важких транспортних засобів дорожнього транспорту”](#), ключовими бар'єрами для реалізації Регламенту (ЄС) 2023/1804 (AFIR) є не стільки вартість самої інфраструктури, скільки структурні обмеження в енергетичній системі ЄС.

Комісія, зокрема підкреслює, що найбільш критичним чинником є обмежена пропускна здатність електричних мереж (**grid hosting capacity**), особливо у прикордонних та периферійних регіонах, де розвиток AFI потребує значних енергетичних потужностей.

Також серйозним бар'єром залишаються тривалі адміністративні процедури погодження, підключення та отримання дозволів (permission and grid connection procedures), які подекуди тривають **від 24 до 48 місяців**, що істотно сповільнює впровадження AFI навіть у межах TEN-T Core Network.

Таким чином, [ЄК визначає](#), що доступ до електромережі та прискорення процедур підключення є пріоритетним напрямом для національних реформ у державах-членах і країнах-партнерах, зокрема для України, яка інтегрує свої транспортні коридори в TEN-T.

Для ефективної адаптації AFIR Україна має врахувати ці висновки шляхом узгодження енергетичного планування з транспортною політикою, спрощення дозвільних процедур і забезпечення пріоритетного доступу AFI-об'єктів до електричних мереж на основі європейських принципів.

Статті 15 - 18 Регламенту (ЄС) 2023/1804 встановлюють багаторівневу систему звітності, яка дає змогу оцінювати виконання цілей на національному та європейському рівнях. Держави-члени зобов'язані подавати кожні два роки



національні звіти про прогрес, починаючи з 31 грудня 2027 року. У цих звітах відображаються досягнуті цілі, рівень використання інфраструктури, здійснені заходи, бюджети та обсяги інвестицій відповідно до [Додатка I](#). Крім того, щороку надаються дані про кількість і потужність зарядних пунктів для електромобілів, а також про реєстрації транспортних засобів за категоріями змінного та постійного струму (AC/DC) згідно з Додатком III. Окремо кожні три роки проводиться оцінка потенціалу гнучкого заряджання та технологій двостороннього енергетичного обміну (bi-directional charging), починаючи з 30 червня 2024 року. Європейська Комісія аналізує подані матеріали, формує рекомендації, якщо держави-члени не досягають проміжних цілей, або якщо виявлено суттєві ризики відставання, а держави-члени повинні офіційно реагувати на ці рекомендації у визначені строки.

У статтях 19-20 Регламенту (ЄС) 2023/1804 запроваджено інтегровану систему управління даними, спрямовану на забезпечення прозорості, інтероперабельності та постійного моніторингу AFI. Ця система вимагає уніфікації даних та чіткої ідентифікації суб'єктів, що надають послуги. Передбачається обов'язкове маркування сумісності палива та зарядних стандартів згідно з [Додатком II \(EN 16942\)](#), забезпечення відкритого доступу до статичних і динамічних даних про інфраструктуру - таких як місцезнаходження, потужність, статус роботи та ціна - через прикладні програмні інтерфейси (API), починаючи з 14 квітня 2025 року. Для ідентифікації операторів устанавлюється спеціальна система IDRO (Identifier Registration Organisation). Також мають бути створені національні точки доступу до даних до 31 грудня 2024 року та європейські точки доступу до 31 грудня 2026 року, до інформації про дорожній рух в реальному часі (як це передбачено [Регламентом Комісії \(ЄС\) 2022/670](#)), яка б мала також інтегрувати дані щодо точок, станцій та комплексів зарядки та забезпечувати його представлення зацікавленим сторонам, зокрема кінцевим користувачам до даних, що забезпечить сумісність і уніфікацію даних по всій території ЄС.

2.8. Інтелектуальні транспортні системи (ITS) та цифрова архітектура даних у контексті TEN-T, AFIR, делегованих та імплементаційних регламентів ЄС

Інтелектуальні транспортні системи (Intelligent Transport Systems, ITS) є ключовим цифровим елементом інфраструктури мережі TEN-T та базовою передумовою для реалізації політики сталого, безпечного і взаємопов'язаного транспорту в ЄС. Вони визначені у статті 4(1) [Директиви 2010/40/ЄС](#) як системи, що використовують інформаційно-комунікаційні технології для покращення ефективності, безпеки та екологічності дорожнього руху. Будь-яке впровадження ITS на національному рівні повинно відповідати положенням цієї [Директиви](#).

З метою забезпечення гармонізованого обміну транспортними даними між державами-членами, ЄС ухвалив Делегований [Регламент \(ЄС\) 2022/670](#), який доповнює Директиву 2010/40/ЄС та встановлює технічні і процедурні вимоги для надання загальноєвропейських послуг інформації про дорожній рух у режимі реального часу ([real-time traffic information services, RTTI](#)).



Цей документ створює цифрову архітектуру обміну даними, що прямо інтегрована у логіку Регламенту (ЄС) 2023/1804 (AFIR), визначаючи ключові елементи цифрової взаємодії:

1) Національні точки доступу (National Access Points, NAP)

Отже, кожна держава-член повинна створити єдину національну точку доступу для користувачів транспортних даних. NAP функціонує як центральний портал, через який надається структурована інформація про стан доріг, інфраструктуру заряджання та заправки, обмеження руху та інші динамічні дані. Формат NAP може бути реалізований як реєстр, портал або репозиторій (Article 3(1) [Регламенту \(ЄС\) 2022/670](#)).

2) Стандартизований формат даних (DATEX II)

Для обміну інформацією про дорожню інфраструктуру застосовується єдиний європейський стандарт DATEX II ([EN 16157](#) та [CEN/TS 16157](#)), який забезпечує технічну сумісність систем різних країн (Articles 4(1), 6(1)). Цей формат є обов'язковим для інтеграції даних AFIR, включаючи інформацію про зарядні станції, трафік та безпеку.

3) Інформація про інфраструктуру альтернативних палив (AFI)

[Регламент \(ЄС\) 2022/670](#) прямо визначає обов'язок операторів зарядних та заправних станцій (recharging and refuelling stakeholders) надавати актуальні дані про місцезнаходження, доступність, потужність і режим роботи пунктів заряджання/заправки (Articles 4(1), 7(1)). Це забезпечує відкритість і прозорість інфраструктури альтернативних палив для користувачів і операторів.

Таким чином, [Регламент \(ЄС\) 2022/670](#) заклав фундамент цифрової архітектури європейського транспортного простору, створивши взаємопов'язану систему **NAP + DATEX II**, яка забезпечує інтеграцію реального часу між дорожньою, енергетичною та інформаційною інфраструктурою.

Ця цифрова основа стала передумовою для запровадження детальніших вимог щодо інфраструктури альтернативних палив у рамках Регламенту (ЄС) 2023/1804 (AFIR) та формує «**цифровий кістяк**» європейської моделі управління дорожнім рухом і зарядною мережею.

Крім того, [Делегований Регламент \(ЄС\) 886/2013](#) доповнює [Директиву 2010/40/ЄС](#) (Article 3(c) і встановлює необхідні специфікації для забезпечення сумісності, взаємодії та безперервності розгортання даних та процедур для надання дорожньої інформації, пов'язаної з безпекою (SRTI), безкоштовно для користувачів.

Так, для забезпечення надання мінімальної безпеково значущої універсальної інформації про дорожній рух (SRTI) (згідно з Делегованим Регламентом (ЄС) 886/2013), Регламент (ЄС) 2024/1679 вимагає встановлення на дорогах TEN-T технічних засобів **для виявлення подій чи умов, пов'язаних із безпекою** (means to



detect safety-related events or conditions). Це сприяє підвищенню життєстійкості (resilience), безпеки (safety) та захищеності (security) мережі.

Делегований Регламент (ЄС) 886/2013 зобов'язує публічних та/або приватних операторів доріг та/або постачальників послуг обмінюватися зібраними даними та робити їх доступними у форматі DATEX II (CEN/TS 16157) або в повністю сумісному машинозчитуваному форматі через пункт доступу (access point).

Таким чином, Делегований Регламент (ЄС) 886/2013 SRTI створює необхідний цифровий фундамент для подальшої інтеграції систем AFIR в ITS-екосистему.

Цифрова синергія між Регламентом (ЄС) 2023/1804 AFIR та системами ITS

Регламент (ЄС) 2023/1804 інтегрує **Інтелектуальні транспортні системи (ITS)** як основну цифрову архітектуру управління інфраструктурою альтернативних палив — зокрема, електричними зарядними станціями (Electric Vehicle Recharging Points) та водневими заправками (Hydrogen Refuelling Points).

ITS забезпечують єдиний інформаційний та комунікаційний простір, через який відбувається збір, обробка та обмін даними між транспортними засобами, операторами, енергетичними системами та регуляторами.

Регламент AFIR визначає, що обов'язкові вимоги до надання Даних (Data Provisions) мають реалізовуватися через Національні точки доступу (National Access Points, NAP), встановлені відповідно до Регламенту (ЄС) 2022/670.

Це створює пряму цифрову синергію між AFIR та ITS, коли обидва документи функціонують у взаємозалежній екосистемі — *AFIR визначає що саме потрібно передавати, тоді як ITS встановлює як це має бути зроблено.*

Ключові ролі ITS у реалізації вимог AFIR

- **Взаємодія транспортного засобу з інфраструктурою (Vehicle-to-Infrastructure, V2I)**

Забезпечує обмін інформацією між електромобілями та зарядними станціями у реальному часі - щодо потужності, доступності, вартості зарядки та статусу мережі.

- **Підтримка інтелектуального заряджання (Smart Charging)**

Сприяє автоматичному балансуванню навантажень у мережі, зменшенню пікових споживань та інтеграції з системами енергоменеджменту (Energy Management Systems), відповідно до стандарту ISO 15118-20.

- **Збір та передача даних для енергетичного моніторингу**

Оператори зарядних станцій зобов'язані надавати дані про споживання енергії, кількість зарядних сеансів та середню потужність через NAP, що забезпечує прозорість та контроль з боку державних і європейських органів.

- **Інтеграція з системами Smart Enforcement**

Дані, зібрані ITS-системами, можуть використовуватися для автоматизованого контролю дотримання технічних стандартів, доступності та безпеки інфраструктури



AFI, що посилює відповідність принципам AFIR і створює підґрунтя для майбутнього єдиного європейського цифрового транспортного простору.

Також, нові нормативні акти ЄК - [Імплементаційний Регламент \(ЄС\) 2025/655](#) від 2 квітня 2025 року, що встановлює правила застосування Регламенту (ЄС) 2023/1804 Європейського Парламенту та Ради щодо специфікацій та процедур, пов'язаних з наявністю та доступністю даних про інфраструктуру альтернативних видів палива та відповідний пакет Делегованих актів (Delegated Acts) - становлять безпосереднє продовження і практичне виконання мандатів, визначених у Регламенті (ЄС) 2023/1804 (AFIR), зокрема положень Статті 20 (Положення про дані) та Статті 21 (Технічні специфікації). Їх ухвалення знаменує перехід від загальнонормативних цілей AFIR до конкретних технічних, операційних та цифрових вимог, які мають забезпечити повноцінну інтероперабельність та прозорість інфраструктури альтернативних палив у межах Європейського Союзу.

Делеговані акти щодо Smart Recharging та V2G (Vehicle-to-Grid)

Паралельно з Імплементаційним Регламентом (ЄС) 2025/655 ЄК ухвалила пакет Делегованих актів, що деталізують технічні вимоги до “розумного” заряджання (smart recharging), двонаправленої зарядки (bidirectional charging) та комунікаційної взаємодії між транспортними засобами та мережею (Vehicle-to-Grid, V2G).

Ці акти імплементують положення Статей 5 та 21 AFIR, закріплюючи обов'язковість дотримання стандартів [ISO 15118](#) - технічної бази для функцій Plug-and-Charge і Smart/Bidirectional Recharging, які забезпечують автоматичну ідентифікацію користувача, безпечну оплату та балансування енергетичних мереж у реальному часі.

Нові та реконструйовані публічні зарядні станції мають забезпечити підтримку стандартів [ISO 15118-1](#) до [ISO 15118-5](#) (було встановлено не пізніше літа 2025 року). Починаючи з **1 січня 2027 року**, усі нові публічні та приватні зарядні пункти зобов'язані підтримувати [ISO 15118-20](#), який встановлює вимоги до інтелектуальної та двонаправленої зарядки.

Цей стандарт є ключовим для формування енергетично стійкої транспортної системи ЄС, що базується на інтеграції транспортної, енергетичної та цифрової інфраструктур.

Таблиця 8. Деталізація цифрових вимог Регламенту (ЄС) 2023/1804 (AFIR): актуальні Делеговані та Імплементаційні Регламенти

Вимога ЄС	Регуляторний Акт ЄС	Опис та терміни
Розширений перелік даних AFI	Делегований Регламент (ЄС) 2025/671	Розширює перелік статичних та динамічних даних, які СРО зобов'язані надавати через NAP з 14 квітня 2025 року (Article 20(2) Регламенту (ЄС) 2023/1804). Включає детальні GPS-координати, адресу, сумісність із типами транспортних засобів, методи оплати (картка/NFC/додаток), потужність,



		частку «зеленої» енергії, та параметри Smart Charging/Plug-and-Charge.
Спільні технічні вимоги до API	Делегований Регламент (ЄС) 2025/645	Встановлює загальні технічні вимоги до API (Application Programme Interface) для забезпечення вільного, необмеженого та уніфікованого автоматизованого обміну даними між операторами (CPO) та користувачами. Застосовується з 14 квітня 2025 року (Article 2 Регламенту (ЄС) 2025/645). API має бути сумісним з NAPs та підтримувати інтеграцію в Спільний європейський пункт доступу (Common European Access Point) до 31.12.2026
Формат та частота даних	Імплементаційний Регламент (ЄС) 2025/655	Встановлює обов'язкове використання моделі даних DATEX II , посилаючись на CEN/TS 16157-10:2022. Частота оновлення: Статичні дані — не пізніше ніж через 24 години після зміни. Динамічні дані (операційний статус, доступність, ціна) — не пізніше ніж через 1 хвилину після зміни (Article 2 Регламенту (ЄС) 2025/655). Обов'язкове використання DATEX II починається з 14 квітня 2026 року.
Smart Charging та V2G	Делегований Регламент (ЄС) 2025/656	Вводить обов'язкові стандарти для комунікації Vehicle-to-Grid (V2G) та Smart Charging. Вимога: 31 січня 2027 року публічні та приватні зарядні пункти (Mode 3/4), що встановлюються або реконструюються, повинні відповідати стандарту EN ISO 15118-20:2022 (Article 2.1.2 та Article 2.1.3(b) Додатку II Регламенту (ЄС) 2023/1804 в редакції Регламенту (ЄС) 2025/656). Для Plug-and-Charge вимагається відповідність обом стандартам: EN ISO 15118-2:2016 та EN ISO 15118-20:2022.
WIM/Smart Enforcement	Регламент (ЄС) 2024/1679	Вимагає встановлення систем зважування в русі (Weigh in Motion, WIM) у середньому кожні 300 км на Всеосяжній мережі Держави-члена (Article 30(2)(c) Регламенту (ЄС) 2024/1679). WIM-системи необхідні для ідентифікації транспортних засобів, які ймовірно перевищили максимальні дозволені ваги.

У практичному вимірі ці положення забезпечують технічну інтероперабельність компонентів інфраструктури, гармонізують фізичні, цифрові та комунікаційні параметри, а також встановлюють вимоги до інклюзивності та доступності для всіх користувачів, включно з особами з обмеженими можливостями.

Загалом, **прийняття** Імплементаційного Регламенту (ЄС) 2025/655 та пакета Делегованих актів створює **новий етап еволюції AFIR**, спрямований на забезпечення прозорості, уніфікації даних і цифрової сумісності AFIR.

Таким чином, AFIR і ITS формують взаємопов'язану цифрову модель управління транспортом, у якій кожна зарядна станція та кожен транспортний засіб є частиною спільної системи даних. Ця синергія визначає стратегічний напрям розвитку TEN-T — від фізичної до даноцентричної (data-driven) інфраструктури, що поєднує енергетику, мобільність і цифровізацію.

Порівняльний аналіз: ІКТ і цифровізація в ЄС та Україні

Хоча Україна офіційно визначила цифровізацію управління транспортною системою як стратегічний пріоритет - зокрема, у межах [Індикаторів Плану для Ukraine Facility](#) (розділ Транспорт - Реформа 1. Комплексне планування розвитку транспортної галузі), результати проведеного дослідження засвідчують наявність суттєвих нормативно-правових прогалин у частині гармонізації інформаційно-комунікаційних технологій (ІКТ) відповідно до вимог TEN-T та законодавства ЄС.

Попри політичне визнання важливості цифрової інтеграції, у чинному національному законодавстві відсутні правові механізми, які б забезпечували сумісність української транспортної інфраструктури з цифровими системами ЄС.

Таблиця 9. Оцінка відповідності законодавства України вимогам ЄС щодо цифрової транспортної інфраструктури (ICT, ITS, eFTI, WIM)

Вимога ЄС	Нормативний Акт ЄС	Стан в Україні / Положення НПА	Прогалини та Ризики
ІКТ-системи та Цифрова інфраструктура	Регламент (ЄС) 2024/1679 (Article 29(1)(c), Article 43(1))	Закон України «Про автомобільні дороги» згадує лише «засоби технологічного зв'язку» та «інженерне облаштування».	Відсутність юридичної дефініції: В українському законодавстві відсутнє визначення «Цифрова інфраструктура та ІКТ-системи для транспорту» як невід'ємної складової інфраструктури, що перешкоджає їхньому включенню до проєктів спільного інтересу (PCI).
ITS (Загальна рамкова директива)	Директива 2010/40/ЄС (Article 4(1))	ДБН Б.2.2-12:2019 згадує про необхідність модернізації та розвитку автоматизованої системи управління дорожнім рухом.	Відсутність рамкового акта: Немає спеціального регуляторного акта, який би повністю гармонізував стандарти та вимоги розгортання ITS з Директивою 2010/40/ЄС.
SRTI: Надання мінімальної безпеково значущої інформації	Делегований Регламент (ЄС) 886/2013 (Article 3(c) Директиви 2010/40/ЄС; Article 4(1))	Немає прямої імплементації вимоги щодо безкоштовного надання мінімальної універсальної інформації про безпеку дорожнього руху (SRTI).	Ризик безпеки та невідповідності: Відсутність обов'язкового надання SRTI та розгортання технічних засобів для виявлення небезпечних умов (means to detect safety-related events or conditions) перешкоджає підвищенню життєстійкості та безпеки мережі TEN-T.
Технічні засоби виявлення небезпеки / SRTI	Регламент (ЄС) 2024/1679 (Article 30(3))	Законодавство не визначає обов'язковості встановлення на дорогах TEN-T технічних засобів для виявлення подій, пов'язаних із безпекою.	Невідповідність TEN-T: Вимога Регламенту (ЄС) 2024/1679 щодо встановлення цих засобів має бути виконана, але не закріплена в національному законодавстві.

Національна точка доступу (NAP) та Формат даних	Регламент (ЄС) 2022/670 (Article 3(1), Article 6(1)); Регламент (ЄС) 2023/1804 (Article 20(4)); Імплементацийний Регламент (ЄС) 2025/655 (Article 1)	Відсутній законодавчий механізм для створення NAP та збору стандартизованих даних про AFI.	Критична затримка синхронізації: NAP є обов'язковою точкою доступу для ITS-даних (згідно з Регламентом (ЄС) 2022/670) та даних AFIR. Обов'язкове використання DATEX II (CEN/TS 16157-10:2022) для AFI з 14 квітня 2026 року. Україна не має імплементованого механізму.
WIM (Weigh-in-Motion) / Smart Enforcement	Регламент (ЄС) 2024/1679 (Article 30(2)(c))	Закон України «Про автомобільні дороги» містить лише загальне посилання на «вимірювання вагових і габаритних параметрів транспортних засобів».	Відсутність WIM-стандартів: Відсутня дефініція WIM, обов'язкові інтервали розгортання (наприклад, у середньому ≤ 300 км на Всеосяжній мережі) та механізм інтеграції WIM із системами цифрового контролю (smart enforcement).
Обмін даними AFI: API та розширені дані	Регламент (ЄС) 2023/1804 (Article 20(2), Article 20(3)); Делегований Регламент (ЄС) 2025/645 (Article 1); Делегований Регламент (ЄС) 2025/671	Законодавство не встановлює вимог до операторів зарядних станцій (CPOs) щодо надання статичних та динамічних даних (операційний статус, ціна, потужність, Plug-and-charge, Smart Charging).	Технологічна ізоляція: CPOs повинні надавати розширений набір даних через API. Відсутність гармонізації API (Регламент (ЄС) 2025/645) та необхідних типів даних (Регламент (ЄС) 2025/671) перешкоджає інтеграції в Common European Access Point.
Smart Charging / V2G	Регламент (ЄС) 2023/1804; Делегований Регламент (ЄС) 2025/656 (Article 2.1.2)	Законодавство не встановлює обов'язкових вимог щодо впровадження функцій Smart Charging чи V2G (Vehicle-to-Grid).	Ризик технологічного розриву: Стандарт EN ISO 15118-20:2022 для V2G/Smart Charging стає обов'язковим для нових або реконструйованих публічних та приватних E3C (Mode 3/4) з 1 січня 2027 року .
eFTI (Electronic Freight Transport Information)	Регламент (ЄС) 2020/1056 (Article 1, Article 4)	Впроваджуються системи eQueue та триває робота над e-TTN.	Неповна імплементация: Необхідна повна імплементация Регламенту (ЄС) 2020/1056 для забезпечення уніфікованого електронного обміну регулятивною інформацією про вантажні перевезення в мультимодальному контексті на основі сертифікованих eFTI платформ.

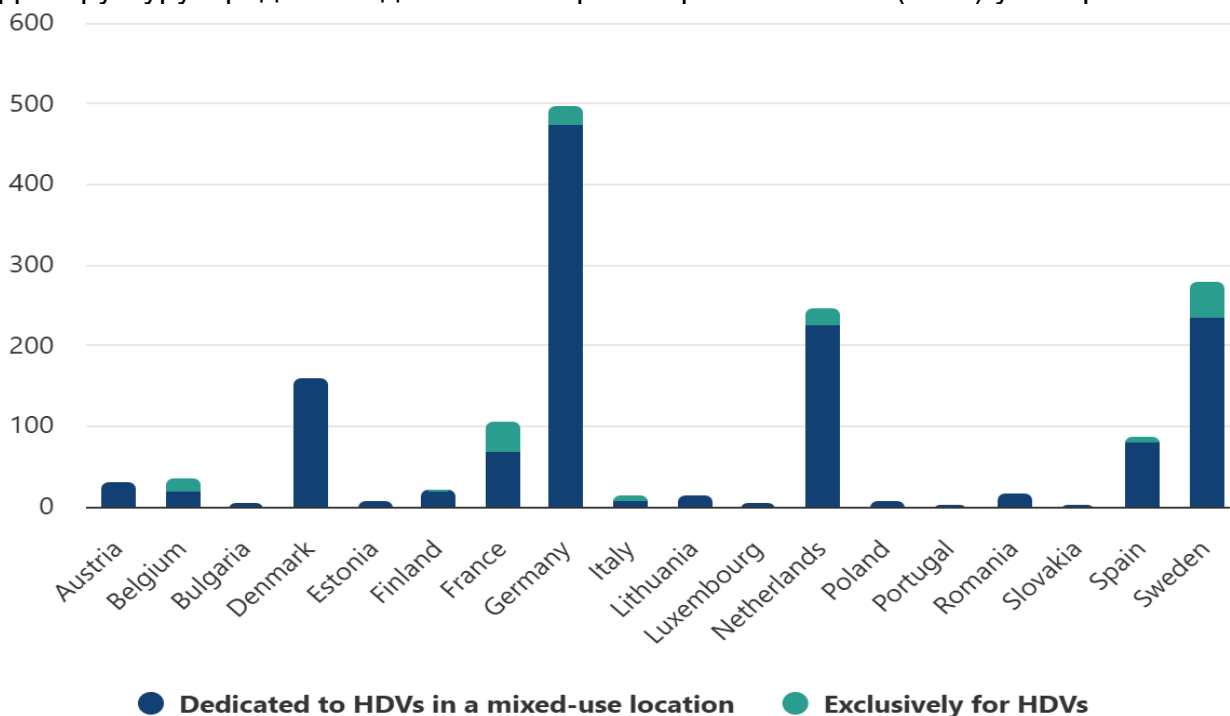
Отже, відсутність нормативного забезпечення цих напрямів створює системний розрив між цифровими інструментами управління транспортом ЄС і України, що

унеможлиблює повну інтероперабельність, обмежує інтеграцію до мережі TEN-T та знижує потенціал доступу до фінансування через механізми (CEF, AFIF, Cohesion Fund, RRF).

В українському законодавстві відсутній реєстр ідентифікаційних номерів принаймні операторів точок зарядки та надавачів послуг мобільності та не визначена уповноважена особа на ведення такого реєстру, як того вимагає (Стаття 20 Регламенту (ЄС) 2023/1804)

ЄК здійснює **постійний моніторинг стану розгортання інфраструктури** для легких (LDV) та важких (HDV) транспортних засобів, використовуючи дані з Національних точок доступу (NAPs) та регулярні звіти за статтею 14 AFIR. Загальноєвропейський шлюз AFIR-даних (CEAP) - загальноєвропейський шлюз AFIR-даних, який Комісія створює до 31.12.2026. Наразі основним і найзручнішим публічним джерелом є [EAFO \(European Alternative Fuels Observatory\)](#).

Крім того, нещодавно EAFO [опублікувала](#) новий **набір даних** про публічну інфраструктуру заряджання для важких транспортних засобів (HDV) у 27 країнах ЄС:



Перша публікація, опублікована 16 жовтня 2025 року, знаменує початок щомісячних оновлень про ІЗЕ, призначену для HDV, що підтримує зусилля ЄС з моніторингу відповідно до Регламенту (ЄС) 2023/1804 про розгортання інфраструктури альтернативних видів палива (AFIR). Портал консорціуму [EAFO](#) надає [актуальні статистичні показники](#) (оновлення — до вересня 2025 року), що охоплюють структуру автопарку (легкові, вантажні автомобілі та автобуси), а також частку транспортних засобів з альтернативними силовими установками — електричних (BEV), гібридних із зарядкою від мережі (PHEV), водневих (H₂), скрапленого нафтового газу (LPG), стисненого (CNG) та зрідженого природного газу (LNG).



Окремий розділ присвячено ІЗЕ та заправки, включно з кількістю та типами зарядних пунктів (AC/DC), водневих станцій і пунктів постачання природного газу. Дані подаються в порівняльному форматі для всіх країн ЄС, що дозволяє оцінити динаміку розгортання АІ-мережі, ступінь насиченості інфраструктури, а також співвідношення між кількістю транспортних засобів і зарядних точок.

Вцілому, аналітичні **показники консорціуму EAFO** є основою для моніторингу виконання Регламенту (ЄС) 2023/1804 (AFIR), а також **використовуються ЄК** для оцінки прогресу держав-членів у досягненні обов'язкових цілей TEN-T та плануванні фінансування з фонду CEF. Консорціум EAFO також **підтримує Форум сталого транспорту (Sustainable Transport Forum (STF))**, надаючи допомогу в розробці рекомендацій із різних питань, пов'язаних з АІ. Також, представлена статистика створює порівняльну базу для розробки національних політик, спрямованих на розбудову інфраструктури заряджання та заправки транспортних засобів, і може бути використана як референтна основа при підготовці **Національної рамки політики України (NPF-AFIR Ukraine)**.

Стратегічні та правові основи України у контексті гармонізації з AFIR

Відповідно до Повідомлення ЄК до Європейського Парламенту та Ради “Про технологічну та ринкову готовність важких транспортних засобів дорожнього транспорту” ([Communication from the Commission to the European Parliament and the Council on the technological and market readiness of heavy-duty road transport vehicles, Brussels, 27.5.2025, COM\(2025\) 260 final](#)),

ЄК констатує **суттєву перевагу технології акумуляторних електромобілів** (Battery Electric Vehicles, BEV) над водневими транспортними засобами (Hydrogen Fuel Cell / Internal Combustion, H₂ FCs/ICEs) у сегменті важких транспортних засобів.

Так, станом на кінець 2024 року в державах-членах ЄС було зареєстровано **понад 15 000** важких електричних вантажівок (BEV) проти **лише 170 водневих транспортних засобів**. Це свідчить про суттєве домінування BEV у структурі нових реєстрацій і, відповідно, у пріоритетах інвестицій виробників оригінального обладнання (OEMs).

Європейські виробники комерційного транспорту (у тому числі Volvo, Daimler Truck, MAN, Scania, Renault Trucks) наразі спрямовують основні капітальні інвестиції у розвиток технологій акумуляторних систем, швидкої зарядки (megawatt charging systems, MCS) та цифрової оптимізації енергоспоживання, тоді як водневі рішення розглядаються переважно для обмежених ніш - регіональних і спеціалізованих перевезень.

Згідно з прогнозами Європейської Комісії, **до 2030 року BEV становитимуть близько 90 % загального парку важких транспортних засобів з нульовими викидами, що еквівалентно від 410 000 до 600 000 одиниць техніки.**

Оновлені діапазони пробігу для BEV вже відповідають реальним експлуатаційним потребам більшості операторів транспортних послуг:

- міські автобуси - 300–400 км,
- регіональні вантажівки - 400–500 км,



- далекомагістральні вантажівки - 500 км і більше, а нові моделі з пробігом 700–800 км очікуються у серійному виробництві вже з 2025 року.

Таким чином, поточні тенденції технологічної готовності та ринкових інвестицій у ЄС підтверджують пріоритетність розвитку інфраструктури високопотужного заряджання (High Power Charging, HPC) для важкого транспорту як ключового елементу виконання вимог Регламенту (ЄС) 2023/1804 (AFIR). Це зумовлює необхідність для України орієнтуватися саме на електрифікаційний сценарій розвитку AFI, що забезпечує відповідність європейській траєкторії декарбонізації транспортного сектору.

Для України ці положення мають важливе значення, оскільки формують методологічну основу для інтеграції системи управління альтернативними паливами з європейською моделлю.

Український законодавчий та стратегічний ландшафт наразі містить лише частково гармонізовані документи та плани заходів, які формують основу для майбутньої розробки **Національної рамки політики (NPF-AFIR Ukraine)** у сфері AFI. Хоча спеціального документа, що комплексно охоплює всі вимоги Регламенту (ЄС) 2023/1804 - зокрема обов'язкові цілі, вимоги до користувачів, звітність і технічні специфікації - ще не затверджено, чинні стратегічні документи визначають напрямок поступового наближення до цих стандартів.

Так, [Операційний план реалізації НТС на 2025 - 2027 роки](#) деталізує практичні кроки, які безпосередньо створюють основу для розробки **Національної Рамкової Політики (NPF-AFIR Ukraine)** відповідно до вимог AFIR.

Зокрем, Захід 15 (1) передбачає *розроблення та подання пропозиції щодо вдосконалення нормативно-правових актів, програмних документів, спрямованих на забезпечення ефективного використання паливно-енергетичних ресурсів, енергозбереження та інфраструктури альтернативних видів палива та джерел енергії, підвищення рівня екологічності транспорту у сферах автомобільного, міського електричного, залізничного, авіаційного, морського та внутрішнього водного транспорту з урахуванням європейських пріоритетів і положень Регламенту (ЄС) 2023/1804 (AFIR) - термін реалізації до IV кварталу 2025 року.*

Захід 15(2) спрямований на вдосконалення політики та регуляторної бази для експлуатації інфраструктури альтернативних палив, гармонізованої з принципами AFIR — **термін реалізації до IV кварталу 2027 року.**

Важливим елементом є Закон України «Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами» (№ 2956-IX), який визначає державну політику щодо розвитку електромобільного транспорту та електрозарядної інфраструктури (ЕЗС). Хоча, на нашу думку, предмет правового регулювання цього закону потребує розширення та системної корекції, виходячи із вимог Розділу II та статті 92 Конституції України, наразі це єдиний документ на законодавчому рівні, який закріплює пріоритетність державної підтримки розвитку інфраструктури для електричних транспортних засобів, формуючи нормативне підґрунтя для подальшої адаптації українського законодавства до положень AFIR.

Таблиця 10. Ключові виявлені прогалини українського законодавства у сфері розвитку АФІ, що підлягають усуненню в межах NPF

Прогалина	Вимога Регламенту (ЄС) 2023/1804	Стан в Україні
Відсутність NPF	Обов'язкова наявність Національної рамкової політики для координації розвитку АВП.	Не встановлено. Це заважає комплексному стратегічному плануванню NPF відсутній. Планується підготовка проекту NPF, але лише після реалізації рішень щодо збору даних та обов'язкових вимог.
Операційний/Цифровий доступ	Обов'язковість відповідності публічних ЕЗС Статті 5 AFIR (роумінг, оплата через термінали, прозорість, smart recharging).	Не встановлено обов'язкових вимог. Лише відносно нові публічні ЕЗС частково відповідають цим вимогам.
Статистичні дані та звітність	Обов'язковий збір офіційної статистики щодо парку ТЗ та інфраструктури АВП (для встановлення цілей та звітності).	Відсутні офіційні статистичні вимоги. Це унеможливорює встановлення обов'язкових Національних цілей та підготовку Національних звітів про прогрес.
Інституційний механізм нагляду	Держави-члени зобов'язані подавати Європейській Комісії національні звіти про прогрес кожні два роки, починаючи з 31 грудня 2027 року, відстежувати досягнення цілей, рівень використання інфраструктури, здійснені заходи та обсяги інвестицій.	Відсутній уповноважений орган, відповідальний за координацію NPF та подання дворічної звітності (Стаття 15 Регламенту (ЄС) 2023/1804). Наразі не передбачена система державного нагляду (контролю) за якістю послуг та дотриманням прав споживачів (Стаття 5 Регламенту (ЄС) 2023/1804)
Технічні специфікації	Повне прийняття стандартів AFIR (технічні характеристики, потужність, конектори, дефініції).	Не повністю узгоджено. Не всі технічні стандарти AFIR прийняті як національні.

Додатково аналізуючи [рекомендації](#) Робочої групи [Форум сталого транспорту \(CTT\)](#) в Підгрупі (3) з питань передового досвіду державних органів щодо підтримки розгортання інфраструктури заряджання, можна додатково виокремити наступні рекомендації для гармонізації законодавства України.

1. Усунення адміністративних бар'єрів та процедур підключення до мережі (TF1)

Контекст: Робоча група TF1 (*Best Practices Guide for Permitting & Grid Connection Procedures*) визначила, що тривалі та складні адміністративні процедури узгодження, підключення та отримання дозволів (24–48 місяців) є основним бар'єром для швидкого розгортання АФІ в ЄС.

Рекомендації для України:

- Впровадити методологію TF1 для **фіксації проблемних процесів** погодження та підключення до мереж (DSO/TSO), а також створити **керівний посібник з найкращих практик** дозвільних процедур.
- Скоординувати роботу Мінрозвитку, Міненерго та НКРЕКП з метою скорочення строків погодження АФІ та підключення до мереж, що є пріоритетом, визначеним ЄК.

2. Гармонізація договірних умов та публічних закупівель (TF2)

Контекст: Робоча група TF2 (*Development of Templates, Tools and Standard Contract Provisions*) розробила стандартизовані шаблони договорів, технічних вимог та інструменти для прискорення впровадження AFI через концесійні механізми та грантові програми.

Рекомендації для України:

- Інтегрувати типові шаблони TF2 у національні процедури публічних закупівель та грантові механізми (зокрема, в межах Ukraine Facility).
- Запровадити уніфіковану договірну базу для операторів зарядної інфраструктури - це підвищить прозорість та зменшить адміністративні ризики на етапі укладання контрактів.

3. Планування для міських вузлів (Urban Nodes) та автопарків (TF3, TF4)

Контекст: Робочі групи TF3 (*Infrastructure Roll-Out for Specialised and Captive Fleets*) та TF4 (*Revision of the SUMP Electrification Guide*) спрямовані на виконання вимог AFIR щодо міських вузлів (Article 41 Regulation (EU) 2024/1679).

Рекомендації для України:

- **Інтеграція в SUMP:** Плани сталої міської мобільності (SUMP) для українських міських вузлів повинні включати оновлені рекомендації TF4 щодо електрифікації та розгортання зарядної інфраструктури для HDV.
- **Закриті автопарки:** Розробити в межах NPF національний підхід до підтримки інфраструктури для спеціалізованих та закритих флотів (таксі, логістика, каршерінг), з урахуванням рекомендацій TF3.

4. Доступність та інклюзивність інфраструктури (TF5)

Контекст: Доступність є обов'язковим компонентом NPF відповідно до статті 14(9) AFIR та предметом роботи TF5 (*Guide on Accessibility*).

Рекомендації для України:

- Впровадити стандарти доступності для всіх публічних зарядних пунктів, забезпечуючи безперешкодну мобільність для осіб з обмеженою рухливістю, інвалідів та людей похилого віку.
- Використати керівництво TF5 як основу для підготовки національних будівельних та експлуатаційних норм у сфері AFI.

Таким чином, **розроблення Національної рамки політики (NPF-AFIR Ukraine)** має забезпечити системну координацію між транспортною, енергетичною та цифровою політикою, усунути ключові адміністративні перешкоди та сформувати юридичну та операційну базу для інтеграції України в TEN-T і майбутнього перегляду AFIR у 2026 році.

Для України впровадження вищевказаних положень AFIR необхідно також синхронізувати український **Національний план дій з енергетики та клімату (NECP)** на 2025 -2030 роки з підходами ЄС, створити прозору систему моніторингу та звітності,



підвищити доступність даних для користувачів і операторів ринку, а також зміцнити довіру інвесторів. Це, у свою чергу, відкриє можливості для залучення фінансування з інструментів Ukraine Facility, CEF, сприяючи швидшій адаптації України до вимог Регламенту (ЄС) 2023/1804 та формуванню сучасної енергетично сталої транспортної системи.

2.9. Технічні стандарти, інтероперабельність та механізми перегляду Регламенту (ЄС) 2023/1804 (AFIR)

Регламент (ЄС) 2023/1804 встановлює цілісну систему технічних стандартів, процедур оновлення та моніторингу технологічної готовності інфраструктури альтернативних палив. Ці положення спрямовані на забезпечення сумісності, безпеки та довгострокової адаптивності інфраструктури у межах Єдиного європейського транспортного простору.

Згідно зі статтею 21, держави-члени ЄС зобов'язані застосовувати технічні специфікації, перелічені у Додатку II до Регламенту, які визначають стандарти для всіх видів інфраструктури альтернативних палив. Зокрема, встановлено вимоги до електричних роз'ємів ([EN 62196](#) для систем зарядки електромобілів) і до водневих заправних станцій ([EN 17127](#) для газоподібного водню). У разі виявлення прогалин ЄК може доручати Європейським організаціям зі стандартизації (ESO) розробку нових стандартів, з подальшим їх впровадженням через делеговані акти. Такий підхід забезпечує гнучкість системи, дозволяючи своєчасно реагувати на технологічні зміни та інновації в галузі.

Статті 22-23 визначають механізм делегування повноважень Європейській комісії на п'ятирічний період із можливістю продовження, а також встановлюють процедуру ухвалення імплементаційних актів через спеціальний комітет держав-членів. Стаття 24 закріплює періодичність перегляду регламенту: перший технічний звіт щодо готовності інфраструктури для важких транспортних засобів (HDV) має бути поданий до 31 грудня 2024 року, а загальний перегляд ефективності регламенту - до 31 грудня 2026 року, з подальшими оновленнями кожні п'ять років. Під час перегляду оцінюються *актуальність порогових значень трафіку, ефективність платіжних систем, вплив на конкуренцію та прогрес у досягненні цілей декарбонізації*. Очікується, що оновлення Регламенту (ЄС) 2023/1804 буде зосереджене насамперед на потребах у зарядній інфраструктурі для важких транспортних засобів (HDV), включно з оцінкою фактичної потужності, рівня доступності та технічної сумісності пунктів заряджання на коридорах TEN-T.

Заключні статті 25–26 встановлюють припинення дії попередніх актів, зокрема Директиви 2014/94/ЄС та делегованих регламентів (ЄС) 2019/1745 і 2021/1444, з 13 квітня 2024 року, забезпечуючи безпосередню дію AFIR у правовому полі ЄС.

У міру зростання частки електромобілів з акумуляторними батареями (BEV) на дорогах ЄС у питання їхньої інтеграції у міську інфраструктуру стає дедалі актуальнішим. Особливу увагу ЄК приділяє критим парковкам - просторам із



підвищеним рівнем ризику, де пожежна безпека, вентиляція та доступність аварійних служб мають вирішальне значення.

Варто зазначити, що Регламент (ЄС) 2023/1804 (AFIR) також встановлює мінімальні стандарти для розгортання станцій підзарядки, в тому числі на **загальнодоступних критих парковках, таких як торгові центри та громадські автостоянки**. Для подальшого просування цього порядку денного у квітні 2024 року було прийнято нову редакцію [Директиви \(ЄС\) 2024/1275](#) Європейського Парламенту та Ради від 24 квітня 2024 року про енергетичні характеристики будівель.

Переглянута [Директива \(ЄС\) 2024/1275](#) стратегічно узгоджена з цілями декарбонізації, підкреслюючи критично важливу роль антропогенного середовища у сприянні переходу на транспортні засоби з нульовим рівнем викидів. Вона передусім зосереджена на розширенні інфраструктури для підтримки впровадження BEV шляхом сприяння попередньому підключенню та встановленню пунктів підзарядки в житлових і нежитлових будівлях по всьому ЄС. Безперешкодно інтегруючи інфраструктуру електромобілів у дизайн будівель, Директива має на меті покращити зручність та доступність зарядних станцій, тим самим сприяючи переходу до екологічно чистого транспорту та роблячи значний внесок у досягнення ширших цілей ЄС у сфері декарбонізації. [Директива 2024/1275](#) вимагає спрощення та прискорення порядку встановлення точок зарядки у будинках з декількома співвласниками, у тому числі в частині отримання погодження співвласників.

Робоча група 6 Форуму сталого транспорту (Sustainable Transport Forum — STF) розробила спеціальні [Настанови з пожежної безпеки для припаркованих електромобілів та зарядної інфраструктури в критих приміщеннях та місцях для паркування електромобілів](#), спрямовані на ідентифікацію, оцінку та мінімізацію ризиків, пов'язаних з можливим займанням BEV у критих паркінгах, а також на безпечне встановлення зарядної інфраструктури всередині таких об'єктів. Ця Настанова поєднує технічні, організаційні, структурні та превентивні заходи та мають на меті створити узгоджену основу для органів державної влади, операторів парковок, проєктувальників, експертів з оцінки ризиків, пожежних служб та виробників обладнання.

Керівництво STF підкреслює необхідність комплексного підходу: від правильного зонування зарядних місць, відповідної вентиляції та систем раннього виявлення до спеціальних конструктивних рішень для стримування поширення пожежі. Окрему увагу приділено ролі операторів інфраструктури: їхній обов'язок забезпечити регулярне технічне обслуговування, проводити тренування з реагування на надзвичайні ситуації та встановлювати чіткі процедури взаємодії з місцевими аварійно-рятувальними службами.

Для України, де розвиток міських зарядних мереж лише набирає обертів, ця Настанова має особливо високу практичну цінність. В умовах активної реконструкції критичної інфраструктури та необхідності гармонізації із законодавством ЄС, впровадження підходів STF може забезпечити належний рівень техногенної безпеки



та відповідність майбутнім вимогам AFIR щодо інтеграції зарядної інфраструктури в міські вузли (Urban Nodes).

З огляду на планову розробку Національної рамки політики (NPF-AFIR Ukraine) доцільним є включення положень STF WG6 до українських будівельних норм, правил проектування паркінгів та протипожежних вимог. Це сприятиме уникненню ризиків, зменшенню навантаження на місцеві органи влади та формуванню безпечного міського середовища для користувачів електромобілів.

В рамках процедури перегляду AFIR (ст.24) додатково зазначимо про **Електричні дорожні системи (ERS)** та **Технологію заміни батарей (Battery Swapping)**.

Електричні дорожні системи ([Electric Road Systems \(ERS\)](#)) призначені для забезпечення живлення транспортних засобів під час руху, що теоретично дозволяє зменшити розмір акумуляторних батарей і знизити потребу у стаціонарних зарядних станціях. На сьогодні існує щонайменше три основні технологічні підходи до реалізації ERS - *системи контактної мережі (catenary systems), індуктивна зарядка (inductive charging) та зарядка через контакт із землею (ground contact charging) (наприклад, через рейковий провідник).*

ЄК [у своїй оцінці](#) зазначає, що, попри успішну демонстрацію окремих пілотних проєктів у Німеччині, Франції, Італії та Швеції, широкомасштабне впровадження ERS у найближчій перспективі не очікується. Проведені пілоти виявили високі інвестиційні витрати, експлуатаційні та ремонтні ризики, а також складність інтеграції технології у вже наявну дорожню інфраструктуру, що ставить під сумнів її економічну життєздатність у поточних умовах.

З огляду на тривалий час, необхідний для планування, будівництва та сертифікації таких систем, **ERS не зможе охопити значну частину мережі TEN-T (понад 100 000 км) у коротко- або середньостроковій перспективі.** Таким чином, до 2030 року електричні дорожні системи не розглядаються як суттєвий чинник декарбонізації важкого транспорту в Європі, а їхній потенціал залишається обмеженим експериментальними проєктами.

Технологія заміни батарей ([Battery Swapping](#))

Технологія **заміни батарей (battery swapping)** набула найбільшого поширення у Китаї, де використовується для важких транспортних засобів і демонструє потенційні переваги - зокрема, підвищення операційної гнучкості автопарків та зменшення пікових навантажень на енергомережу за рахунок оптимізації часу заряджання.

У ЄС, однак, виробники важких транспортних засобів (HDV) наразі не виявляють інтересу до цієї технології. Основними причинами є технічні та експлуатаційні обмеження, пов'язані з тим, що акумуляторні модулі у більшості сучасних моделей HDV повністю інтегровані у несучу конструкцію шасі, що робить процес заміни технічно



складним і дорогим. Крім того, відсутність стандартизації розмірів і кріплень батарей перешкоджає створенню універсальної системи обміну.

Попри це, ЄК [визнає](#) потенціал технології battery swapping для окремих сценаріїв і планує продовжити її вивчення у межах перегляду Регламенту (ЄС) 2023/1804 (AFIR) враховуючи можливість технологічних проривів у сфері стандартизації та безпеки після 2030 року.

Окремо варто зазначити, що ключовим технологічним драйвером розвитку інфраструктури для важких електричних транспортних засобів є стандарт MCS (Megawatt Charging System), який перебуває на фінальній стадії розробки та має бути затверджений у 2025 році.

Впровадження цього стандарту [розглядається ЄК](#) та галузевими асоціаціями як основний елемент технічної сумісності та масштабування зарядної інфраструктури для HDV.

MCS передбачає потужність заряджання **понад 1 мегават (МВт)**, що дозволяє здійснювати швидке заряджання вантажівок під час обов'язкових перерв водіїв (45 хвилин відповідно до [Регламенту \(ЄС\) 561/2006](#)). Потужності до 1 МВт вважаються достатніми для задоволення типових операційних потреб у коротких та середніх логістичних циклах.

Очікується, що у короткостроковій та середньостроковій перспективі [системи CCS \(Combined Charging System\)](#) та MCS будуть співіснувати, забезпечуючи плавний перехід від існуючої технологічної бази до нових стандартів високопотужного заряджання.

У довгостроковій перспективі MCS має повністю замінити CCS як базовий стандарт зарядної інфраструктури для важкого транспорту (HDV) на мережах TEN-T, що відповідатиме вимогам AFIR і технічним орієнтирам CEF Transport / AFIF.

Для України статті 21-26 мають ключове значення в частині гармонізації технічних стандартів (зокрема, адаптації [ДСТУ EN 62196](#), ухваленого у березні 2025 року) та впровадження [принципів кліматичної стійкості \(Climate Proofing\)](#) в інфраструктурні проекти. Їх реалізація створює основу для залучення коштів із програм ЄС, таких як CEF та Ukraine Facility, які вже передбачають фінансування в обсязі до €600 мільйонів на розвиток національних аналогів мережі TEN-T та розбудову зарядної інфраструктури для електротранспорту.

У стратегічному контексті положення AFIR формують підґрунтя для переходу транспортної системи України до моделі з нульовими викидами, сприяючи підвищенню енергоефективності, зменшенню викидів та інтеграції в європейський ринок чистої мобільності.

Національне законодавство України демонструє лише часткову гармонізацію у сфері фізичних стандартів, тоді як у питаннях стратегічного планування, цифрової інтеграції та операційних вимог зберігається критичний правовий розрив (Not Aligned).

Така невідповідність унеможливило впровадження динамічних механізмів перегляду, передбачених Регламентом (ЄС) 2023/1804.

Відповідність законодавства України механізмам перегляду AFIR

Регламент (ЄС) 2023/1804 встановлює комплекс механізмів, спрямованих на забезпечення **адаптивності політики** розвитку інфраструктури альтернативних видів палива (АВП) до технологічних, ринкових та екологічних змін.

Механізми, визначені у статтях 21-26 Регламенту (ЄС) 2023/1804, не можуть бути ефективно реалізовані в Україні до усунення низки правових і процедурних прогалин, які стосуються як технічної, так і інституційної складової системи управління інфраструктурою альтернативних палив.

Фізичні та технічні специфікації - часткова відповідність.

Україна досягла певного рівня гармонізації у сфері фізичних стандартів, що створює початкову базу для технічної сумісності з вимогами ЄС.

Стандарти конекторів [ДБН Б.2.2-12:2019 \(Зміна № 1\)](#) закріплює використання конекторів типу 2 для зарядних точок змінного струму (AC) та «CCS Combo 2» для постійного струму (DC), що повністю відповідає технічним вимогам AFIR.

Пожежна безпека: У [ДБН Б.2.2-12:2019](#) інтегровано посилання на [ДСТУ 9222:2023](#) «Пожежна безпека. Протипожежний захист систем зарядки електромобілів», який забезпечує належний рівень безпеки під час проектування, встановлення та експлуатації ЕЗС. Вимоги до розміщення зарядних станцій також враховують протипожежні та санітарні норми, що наближає їх до європейської практики.

Стратегічні рамки та планування - не гармонізовано.

На відміну від країн ЄС, де AFIR вимагає наявності **Національної рамки політики (NPF)**, в Україні відсутній єдиний документ, який визначав би обов'язкові національні цілі, заходи реалізації, систему звітності та координації між міністерствами. Також не запроваджено процедури регулярного перегляду нормативних актів або стратегічних документів із урахуванням технологічних інновацій, як це передбачено статтею 24 AFIR.

Таблиця 11. Оцінка відповідності законодавства України ключовим вимогам Регламенту (ЄС) 2023/1804

Вимога AFIR	Стан в Україні	Оцінка відповідності
Smart Recharging Functions	Законодавство України не встановлює обов'язкових вимог щодо впровадження функцій smart recharging для публічних ЕЗС. Впровадження цих функцій планується лише до Q4 2028 року .	Не гармонізовано.
Недискримінаційний доступ та роумінг	Лише відносно нові публічні ЕЗС частково відповідають вимогам AFIR. Відсутній обов'язок щодо сумісності з цифровими платформами ЄС, забезпечення роумінгу та оплати через термінали,.	Не гармонізовано.



Національна точка доступу (NAP)	Відсутність законодавчого механізму для створення NAP та збору стандартизованих даних про інфраструктуру.	Не гармонізовано
---------------------------------	---	------------------

Хоча Україна досягла початкової технічної гармонізації з AFIR у частині фізичних параметрів інфраструктури, відсутність стратегічних, операційних і цифрових механізмів перегляду суттєво обмежує її здатність до інтеграції у спільну європейську систему управління інфраструктурою альтернативних палив.

Подальші кроки повинні передбачати запровадження NPF, цифрової платформи моніторингу (National Access Point) та нормативно визначених циклів оцінки ефективності, що дозволить забезпечити системну відповідність стандартам AFIR і доступ до фінансування ЄС.

ВИСНОВОК ДО РОЗДІЛУ II

Регламент (ЄС) 2023/1804 (AFIR) започатковує якісно нову епоху у політиці ЄС, замінюючи Директиву 2014/94/ЄС рамковою системою зобов'язуючих, кількісно вимірюваних цілей. Його стратегічна мета — забезпечити до 2030 року повне покриття мережі TEN-T публічно доступною інфраструктурою альтернативних палив, що є ключовим кроком до скорочення викидів у транспортному секторі на 90% до 2050 року.

AFIR закладає технологічну основу для переходу Європи до електрифікованого важкого транспорту (HDV), визначаючи мінімальні стандарти потужності, відстані та інтероперабельності. До 2030 року на кожній ділянці Основної мережі TEN-T через кожні 60 км має бути забезпечено зарядні пули сукупною потужністю не менше 3 600 кВт, а всі сертифіковані безпечні стоянки (SSPA) — обладнані щонайменше чотирма зарядними станціями по 100 кВт. Ці параметри безпосередньо впливають на формування національної політики України у сфері АФІ, оскільки вони стають фактичними критеріями доступу до фінансування CEF 2.0 та Ukraine Facility.

Ринок важкого електротранспорту у ЄС демонструє стійку орієнтацію на технології BEV. На кінець 2024 року зареєстровано понад 15 000 електровантажівок проти 170 водневих, а до 2030 року очікується 400–600 тис. одиниць BEV HDV (понад 90 % нульових викидів). Водночас стандарти Megawatt Charging System (MCS), які мають бути фіналізовані у 2025 році, формують технологічну основу для швидкого заряджання HDV під час обов'язкових перерв водіїв.

Попри це, AFIR виявляє системні виклики навіть у державах-членах ЄС - насамперед дефіцит пропускної здатності електричних мереж (grid capacity) і надмірну тривалість процедур підключення (до 48 місяців). Ці аспекти є важливим орієнтиром для України, яка має передбачити спрощені та прискорені дозвільні механізми (у тому числі з урахуванням [Директиви 2021/1187 ЄС](#)).

Станом на жовтень 2025 року українське законодавство демонструє лише часткову гармонізацію з положеннями Регламенту (ЄС) 2023/1804 (AFIR). Основними нормативно-правовими актами, що забезпечують часткову адаптацію вимог AFIR, є **Закон України № 2956-IX від 24 лютого 2023 року** (зі змінами від липня 2025 року,



якими встановлено мінімальну потужність зарядної інфраструктури $\geq 0,5$ кВт на один електромобіль до 2030 року) та **Національний план дій з енергетики та клімату (NECP) 2025–2030**, затверджений у серпні 2025 року, який визначає ціль досягнення 14 % частки відновлюваних джерел енергії у транспортному секторі.

Ці документи формують базову політичну та правову рамку для розвитку електромобільності, переважно в сегменті легкових транспортних засобів (light-duty vehicles). Водночас вони не охоплюють у повному обсязі вимоги AFIR щодо інфраструктури для важких транспортних засобів (HDV), водневих технологій та систем берегового електропостачання (shoreside electricity supply).

За [звітами Секретаріату Енергетичного Співтовариства \(Energy Community\) за 2024](#) та III квартал 2025 років, рівень транспозиції AFIR в Україні оцінюється приблизно у 40 %. При цьому найбільший прогрес досягнуто у частині правового визнання інфраструктури зарядних станцій, визначення термінології та запровадження базових технічних стандартів (типи роз'ємів, мінімальні потужності, вимоги до безпеки).

Разом з тим, **нормативні прогалини** залишаються суттєвими. Українське законодавство поки **не встановлює кількісних цілей для HDV-інфраструктури** (стаття 4 AFIR), не містить правових норм щодо водневих заправних станцій (статті 6–7), а також не визначає вимог до shore-side electricity supply (статті 9–12). Також, відсутні механізми відступів (derogations) для зон із низькою інтенсивністю руху, передбачені AFIR, а в частині **цифрової інтеграції** не імплементовано вимоги до **API-інтерфейсів, IDRO-ідентифікації операторів** та створення **національної точки доступу (NAP)** для даних про зарядну інфраструктуру (статті 19–20).

У сфері стратегічного планування також спостерігається значне відставання. На сьогодні в Україні відсутні Національні рамки політики (NPF), передбачені статтею 14 AFIR, які мали б об'єднати цілі, показники, інвестиційні інструменти та систему звітності в єдиний механізм моніторингу. Відповідні елементи лише частково відображені в оновленій Національній транспортній стратегії та операційному плані до неї (2025–2027 рр.).

Також, одним із критичних бар'єрів для гармонізації українського законодавства з acquis ЄС є відсутність повної транспозиції та імплементації Директиви (ЄС) 2024/1275, яка встановлює обов'язкові вимоги щодо облаштування точок заряджання під час нового будівництва та реконструкції будівель.

Державні будівельні норми (ДБН) та інші чинні нормативно-правові акти України наразі не містять юридично зобов'язуючих положень, що встановлюють мінімальні показники інфраструктури електрозаряджання для житлових та нежитлових будівель, визначені [Директивою 2024/1275](#). Відсутність таких вимог призводить до системного регуляторного розриву: інфраструктура заряджання не інтегрується в проєктні рішення на ранніх етапах, що унеможливорює формування довгострокової міської інфраструктури, сумісної з AFIR та стандартами ЄС.



Додатковим стримувальним чинником залишається вплив воєнних дій. За даними Секретаріату Енергетичного Співтовариства [Energy Community](#) (III квартал 2025 року), пошкоджено або зруйновано близько 40 % енергетичної інфраструктури, що ускладнює розгортання пілотних проєктів і практичне виконання індикаторів AFIR.

Таким чином, Україна перебуває на початковому етапі нормативної імплементації AFIR - із частковим охопленням технічних вимог та правових дефініцій, але без повноцінної системи стратегічного управління, цифрового обміну даними та регуляторних механізмів для секторів HDV, водню та shore-side electricity. Для підвищення рівня відповідності європейським стандартам доцільно розробити **Національні рамки політики (NPF)** у сфері альтернативних палив, доповнити законодавство вимогами щодо **водневої та портової інфраструктури**, а також передбачити **інституційний механізм звітності та моніторингу** відповідно до статей 14–20 AFIR.

РОЗДІЛ III. ДИРЕКТИВА 1999/62/ЄС ПРО СПРАВЛЯННЯ ПЛАТИ З ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ЗА КОРИСТУВАННЯ ДОРОЖНЬОЮ ІНФРАСТРУКТУРОЮ (EUROVIGNETTE): ПРАВОВІ ЗАСАДИ, МЕХАНІЗМИ ТАРИФІКАЦІЇ ТА НАПРЯМИ АДАПТАЦІЇ В УКРАЇНІ

3.1. Мета, предмет дії та політичний контекст Директиви 1999/62/ЄС

Директива Європейського Парламенту та Ради 1999/62/ЄС від 17 червня 1999 року про стягнення плати з транспортних засобів за користування певною інфраструктурою *(із суттєвими змінами, внесеними Директивою (ЄС) 2022/362 від 24 лютого 2022 року)* спрямована на формування узгодженої, прозорої та екологічно орієнтованої системи дорожнього ціноутворення в межах Європейського Союзу.

Вона також є одним із ключових інструментів реалізації Європейського зеленого курсу (European Green Deal) та Стратегії сталої та розумної мобільності (Sustainable and Smart Mobility Strategy), забезпечуючи поступовий перехід транспортного сектору до низьковуглецевої економіки.

Основна мета Директиви 1999/62/ЄС полягає у повному впровадженні принципів **«користувач платить» (user pays)** та **«забруднювач платить» (polluter pays)**, що має гарантувати фінансову сталість розвитку транспортної мережі, створити справедливую конкуренцію між видами транспорту та стимулювати перехід до чистих технологій у сфері автомобільного транспорту.

Для досягнення цієї мети Директива 1999/62/ЄС (із змінами):

- 1) запроваджує екологічну диференціацію ставок, передбачаючи різний рівень платежів залежно від класу викидів транспортного засобу (CO₂-клас або Euro-категорія), що має стимулювати оновлення автопарку та розширення частки низьковуглецевого транспорту;
- 2) уніфікує структуру дорожніх платежів, виокремлюючи три складові:
 - інфраструктурний збір (для покриття витрат на будівництво та утримання),
 - плату за зовнішні витрати (викиди CO₂, локальне забруднення, шум),
 - плату за затори;
- 3) встановлює перехід від часових моделей оплати (user charges/vignettes) до distance-based charging для важких транспортних засобів на Основній мережі TEN-T, з метою забезпечення більш точного відображення фактичного користування інфраструктурою;
- 4) визначає механізми забезпечення прозорості, недискримінації та конкуренції, у тому числі обмеження надбавок і граничних рівнів зборів, що запобігають необґрунтованим відмінностям між користувачами залежно від країни реєстрації.

Таким чином, Директива 1999/62/ЄС встановлює **оновлену правову основу для дорожніх зборів у ЄС**, спрямовану на забезпечення фінансової стійкості транспортної інфраструктури, виконання кліматичних цілей, уніфікацію правил на внутрішньому ринку та створення стимулюючих економічних сигналів для переходу до кліматично нейтральної мобільності (Zero-emission vehicle).



3.2. Зв'язок Директиви 1999/62/ЄС із мережею TEN-T та еволюція моделі дорожньої тарифікації в ЄС

Змінена Директива 1999/62/ЄС формує оновлену систему дорожнього ціноутворення для мережі TEN-T, переводячи держави-члени ЄС від фрагментованих національних практик до єдиної гармонізованої моделі тарифікації, заснованої на принципах «користувач платить» (user pays) та «забруднювач платить» (polluter pays).

Застосування Директиви 1999/62/ЄС охоплює всю мережу TEN-T, визначену [Регламентом \(ЄС\) 2024/1679](#), а також будь-які додаткові ділянки автомагістралей (*any other additional sections of their network of motorways*), які не є частиною Основної мережі (Core Network). Такий підхід забезпечує уніфікацію дорожніх платежів на рівні всього ЄС та усуває бар'єри для транскордонного руху.

Держави-члени ЄС можуть застосовувати як дорожні **збори (tolls)**, так і **плату за користування (user charges)**, однак ЄС поступово переходить від часових моделей оплати до distance-based charging. Згідно з оновленими вимогами, з 25 березня 2030 року часові збори (віньетки) мають бути скасовані для важких транспортних засобів на Основній мережі TEN-T, за винятком випадків, коли держави доведуть непропорційність переходу або ризик відтоку трафіку на дороги нижчого рівня. Для країн, які застосовували плату **до 24 березня 2022 року, допускається перехідна комбінована модель (tolls + user charges)** за умови обґрунтування.

Уперше в європейському праві Директива 1999/62/ЄС систематизує фінансові інструменти в межах плати за інфраструктуру, зокрема **механізм надбавок (mark-ups)**. Їх дозволено застосовувати на перевантажених або екологічно чутливих ділянках мережі за умови, що **отримані доходи спрямовуються на інвестиції в той самий транспортний коридор TEN-T**. Для транскордонних проєктів застосування надбавок можливе лише за взаємною згодою суміжних держав, причому їхній рівень може перевищувати базовий ліміт 25 % (до 50 %) для забезпечення фінансової життєздатності спільних інвестицій.

Таким чином, Директива 1999/62/ЄС не лише встановлює справедливую економічну модель дорожньої тарифікації в межах TEN-T, а й **створює самодостатній фінансовий механізм, здатний підтримувати сталий розвиток транспортної інфраструктури**.

Для України ці положення **визначають орієнтири** для розроблення національної системи плати за користування інфраструктурою на ділянках TEN-T, що підлягають модернізації відповідно до Регламенту (ЄС) 2024/1679 та вимог Регламенту (ЄС) 2023/1804 (AFIR). При цьому, доцільно врахувати потенціал використання надбавок, комбінованих схем і цільового спрямування доходів як інструментів співфінансування інвестицій у дорожню, зарядну та сервісну інфраструктуру.

3.3. Роль Директиви 1999/62/ЄС у фінансуванні інфраструктури альтернативних видів палива

У межах Директиви 1999/62/ЄС, що регулює стягнення плати з транспортних засобів за користування дорожньою інфраструктурою, прямо передбачено можливість використання дорожніх зборів як інструменту для **фінансування розвитку АІІ**, зокрема зарядних установок для низько- та нуль-емісійних транспортних засобів.

Регулятор уточнює, що застосування додаткових платежів або спеціально призначених надбавок **не є порушенням принципів** Директиви за умови, що вони використовуються для будівництва, експлуатації чи модернізації енергетичних або паливних установок, розташованих на або вздовж дорожньої мережі, та застосовуються до всіх користувачів на недискримінаційній основі. Такі положення розглядаються як **елемент політики дорожньої електрифікації** (road electrification), яка покликана прискорити перехід до чистих видів транспорту без необхідності очікувати на окремі бюджетні програми або субсидії. Встановлення зборів відповідно до класу викидів CO₂ **спрямоване на те, щоб транспортний сектор сприяв досягненню кліматичних та енергетичних цілей ЄС на 2030 рік і надалі.**

Директива також прямо зазначає, що доходи, отримані від інфраструктурних зборів та зборів за зовнішні витрати, або їхній фінансовий еквівалент, **повинні використовуватися на користь транспортного сектору** та для оптимізації транспортної системи в цілому. Це включає: **поліпшення CO₂ та енергоефективності транспортних засобів та розвиток альтернативної інфраструктури** для користувачів транспорт.

Таким чином, Директива 1999/62/ЄС **розглядає інфраструктуру для електромобілів не як допоміжний або факультативний сервіс уздовж доріг, а як повноцінний елемент системи дорожнього користування**, розвиток якого може фінансуватися за рахунок користувачів через гнучкі механізми тарифікації. Це означає, що плата за проїзд і спеціальні надбавки можуть застосовуватися не лише для утримання дорожнього полотна, але й для розгортання та обслуговування зарядних установок.

Для України це передусім **відкриває можливість формування змішаних моделей фінансування електророзрядної інфраструктури на коридорах TEN-T** - як у межах системи плати за інфраструктуру, так і через цільові платежі за користування зарядними послугами.

Директива 1999/62/ЄС запроваджує низку положень та стимулів, спрямованих на заохочення використання електромобілів (які класифікуються як транспортні засоби з нульовим рівнем викидів) та фінансування необхідної інфраструктури, включаючи ІЗЕ, про що детальніше нижче.

Таблиця 1. Норми Директиви 1999/62/ЄС щодо стимулювання електромобілів та розвитку ІЗЕ

Елемент	Зв'язок з ІЗЕ / електромобілями	Коментар
---------	---------------------------------	----------

Обов'язкова варіація зборів за класом CO₂ для ВТЗ	Члени-держави зобов'язані варіювати інфраструктурні збори та збори користувача для важких транспортних засобів (ВТЗ) відповідно до їхнього класу викидів CO ₂ (Article 7ga(1)). Ця вимога є обов'язковою, за винятком випадків, коли застосовується зовнішній збір за CO ₂ (Article 7ga(5)).	Даний захід, запроваджений поправками 2022 року, спрямований на сприяння досягненню цілей ЄС щодо клімату та енергетики, заохочуючи використання транспортних засобів із меншими викидами CO ₂ .
Стимулювання транспортних засобів з нульовими викидами (Електромобілі)	Транспортні засоби з нульовим рівнем викидів (zero-emission vehicles) для ВТЗ відносяться до класу CO ₂ 5 (Article 7ga(2)(e)). До них застосовується найбільше зниження зборів: від 50% до 75% порівняно зі збором для Класу 1 (Article 7ga(3)(d)).	Член-державам дозволено тимчасово (до 31 грудня 2025 року) надавати повне звільнення від дорожніх зборів для нульових викидних ВТЗ (Article 7ga(1)). Для легких транспортних засобів (ЛТЗ) також передбачені значні знижки (до 75%) (Annex VII).
Зовнішній збір за CO₂ та його роль до/під час Emission Trading System (ETS)	Член-держави можуть запровадити зовнішній збір (external-cost charge), що відображає вартість викидів CO ₂ (Article 7c(1), Article 7cb(1)). Цей збір може застосовуватися, доки викиди CO ₂ не будуть врегульовані більш відповідними інструментами, такими як гармонізовані податки на паливо з вуглецевим компонентом або шляхом включення дорожнього транспорту до системи торгівлі викидами.	Зовнішній збір за CO ₂ може поєднуватися з інфраструктурним збором, диференційованим за CO ₂ класом (Article 7cb(2)).
Уникнення подвійного нарахування вуглецевих цін	Обов'язкове застосування варіації зборів на основі CO ₂ (Article 7ga) не є обов'язковим, якщо застосовується інший інструмент ціноутворення на вуглець для автомобільного транспорту на рівні Союзу (Article 7ga(11)).	Ці положення має на меті забезпечити правову визначеність та уникнути подвійного нарахування (double charging), якщо, наприклад, буде прийнято інший інструмент ціноутворення на вуглець, такий як розширення ЕЗС на дорожній транспорт.
Оцінка узгодженості з Директивою 2003/87/EC (ETS)	Комісія зобов'язана до 25 березня 2027 року оцінити ефективність CO ₂ зборів та їхню когерентність із Директивою 2003/87/EC (щодо ЕЗС) та Директивою 2003/96/EC (оподаткування енергетичних продуктів) (Article 7cb(4), Article 7ga(8)).	Якщо в результаті змін до Директиви 2003/87/EC або 2003/96/EC відбудеться ефективна інтеріоризація зовнішніх витрат на CO ₂ від дорожнього транспорту, Комісія уповноважена коригувати референтні значення зовнішнього збору за CO ₂ (Annex IIIc) шляхом делегованих актів (Article 7cb(4), Article 9d).



Диференціація для легких транспортних засобів (ЛТЗ) та електромобілів	Член-держави можуть диференціювати збори для ЛТЗ (включаючи пасажирські автомобілі) відповідно до їхніх питомих викидів CO ₂ та екологічних показників (Article 7gb(1)). Для фургонів та мікроавтобусів (vans and minibuses) ця варіація річної ставки користувацьких зборів стає обов'язковою з 1 січня 2026 року, де це технічно можливо (Article 7gb(2)).	Стимулювання використання чистіших ЛТЗ є важливим, оскільки вони спричиняють дві третини негативних екологічних та медичних наслідків дорожнього транспорту. Член-державам також дозволено застосовувати знижені ставки або звільнення для нульових викидних ЛТЗ, враховуючи додаткову вагу, пов'язану з нульовою технологією.
Фінансування інфраструктури ЕЗС	Директива дозволяє Членам-державам застосовувати регуляторні збори, спеціально призначені для фінансування будівництва, експлуатації, обслуговування та розвитку установок, що забезпечують енергією ТЗ з низьким та нульовим рівнем викидів CO ₂ під час руху (Article 9(1a)(b)).	Це створює правову основу для фінансування критично важливої інфраструктури, необхідної для електрифікації дорожнього транспорту, незалежно від фінансування самої дорожньої інфраструктури. Ці збори мають застосовуватися на недискримінаційній основі.

Отже, Директива 1999/62/ЄС виступає як **інструмент для внутрішньої інтеграції екологічних витрат у транспортний сектор**. Вона не лише дозволяє стягувати збори, що прямо фінансують інфраструктуру для альтернативних видів палива (AFI), але й вимагає, щоб значна частина доходів від дорожніх зборів (зборів за зовнішні витрати) була спрямована на **розвиток альтернативної інфраструктури** та підвищення CO₂ і енергоефективності транспорту. Це забезпечує, що фінансові механізми дорожніх зборів безпосередньо сприяють переходу до екологічно чистого транспорту та розвитку необхідної для нього інфраструктури.

3.4. Стан та прогалини національного правового регулювання дорожніх зборів в Україні

Правове регулювання питань тарифікації користування автомобільними дорогами та фінансування дорожньо-транспортної інфраструктури в Україні наразі базується на поєднанні галузевих законів і підзаконних актів, що **формують окремі елементи системи**, проте не забезпечують комплексної моделі, подібної до тієї, що передбачена Директивою 1999/62/ЄС.

Основним законодавчим актом є [Закон України «Про автомобільні дороги»](#), який, серед іншого, визначає базові положення щодо плати за користування автомобільними дорогами закріплені (Розділ VI).

Цей закон **формує основу для запровадження моделі “user pays”**, однак:

- не містить положень про диференціацію тарифів залежно від екологічного класу транспортних засобів (CO₂ / Euro-class), як того вимагає Директива 1999/62/ЄС;
- не передбачає окремого механізму цільового фінансування зарядних станцій або інфраструктури для електромобілів за рахунок дорожніх зборів, хоча логіка AFIR та Eurovignette це допускає.



Також, [Закон України «Про концесію» \(№ 155-IX від 03.10.2019\)](#) створює правову основу для залучення приватних інвестицій у дорожні проєкти, однак процес його оновлення також свідчить про **необхідність адаптації до моделей публічно-приватного партнерства**, що використовуються в межах ТЕН-Т у країнах ЄС.

Оновлений [Закон України «Про публічно-приватне партнерство» \(№ 4510-IX від 19.06.2025\)](#) (ППП), який набирає чинності 31.10.2025, встановлює правові засади співробітництва між державними органами та приватними інвесторами на основі договору PPP. Норми цього Закону є **в цілому релевантними для розвитку транспортної інфраструктури**, включно з автомобільними дорогами та пов'язаною з ними інфраструктурою для електромобільності.

На рівні підзаконного регулювання **діють дві постанови Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2020 року № 1312 “Про затвердження максимального розміру плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованою на умовах концесії”**, яка встановлює максимальний розмір разового платежу за проїзд концесійною автомобільною дорогою, та **від 5 січня 2021 року № 11 “Про затвердження Порядку безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, та розмір відшкодування концесіонеру”**, що визначає порядок безоплатного проїзду та компенсаційні механізми для концесіонерів.

Аналіз вказаних нормативно-правових вказує, що обидва акти **відображають прагнення створити базову модель платних доріг**, однак не передбачають ні диференціації тарифів за ознаками CO₂-класу, ні можливості застосування надбавок для фінансування зарядної інфраструктури або сервісних зон, як це дозволено в межах Директиви 1999/62/ЄС.

Урядовий графік імплементації міжнародних зобов'язань містить перелік нормативних актів, що підлягають оновленню або розробленню для наближення до європейської моделі дорожньої тарифікації.

Серед них - проєкт окремого закону про стягнення плати з великовантажних транспортних засобів, а також заплановані зміни до Бюджетного кодексу України та Кодексу України про адміністративні правопорушення.

Окремо передбачено внесення змін до постанови уряду, що визначає перелік автомобільних доріг, на яких може запроваджуватися плата за проїзд. Ці ініціативи свідчать про перехід від фрагментарного регулювання до формування комплексної системи дорожніх платежів, однак у чинній редакції законодавство України ще не містить механізмів, еквівалентних екологічній диференціації тарифів, зборів за зовнішні витрати або надбавок для розвитку інфраструктури альтернативних видів палива, передбачених Директивою 1999/62/ЄС.

Таблиця 2. Порівняння підходів України та ЄС до дорожнього ціноутворення та стимулювання низьковикидного транспорту на основі Директиви 1999/62/ЄС.

Аспект порівняння	Законодавство ЄС (Директива 1999/62/ЄС із змінами)	Законодавство України (поточний стан та плани)
Статус гармонізації (Збори та плата)	Директива 1999/62/ЄС є чинною, встановлюючи новітні вимоги до ціноутворення на інфраструктуру.	Українське законодавство, зокрема щодо Розділу III (Збори та плата за користування), не узгоджене з Директивою 1999/62/ЄС
TEN-T: Регулювання користувацьких зборів (User Charges)	Встановлено обов'язок поступової відмови від часових (time-based) користувацьких зборів на основній мережі TEN-T (Core TEN-T network) до 25 березня 2030 року для важких транспортних засобів (ВТЗ) (Article 7(10)).	Українське законодавство визначає загальні принципи платних доріг (переважно концесійних), але не містить конкретних регуляторних вимог чи термінів щодо відмови від часових зборів на міжнародних транспортних коридорах (TEN-T).
TEN-T: Застосування принципу "Забруднювач платить"	Директива вимагає застосування зборів за зовнішні витрати (external-cost charges), які можуть включати витрати, пов'язані з викидами CO ₂ (Article 2(9)(c)).	Національне законодавство регулює концесійні дороги, встановлюючи максимальний розмір плати за разовий проїзд (0,023 до 0,133 EUR/км, залежно від категорії ТЗ), але не передбачає механізмів запровадження плати за зовнішні витрати на CO ₂ або екологічної диференціації, пов'язаної з викидами.
Зв'язок із системою ЕЗС (ETS) / CO ₂ Диференціація	Введено обов'язкову варіацію інфраструктурних зборів та користувацьких зборів для ВТЗ відповідно до їхнього класу викидів CO₂ (Article 7ga(1)). Є чіткі положення щодо оцінки когерентності зі схемою торгівлі викидами (ETS, Директива 2003/87/ЄС) для уникнення подвійного нарахування вуглецевих цін (Article 7ga(11), Article 7cb(4)).	Чинна правова база не містить механізмів диференціації дорожніх зборів за класом CO ₂ або прямого посилення на інтеграцію з потенційною українською або європейською системою ЕЗС для дорожнього транспорту.
Стимулювання електромобілів (ТЗ з нульовими викидами)	Обов'язкові та значні знижки/пільги для транспортних засобів з нульовим рівнем викидів (zero-emission vehicles, ZEVs) (Article 7ga(1), Article 7ga(3)(d)). Можливість повного звільнення ZEV ВТЗ до кінця 2025 року, а для легких ТЗ – знижки до 75% (Annex VII).	Поточні нормативно-правові акти щодо платних доріг (концесійних) не передбачають спеціальних тарифних знижок для електромобілів або інших низьковикидних транспортних засобів для комерційних операцій. Звільнення надається лише для служб спеціального призначення та надзвичайних ситуацій (Постанова КМУ № 11).



Фінансування інфраструктури для альтернативного палива	Директива дозволяє членам-державам стягувати регуляторні збори , спеціально призначені для фінансування будівництва, експлуатації, обслуговування та розвитку установок, що забезпечують енергією низько- та нульовоефективні транспортні засоби <i>під час руху</i> (Article 9(1a)(b)).	Українське законодавство передбачає можливість фінансування об'єктів дорожнього сервісу (включаючи автозаправні станції - що є широким поняттям, але не сфокусованим на ZEV charging). Фінансування будівництва інженерно-транспортної інфраструктури (автомобільні дороги, лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання) може здійснюватися у рамках публічно-приватного партнерства/концесії, але відсутній спеціальний механізм регуляторних зборів, як у Директиві, для цільового фінансування інфраструктури для заряджання/заправлення.
---	---	--

Додатково зазначимо про [Державний дорожній фонд \(ДДФ\)](#) як інструмент фінансування дорожньої інфраструктури, який функціонує у складі спеціального фонду Державного бюджету України відповідно до статті 24-2 [Бюджетного кодексу України](#). Його статус прирівнює його до інших цільових фондів державного рівня таких як **Державний фонд регіонального розвитку або Державний фонд декарбонізації**. Джерелами формування ДДФ є визначені у Бюджетному кодексі доходи від акцизного оподаткування, ввізного мита, частини пального акцизу, а також державні запозичення та кошти, залучені під державні гарантії. Варто зазначити, що у 2024 році ці надходження тимчасово спрямовуються до загального фонду бюджету як виняток, що не змінює базової структури фонду. На сьогодні, фінансово-організаційним планом, що регулює цільове використання бюджетних ресурсів для забезпечення функціонування, відновлення та розвитку дорожньої та прикордонної автомобільної інфраструктури України у 2025 році є [Порядок використання коштів, передбачених у державному бюджеті для розвитку мережі та утримання автомобільних доріг загального користування у 2025 році](#), затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 18 лютого 2025 р. № 174.

Кошти **ДДФ мають виключно цільовий характер** та використовуються на підготовку та реалізацію інвестиційних проєктів у сфері будівництва, реконструкції, капітального та поточного ремонту автомобільних доріг державного значення, а також на утримання доріг місцевого значення через відповідну субвенцію.

Важливим елементом є роль ДДФ у підтримці державно-приватних партнерств (ППП) та концесійних проєктів: ДДФ може використовуватися для виконання довгострокових зобов'язань держави перед приватним партнером, зокрема для виплати плати за експлуатаційну готовність дорожніх об'єктів. При цьому обсяг таких зобов'язань не може перевищувати 30 % щорічних надходжень ДДФ, спрямованих на дороги державного та місцевого значення. Порядок розподілу коштів визначається Кабінетом Міністрів України.

Крім того, ДДФ виконує роль основного фінансового інструменту для забезпечення довгострокових зобов'язань держави у межах публічно-приватного партнерства (ППП) та концесійних договорів. Кошти Фонду використовуються для



виплати приватному партнеру або концесіонеру плати за експлуатаційну готовність, що є ключовим механізмом компенсації інвестицій у капіталоемні об'єкти дорожньої інфраструктури. Такий підхід дозволяє інтегрувати в проекти вимоги ЄС щодо якості, безпеки та безперервності обслуговування, закріплені у Директивах та Регламентах для мережі TEN-T та суміжних інструментів (AFIR, Eurovignette тощо).

Висновок до РОЗДІЛУ III

Директива 1999/62/ЄС (Eurovignette Directive) є ключовим нормативним елементом європейської архітектури сталого транспорту, який поєднує фінансову, екологічну та інституційну логіку управління дорожньою інфраструктурою. Вона забезпечує перехід від фрагментарних національних моделей до уніфікованої системи тарифікації, що інтегрує принципи «користувач платить» та «забруднювач платить» у практику експлуатації мережі TEN-T.

Аналіз чинної системи дорожнього ціноутворення в Україні свідчить, що вона перебуває на початковому етапі становлення та наразі забезпечує лише базову **реалізацію принципу «користувач платить»**. Запровадження плати за проїзд на концесійних дорогах передбачене законодавчо, однак чинна модель залишається технологічно нейтральною - ставки не диференціюються за рівнем викидів транспортних засобів або їхньою екологічною категорією. Це відрізняє її від підходів, встановлених оновленою Директивою 1999/62/ЄС (так звана Eurovignette Directive), яка орієнтує тарифікацію на екологічні показники, насамперед на рівень викидів CO₂.

На практиці система плати за користування дорогами в Україні ніколи не застосовувалася у масштабному форматі, тому її запуск та подальша інтеграція до європейської моделі вимагатимуть створення ефективних механізмів примусу та контролю (enforcement mechanisms) - зокрема, автоматизованих систем фіксації руху, перевірки вагових параметрів, обліку пройденої відстані та справляння платежів у режимі реального часу.

Також, європейська правова модель передбачає поступовий перехід від єдиних ставок дорожніх зборів для всіх транспортних засобів до CO₂-диференційованих тарифів. Згідно з Директивою, користувачі транспортних засобів з вищими рівнями викидів сплачують підвищені збори, тоді як електромобілі та інші транспортні засоби з нульовими або низькими викидами отримують обов'язкові знижки. В Україні подібний підхід поки що відсутній: чинні пільги поширюються переважно на окремі службові категорії транспортних засобів (поліція, швидка допомога тощо), але не застосовуються до електромобілів або екологічно чистого транспорту як до системного класу.

Однією з ключових відмінностей є відсутність у національній системі дорожніх зборів компоненту зовнішніх витрат (external-cost charge) додаткової плати за негативний вплив транспорту на довкілля (викиди CO₂, NO_x, шумове забруднення тощо). У ЄС цей інструмент є невід'ємною частиною реалізації принципу «забруднювач платить» та безпосередньо пов'язаний із функціонуванням системи



торгівлі викидами (EU ETS) у транспортному секторі. В Україні дорожня тарифікація поки що не інтегрована у кліматичну політику, що знижує її стимулюючий ефект у сфері декарбонізації транспорту.

Ще однією суттєвою різницею є **відсутність прямого зв'язку між дорожніми зборами та фінансуванням інфраструктури для електромобілів**. Директива 1999/62/ЄС (стаття 9(1a)(b)) дозволяє державам-членам спрямовувати частину надходжень від плати за користування інфраструктурою на розвиток мережі зарядних станцій, підтримуючи тим самим імплементацію Регламенту (ЄС) 2023/1804 (AFIR).

В Україні ж, ДДФ акумулює доходи переважно від акцизів, мит і зборів за перевищення вагових параметрів, однак не має екологічно диференційованих складових, пов'язаних із класом викидів або типом двигуна. Попри те що концесійні або приватно-публічні проекти (ППП) можуть включати елементи зарядної інфраструктури, відсутній окремий нормативний механізм, який би дозволяв цільове використання частини доходів від дорожніх зборів на розвиток мережі електростанцій.

Для України імплементація положень цієї Директиви 1999/62/ЄС є не лише технічним завданням, а й стратегічним кроком у напрямі декарбонізації транспортного сектору, залучення інвестицій CEF/AFIF і формування прозорого механізму фінансування розвитку транспортної інфраструктури. Перехід до CO₂-орієнтованої системи дорожніх зборів, запровадження distance-based charging, а також створення правових і фінансових механізмів підтримки зарядної інфраструктури стануть основою для гармонізації національної політики з європейськими стандартами.

Отже, гармонізація української системи дорожнього ціноутворення з вимогами **Директиви 1999/62/ЄС** передбачає поступовий перехід від фіскальної логіки до **кліматично-фінансової моделі**, яка одночасно повинна:

- забезпечувати справедливу оплату користування інфраструктурою,
- стимулювати скорочення викидів,
- створювати стабільні джерела фінансування для модернізації доріг та інфраструктури електромобільності.

У підсумку, адаптація європейської моделі Eurovignette дозволить Україні не лише підвищити ефективність управління дорогами, а й перетворити дорожнє ціноутворення на дієвий інструмент кліматичної політики, який стимулює інновації, справедливу конкуренцію та «зелену» трансформацію транспорту відповідно до цілей Європейського зеленого курсу.

РОЗДІЛ IV. ІНТЕГРАЦІЯ СИСТЕМИ БЕЗПЕЧНИХ ТА ЗАХИЩЕНИХ ПАРКУВАЛЬНИХ ЗОН (SSPA) З ІНФРАСТРУКТУРОЮ АЛЬТЕРНАТИВНИХ ВИДІВ ПАЛИВА (AFI): ЄВРОПЕЙСЬКА МОДЕЛЬ ТА УКРАЇНСЬКИЙ КОНТЕКСТ

4.1. Мета та предмет дії Регламенту (ЄС) 2022/1012

Делегований Регламент (ЄС) 2022/1012 що доповнює Регламент (ЄС) 561/2006 Європейського Парламенту та Ради щодо стандартів, які регламентують рівень обслуговування та надійності безпечних і захищених паркувальних зон, а також процедури їх сертифікації формує основу для створення **системи безпечних та захищених паркувальних зон (SSPA)** як обов'язкового елемента інфраструктури TEN-T. Він спрямований на підвищення безпеки водіїв і вантажів, покращення умов відпочинку та інтеграцію енергетичних і цифрових рішень у дорожню інфраструктуру. Стандарти SSPA безпосередньо пов'язані з AFIR, оскільки саме ці локації визначені для розміщення високопотужних електростанцій для вантажного транспорту.

Документ деталізує стандарти для SSPA, установлюючи подвійний підхід - **рівень безпеки (security level)** і **рівень сервісу (service level)** та спрямований на створення уніфікованої системи сертифікації стоянок по всій мережі TEN-T, яка передбачає обов'язкові вимоги до:

- освітлення, відеоспостереження, огорож, контролю доступу, охорони, санітарних умов (ст. 8а Регламенту (ЄС) 561/2006);
- санітарної, комунікаційної та інформаційної інфраструктури, що забезпечує комфортний і безпечний відпочинок водіїв;
- публічної інформації та цифрової інтеграції через відкриті платформи, які дозволяють користувачам знаходити сертифіковані SSPA, переглядати рівні безпеки та заповненість місць у режимі реального часу.

Регламент також встановлює **єдину процедуру сертифікації**, що забезпечує визнання сертифікованих зон у всіх державах-членах ЄС. Цей механізм створює узгоджену систему доступу до інформації про SSPA на рівні ЄС, гарантуючи уніфікованість стандартів і контроль якості обслуговування

Отже, предмет дії Делегованого Регламенту (ЄС) 2022/1012 охоплює:

- визначення рівнів безпеки й сервісу стоянок;
- порядок їхньої сертифікації;
- вимоги до інформування користувачів через цифрові засоби;
- взаємопов'язаність із AFIR для інтеграції зарядних станцій у сертифіковані SSPA¹¹

¹¹ Регламент (ЄС) 2023/1804 (AFIR) офіційно визнає SSPA лише ті паркувальні зони, що сертифіковані згідно з Регламентом (ЄС) 2022/1012.

Таким чином, Регламент 2022/1012 створює нормативну інфраструктурну основу, тоді як AFIR - енергетичну надбудову, що забезпечує інтеграцію високопотужних зарядних станцій для HDV.

Разом з тим, [Закон України «Про автомобільні дороги»](#), ДБН В.2.3-4:2015 "Автомобільні дороги. Частина I. Проектування Частина II. Будівництво" та [ГБН В.2.3-37641918-549:2018 «Автомобільні дороги. Майданчики для стоянки транспортних засобів і відпочинку учасників дорожнього руху. Загальні вимоги проектування»](#) (ГБН 549) розглядає майданчики як об'єкти дорожнього сервісу з базовим набором функцій, тоді як Регламент (ЄС) 2022/1012 визначає високозахищені, мультифункціональні вузли для відпочинку водіїв HDV з акцентом на безпеці вантажів та водіїв.

Таблиця 1. Фундаментальні відмінності між системою SSPA (ЄС) та національними майданчиками відпочинку

Характеристика	Регламент (ЄС) 2022/1012 (SSPA)	ГБН В.2.3-37641918-549:2018
Мета Регламенту (ЄС) 2022/1012	Безпека та захист. Основний фокус на захисті вантажів та водіїв HDV, які здійснюють міжрегіональні та транскордонні перевезення, відповідно до Директиви 561/2006 про час відпочинку.	Обслуговування. Забезпечення місць для короткочасної зупинки та відпочинку учасників дорожнього руху.
Класифікація	Двокомпонентна система: обов'язковий мінімальний рівень обслуговування + один із чотирьох рівнів безпеки (Бронза, Срібло, Золото, Платина).	Класифікація за типом розташування: міжміські та приоб'єктні.
Роль у TEN-T/AFIR	SSPA є обов'язковою точкою інтеграції високопотужної ЕЗС (мін. 100 кВт для HDV до 2027 р.) згідно з AFIR.	Немає прямого зв'язку з мандатами ЄС щодо інтеграції AFI або HDV-зарядки.

4.2. Класифікація рівнів безпеки та сервісу (Level of Security / Service) SSPA

[Регламент \(ЄС\) 2022/1012](#) встановлює двокомпонентну систему стандартів, яким має відповідати паркувальна зона для отримання сертифіката безпечної та захищеної паркувальної зони (SSPA): обов'язковий мінімальний рівень обслуговування та один із чотирьох рівнів безпеки.

Мінімальний рівень обслуговування (Minimum Level of Service)

Мінімальний рівень обслуговування є обов'язковим для всіх безпечних та захищених паркувальних зон (SSPA), незалежно від рівня їхньої сертифікації за показниками безпеки. Він визначає базовий набір вимог, спрямованих на забезпечення належних умов праці, відпочинку та гігієни для водіїв комерційного транспорту, а також на створення комфортної інфраструктури під час тривалих міжнародних перевезень.

Згідно з Розділом А Додатка I Делегованого Регламенту (ЄС) 2022/1012, мінімальний рівень обслуговування охоплює такі компоненти:

Таблиця 2. Вимоги до мінімального рівня обслуговування SSPA: умови для водіїв та інфраструктурні стандарти

Сфера	Вимоги (згідно з Додатком І, Розділ А)
Гендерно - орієнтовані санітарні умови	Наявність та функціонування окремих туалетів та душових кабін для чоловіків і жінок. Душ має бути забезпечений теплою водою. Мило для рук повинно надаватись безкоштовно. Туалети, душові кабінки та умивальники повинні прибиратися та перевірятися щодня через регулярні проміжки часу.
Їжа та напої	Їжа та напої мають бути доступні для придбання 24 години на добу, 7 днів на тиждень . Повинна бути наявна їдальня для водіїв .
Комунікаційні зв'язки	Підключення до Інтернету повинне бути безкоштовним з наявністю пунктів зв'язку та систем оповіщення у разі надзвичайних ситуацій.
Блок живлення	Електричні розетки повинні бути доступні для користування. Додатково, до 31 грудня 2026 року має бути доступне електрообладнання для рефрижераторних транспортних засобів .
Інклюзивність і доступність	Усі об'єкти мають бути доступні для осіб з обмеженою мобільністю.

Крім того, кожна сертифікована стоянка повинна забезпечувати постійну наявність санітарних і сервісних послуг незалежно від часу доби, що підвищує рівень безпеки та соціальної відповідальності операторів транспортної інфраструктури.

Порівняння норм демонструє, що українські норми (ДБН/ГБН) регулюють базові будівельні та функціональні аспекти майданчиків, але не досягають операційних та якісних стандартів, визначених у Мінімальному рівні обслуговування ЄС (Регламент (ЄС) 2022/1012).

Таблиця 3. Порівняльний аналіз вимог ЄС і України до інфраструктури майданчиків відпочинку водіїв

Аспект	Вимоги ЄС (Регламент (ЄС) 2022/1012)	Вимоги України (ДБН/ГБН 549)	Прогалина (Gap)
Якість освітлення (Люкс)	Мін. 15-25 лк (периметр/в'їзд).	Середня горизонтальна освітленість 6 лк.	Критична (Вимоги ЄС у 2,5–4 рази вищі).
Санітарні умови (Деталізація)	Обов'язкова тепла вода (душ, крани), безкоштовне мило, щоденний графік прибирання.	Вимога наявності санітарної зони та туалетів. Немає деталізованих вимог щодо гарячої води, безкоштовного мила чи регламенту прибирання.	Операційна
Харчування	Доступність їжі та напоїв 24/7.	Наявність місць для підігрівання/приготування їжі, місце харчування. Немає вимоги 24/7 доступності.	Операційна
Зв'язок (Internet)	Безкоштовний доступ до Інтернету.	Не регламентується як обов'язковий елемент інфраструктури майданчиків відпочинку.	Цифрова
Живлення для рефрижераторів	Обов'язкова доступність електрообладнання для рефрижераторних транспортних засобів до 31.12.2026.	Відсутність відповідних вимог у ДБН/ГБН.	Критична (Технічна/HDV)

Надзвичайні ситуації	Контактні дані рятувальних служб, щонайменше, національною та англійською мовами.	Вимоги до встановлення маршрутних схем та загальної інформації. Немає вимоги про англійську мову/піктограми для екстрених служб.	Операційна/Мультимедійна
----------------------	---	--	--------------------------

Рівні безпеки (Levels of Security)

SSPA повинна відповідати усім стандартам **одного з чотирьох рівнів безпеки**, які встановлюють вимоги до охоронного обладнання та процедур.

Таблиця 4. Рівні безпеки SSPA та основні вимоги до інфраструктури й моніторингу

Рівень безпеки	Периметр та Освітлення	Контроль та Моніторинг	В'їзд/Виїзд та Дані
1. Бронзовий (Bronze Level)	Позначений візуальними стримувальними засобами (на землі), що вказують межу. Освітлення периметра: не менше 15 люкс.	Перевірки фізичного або дистанційного спостереження проводяться щонайменше один раз на 24 години.	Відеоспостереження (CCTV) на всіх в'їздах/виїздах (мін. 720 пікселів). Дані CCTV зберігаються 30 днів.
2. Срібний (Silver Level)	Захищений огорожею, яка перешкоджає проходу. Освітлення периметра: 20 люкс. Периметр забезпечений безперервним відеоспостереженням.	Фізичні або дистанційні перевірки проводяться щонайменше двічі кожні 24 години. Допомога користувачам доступна цілодобово.	Обладнаний шлагбаумами з системою голосового зв'язку та системою продажу квитків.
3. Золотий (Gold Level)	Фізичний бар'єр висотою не менше 1,8 метра. Вільна зона 1 метр між бар'єром і паркувальною зоною. Освітлення периметра: 25 люкс. Весь периметр контролюється безперервним CCTV.	Регулярна перевірка працездатності CCTV щонайменше кожні 24 години. Обов'язкова синхронізація файлів CCTV та доступу.	Пункти в'їзду/виїзду обладнані шлагбаумами з захистом від проникнення та світлофорами. Обов'язкова технологія розпізнавання номерних знаків. Захист від пішохідного проникнення: турнікети висотою не менше 1,80 метрів. Система управління паркуванням пристосована до передачі даних DATEX II.
4. Платиновий (Platinum Level)	Суцільний бар'єр висотою не менше 1,8 метра зі стримувальними засобами, які відлякують перелізання.	Цілодобовий дистанційний моніторинг зображень з камер CCTV зовнішнім центром моніторингу та прийому тривоги. Обов'язкова сигналізація про вторгнення з	Обладнаний воротами або шлагбаумами із захистом від проникнення, доповненими боллардами (паркувальними стовчиками). Двоетапна

	Освітлення периметра: 25 люкс.	передачею тривоги (звукової/світлової).	система перевірки при виїзді (перевірка номерного знака + додатковий метод ідентифікації водія/супроводжуваних осіб). Система управління паркуванням пристосована до передачі даних DATEX II . Можливість безпечного попереднього бронювання .
--	--	--	---

Вимоги Регламенту (ЄС) 2022/1012 є значно більш деталізованими та орієнтованими на забезпечення гідних умов праці для водіїв, тоді як чинні українські будівельні норми містять лише базові технічні положення. Зокрема, стандарти SSPA Золотого та Платиногого рівнів безпеки суттєво перевищують національні вимоги щодо безпеки, інфраструктурного облаштування та комфорту зон відпочинку.

Найбільш значна відмінність полягає у вимогах до фізичного захисту, моніторингу та цифрової інтеграції SSPA. ГБН 549 вимагає **лише базове облаштування об'єктів** дорожнього сервісу.

Таблиця 5. Порівняння вимог до фізичної та технологічної безпеки паркувальних зон: стандарти SSPA (ЄС) та національні норми України

Вимога / Аспект	Регламент (ЄС) 2022/1012 (SSPA Standards)	Законодавство України (ДБН В.2.3-4:2015, ГБН 549)	Ступінь гармонізації та прогалини
Система класифікації безпеки	Чотири рівні: Бронзовий, Срібний, Золотий, Платиновий.	Класифікація лише за розташуванням (міжміські, приоб'єктні) та місткістю (РТЗ).	Не гармонізовано. Відсутня стандартизована, верифікована система безпекових рівнів.
Фізичний бар'єр/Огорожа	Gold/Platinum: Суцільний фізичний бар'єр висотою не менше 1,8 м, з вільною зоною 1 м. Platinum вимагає стримувальні засоби, що відлякують перелізання.	На дорогах I–III категорій майданчики відокремлюють острівцем безпеки шириною не менше 2,7 м, або огороженням, якщо острівцеві менший. На дорогах I-а категорії на межі смуги відведення влаштовується сітчаста огорожа.	Низький рівень гармонізації. Українські норми визначають бар'єри здебільшого для безпеки руху (огороження першої групи), але не встановлюють вимог до висоти (1,8 м) чи анти-перелазних засобів для запобігання злочинам.
Освітлення (Lux)	Bronze: Освітлення периметра не менше 15	Майданчики мають стаціонарне	Не гармонізовано.

	люкс. Silver/Gold/Platinum: Освітлення периметра не менше 20-25 люкс.	освітлення. Середня горизонтальна освітленість – не менше 6 лк.	Мінімальні вимоги ЄС до освітлення значно вищі (у 2,5–4 рази).
Відеоспостереження (CCTV)	Bronze/Silver/Gold/Platinum: Обов'язкова наявність CCTV (720p HD-камери). Gold/Platinum вимагає безперервного контролю всього периметра без недоступних зон.	Відсутні вимоги щодо обов'язкового відеоспостереження, його мінімальної роздільної здатності (720p HD), частоти запису чи зони покриття.	Не гармонізовано. Повністю відсутні технологічні вимоги SSPA.
Зберігання даних CCTV	Обов'язковий мінімальний термін зберігання – 30 днів (або довше, якщо вимагає національне законодавство/законодавство ЄС).	Відсутні вимоги до терміну зберігання даних відеоспостереження.	Не гармонізовано.
Контроль доступу та моніторинг	Gold/Platinum: Обов'язкова технологія розпізнавання номерних знаків (LPR). Platinum вимагає двоетапну систему перевірки водія/пасажирів та цілодобовий (24/7) дистанційний моніторинг зовнішнім центром.	Використовуються "відповідні технічні засоби організації дорожнього руху". Відсутні вимоги до LPR, двоетапної верифікації, чи централізованого моніторингу.	Не гармонізовано.
Процедури та навчання персоналу	Обов'язкове навчання персоналу (включаючи управління інцидентами, нагляд, технології) протягом 6 місяців. Обов'язкова розробка плану безпеки та плану безперервності бізнесу (Gold/Platinum).	Персонал та процедури безпеки не регламентуються у ДБН чи ГБН 549.	Не гармонізовано.

Фундаментальна відмінність між підходами ЄС та України полягає у зміні парадигми розвитку інфраструктури. ЄС перейшов від концепції короткочасного відпочинку водіїв до створення високонадійного інфраструктурного активу - Безпечних та захищених паркувальних зон (SSPA), які поєднують функції безпеки, сервісу та цифрового моніторингу.

Відповідно, українське законодавство потребує гармонізації з Регламентом (ЄС) 2022/1012, оскільки чинні будівельні норми (ДБН/ГБН) залишаються недостатніми для сертифікації **навіть на мінімальному Бронзовому рівні SSPA** - зокрема через відсутність чітких вимог до рівня освітлення, санітарних умов, систем відеоспостереження та контролю доступу.

Це має критичне значення для інтеграції України до мережі TEN-T, оскільки лише сертифіковані SSPA можуть бути визначені як обов'язкові точки розміщення зарядної інфраструктури для важких транспортних засобів (HDV) згідно з вимогами Регламенту (ЄС) 2023/1804 (AFIR).

4.3. Процедури сертифікації SSPA та взаємодія з Регламентом (ЄС) 561/2006.

Сертифікація SSPA є ключовим елементом соціального законодавства ЄС у сфері автомобільного транспорту. Вона безпосередньо пов'язана із забезпеченням належних і безпечних умов праці та відпочинку водіїв, які здійснюють міжнародні та міжрегіональні перевезення.

Правові основи для створення та сертифікації SSPA закладені в [Регламенті \(ЄС\) 561/2006](#) про дорожній транспорт, який гармонізує аспекти соціального законодавства в автомобільних перевезеннях. Деталізацію вимог, рівнів безпеки, стандартів обслуговування та процедур сертифікації встановлює Делегований Регламент Комісії (ЄС) 2022/1012, який по суті функціонує як виконавчий акт до Регламенту 561/2006.

[Регламент \(ЄС\) 561/2006](#) зобов'язує роботодавців та перевізників забезпечити водіям належні умови щоденного та щотижневого відпочинку, який у багатьох випадках відбувається під час перебування в дорозі. Відтак, наявність сертифікованих зон для безпечного паркування транспортних засобів із базовими побутовими умовами стає **обов'язковою передумовою виконання соціального законодавства ЄС**.

Відповідно до статті 8а(1) [Регламенту \(ЄС\) 561/2006](#), держави-члени повинні забезпечити наявність паркувальних зон, які можуть бути сертифіковані як SSPA, відповідно до визначених рівнів безпеки та якості обслуговування. Саме **з метою конкретизації** цих вимог було ухвалено Регламент (ЄС) 2022/1012, який встановлює чіткі технічні, інфраструктурні та організаційні критерії, а також процедуру сертифікації.

Таким чином, Регламент 2022/1012 є **виконавчим інструментом** імплементації статті 8а Регламенту 561/2006, що **забезпечує практичне застосування** положень соціального законодавства ЄС у частині відпочинку водіїв та безпеки вантажів.

Обов'язкові стандарти для сертифікації SSPA

Для отримання статусу сертифікованої SSPA паркувальна зона повинна одночасно відповідати двом групам вимог, про які ми описували вище, визначеним у Додатку I до [Регламенту \(ЄС\) 2022/1012](#):

- Мінімальний рівень обслуговування (Section A)
- Один із рівнів безпеки (Section B)

Процедура сертифікації SSPA (ЄС)

Процедури сертифікації SSPA визначаються у статті 8а(1) [Регламенту \(ЄС\) 561/2006](#) та деталізуються у Додатку II до Делегованого Регламенту Комісії (ЄС) 2022/1012 (стаття 2). Вони забезпечують єдину гармонізовану систему акредитації,



аудиту та контролю, яка гарантує дотримання встановлених стандартів безпеки й якості обслуговування.

Інституційний та кваліфікаційний базис:

Органи сертифікації

Лише органи, що відповідають вимогам Додатку II Регламенту (ЄС) 2022/1012, мають право проводити сертифікацію SSPA. Вони повинні бути акредитовані відповідно до стандарту ISO 17021 та мати підтверджену компетентність у сфері аудиту систем менеджменту якості.

Аудитори

Аудитори зобов'язані мати договірні відносини з акредитованим органом сертифікації та пройти спеціальне навчання з останньої версії стандартів SSPA, яке включає теоретичну й практичну підготовку. Крім того, вони повинні вільно володіти англійською мовою та державною мовою країни, у якій проводиться аудит, відповідно до принципів професійної незалежності, закріплених у ISO 17021.

Інформація для Європейської Комісії.

Органи, які бажають здійснювати сертифікацію SSPA, подають до Європейської Комісії підтвердження своєї акредитації. Після перевірки дані про них вносяться до офіційного реєстру сертифікаційних органів, розміщеного на вебпорталі, визначеному у статті 8a(1) Регламенту (ЄС) 561/2006.

Аудит, терміни дії та контроль відповідності:

Первинний аудит

Сертифікаційний аудит проводиться безпосередньо на об'єкті та охоплює перевірку відповідності всім вимогам Мінімального рівня обслуговування і вибраного рівня безпеки (Bronze, Silver, Gold або Platinum).

Термін дії сертифіката

Сертифікат SSPA **діє три роки** з моменту видачі.

Повторна сертифікація

Оператор зони, який бажає продовжити сертифікацію, повинен звернутися із заявою не пізніше ніж за три місяці до закінчення терміну дії сертифіката. У виняткових обставинах допускається одноразове продовження сертифіката на строк до шести місяців, про що обов'язково повідомляється Європейська Комісія.

Неоголошений аудит

Протягом трирічного періоду дії сертифіката орган сертифікації зобов'язаний здійснити **щонайменше один неоголошений (раптовий) аудит**, щоб перевірити сталість дотримання стандартів без попередження оператора.

Усунення невідповідностей та відкликання сертифіката:

Виявлення недоліків.

Якщо під час аудиту встановлено, що SSPA не відповідає одній чи кільком вимогам Регламенту, оператору надається **строк, визначений аудитором, для усунення невідповідностей**. Тривалість коригувального періоду залежить від ступеня серйозності виявлених порушень.

Відкликання сертифіката

Якщо після завершення встановленого строку невідповідності не усунені, орган сертифікації відкликає сертифікат. У такому випадку оператор зобов'язаний негайно припинити використання позначень SSPA у будь-яких інформаційних чи рекламних матеріалах.

Механізм скарг

Кожен акредитований орган сертифікації повинен забезпечити онлайн-платформу для подання скарг користувачами SSPA, з подальшим опрацюванням звернень і звітуванням перед Комісією.

Перегляд стандартів і оновлення процедур

Відповідно до статті 3 Регламенту (ЄС) 2022/1012, ЄК зобов'язана **до 7 квітня 2026 року** провести оцінку ефективності чинних стандартів та процедур сертифікації SSPA. Оцінювання має враховувати:

- технічний прогрес у сфері безпеки, цифрових систем і моніторингу;
- зміни в соціальних умовах праці водіїв;
- необхідність постійного вдосконалення рівня безпеки та обслуговування.

Результати оцінки можуть стати підставою для оновлення технічних додатків, перегляду вимог до рівнів безпеки, а також уточнення процедур акредитації органів сертифікації.

Українське законодавство, що регулює облаштування дорожньої інфраструктури (ДБН В.2.3-4:2015; ГБН В.2.3-37641918-549:2018), **не містить жодних положень**, які б встановлювали обов'язкову багаторівневу класифікацію безпеки, процедури незалежної сертифікації чи механізми взаємодії, аналогічні системі SSPA ЄС, що є критичною прогалиною.

Таблиця 6 Порівняльний аналіз законодавчої відповідності України вимогам ЄС щодо сертифікації SSPA

Аспект порівняння	Законодавство ЄС (Регламент (ЄС) 2022/1012)	Законодавство України (ДБН В.2.3-4:2015, ГБН 549)	Висновок: нормативна невідповідність
Обов'язкова сертифікація	Обов'язкова сертифікація за стандартами SSPA (Стаття 8a(1) Регламенту (ЄС) 561/2006).	Відсутня система сертифікації майданчиків відпочинку за рівнями безпеки.	Повний розрив. Відсутній правовий механізм

			підтвердження безпеки.
Акцент на соціальному праві	Прямий зв'язок із Регламентом (ЄС) 561/2006 (гармонізація відпочинку водіїв).	Майданчики відпочинку є складовими дороги, які мають відповідати будівельним нормам (ДБН В.2.3-4:2015, підрозділ 14.2).	Функціональний розрив. Українські норми регулюють будівельні параметри, а не соціальні права/безпеку.
Інституційна база (Аудит)	Обов'язкова акредитація органів сертифікації за стандартом ISO 17021 . Обов'язкове навчання аудиторів SSPA.	Акредитація органів контролю за ДБН/ГБН не передбачає міжнародних стандартів, сфокусованих на безпеці вантажів та відпочинку водіїв (ISO 17021).	Повний розрив. Відсутня незалежна, спеціалізована та акредитована система контролю.
Моніторинг та санкції	Термін дії сертифіката 3 роки. Обов'язковий раптовий (неоголошений) аудит. Чіткі підстави для скасування сертифіката (незадоволення мінімальних вимог обслуговування/безпеки).	Контроль якості робіт відбувається на етапі будівництва/приймання (наприклад, Таблиця 21.1 ДБН В.2.3-4:2015). Немає механізмів відкликання чи раптового аудиту на підставі безпекових стандартів.	Критичний розрив. Неможливість верифікації та притягнення до відповідальності операторів.
Інформаційна прозорість	Обов'язкова публікація актуальної інформації про SSPA на єдиному офіційному веб-сайті (Стаття 8а(1) Регламенту (ЄС) 561/2006). Обов'язковий онлайн-механізм скарг .	Відсутність централізованої державної системи верифікації та публікації актуальної інформації про рівень безпеки та послуг для користувачів.	Цифровий розрив.

Також слід зазначити, що [Директива \(ЄС\) 2008/96/EC](#), змінена [Директивою \(ЄС\) 2019/1936 \(RISM\)](#), чітко інтегрує питання безпечного паркування у систему обов'язкових процедур управління безпекою дорожньої інфраструктури.

Концепція [Safe and Secure Parking Areas \(SSPA\)](#) розглядається як невід'ємний елемент управління безпекою, що має бути врахований на всіх етапах життєвого циклу дорожнього проєкту.

- **Оцінка впливу на безпеку дорожнього руху (Road Safety Impact Assessment, RSIA)** - на початковій стадії планування інфраструктурних проєктів RSIA повинна враховувати наявність і доступність безпечних паркувальних зон, необхідних для зниження ризиків, пов'язаних із перевтомою водіїв та несанкціонованими зупинками.

- **Аудит безпеки дорожнього руху (Road Safety Audit, RSA)** - на стадії детального проєктування (Detailed Design Stage) RSA має включати перевірку забезпечення безпечних зон для паркування і відпочинку.

- **Цільові інспекції безпеки (Targeted Road Safety Inspections)** - під час таких інспекцій, що проводяться на основі результатів мережевої оцінки безпеки (Network-wide Road Safety



Assessment), окремим критерієм виступає наявність, технічний стан і рівень безпеки паркувальних зон, включно з їх освітленням, відеоспостереженням та доступом до базових послуг.

Отже, система сертифікації SSPA в ЄС **забезпечує високий рівень прозорості, відповідальності та технологічної надійності**. Її ключові принципи - незалежність органів сертифікації, регулярний моніторинг та відкритість даних - формують основу для єдиної довірчої системи в межах TEN-T, де безпека водіїв і захист вантажів розглядаються як спільна європейська цінність.

Згідно проведеного аналізу, в Україні зберігається подвійний правовий розрив у цій сфері.

По-перше, відсутні стандарти та класифікаційні критерії для SSPA, передбачені Регламентом (ЄС) 2022/1012, що визначає технічні вимоги, рівні безпеки та систему сертифікації таких зон. Відсутні стандарти та системи сертифікації SSPA, яка б гарантувала дотримання вимог до безпеки, рівня обслуговування та мінімальної інфраструктурної оснащеності, унеможлиблює виконання положень Регламенту (ЄС) 2023/1804 щодо розміщення інфраструктури альтернативних палив на мережі TEN-T.

По-друге, не імплементовані процедури управління безпекою RISM (RSIA, RSA, TRSI), які забезпечують стратегічне планування та інтеграцію вимог SSPA у весь життєвий цикл дорожніх проєктів TEN-T - від концептуальної розробки до експлуатаційного моніторингу.

Це створює інституційний розрив між українською та європейською моделями управління дорожньою інфраструктурою і безпосередньо обмежує доступ України до фінансування з інструментів ЄС - зокрема, Connecting Europe Facility (CEF) та Ukraine Facility, які підтримують розвиток альтернативно-паливної інфраструктури саме на сертифікованих майданчиках TEN-T.

Для України впровадження аналогічних процедур стане необхідною умовою для інтеграції до соціального та інфраструктурного простору ЄС, а також для можливості подальшого визнання національних SSPA у межах спільної сертифікаційної системи ЄС.

4.4. Інтеграція SSPA з інфраструктурою альтернативних палив (AFI).

Регламент (ЄС) 2023/1804 встановлює обов'язкові вимоги до розгортання електричної зарядної інфраструктури саме на сертифікованих **SSPA**. Такий підхід спрямований на створення умов для **нічної зарядки важких транспортних засобів (HDV)** під час щоденного або щотижневого відпочинку водіїв, що є невід'ємною частиною соціального законодавства ЄС у сфері автомобільного транспорту.

Розміщення високопотужних пунктів заряджання у SSPA покликане не лише забезпечити **енергетичну доступність та кліматичну нейтральність автоперевезень**, але й підвищити **комерційну привабливість** цих зон для

міжнародних перевізників, стимулюючи розвиток транскордонних логістичних сервісів на мережі TEN-T.

Відповідно до **статті 29(1)(h) Регламенту (ЄС) 2024/1679**, сертифіковані SSPA є **обов'язковим елементом дорожньої інфраструктури мережі TEN-T**. Таким чином, взаємодія між AFIR, Регламентом (ЄС) 2024/1679 (TEN-T) та Регламентом (ЄС) 2022/1012 (SSPA) формує **єдину нормативну архітектуру**, у межах якої безпечні паркувальні зони виконують подвійну функцію — **енергетичну (розгортання AFI) та соціально-безпекову (умови відпочинку водіїв)**.

Таблиця 7. Обов'язкові вимоги Регламенту (ЄС) 2023/1804 (AFIR) щодо розгортання електричної зарядної інфраструктури в межах SSPA на мережі TEN-T:

Параметр / Вимога	Кількісна ціль	Мінімальна індивідуальна потужність ЕЗС	Кінцевий термін
Мінімальна кількість станцій (Етап 1)	Щонайменше дві публічно доступні зарядні станції для важких електричних транспортних засобів	Не менше 100 кВт на кожну станцію	31 грудня 2027 року
Мінімальна кількість станцій (Етап 2)	Щонайменше чотири зарядні станції для HDV	Не менше 100 кВт на кожну станцію	31 грудня 2030 року

Українські норми ([ГБН В.2.3-37641918-549:2018](#)) трактують зони відпочинку виключно як об'єкти дорожнього сервісу, **без встановлення критеріїв** сертифікації рівня безпеки, вимог до систем відеоспостереження, цифрової інформатизації чи обов'язкового розміщення інфраструктури альтернативних палив (AFI). Такий підхід формує суттєвий правовий розрив між українською та європейською моделями, у якій SSPA розглядаються як функціональний елемент TEN-T, що поєднує безпеку, цифровізацію та енергетичну сталість дорожньої мережі.

Також, українське законодавство не містить обов'язкових вимог щодо впровадження функцій «smart charging», електромобільного роумінгу та сумісності з цифровими платформами ЄС для публічних електричних зарядних станцій (ЕЗС). Крім того, технічні стандарти, передбачені статтею 21 Регламенту (ЄС) 2023/1804, зокрема щодо інтероперабельності, доступності даних та стандартів комунікації, поки що не гармонізовані з національними нормами. Це створює бар'єри для інтеграції української інфраструктури заряджання в єдиний цифровий простір ЄС та унеможливлює участь операторів у трансєвропейських енергетичних мережах.

Висновок до РОЗДІЛУ IV

Аналіз демонструє, що відсутність в Україні гармонізованих із ЄС вимог щодо безпечних та захищених зон паркування (SSPA), визначених Делегованим Регламентом (ЄС) 2022/1012, **формує системний нормативний розрив**, який унеможливлює повноцінну імплементацію Регламенту (ЄС) 2023/1804 (AFIR). Чинні ДБН та ГБН регулюють лише **базові інженерні аспекти облаштування майданчиків відпочинку**, але не охоплюють критичні елементи безпеки, сертифікації, доступності та технічної сумісності, необхідні для інтеграції до мережі TEN-T.



Найбільш суттєвим наслідком є те, що Україна наразі не може виконати ключову вимогу AFIR - **розгортання високопотужної зарядної інфраструктури для важких транспортних засобів (HDV) дозволено лише на сертифікованих SSPA**. За відсутності такої системи жоден український майданчик, передбачений ДБН чи ГБН, не може вважатися AFIR-сумісним, а отже — не може бути включений до TEN-T або до переліку проєктів, допустимих до фінансування з інструментів ЄС.

Це створює подвійний стратегічний ризик:

- Україна не здатна забезпечити виконання цільових показників AFIR на 2027–2030 роки (дві HDV-станції на SSPA до 2027 р., чотири — до 2030 р.),
- країна може бути обмежена у доступі до фінансування CEF та Ukraine Facility, де відповідність стандартам ЄС є обов'язковою умовою.

Крім інституційних та фінансових обмежень, неврегульованість SSPA створює суттєві соціальні та безпекові ризики, оскільки українські норми не містять мінімальних вимог до відеоспостереження, фізичного захисту, рівня освітлення, умов відпочинку водіїв та процедур контролю. Це порушує стандарти ЄС щодо праці та безпеки водіїв (Регламент (ЄС) 561/2006) та робить українські майданчики непридатними для міжнародних перевезень на належному рівні.

Узагальнюючи, гармонізація системи SSPA відповідно до Регламенту (ЄС) 2022/1012 має розглядатися як критичний і невідкладний елемент інтеграції України до TEN-T та ключова передумова виконання AFIR. Без впровадження багаторівневої сертифікації, оновлення ДБН/ГБН та створення національної системи безпеки для SSPA Україна не зможе забезпечити відповідність вимогам ЄС і залучити необхідні інвестиції для розвитку HDV-інфраструктури на стратегічних транспортних коридорах.



РОЗДІЛ V. РЕГЛАМЕНТ (ЄС) 2021/1153: ІНСТИТУЦІЙНО-ФІНАНСОВА РАМКА ДЛЯ РЕАЛІЗАЦІЇ TEN-T ТА ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ ДО ЄВРОПЕЙСЬКОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТОРУ

5.1. Мета та предмет дії Регламенту (ЄС) 2021/1153

Як ключовий фінансовий інструмент ЄС, Регламент (ЄС) 2021/1153 Європейського Парламенту та Ради від 7 липня 2021 року **засновує Механізм «Сполучення Європи» (Connecting Europe Facility, CEF)**, спрямований на розвиток інтегрованої, сталої та інтероперабельної інфраструктури у трьох секторах - **транспортному, енергетичному та цифровому**.

Регламент (ЄС) 2021/1153 (зі змінами, внесеними Регламентом (ЄС) 2024/1679) установлює правові, фінансові та організаційні рамки функціонування CEF на період дії **Багаторічної фінансової рамки (MFF) 2021–2027 років**.

Документ визначає:

- цілі CEF;
- структуру секторів і форми фінансування;
- правила надання допомоги від ЄС;
- принципи відбору проєктів спільного інтересу (PCI).

CEF виступає **мультисекторним інструментом**, що сприяє економічному зростанню, створенню робочих місць та підвищенню конкурентоспроможності шляхом цільових інвестицій у високопріоритетну інфраструктуру, зокрема транспортну інфраструктуру подвійного призначення, яка одночасно підтримує цивільну та військову мобільність.

Фінансова допомога в межах CEF надається проєктам спільного інтересу (PCI), які сприяють розвитку TEN-T.

Цілі програми: транспорт, енергетика, цифрова інфраструктура

CEF спрямований на створення, розвиток, модернізацію та добудову транс'європейських мереж у трьох ключових секторах, а також на сприяння транскордонному співробітництву у сфері відновлюваної енергетики.

1. Транспортний сектор

Сприяння реалізації проєктів, що становлять спільний інтерес (PCI), що забезпечують розвиток ефективних, взаємопов'язаних і мультимодальних транспортних мереж відповідно до положень Регламенту (ЄС) 2024/1679, який замінив Регламент (ЄС) 1315/2013.

Фінансування адаптації ділянок TEN-T до **подвійного використання** (civil-military) - для покращення як цивільної, так і військової мобільності.



Фокус фінансування – Основна мережа (Core Network): транскордонні сполучення, ліквідація «missing links», розбудова міських вузлів, мультимодальних логістичних хабів і доступів до портів та аеропортів.

Зауважимо, що у рамках CEF поняття «проект, що становить спільний інтересу» (Project of Common Interest, PCI) охоплює стратегічні інфраструктурні ініціативи, що мають транскордонне значення та сприяють досягненню цілей ЄС у сферах транспорту, енергетики та цифрової взаємодії.

Відповідно до дефініцій Регламенту (ЄС) 2021/1153 (CEF), PCI визначається як проект, встановлений:

- у [Регламенті \(ЄС\) 1315/2013](#) (попередник [Регламенту \(ЄС\) 2024/1679](#)) - у частині проектів спільного інтересу у сфері транспортної інфраструктури TEN-T;
- у [Регламенті \(ЄС\) № 347/2013](#), який визначає проекти спільного інтересу у сфері енергетичних мереж (TEN-E);
- або у [статті 8 Регламенту \(ЄС\) 2021/1153](#), що встановлює загальні критерії для відбору та фінансування проектів спільного інтересу у сфері інфраструктури цифрового підключення

Для транспортного сектору PCI включають транскордонні ділянки TEN-T, вузькі місця (missing links), а також мультимодальні логістичні хаби, вузли та інтелектуальні транспортні системи (ITS), що забезпечують функціональність і безперервність мережі TEN-T.

2. Енергетичний сектор

Підтримка транскордонних проектів у сфері відновлюваної енергетики, що сприяють декарбонізації та формуванню внутрішнього енергетичного ринку.

Зміцнення енергетичної безпеки та інтеграція енергетичних мереж держав-членів ЄС.

Досягнення цілі 15 % взаємоз'єднаності електричних мереж до 2030 року, як передбачено політикою ЄС.

3. Цифровий сектор

Розвиток інфраструктури цифрових комунікацій у межах ЄС.

Покриття 5G-мережами основних транспортних маршрутів TEN-T та створення «5G-коридорів».

Розширення доступу до мереж надвисокої пропускної здатності (VHCN).

Підтримка цифровізації транспортного та енергетичного секторів, зокрема систем управління трафіком (ITS, ERTMS, RIS, SESAR).

Бюджет CEF, вимога кліматичної орієнтації витрат

Механізм CEF діє протягом усього періоду 2021–2027 років і реалізується через щорічні та багаторічні робочі програми.

Розподіл коштів здійснюється за секторами з урахуванням принципу «кліматичної відповідності».



Так, загальний фінансовий пакет для реалізації CEF на період 2021–2027 років становить 33,71 млрд євро (у цінах 2018 року). Важливою стратегічною вимогою є те, що CEF повинен спрямувати 60% свого загального фінансового пакета на досягнення кліматичних цілей, що відповідає загальній меті ЄС щодо інтеграції кліматичних заходів у секторальні політики. На транспортний сектор виділено 25,807 млрд євро. 1,559 млрд євро зарезервовано на завершення основних транскордонних залізничних проєктів TEN-T. Крім того, додаткові ресурси передбачено для інфраструктури альтернативних палив (AFI) та цифрової інтеграції транспортних вузлів.

На наступний [фінансовий період \(2028-2034\)](#) Комісія запропонувала подвоїти попередній бюджет CEF, залучивши понад 51 мільярд євро нового фінансування для транскордонного сполучення, включаючи високошвидкісні залізниці та військову мобільність.

CEF прямо підтримує досягнення стратегічних цілей Європейського зеленого курсу (European Green Deal) і пакета Fit for 55, сприяючи довгостроковій декарбонізації транспортного сектору та енергетичній трансформації ЄС

5.2. Правові та інституційні засади участі України в Механізмі «Сполучення Європи» (CEF)

[Регламент \(ЄС\) 2021/1153](#) визначає широкий перелік суб'єктів, які мають право на отримання фінансування в межах [Механізм «Сполучення Європи» \(Connecting Europe Facility, CEF\)](#), за умови, що їхня діяльність сприяє досягненню цілей програми, зокрема розвитку TEN-T, декарбонізації транспорту та цифрової інтеграції.

CEF діє за принципом відкритості для державних, міжнародних і приватних учасників, з акцентом на проєкти спільного інтересу (PCI), які мають транскордонний ефект або значення для внутрішнього ринку ЄС.

Категорії прийнятних учасників

1. Держави-члени ЄС

Держави-члени можуть подавати заявки на отримання фінансування самостійно або у партнерстві з іншими країнами, міжнародними організаціями чи приватними суб'єктами.

Для транспортних проєктів, що охоплюють кілька держав-членів, обов'язковим є підтвердження узгодження дій між ними.

2. Міжнародні організації, спільні підприємства та органи влади

До кола прийнятних учасників належать:

- державні або приватні підприємства,
- органи державної влади (центральні, регіональні, місцеві),
- спільні підприємства, створені відповідно до законодавства держав-членів,

- 
- міжнародні організації (у тому числі ті, що функціонують у сфері транспорту чи енергетики).

Такі суб'єкти можуть подавати заявки за згодою відповідної держави-члена ЄС, на території якої реалізується проєкт.

3. Юридичні особи третіх країн

CEF відкритий і для третіх країн, які асоційовані з програмою відповідно до укладених міжурядових угод.

Юридичні особи, створені у країнах, що не мають статусу асоційованих із CEF, можуть брати участь у виняткових випадках, якщо їхня участь є необхідною для досягнення цілей проєкту спільного інтересу (PCI) у транспортному, енергетичному або цифровому секторах.

Український контекст

1. Правовий статус асоційованих країн

CEF відкритий для:

- країн-кандидатів на вступ до ЄС (зокрема України);
- потенційних кандидатів;
- країн Європейської політики сусідства (ЄПС).

Участь відбувається на основі рамкових угод про участь у програмах Союзу, які визначають принципи, фінансовий внесок та права на вигоди відповідно до статей 7(4)(b) та 8(3)(c) Регламенту.

2. Україна як асоційована держава

CEF відіграє критичну роль для України, оскільки [забезпечує інвестиційне фінансування](#) для інтеграції національної транспортної системи до мережі TEN-T та маючи статус країни-кандидата та включення до індикативних карт TEN-T, має право на участь у програмах ЄС, у тому числі CEF.

Започаткований у 2018 році, транспортний діалог між ЄС та Україною пропонує форум для стратегічних роздумів, обговорення політики та подальшого поглиблення транспортних відносин. З моменту незаконної війни росії проти України, ЄК зосередилася на диверсифікації маршрутів постачання та транспорту, а також на сполученні та транспортних відносинах з Україною, зокрема, через [ініціативу «Шляхи солідарності» між ЄС та Україною](#).



Правова база участі визначена [Рамковою угодою між Україною та Європейським Союзом про загальні принципи участі України в програмах Союзу \(Протокол III\)](#), яка встановлює механізм доступу до програм Союзу.

Участь України в програмі CEF ратифіковано [Законом України № 3469-IX від 21 листопада 2023 року](#), що відкрило можливості для подання заявок на грантове фінансування з бюджету ЄС.

На практиці Україна вже використовує механізми CEF для залучення фінансування у сфері транскордонної та прикордонної інфраструктури:

- **CEF-2022 і CEF-2023** підтримали модернізацію залізничних ділянок Мостиська I/II, Ужгород–Львів (1435 мм),
- розвиток **сервісних і паркувальних зон** для вантажного транспорту (Рені, Львівська область та інші).

3. Обмеження фінансування для третіх країн

Регламент чітко встановлює, що асоціація з TEN-T не гарантує автоматичного фінансування з бюджету ЄС.

CEF не покриває витрати на проекти, розташовані за межами території Союзу, якщо це прямо не передбачено спеціальними актами ЄС.

Для України це означає необхідність:

- створення внутрішнього правового механізму визначення проектів спільного інтересу (PCI),
- гармонізації технічних і процедурних стандартів із Регламентами 2024/1679 (TEN-T) та 2023/1804 (AFIR).

Процедури подання заявок і погодження держав-членів

CEF реалізується через робочі програми (Work Programmes), які ухвалює Європейська Комісія для кожного сектора.

Подання заявок

- здійснюється в межах конкурсів пропозицій (Calls for Proposals);
- заявником може бути одна держава-член або кілька держав, а також приватні чи міжнародні організації за погодженням із відповідною державою-членом.

Погодження Держав-членів

- якщо заявка подається не державою-членом, потрібна письмова згода зацікавленої країни;
- держава-член може також уповноважити певну категорію заявників подавати пропозиції без попереднього погодження.

Оцінювання заявок

- 
- проводиться відповідно до критеріїв, визначених у робочих програмах;
 - для транспортних проектів обов'язковим є узгодження з робочими планами європейських коридорів та висновком європейського координатора TEN-T;
 - Комісія оцінює також економічну необхідність грантової підтримки (чи можлива реалізація без гранту CEF).

Інституційна структура управління CEF

1. Європейська Комісія

- відповідає за планування, моніторинг і загальне управління програмою;
- ухвалює робочі програми та забезпечує їхню реалізацію;
- звітує кожні два роки про стан виконання CEF і публікує інтерактивну карту профінансованих проектів;
- здійснює управління методом прямого управління (direct management) згідно з Фінансовим регламентом ЄС.

2. Виконавчі агентства (зокрема CINEA)

ЄК делегує реалізацію частини програм Європейському виконавчому агентству з питань клімату, інфраструктури та довкілля (CINEA) відповідно до статті 69 Фінансового регламенту.

CINEA здійснює операційне управління, оцінювання заявок і контроль виконання проектів у транспортному, енергетичному та цифровому секторах.

3. Європейський інвестиційний банк (ЄІБ) та InvestEU

CEF підтримує операції змішаного фінансування (blending operations), які поєднують гранти ЄС з кредитами або гарантіями відповідно до Регламенту (ЄС) 2021/523 (InvestEU).

Такі механізми реалізуються через ЄІБ або національні банки розвитку, забезпечуючи мультиплікаторний ефект інвестицій.

У транспортному секторі частка участі ЄС у blending-операціях не може перевищувати 10 % загального бюджету CEF.

5.3. Зв'язок із мережею TEN-T та ключові положення, релевантні для адаптації в Україні

Роль CEF у реалізації TEN-T

CEF є базовим фінансовим інструментом для реалізації TEN-T, визначеної у [Регламенті \(ЄС\) 1315/2013](#) (попередник [Регламенту \(ЄС\) 2024/1679](#)).

Через CEF ЄС забезпечує **цільове фінансування проєктів, що становить спільний інтерес** (Projects of Common Interest, PCI), спрямованих на розвиток, модернізацію та добудову основної (Core Network) і загальної (Comprehensive Network) мереж TEN-T.



Фінансування за CEF є інструментом практичної імплементації стратегічних положень TEN-T - воно перетворює нормативно-просторову архітектуру мережі на конкретні інвестиційні проекти, що ліквідують «вузькі місця», забезпечують транскордонну сполученість і інтеграцію інтелектуальних транспортних систем.

Ключові положення TEN-T, що визначають фінансування за CEF

Пріоритет на проекти Основної та Всеосяжної мережі

CEF фінансує насамперед дії, спрямовані на розвиток основної мережі (Core Network), зокрема її транскордонних ділянок, а також заходи з підвищення якості всеосяжної мережі (Comprehensive Network) у місцях стику з основними коридорами TEN-T.

Таке спрямування відображає загальну мету TEN-T - створення високоякісної, безперервної та мультимодальної транспортної інфраструктури на всій території Європи.

Усунення критичних прогалин і вузьких місць (Missing Links / Bottlenecks)

CEF пріоритетно підтримує проекти, спрямовані на ліквідацію «вузьких місць» (bottlenecks) і «відсутніх ланок» (missing links), що перешкоджають безперервності TEN-T.

«Відсутня ланка» (Missing Links) — це незавершена або відсутня транспортна ділянка, яка має стратегічне значення для з'єднання основної або загальної мережі з міжнародними коридорами TEN-T.

«Транскордонна ланка» (cross-border link) — це проект спільного інтересу, що забезпечує безперервність TEN-T між двома або більше державами-членами, або між державою-членом і третьою країною (зокрема Україною).

Таким чином, CEF безпосередньо підтримує розвиток транскордонних ділянок TEN-T між ЄС та Україною, які визнані індикативними пріоритетами відповідно до Регламенту (ЄС) 2024/1679.

Релевантність для адаптації в Україні

Україна бере участь у програмі «Механізм сполучення Європи» (Connecting Europe Facility, CEF) на підставі [УГОДИ між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, з іншої сторони, про участь України у програмі Союзу «Механізм „Сполучення Європи“»](#).

Відповідно до статті 1 [Угоди](#), Україна отримала статус асоційованої країни, що забезпечує її участь у трьох секторах CEF:

- транспортному (пункт 3(2)(a)(i) Регламенту (ЄС) 2021/1153),
- енергетичному (пункт 3(2)(b)),
- цифровому (пункт 3(2)(c)).



➤ Це надає Україні право подавати пропозиції щодо проєктів на отримання грантів Європейської Комісії - зазвичай до 50 % від їх вартості, а для проєктів подвійного призначення (dual-use) або транскордонних ланок до- до 85 %, за окремим рішенням ЄК.

Угода залишається чинною до завершення всіх проєктів, профінансованих у межах CEF, і передбачає забезпечення захисту фінансових інтересів ЄС, дотримання правил управління коштами та аудиту.

Зміст і практичне значення участі України

Згідно з Регламентом (ЄС) 2021/1153, завдання CEF у транспортній галузі полягають у підтримці проєктів спільного інтересу (Projects of Common Interest, PCI), що сприяють створенню інтегрованої, екологічно сталої, мультимодальної транспортної системи, сумісної з вимогами TEN-T і принципами Європейського зеленого курсу (European Green Deal).

Такі проєкти повинні забезпечувати:

- ефективне сполучення між основною (Core) та Всеосяжною (Comprehensive) мережами TEN-T;
- інтероперабельність транспортних і цифрових систем;
- екологічну сталість та поступову декарбонізацію перевезень;
- цифровізацію транспортної інфраструктури (ITS, DATEX II, Smart Charging).

Для України це означає перехід від участі в індикативних картах TEN-T до повноцінного залучення до програмного фінансування ЄС, що охоплює:

- транскордонні ланки (cross-border links),
- проєкти спільного інтересу (PCI),
- розвиток АІІ-інфраструктури для вантажного транспорту в SSPA-зонах,
- цифрову інтеграцію управлінських систем (ITS, NAP, C-ITS).

Інституційна база та національні стратегічні документи

[СТРАТЕГІЯ розвитку та розбудови прикордонної інфраструктури з країнами Європейського Союзу та Республікою Молдова до 2030 року](#), а також операційний план заходів з її реалізації (2024 - 2030) визначають серед пріоритетів:

- розвиток прикордонних транспортних коридорів TEN-T,
- підвищення пропускної спроможності пунктів пропуску,
- створення мережі сервісних зон,
- залучення фінансування з бюджету CEF та AFIF для реалізації таких проєктів.

Реалізація цієї стратегії створює нормативну основу для практичної інтеграції України до TEN-T Core Network, зокрема на ділянках:

Львів - Краковець, Ягодин - Люблін, Чоп - Будапешт, Рені - Галац, Київ - Кишинів тощо.



Оцінка Європейської Комісії та подальші кроки

У [Звіті про прогрес України в межах Пакету розширення 2024 року](#) Європейська Комісія наголосила на позитивній динаміці асоціації України з CEF, але водночас вказала на потребу прискорення імплементації Стратегії прикордонної інфраструктури.

ЄК підкреслила, що виконання цієї Стратегії є критичним для:

- пріоритизації інвестицій у прикордонні переходи та транспортні вузли,
- забезпечення безперервності мережі TEN-T на українській території,
- розширення доступу до фінансування CEF-Transport і AFIF у 2025–2027 роках.

5.4. Роль Регламенту (ЄС) 2021/1153 у фінансуванні інфраструктури альтернативних видів палива (AFI)

Аналіз Регламенту (ЄС) 2021/1153 показує, що він передусім спрямований на досягнення цілей Європейського зеленого курсу (European Green Deal), включно з декарбонізацією транспорту, підвищенням енергоефективності та розвитком інфраструктури альтернативних видів палива (Alternative Fuels Infrastructure, AFI).

1. Фінансова реалізація обов'язкових цілей AFIR

1.1. Пряме фінансування AFI як показника ефективності

CEF визнає розвиток AFI як один із ключових індикаторів результативності програми (KPI).

Серед офіційних показників Єврокомісії:

«Кількість побудованих або модернізованих за підтримки CEF пунктів постачання альтернативних видів палива».

Таким чином, розгортання AFI є пріоритетним напрямом інвестицій у межах CEF-Transport і відображає практичне виконання вимог Регламенту (ЄС) 2023/1804 (AFIR).

1.2. Забезпечення просторового покриття згідно з AFIR

AFIR встановлює обов'язкові кількісні та просторові параметри розвитку AFI (електричної, водневої, LNG-інфраструктури) уздовж мереж TEN-T.

CEF є основним фінансовим механізмом, який забезпечує досягнення цих параметрів, зокрема:

- встановлення зарядних станцій потужністю ≥ 150 кВт на кожній ділянці ≤ 60 км уздовж TEN-T Core Network;
- облаштування водневих заправних станцій на відстані не більше 200 км;
- розвиток берегової електрифікації (shore-side electricity) у морських та річкових портах.



Таким чином, інфраструктура AFI стає невід'ємним елементом TEN-T, а її розвиток фінансується як пріоритетна складова в межах CEF.

1.3. Підтримка “робіт” (Works)

CEF фінансує не лише дослідження (Studies), а й безпосередні інженерні роботи (Works) - проектування, закупівлю, монтаж і введення в експлуатацію AFI-елементів.

У контексті AFIR це охоплює:

- встановлення електрозарядних або водневих станцій;
- підключення їх до енергомереж і цифрових систем моніторингу;
- інтеграцію систем розрахунків, безпеки та управління навантаженням.

2. Фінансування інфраструктури для важких транспортних засобів (HDV) і SSPA

CEF відіграє вирішальну роль у фінансуванні інфраструктури заряджання важких транспортних засобів (HDV), що повинна бути інтегрована до Безпечних і захищених стоянок (Safe and Secure Parking Areas, SSPA) уздовж TEN-T.

Згідно з вимогами Регламенту (ЄС) 2023/1804 (AFIR):

- **до 31 грудня 2027 року** кожна SSPA має бути обладнана щонайменше двома публічно доступними зарядними станціями для HDV **потужністю ≥ 100 кВт**;
- **до 31 грудня 2030 року** — не менше чотирьох таких станцій.

Розвиток SSPA і AFI здійснюється у тісній взаємодії з [Делегованим Регламентом \(ЄС\) 2022/1012](#), який встановлює стандарти безпеки, сервісу й сертифікації стоянок.

CEF забезпечує фінансування комплексних проєктів, які поєднують:

- енергетичну інфраструктуру AFI (I3E),
- паркувальні зони для відпочинку водіїв,
- цифрові системи управління доступом, резервуванням і безпекою.

3. Синергія транспортного, енергетичного та цифрового секторів

CEF підтримує проєкти конвергенції секторів (synergy projects) - ті, що поєднують транспорт, енергетику й цифрову інфраструктуру. Це дозволяє реалізувати вимоги розумного заряджання (Smart Charging) та підключеної мобільності (Connected and Automated Mobility, CAM).

3.1. Цифрова інфраструктура

CEF фінансує розвиток 5G-коридорів уздовж основних маршрутів TEN-T (статті 39 і 42 Регламенту (ЄС) 2021/1153), які створюють технічну основу для:

- автоматизованих транспортних систем,
- управління рухом у реальному часі,
- передачі даних між AFI-станціями, транспортом і диспетчерськими центрами.

3.2. Smart Charging та цифровий обмін даними

Регламент AFIR передбачає, що всі публічно доступні ЕЗС повинні підтримувати функції Smart Charging і бути підключеними до Національних точок доступу (NAP) у форматі DATEX II.

CEF, фінансуючи ІКТ-компоненти (ITS, 5G, IoT-платформи), забезпечує:

- інтеграцію AFI до систем управління енергоспоживанням,
- стандартизований обмін даними між операторами,
- прозорість тарифів і доступ користувачів у режимі реального часу.

4. Релевантність для України

Для України, як асоційованої країни-учасниці CEF, цей механізм є ключовим джерелом фінансування модернізації інфраструктури відповідно до стандартів AFIR і TEN-T та є інструментом переходу від індикативного включення у TEN-T до реальної інтеграції у спільний енерготранспортний простір ЄС.

Таблиця 1. Нормативно-правова база України, що забезпечує участь у CEF та інтеграцію TEN-T/AFIR

Нормативний акт законодавства України	Сфера застосування CEF/TEN-T/AFIR	Ключові положення та зв'язок з <i>acquis</i> ЄС
Закон України № 3469-IX від 21.11.2023 (Про ратифікацію Угоди про участь України у програмі Союзу "Механізм "Сполучення Європи")	Юридичне підґрунтя для асоційованої участі в CEF.	Забезпечує легальне право подання заявок на фінансування проєктів спільного інтересу (PCI) у сферах транспорту, енергетики та цифрової інфраструктури, що є критичним для розгортання AFI та інтеграції TEN-T.
Угода між Україною та ЄС про участь у програмі CEF	Визначає умови асоційованої участі (фінансові внески, право подання заявок, відбір проєктів).	Дозволяє юридичним особам, заснованим в Україні, брати участь у конкурсах CEF, що є необхідним для фінансування великих інфраструктурних проєктів на Core та Extended Core Network.
Розпорядження КМУ № 1337-р від 24.12.2024 (Стратегія розвитку та розбудови прикордонної інфраструктури до 2030 року)	Визначення пріоритетів інвестування CEF у прикордонну інфраструктуру.	Безпосередньо орієнтує фінансування на транскордонні ланки з ЄС і Молдовою, модернізацію залізничної інфраструктури (колія 1435 мм) та розбудову сервісних зон/стоянок (потребують оснащення AFI/SSPA згідно з AFIR).
Постанова КМУ № 1550 від 27.12.2024 (Національна	Стратегічна інтеграція транспортної	Встановлює стратегічну ціль інтеграції до TEN-T та наближення до європейських стандартів. Це є рамкою для впровадження вимог AFIR



транспортна стратегія України до 2030 року)	системи України до TEN-T та кліматичні цілі.	щодо міських вузлів (Urban Nodes) та AFI на TEN-T.
Закон України № 2956-IX від 24.02.2023 (Про ЕЗС та подолання паливної залежності)	Регулювання розвитку електрозарядної інфраструктури (AFI).	Законодавчо закріплює пріоритет розвитку ЕЗС. Встановлює обмеження на закупівлю автобусів із ДВЗ для громадського транспорту у великих містах (з 2028/2030 рр.), що стимулює попит на AFI, фінансування якої може покриватися CEF.
Закон України № 3991-IX від 08.10.2024 (Про основні засади державної кліматичної політики)	Визначення державної політики у сфері декарбонізації та адаптації інфраструктури.	Встановлює цілі досягнення кліматичної нейтральності. Це забезпечує відповідність CEF-проектів вимогам ЄС щодо Climate Proofing (перевірка кліматичної стійкості) та загальним цілям декарбонізації.
Закон України № 3038-VI від 17.02.2011 (Про регулювання містобудівної діяльності)	Регулювання дозвільних та планувальних процедур (Permitting Procedures).	Визначає порядок отримання містобудівних умов та обмежень та технічних умов. Ці процедури є об'єктом спрощення та обмеження за термінами згідно з Директивою (ЄС) 2021/1187, яка є критичною для швидкої реалізації проектів CEF.
ДБН Б.2.2-12:2019 Зміна № 1 (Планування та забудова територій)	Технічні норми планування ЕЗС у населених пунктах та на дорогах.	Встановлює вимоги до проектування ЕЗС, включаючи необхідність встановлення ЕЗС високої потужності постійного струму (DC) потужністю ≥ 150 кВт для важкого вантажного транспорту. Визначає необхідну площу ділянок під ЕЗС (25 м ² на одне машиномісце). Це є українським еквівалентом технічних вимог AFIR.

Висновок по РОЗДІЛУ V

Механізм «Сполучення Європи» (Connecting Europe Facility, CEF), визначений Регламентом (ЄС) 2021/1153, є центральним фінансовим інструментом ЄС для реалізації Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) та підтримки інтегрованої, сталої та інтероперабельної інфраструктури у транспортному, цифровому та енергетичному секторах. Його ключова функція полягає у фінансуванні проектів спільного інтересу (PCI), з яких щонайменше 60 % бюджету спрямовується на досягнення кліматичної нейтральності, усунення «вузьких місць» та розвиток транскордонних ланок.

Крім того, CEF відіграє визначальну роль у підтримці економічного зростання, підвищенні конкурентоспроможності та у розвитку інфраструктури подвійного призначення, яка забезпечує цивільну та військову мобільність.

Для України участь у CEF, ратифікована Законом № 3469-IX, створює реальний механізм фінансової та нормативної інтеграції до мережі TEN-T, розширюючи доступ до грантів ЄС (до 50 %, а для транскордонних проектів — до 85 %). Особливо важливим є те, що CEF підтримує розвиток інфраструктури альтернативних видів палива (AFI) через AFIF, включно з високопотужними електрозарядними та водневими станціями, а також їх інтеграцією у безпечні та захищені паркувальні зони (SSPA).



Паралельно CEF фінансує цифрову інфраструктуру — WIM, ITS, DATEX II, 5G-коридори — які формують операційну основу для виконання вимог AFIR та TEN-T.

Ефективна реалізація потенціалу участі України у CEF вимагає глибокої адаптації національної системи планування та управління інфраструктурою до стандартів ЄС. Йдеться про три ключові напрямки:

(1) створення Національного координаційного пункту CEF/TEN-T для централізованого супроводу проєктів та взаємодії з Єврокомісією та CINEA;

(2) узгодження стратегічних документів — Національної транспортної стратегії, регіональних планів розвитку та дорожніх політик — із Регламентами TEN-T (2024/1679), AFIR (2023/1804) та CEF;

(3) уніфікацію технічних, проєктних і цифрових стандартів (TEN-T design parameters, SSPA, WIM, DATEX II, Smart Charging), без яких неможливо відповідати критеріям фінансування та вимогам інтероперабельності.

Таким чином, CEF виступає не лише інструментом доступу до фінансування, але й **рамкою інституційного та нормативного зближення з ЄС**, що визначає необхідний напрям реформ: від технічної гармонізації та цифрових стандартів — до інтегрованого планування та сталого розвитку української транспортної інфраструктури.



РОЗДІЛ VI. ІНСТИТУЦІЙНА ТА ПРАВОВА АДАПТАЦІЯ ПРОЦЕДУР ДИРЕКТИВИ (ЄС) 2021/1187 ДЛЯ ПРИСКОРЕННЯ РОЗГОРТАННЯ АФІ-ІНФРАСТРУКТУРИ В УКРАЇНІ НА МЕРЕЖІ TEN-T

6.1. Мета, предмет регулювання та сфера застосування Директиви (ЄС) 2021/1187

Основна **мета Директиви (ЄС) 2021/1187** Європейського Парламенту та Ради від 7 липня 2021 року про впорядкування заходів для сприяння реалізації транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) полягає у **спрощенні та прискоренні процедур надання дозволів** (permit-granting procedures), необхідних для реалізації проєктів TEN-T.

Директива (ЄС) 2021/1187 встановлює **єдині мінімальні стандарти** для організації дозвільних процесів у державах-членах з метою скорочення адміністративних затримок, забезпечення узгодженості рішень компетентних (уповноважених) органів та створення передбачуваного нормативного середовища для інвесторів і замовників проєктів TEN-T.

Ключовим завданням даної Директиви є **усунення адміністративних бар'єрів, що перешкоджають своєчасному впровадженню проєктів, що становлять спільний інтерес (PCI)**, шляхом підвищення ефективності, прозорості та правової визначеності процедур видачі дозволів. Директива також покликана забезпечити узгодженість дозвільних процедур із цілями сталого розвитку, кліматичної нейтральності та інтегрованого розвитку інфраструктури в межах мережі TEN-T.

Основні цілі Директиви (ЄС) 2021/1187 охоплюють такі аспекти:

1. Скорочення тривалості дозвільних процедур: встановлення максимального строку тривалості всіх процедур надання дозволів, який не повинен перевищувати **чотирьох років** (з можливістю обґрунтованого продовження), **без урахування судових апеляцій**. Це положення спрямоване на підвищення передбачуваності процесів і зменшення затримок на критичних етапах реалізації TEN-T проєктів.

2. Надання пріоритетного статусу TEN-T проєктам: присвоєння пріоритетного статусу проєктам, що реалізуються в межах TEN-T, у національних дозвільних і погоджувальних процедурах. Такий підхід забезпечує першочерговий розгляд заявок, сприяє більш ефективному використанню адміністративних ресурсів і узгоджується з цілями ЄС щодо своєчасного завершення Основної мережі (Core Network) до 2030 року.

3. Створення визначеного компетентного (уповноваженого) органу (designated authority): запровадження **єдиної точки контакту (single contact point)**, що координує всі дозвільні процедури, розробляє **детальний план реалізації**



(detailed permit-granting plan) з визначенням термінів, відповідальних органів і ключових етапів, а також здійснює моніторинг дотримання строків.

4. **Посилення координації транскордонних проєктів:** удосконалення механізмів координації для **транскордонних інфраструктурних проєктів**, включно з можливістю створення **спільного компетентного органу (joint authority)**, розробленням спільних графіків реалізації (joint time-schedules) та залученням **Європейських координаторів (European Coordinators)** для підвищення узгодженості між державами-членами.

Хоча, Директива має процедурний характер і не встановлює фінансових інструментів чи джерел фінансування, однак її положення **опосередковано підвищують інвестиційну привабливість** проєктів TEN-T завдяки скороченню адміністративних ризиків і забезпеченню правової визначеності для публічних і приватних інвесторів.

Сфера застосування Директиви (ЄС) 2021/1187 визначає категорії інфраструктурних проєктів, на які поширюються встановлені нею процедурні вимоги щодо впорядкування та прискорення процедур надання дозволів (**permit-granting procedures**) у межах реалізації **TEN-T**.

Згідно зі **статтею 2 Директиви (ЄС) 2021/1187**, її дія охоплює такі типи проєктів:

1. **Проєкти, розташовані на попередньо ідентифікованих секціях основної мережі (pre-identified sections of the core network).**

До цієї категорії належать секції, визначені у **Додатку до Директиви (ЄС) 2021/1187**, які мають особливе значення для функціональної цілісності TEN-T.

Вони охоплюють:

- **Крос-кордонні сполучення (cross-border links)** - ділянки, що з'єднують транспортну інфраструктуру двох або більше держав-членів ЄС (або між ЄС та сусідніми третіми країнами, зокрема Україною).

- **Відсутні сполучення (missing links)** - критичні інфраструктурні ділянки, відсутність яких перешкоджає безперервності транспортних коридорів основної мережі.

2. **Інші проєкти в межах коридорів основної мережі (core network corridors).** Директива також поширюється на інфраструктурні проєкти, що реалізуються вздовж визначених коридорів основної мережі, **за умови, що загальна вартість проєкту перевищує 300 мільйонів євро.**

3. **Проєкти, пов'язані з публічними закупівлями у крос-кордонному контексті (cross-border public procurement).** Директива (ЄС) 2021/1187 встановлює положення щодо **застосування права однієї держави-члена** для спільних організацій або спільних суб'єктів, залучених до реалізації крос-кордонних TEN-T



проектів, що сприяє уникненню правової колізії та дублювання адміністративних процедур.

Виключення із сфери дії:

Відповідно до **статті 2(3) Директиви**, її положення **не застосовуються** до проектів, що стосуються **виключно телематичних застосувань, нових технологій або інновацій**, як це визначено у **статтях 31 та 33 Регламенту (ЄС) 1315/2013** (станом на 2021 р.). Такі проекти не передбачають фізичного будівництва або реконструкції інфраструктури і тому не підпадають під вимоги щодо процедур надання дозволів.

Хоча Україна формально належить до третіх країн, **положення** Додатку до Директиви (ЄС) 2021/1187, **що визначають** попередньо ідентифіковані секції основної мережі (pre-identified sections of the core network), **мають** безпосереднє значення для українського кордону, **оскільки ці ділянки є** критично важливими для забезпечення функціональної цілісності TEN-T у транскордонному контексті **з державами-членами Європейського Союзу**.

Згідно зі **статтею 2 Директиви** та її **Додатком**, ідентифіковані **крос-кордонні сполучення (cross-border links)**, релевантні для України, охоплюють такі об'єкти в межах **коридорів основної мережі (Core Network Corridors)**:

1. Коридор Основної мережі Середземноморський коридор (Mediterranean Corridor)

- **Залізничне сполучення:** *Budapest – Miskolc – UA border (Rail)* — маршрут від Будапешта (Угорщина) через Мішкольц до українського кордону.
- **Дорожнє сполучення:** *Vásárosnamény – UA border (Road)* — автомобільна ділянка від Вашарошнамень (Угорщина) до кордону з Україною.

2. Коридор Основної мережі •Рейн – Дунай “Rhine – Danube”

- **Залізничне сполучення:** *Košice – UA border (Rail)* — залізнична лінія від Кошице (Словаччина) до українського кордону.

Актуальність імплементації положень Директиви (ЄС) 2021/1187 для України істотно зросла після набрання чинності Регламентом (ЄС) 2024/1679, який офіційно розширив географічні межі TEN-T на територію України. Це рішення Європейського Союзу відображає стратегічне значення України як невід'ємної ланки у забезпеченні безперервності транспортних коридорів ЄС–Східна Європа та інтеграції ринку транспортних послуг.

Відповідно до положень Регламенту, українські маршрути інтегровані до чотирьох основних коридорів TEN-T, а саме:

- Північне море – Балтика (North Sea – Baltic Corridor) (через Львів – Київ – Маріуполь);
- Балтійське море – Чорне море – Егейське море (Baltic Sea – Black Sea – Aegean Sea Corridor) (до Львова);

- Рейн – Дунай (Rhine – Danube Corridor) (до Львова);
- Балтійське море – Адриатичне море (Baltic Sea – Adriatic Sea Corridor) (до Одеси через Львів – Кишинів).

Це розширення підвищує потребу у впровадженні процедурних механізмів, передбачених Директивою (ЄС) 2021/1187, зокрема щодо скорочення строків видачі дозволів, посилення координації між компетентними органами та створення ефективного інституційного механізму управління проектами TEN-T.

Хоча Директива (ЄС) 2021/1187 не передбачає безпосередніх фінансових інструментів, її положення щодо надання пріоритетного статусу проектам TEN-T (Article 3) та створення призначеного уповноваженого органу – designated authority (Article 4) є критично важливими для прискорення адміністративних процедур, що визначають успішність реалізації інвестиційних проектів на розширених секціях TEN-T.

Крім того, Директива відіграє системоутворюючу роль у забезпеченні виконання зобов'язань України у сфері розвитку інфраструктури альтернативних видів палива (Alternative Fuels Infrastructure, AFI), яка відповідно до Регламенту (ЄС) 2024/1679 та Регламенту (ЄС) 2023/1804 (AFIR) стала обов'язковим компонентом основної транспортної мережі TEN-T. Її імплементація створює передумови для розвитку інфраструктури заряджання електромобілів, водневих заправок і логістичних вузлів сталого транспорту вздовж українських ділянок мережі.

6.2. Зв'язок із мережею TEN-T та ключові положення, релевантні для адаптації в Україні

Ключові процедурні вимоги Директиви, які становлять основу для розробки відповідних законодавчих та інституційних пропозицій в Україні, виявляють суттєві розбіжності та прогалини у національному правовому полі.

Таблиця 1. Порівняльний аналіз ключових процедурних положень Директиви (ЄС) 2021/1187 та стан їх імплементації в Україні (станом на жовтень 2025 року)

Положення Директиви (ЄС) 2021/1187	Зміст положення	Ступінь імплементації в Україні та порівняння
Пріоритетний статус (Стаття 3)	Надання TEN-T проектам автоматичного пріоритетного статусу у всіх національних дозвільних та погоджувальних процедурах.	Низький. В Україні відсутній спеціальний законодавчо закріплений пріоритетний статус для проектів TEN-T, попри стратегічні зобов'язання.
Максимальний строк дозвільних процедур (Стаття 5)	Встановлення максимального чотирирічного строку для всіх процедур надання дозволів, без урахування судових апеляцій.	Низький. Українське законодавство не має фіксованого 4-річного ліміту. Це створює загрозу для своєчасного впровадження TEN-T проектів. Для прикладу, Закон (№ 4510-20) деталізує терміни лише для окремих етапів конкурсу/кваліфікаційного відбору (наприклад, 30/35/45 днів на подання пропозицій, 10 робочих днів на перевірку документів), але не обмежує

		загальний строк адміністративних дозволів (включаючи землевідведення, ОВД, тех. умови).
Призначений уповноважений орган (Designated Authority) (Стаття 4)	Запровадження єдиної точки контакту (<i>single contact point</i>) для координації всіх дозвільних процедур, розробки детального плану реалізації (<i>detailed permit-granting plan</i>) та моніторингу строків.	Частковий. В Україні відсутня єдина національна "designated authority" для TEN-T, хоча існують аналоги (наприклад, " Агентство відновлення " в сфері управління Мінрозвитку чи " Агенція ДПП " при Мінекономіки) для окремих проєктів ППП. Це вимагає створення обов'язкового адаптованого плану для конкретного проєкту (Стаття 6(4)).
Організація процедур (Стаття 6)	Встановлення чітких етапів: повідомлення про проєкт → перевірка зрілості (до 4 місяців) → надання детального плану.	Частковий. Процедури, регульовані Законом України «Про регулювання містобудівної діяльності» (№ 3038-VI), частково аналогічні, але не містять обов'язкового етапу перевірки зрілості та надання адаптованого плану. Закон (№ 4510-20) передбачає підготовку концептуальної записки та ТЕО, але відсутній механізм надання інвестору чіткого, детально розписаного та юридично зобов'язуючого адаптованого плану (timeline) для всіх дозвільних процедур.
Крос-кордонна координація (Стаття 7)	Вимога до держав-членів співпрацювати, розробляти спільні графіки реалізації (<i>joint time-schedules</i>) та можливість створення спільних органів (<i>joint authority</i>).	Низький. Координація існує переважно на рівні міжнародних угод. Відсутні спеціальні спільні органи для TEN-T, хоча Закон України «Про міжнародне територіальне співробітництво України» (№ 3668-20) передбачає форми транскордонного (Ст. 7) та транснаціонального (Ст. 8) співробітництва, включаючи <i>європейські об'єднання територіального співробітництва</i> (Ст. 1, п. 3).
Публічні закупівлі (Стаття 8)	Дозволяє застосування права однієї держави-члена ЄС щодо державних закупівель для спільних суб'єктів у крос-кордонних проєктах (як відступ від Директив 2014/24/ЄС та 2014/25/ЄС).	Низький. Застосовується Закон України «Про публічні закупівлі» (№ 922-19), який адаптує <i>acquis</i> ЄС щодо загальних закупівель, але не містить спеціальних правил для крос-кордонних проєктів TEN-T, що вимагають застосування Статті 8 Директиви (як відступ від Директив ЄС 2014/24/ЄС та 2014/25/ЄС).
Моніторинг та звітність (стаття 10)	Вимога щодо збору даних про середню тривалість процедур та звітність перед ЄК	Низький. В Україні відсутні запроваджені механізми збору та аналізу даних щодо часу, необхідного для всіх етапів реалізації проєктів AFI на TEN-T.

Отже, порівняльний аналіз свідчить, що процедурна база України лише частково відповідає вимогам Директиви (ЄС) 2021/1187, а ключові елементи - такі як пріоритетний статус проєктів TEN-T, визначення єдиного уповноваженого органу (designated authority) та встановлення максимальних строків дозвільних процедур - наразі відсутні. Внаслідок цього реалізація проєктів TEN-T в Україні залишається адміністративно складною та часово непередбачуваною, що обмежує їх інвестиційну привабливість і створює ризики затримок у виконанні міжнародних зобов'язань перед ЄС.

6.3. Роль Директиви (ЄС) 2021/1187 у підвищенні інвестиційної привабливості проєктів AFI

Директива (ЄС) 2021/1187 є передусім процедурним інструментом, спрямованим на впорядкування, спрощення та прискорення процедур надання дозволів (permit-granting procedures) для реалізації проєктів TEN-T.

Хоча вона не встановлює безпосередніх фінансових інструментів або механізмів підтримки, її вплив на залучення інвестицій у розвиток інфраструктури альтернативних видів палива (Alternative Fuels Infrastructure, AFI) - включаючи електрозарядні станції (ЕЗС) - є опосередкованим, але системно визначальним.

Директива (ЄС) 2021/1187 створює сприятливе адміністративне середовище для інвесторів, знижуючи регуляторні ризики та підвищуючи передбачуваність реалізації проєктів. Це, у свою чергу, сприяє більш ефективному залученню як **приватного капіталу**, так і **коштів ЄС**, зокрема через **Механізм «Сполучення Європи» (Connecting Europe Facility, CEF)**.

Ключові механізми сприяння інвестиціям

1. Скорочення адміністративних затримок і ризиків.

Відповідно до **статті 5 Директиви**, максимальна тривалість усіх процедур надання дозволів не може перевищувати **чотирьох років**, без урахування судових апеляцій. Така норма забезпечує **передбачуваність проєктного циклу** і мінімізує ризики адміністративних затримок, що є особливо важливим для великих інфраструктурних проєктів AFI у межах TEN-T, які потребують довгострокових фінансових зобов'язань.

2. Надання пріоритетного статусу проєктам TEN-T (Article 3).

Присвоєння **пріоритетного статусу** проєктам, що реалізуються в межах TEN-T (включаючи AFI), гарантує їх **першочерговий розгляд у національних дозвільних процедурах**. Це суттєво знижує ризик відтермінування або блокування інвестицій через бюрократичні перешкоди, підвищуючи довіру інституційних інвесторів і міжнародних фінансових організацій.

3. Інституційна інтеграція з політикою TEN-T та AFIR.

Згідно з **Регламентом (ЄС) 2024/1679** та **Регламентом (ЄС) 2023/1804**, інфраструктура заряджання та заправки альтернативними видами палива стала **обов'язковим компонентом основної мережі TEN-T**.

Виконання цих вимог, зокрема щодо:

- встановлення **електрозарядних станцій для важкого транспорту на безпечних і захищених стоянках (Safe and Secure Parking Areas, SSPA)**,
- досягнення **мінімальних стандартів доступності AFI до 2030/2040 року**, потребує суттєвого **скорочення адміністративного навантаження**. Саме Директива (ЄС) 2021/1187 визначає **процедурну основу** для цього процесу, забезпечуючи



узгодженість між адміністративними, технічними та фінансовими механізмами реалізації AFI-проектів.

Зв'язок Директиви (ЄС) 2021/1187 із цифровою інфраструктурою та розвитком інтелектуальних транспортних систем (ITS)

Директива (ЄС) 2021/1187 має опосередкований, але ключовий вплив на розвиток цифрової інфраструктури, яка є невід'ємною складовою функціонування інфраструктури альтернативних видів палива (AFI). Вона **створює сприятливі адміністративні умови для інтеграції цифрових рішень у транспортну, енергетичну та телекомунікаційну інфраструктуру TEN-T**, що забезпечує реалізацію концепції «єдиного цифрового транспортного простору» (Digital Transport Area) в ЄС.

1. Синергія секторів у межах CEF

Розгортання AFI здійснюється на основі принципу «секторальної синергії» (synergy across sectors), започаткованого в межах Механізму «Сполучення Європи» (Connecting Europe Facility, CEF). Директива сприяє цьому процесу, **створюючи адміністративні передумови для паралельного планування проєктів у сферах транспорту, енергетики та цифрових технологій**. Такий підхід забезпечує ефективну координацію інвестицій у зарядну інфраструктуру, енергомережі та системи зв'язку 5G уздовж транспортних коридорів TEN-T.

2. Цифровізація інфраструктури та інформаційні інтерфейси

Регламент (ЄС) 2024/1679 визнає цифрову інфраструктуру ключовим елементом TEN-T, а інформаційно-комунікаційні технології (ICT systems) - необхідною умовою для взаємодії транспортних, енергетичних і логістичних об'єктів.

У цьому контексті:

- Регламент (ЄС) 2023/1804 (AFIR) зобов'язує операторів електрозарядних станцій надавати статичні та динамічні дані про стан інфраструктури через Національні точки доступу (National Access Points, NAPs), створені відповідно до Директиви 2010/40/ЄС (ITS Directive).
- Ці цифрові інтерфейси забезпечують уніфікований обмін даними між операторами AFI, транспортними засобами та державними органами, формуючи єдину екосистему інтелектуальних транспортних систем (Intelligent Transport Systems, ITS).

3. Сприяння прискоренню розгортання 5G-коридорів та AFI

Встановлення скорочених і передбачуваних строків видачі дозволів (статті 4–5 Директиви (ЄС) 2021/1187) не лише пришвидшує будівництво зарядних станцій (ECS), а й полегшує розгортання 5G-коридорів уздовж основних транспортних артерій TEN-T.

Завдяки цьому створюється єдина технологічна інфраструктура, у якій енергетичні, транспортні та цифрові компоненти функціонують інтегровано - від



систем заряджання електротранспорту до комунікаційних платформ для управління рухом і безпечного паркування (Safe and Secure Parking Areas, SSPA).

Отже, імплементація положень Директиви (ЄС) 2021/1187 **створює комплексний адміністративний механізм**, який одночасно підвищує інвестиційну привабливість проєктів AFI та сприяє інтеграції цифрових технологій і ITS-рішень у транспортну інфраструктуру. Забезпечення процедурної узгодженості з вимогами TEN-T, AFIR та CEF формує основу для розвитку єдиної енергетично-цифрової екосистеми вздовж українських транспортних коридорів, що є ключовою передумовою сталого та «розумного» відновлення сектору.

6.4. Стан правового регулювання деяких дозвільних процедур в частині використання смуги відведення автомобільних доріг загального користування та потреба у вдосконаленні дозвільних процедур

Комплексний аналіз чинного законодавства України свідчить про наявність також **суттєвих прогалин у правовому регулюванні питань використання смуги відведення автомобільних доріг загального користування** для розміщення елементів дорожньої інфраструктури та об'єктів дорожнього сервісу, якими є майданчики відпочинку і ІЗЕ.

Причиною виникнення зазначених проблем є **недосконалі та застарілі положення чинних регуляторних актів**, що регулюють порядок використання смуг відведення автомобільних доріг загального користування. Відсутність сучасного правового механізму погодження, видачі дозволів і контролю за діяльністю у межах смуги відведення призводить до хаотичного розміщення об'єктів дорожнього сервісу, ускладнює проведення реконструкцій і створює додаткові ризики для безпеки дорожнього руху. Тому, існує **потреба у вдосконаленні правових механізмів погодження, розміщення та функціонування заїздів, виїздів, перехідно-швидкісних смуг, а також у врегулюванні порядку перехрещення смуги відведення інженерними комунікаціями та мережами.**

Так, відповідно до положень [статті 71 Земельного кодексу України](#), до земель дорожнього господарства належать землі в межах смуг відведення, на яких розміщуються дорожні споруди та обладнання. [Стаття 31 Закону України «Про транспорт»](#) встановлює, що землі під автомобільними дорогами загального користування надаються дорожнім організаціям у користування відповідно до законодавства. Водночас **механізм погодження з органом управління дорогами загального користування фактично відсутній** - хоча формально його згадано у [статті 37 Закону України «Про автомобільні дороги»](#) та [статті 26 Закону України «Про дорожній рух»](#), порядок такого погодження з 2012 року не затверджено.

Після втрати чинності [Наказу Укравтодору № 414 від 29.09.2005 року](#) «Про затвердження Порядку видачі дозволів на розміщення, будівництво, реконструкцію та функціонування об'єктів сервісу на землях дорожнього господарства» діяльність щодо видачі відповідних дозволів не здійснюється. Хоча [пункт 64 Закону України «Про перелік документів дозвільного характеру у сфері господарської діяльності»](#) передбачає видачу дозволів органами державного управління автомобільними



дорогами, **порядок видачі такого дозволу відсутній**. Унаслідок цього **Агентство відновлення** (як правонаступник Укравтодору) вимушене **відмовляти суб'єктам господарювання у видачі дозволів** на розміщення об'єктів сервісу через відсутність нормативно затвердженої процедури, що підтверджується судовою практикою ([справа Херсонського окружного адміністративного суду № 540/1320/20](#)).

Фактично **будівництво об'єктів дорожнього сервісу, стоянок, автозаправних станцій** тощо здійснюється без дозволів органу управління дорогами, що негативно впливає на **цілісність дорожньої інфраструктури, унеможливорює реконструкцію доріг у межах існуючої смуги відведення та погіршує рівень безпеки дорожнього руху**. За даними Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури України, лише вздовж автомобільних доріг **державного значення розміщено понад 4,6 тис. об'єктів дорожнього сервісу**, з яких **близько 60 % не відповідають вимогам [ДБН В.2.3-4:2015](#)** у частині влаштування заїздів, виїздів і перехідно-швидкісних смуг, що створює потенційні ризики ДТП із тяжкими наслідками. Аналогічні порушення спостерігаються і на дорогах **місцевого значення**.

[Державні будівельні норми \(ДБН В.2.3-4:2015\)](#) встановлюють вимоги до **створення безпечних умов дорожнього руху** на ділянках розміщення об'єктів дорожнього сервісу. Проте їх дотримання часто неможливе через **відсутність належного порядку погодження розміщення об'єктів у межах смуги відведення**. Додатковою проблемою є **відсутність визначення розміру плати за видачу дозволів** та механізму її надходження до відповідного бюджету.

Окремо слід зазначити, що **прокладання інженерних комунікацій та мереж вздовж смуги відведення** доріг загального користування **заборонено** ДБН В.2.3-4:2015 (допускається лише їх перетин). Таке обмеження має технічне обґрунтування - наявність **охоронних зон**, встановлених нормативно-правовими актами ([Постанови КМУ № 1455 від 27.12.2022 р.](#) та [№ 135 від 29.01.1998 р.](#)), що унеможливорює безпечне утримання доріг і проведення робіт з розширення, снігозахисту та облаштування пішохідної або велосипедної інфраструктури.

Таким чином, **використання смуги відведення автомобільних доріг** для влаштування заїздів, виїздів, перехідно-швидкісних смуг, а також перехрещення її інженерними мережами є фрагментарним та **потребує чіткого законодавчого врегулювання**. Відсутність законодавчого врегулювання та затвердженого Кабінетом Міністрів України **Порядку видачі дозволів** створює нормативний вакуум, який ускладнює реалізацію державної політики у сфері **безпечного та сталого розвитку дорожньої інфраструктури**, а також **інтеграції України до європейської TEN-T-мережі**, де аналогічні процедури врегульовані в рамках **Директиви (ЄС) 2021/1187**.

Висновки ДО РОЗДІЛУ VI

Аналіз положень Директиви (ЄС) 2021/1187 демонструє, що Україна, попри політичну інтеграцію до TEN-T, залишається нормативно неготовою до застосування ключових процедурних механізмів ЄС, які забезпечують швидке та узгоджене впровадження інфраструктурних проєктів. Ця Директива створена для того, щоб будь-



який проєкт TEN-T — від нової дороги до зарядної станції для важких транспортних засобів — проходив дозвільні процедури швидко, передбачувано і без міжвідомчих «розривів».

В Україні ж наявна ситуація принципово інша: дозвільні процедури залишаються тривалими, розпорошеними між різними органами, а правова система не містить жодного механізму, який дозволив би застосувати спрощення, передбачені європейським законодавством. Це створює реальний ризик зриву графіку імплементації AFIR та унеможлиблює повноцінну участь у CEF.

Відсутність фіксованих строків та пріоритетності TEN-T проєктів

Європейське законодавство чітко визначає граничний строк — не більше 4 років — на всі дозвільні процедури для інфраструктурних проєктів TEN-T. Такий підхід забезпечує передбачуваність інвестицій і захищає проєкти від адміністративних затримок.

В Україні ж відсутній будь-який механізм, який би обмежував тривалість процедур або гарантував пріоритетний статус для TEN-T проєктів. Фактично інфраструктурні проєкти проходять «звичайні» процедури, що нерідко тривають роками, а для інфраструктури AFI це означає відтермінування на невизначений термін.

Немає єдиного органу, який би відповідав за дозвільні процедури

Однією з ключових вимог Директиви є створення так званої **єдиної точки контакту** (Single Contact Point) — інституції, яка супроводжує проєкт від початку до кінця, незалежно від того, скільки органів залучено.

В Україні подібна інституція відсутня. Не існує органу, який би:

- координував усі стадії дозвільних процедур,
- забезпечував взаємодію між міністерствами, ДСНС, енергетичними операторами, місцевими органами влади,
- контролював строки виконання та відповідність стандартам ЄС.

У результаті проєктна діяльність розпорошена між десятками суб'єктів, а відповідальність — розмита.

Відсутність механізмів транскордонної координації

TEN-T передбачає спільну відповідальність двох чи більше країн за проєкти на коридорах. ЄС для таких випадків передбачив спеціальні механізми, які дозволяють сторонам застосовувати спільні правові процедури або обрати законодавство однієї з країн для певних процедур.

В українському законодавстві таких положень немає. Це унеможлиблює:

- узгоджене облаштування AFI в пунктах пропуску,
- спільне планування TEN-T коридорів на кордонах з ЄС,
- швидке погодження проєктів на транскордонних ділянках.

Недостатня інтеграція цифрової інфраструктури в дорожнє законодавство

Сучасна TEN-T — це не лише дороги. Це цифрові системи, smart-charging, ITS, WIM, eFTI, 5G коридори, енергетична інтеграція.



Але Закон України «Про автомобільні дороги» не містить навіть дефініції цифрової інфраструктури, не визнає ІКТ як елемент дорожньо-транспортної системи, не забезпечує правових рамок для включення цифрових систем до проєктів спільного інтересу (PCI).

Це створює бар'єр для:

- інтеграції систем інтелектуального транспорту (ITS),
- цифрових модулів AFIR (NAP, DATEX II, API),
- участі цифрових компонентів у CEF-фінансуванні.

Правова неврегульованість використання смуги відведення

Показово, що в Україні досі відсутній нормативно закріплений порядок використання смуги відведення доріг загального користування. Це створює одразу кілька проблем:

- неможливість швидкого облаштування АІІ вздовж ТЕН-Т коридорів,
- хаотична забудова, яка блокує розширення або реконструкцію доріг,
- конфлікти при погодженні заїздів і виїздів до об'єктів дорожнього сервісу.

У контексті AFIR це означає фактичну відсутність можливості виконати зобов'язання щодо розміщення зарядної інфраструктури вздовж Core Network.

Висновки

Відсутність транспозиції Директиви (ЄС) 2021/1187 формує комплексний процедурний бар'єр для України. Поки в національній системі немає фіксованих строків, єдиного координуючого органу, механізмів транскордонної взаємодії та чіткої правової бази для цифрової інфраструктури, країна не зможе:

- виконати вимоги AFIR і ТЕН-Т,
- забезпечити прогнозованість інвестицій для АІІ та SSPA,
- розгортати інфраструктурні проєкти у темпах, порівняних із державами-членами,
- претендувати на повноцінну підтримку CEF, включно з AFIF.

Гармонізація положень Директиви та створення єдиного процедурного механізму повинні розглядатися як **невідкладний системний пріоритет**, без якого інтеграція до ТЕН-Т залишиться декларативною, а не практичною.

РОЗДІЛ VII. ПЕРЕДОВИЙ ДОСВІД ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ У РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАРЯДЖАННЯ ЕЛЕКТРОМОБІЛІВ УЗДОВЖ МЕРЕЖІ TEN-T ТА ГАРМОНІЗАЦІЯ УКРАЇНСЬКОГО ЗАКОНОДАВСТВА З ACQUIS ЄС

7.1. Аналітичний огляд найкращих практик ЄС у сфері розвитку мережі AFI

У межах підготовки даного дослідження та розробки законодавчих рекомендацій щодо імплементації [Регламенту \(ЄС\) 2023/1804](#) (AFIR), цей розділ містить аналітичний огляд передового досвіду та найкращих практик (best practices) держав-членів ЄС.

У рамках ініціативи ЄК [Sustainable Transport Forum \(STF\)](#) групою експертів напрацьовано спільні принципи щодо **планування, фінансування та моніторингу розвитку мережі AFI**, які забезпечують єдність європейського простору електромобільності та відображають практичні механізми реалізації AFIR і формують основу для проекту **Національної рамки політики (NPF-AFIR Ukraine)**. Їхня цінність полягає у створенні комплексної системи планування, цифрової інтеграції, уніфікованих технічних стандартів та прозорих адміністративних процедур - саме ці елементи визначають успіх розгортання мереж зарядної інфраструктури в державах-членах ЄС.

Передовий досвід держав-членів ЄС демонструє, що ефективність розвитку інфраструктури альтернативних видів палива (AFI) залежить не лише від рівня фінансування, а насамперед **від інтегрованого стратегічного планування, цифрової гармонізації, усунення адміністративних бар'єрів та ефективної координації між національними і місцевими органами влади**. Саме ці компоненти мають бути враховані при адаптації українського законодавства до європейського acquis у сфері електромобільності та альтернативних палив.

Для забезпечення чіткої логіки викладу та практичного спрямування цього підрозділу, аналіз окремих аспектів передового досвіду ЄС буде представлено у структурованому форматі, який поєднує нормативно-аналітичну та прикладну складові.

Матеріал систематизується у вигляді **порівняльної аналітичної таблиці**, що міститиме чотири взаємопов'язані блоки:

Сфера застосування	Найкраща практика ЄС (Best Practice)	Положення Регламенту ЄС	Детальне обґрунтування / Рекомендація для України
--------------------	--------------------------------------	-------------------------	---

Вважаємо, що такий підхід дає змогу:

- **Забезпечити пряму кореляцію** між практичними механізмами реалізації AFIR у державах-членах ЄС та відповідними правовими положеннями [Регламенту \(ЄС\) 2023/1804](#).
- **Виділити конкретні приклади**, які можуть бути **безпосередньо адаптовані в українське законодавство**, із зазначенням відповідних нормативних інтервенцій.

- **Перевести аналітичні висновки у формат політичних і законодавчих рекомендацій**, що відповідає підходу Європейської Комісії у сфері транспорту та сталого розвитку.
- **Забезпечити прозорість та уніфікованість** представлення інформації для подальшого використання в законопроектній роботі, у рамках підготовки **Національної рамки політики (NPF-AFIR Ukraine)**.

Таким чином, запропонований формат виконує **подвійну функцію** - **аналітичну** (ідентифікація найкращих практик ЄС) та **нормативну** (підготовка законодавчих пропозицій для гармонізації українського правового поля з *acquis* ЄС).

7.2. Стратегічне планування та інтеграція політик (NPF та координація з енергетикою)

Таблиця 1. Європейські підходи до стратегічного планування AFI: взаємозв'язок між NPF, SUMP та інституційною координацією

Сфера застосування	Найкраща практика ЄС (Best Practice)	Положення Регламенту ЄС	Детальне обґрунтування / Рекомендація для України
Інтегровані стратегії (NPF/SUMP)	Розробка довгострокової, інтегрованої мобільно-енергетичної стратегії (NPF) та Планів сталої міської мобільності (SUMP). NPF має включати оцінку ринку, цілі AFIR (Статті 3–13) та заходи для їх досягнення.	(Регламент (ЄС) 2023/1804) (Стаття 14) – NPF обов'язковий до 31 грудня 2025 року. (Регламент (ЄС) 2024/1679) (Стаття 40) – SUMP обов'язковий для міських вузлів до кінця 2027 року.	Українська Національна рамка політики (NPF-AFIR Ukraine) повинна охоплювати всі види транспорту та включати заходи для усунення адміністративних бар'єрів, що є прямою вимогою AFIR. NPF має бути розроблений та поданий ЄК протягом 2026 року.
Координація з мережами	Обов'язкова консультація з операторами систем розподілу (DSO) / передачі (TSO) для забезпечення "Grid Friendly Charging" та оптимізації інвестиційних планів. Консультації з усіма зацікавленими сторонами (енергетика, будівництво, цифровізація) допомагають вибрати пріоритетні "визначені" зони (designated areas) з оптимізованими або спрощеними вимогами до дозволів (streamlined/simple permitting)	(Регламент (ЄС) 2023/1804) (Стаття 15(3)) – вимагає оцінки того, як розгортання AFI сприятиме гнучкості енергосистеми.	Необхідно запровадити законодавчий обов'язок для публічних органів влади координувати тендери з DSO/TSO для вибору локацій, де є достатня пропускна здатність мережі (<i>grid hosting capacity</i>). Це мінімізує критичні ризики, визначені ЄК.
Моделі розгортання	Використання комбінованих моделей: 1) Стратегічний, 2) На основі покриття (Coverage-based) для забезпечення територіальної єдності, та 3) На основі використання (Usage-based).	Непряма вимога, що впливає з необхідності NPF охоплювати всі території та відповідати динаміці ринку.	СРО мають бути зобов'язані ділитися динамічними даними про використання (Utilization rates) з державними органами для оптимізації подальших тендерів.

7.3. Регуляторна ефективність та найкращі практики проведення тендерів

Таблиця 2. Практичні інструменти ЄС для спрощення дозвільних процедур та підвищення ефективності управління AFI (на основі [рекомендацій STF](#)).

Сфера застосування	Найкраща практика ЄС (Best Practice)	Положення Регламенту ЄС	Детальне обґрунтування / Рекомендація для України
Усунення адміністративних бар'єрів	Застосування "One-step principle" (Принцип "єдиного вікна") та Pre-permitting (попереднє отримання дозволів на підключення до мережі владою).	(Регламент (ЄС) 2023/1804) (Стаття 14(10)) – NPF має включати заходи для усунення перешкод щодо планування та видачі дозволів.	Тривалість дозвільних процедур (24–48 місяців) є критичним бар'єром. Слід спростити процедури підключення до мереж (як рекомендовано TF1 STF) та подовжити терміни концесій/оренди публічних територій (наприклад, до 20 років, як у Хорватії) для зниження ризиків інвестицій.
Зниження ризиків інвестицій та терміни	Надання довгострокових концесій/ліцензій (наприклад, 10–20 років) для забезпечення повернення інвестицій, особливо у HPC (High Power Charging). Використання інструментів фінансової безпеки, таких як гарантії 3rd party або Group-level.	Вимоги AFIR до потужності (400–600 кВт на Основній мережі Core Network) вимагають значних початкових капітальних витрат.	Законодавчо закріпити можливість надання довгострокових прав оренди/концесій для об'єктів AFI на TEN-T.
Якість послуг та моніторинг	Встановлення чіткого Performance Mechanism у контрактах. Ключовий показник: "Uptime" (відсоток часу, коли станція доступна та операційна).	(Регламент (ЄС) 2023/1804) (Стаття 5(3)) – вимоги до надійності та якості обслуговування.	Вимагати від СРО постійного моніторингу та звітності про "Uptime" як критерій для оцінки виконання концесійної угоди.
Енергетична інтеграція	Стимулювання використання відновлюваної електроенергії (RES) та інтеграції із накопичувачами енергії (battery storage) для <i>peak-shaving services</i> .	(Регламент (ЄС) 2023/1804) (Стаття 20(2)(c)(iv)) – обов'язок СРО надавати інформацію, чи постачається електроенергія, яка є 100% відновлюваною .	Додати цю вимогу до NPF та тендерних умов. Розгляд можливості включення вимог до PV-панелей на нових HPC-хабах.

7.4. Цифрова інтеграція та технічна гармонізація в межах AFIR

Таблиця 3. Європейські стандарти цифрової сумісності для інфраструктури заряджання (на основі AFIR та Делегованих та Імплементаційних Регламентів ЄС 2025/645, 2025/655, 2025/656)

Сфера застосування	Найкраща практика ЄС (Best Practice)	Положення Регламенту ЄС	Детальне обґрунтування / Рекомендація для України
Цифрова основа та NAP	Створення Національної точки доступу (NAP) , яка є цифровою платформою на основі архітектури ITS. Дані AFI повинні бути доступні безкоштовно та необмежено через API.	(Регламент (ЄС) 2023/1804) (Стаття 20(4)) – NAP обов'язковий до 31 грудня 2024 року . (Директива 2010/40/ЄС) (Стаття 4(1)) – ITS є основою цифрової інфраструктури TEN-T.	Україна повинна прискорити створення NAP (який зараз заплановано лише до Q4 2028 р.) та ввести дефініцію «Цифрова інфраструктура та ІКТ-системи для транспорту» як невід'ємної складової дорожньої інфраструктури.
Стандарт V2G/Smart Charging	Обов'язкова підтримка функцій <i>Smart Recharging</i> та стандарту EN ISO 15118-20:2022 для двонаправленої зарядки (V2G).	(Делегований Регламент (ЄС) 2025/656) (Art. 2, Annex II) – ISO 15118-20:2022 обов'язковий з 1 січня 2027 року для нових/оновлених публічних та приватних Mode 3/4 зарядних точок.	Внести зміни до національних НПА (зокрема Закону № 2956-IX) та технічних стандартів, щоб зробити ISO 15118-20 обов'язковим до 1 січня 2027 року .
Формат та частота даних	Використання стандарту DATEX II та дотримання жорстких вимог до частоти оновлення даних.	(Імплементаційний Регламент (ЄС) 2025/655) (Art. 1, 2): DATEX II (CEN/TS 16157-10:2022) обов'язковий з 14 квітня 2026 року . Динамічні дані – оновлення протягом 1 хвилини . Статичні дані – оновлення протягом 24 годин .	Гармонізувати українські системи обміну даними (через NAP) із DATEX II до квітня 2026 року та ввести обов'язкові <i>Service-Level Agreements (SLAs)</i> для СРО щодо частоти оновлення даних.
Технічні вимоги до API	API має бути технічно сумісним з NAP, зручним для користувачів (<i>usability</i>) та містити публічно доступний детальний технічний план .	(Делегований Регламент (ЄС) 2025/645) (Art. 1) – встановлює загальні технічні вимоги до API. Застосовується з 14 квітня 2025 року .	Визначити та затвердити мінімальні технічні вимоги до API, що відповідають (Делегований Регламент (ЄС) 2025/645), для забезпечення автоматизованого та уніфікованого обміну даними.

7.5. Інфраструктура для важких транспортних засобів (HDV), закритих автопарків та інклюзивність.

Таблиця 4. Європейські практики з розгортання AFI для важких транспортних засобів, логістичних автопарків і користувачів з особливими потребами (на основі рекомендацій STF-TF3 та TF5)

Сфера застосування	Найкраща практика ЄС (Best Practice)	Положення Регламенту ЄС	Детальне обґрунтування / Рекомендація для України
HDV-інфраструктура (Технологія)	Фокус на Battery Electric Vehicles (BEV) , оскільки вони домінують на ринку (понад 90% ZEV HDV до 2030 р.). Комбінація депо-зарядки (100–150 кВт) та публічного високопотужного	(Регламент (ЄС) 2023/1804) (Стаття 4) – встановлює кількісні цілі для HDV-інфраструктури (3600 кВт на Core TEN-T	Україна повинна орієнтуватися на електрифікаційний сценарій (MCS) та включити HDV-цілі до NPF, враховуючи, що ERS (Electric Road Systems) та

	заряджання (HPC) до 1 MBт (MCS) .	кожні 60 км до 2030 року).	Battery Swapping не є пріоритетними до 2030 року.
Воднева інфраструктура (H₂)	Розвиток водню (Стаття 6 Регламенту (ЄС) 2023/1804) має бути цільовим, з огляду на високу ринкову невизначеність та високу TCO (Total Cost of Ownership).	(Регламент (ЄС) 2023/1804) (Стаття 6) – HRS (Hydrogen Refuelling Stations) мають бути розташовані кожні 200 км на Core TEN-T з ємністю 1 тонна/день .	Рекомендується запровадити механізми попередньої оцінки життєздатності (viability screening) для кожного потенційного водневого об'єкта, щоб уникнути ризику "stranded assets".
Закриті автопарки	Влада повинна створити умови для надійної нічної зарядки (overnight recharging) для високопробіжних водіїв (такси, <i>ride-hailing</i>) та сприяти діалогу для інтеграції AFI у депо/логістичні хаби .	(Регламент (ЄС) 2023/1804) (Стаття 14(4)) – NPF має включати заходи для підтримки закритих автопарків (captive fleets) .	Створення "права на зарядку" (<i>right to charge</i>) для водіїв, які не мають доступу до приватного паркування. Прискорення процедур отримання дозволів для депо-заряджання.
Інклюзивність	Забезпечення інклюзивності та доступності інфраструктури для осіб з обмеженою мобільністю (люди похилого віку, інваліди). Рекомендовано застосовувати стандарт PAS 1899:2022 та відповідні керівництва.	(Регламент (ЄС) 2023/1804) (Стаття 14(9)) – NPF має включати заходи для забезпечення доступності AFI.	Ця вимога є обов'язковою та має бути імплементована через відповідні ДБН/ДСТУ.

7.6. Передовий досвід Ірландії щодо розвитку інфраструктури заряджання електромобілів уздовж мережі TEN-T та гармонізації законодавства з acquis ЄС

Ірландія [демонструє](#) один з найбільш цілісних та узгоджених підходів до виконання вимог Регламенту (ЄС) 2023/1804 (AFIR) та розвитку інфраструктури для електромобілів уздовж дорожньої мережі TEN-T. В умовах обмеженого географічного ринку та високих вимог до декарбонізації, країна змогла створити модель, яка поєднує стратегічне планування, інституційну координацію, цифрову інтеграцію та підтримку приватного сектора. Цей досвід є надзвичайно релевантним для України, оскільки демонструє, як державна політика може забезпечити швидке та якісне розгортання AFI без надмірного адміністративного навантаження і з високим рівнем відповідності до стандартів ЄС.

Інституційна модель та міжвідомча координація

Ключовим структурним нововведенням Ірландії стало створення спеціального **Офісу з питань транспортних засобів із нульовим рівнем викидів - [Zero Emission Vehicles Ireland \(ZEVI\)](#)**. Офіс функціонує у складі [Департаменту транспорту](#) (Department of Transport, DoT) та виконує роль центрального органу, відповідального за формування державної політики у сфері електромобільності та розвиток AFI. З моменту створення [ZEVI](#) став платформою, яка об'єднує можливості [Transport Infrastructure Ireland \(TII\)](#), [National Transport Authority \(NTA\)](#) та [ESB Networks \(ESBN\)](#).



Така модель міжвідомчої взаємодії забезпечує узгоджене планування інвестицій, розвиток нормативної бази, координацію зонування та інтеграцію енергетичних мереж.

Ще одним елементом ірландської системи стала **робоча група з питань планування електромобільності (EV Planning Working Group)**, яка включає представників транспортного, будівельного, енергетичного та юстиційного відомств, а також операторів електричних мереж. Завданням групи є усунення правових та процедурних бар'єрів, що виникають під час будівництва зарядних станцій, їхнього підключення до мережі, а також при розробці міських і регіональних планів мобільності.

Важливу роль відіграють також **місцеві органи влади (Local Authorities)**. Вони розробляють власні регіональні стратегії розвитку зарядної інфраструктури, що дозволяє адаптувати загальнонаціональні цілі до локальних потреб та рівня транспортного навантаження. Ірландія фактично створила трирівневу модель управління AFI **національну, галузеву та місцеву**.

Розгортання інфраструктури TEN-T через грантові програми

Для прискорення розвитку AFI вздовж TEN-T Ірландія застосовує грантові механізми, розроблені відповідно до правил державної допомоги ЄС. Однією з ключових програм стала Національна схема грантів на дорожнє будівництво для підтримки розвитку потужних зарядних станцій для електромобілів по всій Національній дорожній мережі Ірландії - [LDV 1 \(En-Route Grant Scheme\)](#), яка спрямована на стимулювання встановлення високопотужних зарядних пулів для легкових електромобілів вздовж головних автомагістралей.

Програма визначає конкретні параметри, які повністю відповідають AFIR: розміщення потужного зарядного пулу кожні **60 км**, мінімальна сукупна потужність **1200 кВт** на локацію та наявність щонайменше чотирьох зарядних точок потужністю **150 кВт**. Такий підхід дозволяє формувати рівномірну, передбачувану інфраструктуру, а також знижує ризики для приватних інвесторів, оскільки держава частково компенсує витрати на встановлення обладнання.

Наступним етапом стане впровадження схеми для важких транспортних засобів (**HDV 1 Scheme**), яка відтворюватиме аналогічний механізм фінансування, але з урахуванням специфіки вантажного транспорту: високої потужності зарядних станцій, збільшених площ для паркування та безпечної логістики. Планується, що інфраструктура HDV буде інтегрована із вже існуючими зонами відпочинку та сервісними центрами TII.

Усунення бар'єрів у підключенні до електромережі та дозвільних процедурах

Одним із найбільших викликів для всієї Європи є забезпечення достатньої пропускної здатності електромереж для потужних зарядних станцій. В Ірландії це питання вирішується через **механізм попереднього скринінгу можливостей підключення до мереж, який був запроваджений ESB Networks у 2023 році**. Завдяки цьому механізму оператори зарядних станцій отримують оперативну інформацію про доступну потужність на певній ділянці мережі, орієнтовну вартість



підключення та часові рамки, що дозволяє точно планувати інвестиції та уникати затримок.

Паралельно [ZEVI](#) співпрацює з департаментами, відповідальними за будівельну та просторову політику, щоб спростити правила планування. Робота спрямована на скорочення строків погодження проєктів, усунення дублювання процедур та забезпечення прозорості взаємодії між приватними операторами та державними органами.

Стандартизація даних та цифрова інтероперабельність

Для виконання зобов'язань AFIR у частині прозорості та доступності даних Ірландія створює національну цифрову архітектуру, яка забезпечуватиме обмін інформацією між операторами зарядних станцій, державними органами та Європейською Комісією.

Transport Infrastructure Ireland має отримати статус **ID Registration Organisation (IDRO)**, що дозволить стандартизувати ідентифікаційні коди для операторів зарядних станцій та постачальників послуг електромобільності. Паралельно ZEVI та TII розробляють Data Exchange Platform - національну платформу для збору та обміну даними у режимі, наближеному до реального часу. Платформа забезпечуватиме інтеграцію з Європейською точкою доступу (Common European Access Point), яка буде створена відповідно до Статті 20 AFIR.

Орієнтація на кінцевого користувача та універсальний дизайн

Ірландія приділяє значну увагу доступності зарядної інфраструктури. У 2024 році було опубліковано керівництво з універсального дизайну (Universal Design Guidelines), яке охоплює вимоги до ергономіки зарядного обладнання, доступності майданчиків, інформаційних систем та способів оплати. Керівництво є обов'язковим для всіх об'єктів, які отримують державну підтримку, що гарантує однаковий рівень доступності незалежно від географії чи оператора. Додатково створюється онлайн-портал для перевірки відповідності стандартам ще до початку фінансування.

Стимулювання попиту та розвиток внутрішнього ринку

Уряд Ірландії активно підтримує попит на електромобілі. Враховуючи, що більшість заряджання LDV здійснюється вдома, держава фінансує встановлення домашніх зарядних пристроїв, а також виділяє гранти для багатоквартирних будинків, включаючи інвестиції у кабельну інфраструктуру. Поряд із цим діють податкові стимули та корпоративні пільги, які полегшують перехід бізнесу на електротранспорт.

Такий комплекс заходів забезпечує стабільний ріст ринку електромобілів, що робить інфраструктурні інвестиції більш передбачуваними для приватного сектора.

Аналітичний висновок

Ірландський досвід демонструє, що успіх у виконанні вимог AFIR полягає у створенні цілісної системи управління, де інституційна координація, цифрова інтероперабельність, рівномірний розвиток TEN-T, високі стандарти доступності та механізми стимулювання попиту працюють синхронно. Цей підхід відрізняється не



лише обсягом фінансування, але насамперед якістю стратегічного планування та здатністю держави створити передбачувані умови для інвесторів.

Вважаємо, що для України цей досвід може слугувати **орієнтиром у процесі розробки** Національної рамки політики (NPF-AFIR Ukraine), гармонізації нормативної бази, інтеграції дорожньої мережі у TEN-T та створення сучасної інфраструктури для електротранспорту.

7.7. Найкраща практика: інтеграція зарядної інфраструктури у національну залізничну мережу (приклад Болгарії)

Загальний опис ініціативи

Болгарія запровадила важливу стратегічну ініціативу щодо інтеграції інфраструктури заряджання електромобілів у національну залізничну мережу, реалізовану **Національною компанією залізничної інфраструктури (NRIC)** у співпраці з **Міністерством транспорту та Міністерством енергетики**. Цей підхід ґрунтується на використанні існуючих енергетичних і транспортних активів держави для створення **єдиної національної мережі швидкісного заряджання** відповідно до положень **Регламенту (ЄС) 2023/1804 (AFIR)** та принципів **Sustainable Transport Forum (STF)**.

Ключові елементи практики

Доступ до енергомережі. Зарядні станції підключаються безпосередньо до національної електромережі через інфраструктуру NRIC (National Railway Infrastructure Company), що забезпечує стабільне та ефективне електропостачання без необхідності будівництва нових підстанцій.

Оптимальні локації. Розміщення зарядних пунктів на залізничних станціях - природних транспортних вузлах - забезпечує високу доступність для міжрегіональних подорожей і підтримує концепцію мультимодальної мобільності TEN-T.

Обслуговування парків. Мережа орієнтована не лише на приватні автомобілі, а й на парки громадського транспорту (captive fleets) - електробуси, міську логістику, таксі. Такий підхід відповідає рекомендаціям STF щодо інтеграції AFI для комерційних і муніципальних операторів.

Висока потужність. На першому етапі будівництва (35 станцій) кожен об'єкт забезпечує сумарну потужність понад 600 кВт, що дозволяє швидке заряджання як легкових авто, так і електробусів.

Стратегічне використання існуючої інфраструктури

Болгарська модель **демонструє ефективність використання державної інфраструктури подвійного призначення**, що належить національному оператору. Залучення залізничної мережі дало змогу забезпечити швидкий старт програми без додаткових земельних процедур та значних витрат на енергопідключення. Крім того, розміщення станцій на вокзалах і транспортних вузлах забезпечує територіальну збалансованість — інфраструктура розгортається не лише у столиці Софії, а й у регіональних центрах та віддалених районах.

Цей підхід дозволяє забезпечити синергію між енергетичними, транспортними й цифровими політиками, сприяючи реалізації принципу “One Network – Multiple Modes” у межах TEN-T.

Болгарська ініціатива була започаткована на **Меморандумі про співпрацю та взаємодію, що слугує моделлю міжвідомчої співпраці**.

Таблиця 5. Модель міжінституційної співпраці (Inter-agency Cooperation Model) та аналогія для України

Болгарські учасники	Українські аналоги та їхня роль
Electricity System Operator (ESO)	НЕК «Укренерго» (Оператор системи передачі) або великий державний енергетичний оператор.
ESO Charge (дочірня компанія ESO)	Спеціалізований державний або приватний оператор, відповідальний за будівництво та експлуатацію ЕЗС.
National Company “Railway Infrastructure” (NRIC)	АТ «Укрзалізниця» (власник/балансоутримувач залізничної інфраструктури).
Ключовий документ	Меморандум про співпрацю, який офіційно об'єднує енергетичний та транспортний сектори.

Потенціал для України

Міжнародні автомобільні дороги державного значення, які входять до складу **TEN-T мережі в Україні**, у багатьох випадках пролягають уздовж залізничних колій або поблизу великих залізничних вузлів (наприклад автодорога М 06 Чоп – Львів).

Ця особливість створює **унікальну можливість для інтеграції зарядної інфраструктури з існуючими залізничними об'єктами** – депо, станціями, тяговими підстанціями, логістичними терміналами.

Вважаємо, що такий підхід дозволить:

- **значно скоротити витрати на підключення до мережі** (оскільки залізничні вузли вже мають доступ до високовольтних ліній);
- **зменшити строки реалізації проєктів** завдяки використанню наявних земель і комунікацій;
- **забезпечити рівномірне територіальне покриття TEN-T коридорів ЕЗС** не лише у великих містах, а й у малих населених пунктах;
- **підвищити інвестиційну привабливість проєктів AFI**, особливо у форматі державно-приватного партнерства.

Краща практика для України

- **Інтеграція з АТ «Укрзалізниця».** В Україні АТ «Укрзалізниця» має значний фонд об'єктів, підключених до потужних енергетичних ліній, що створює передумови для швидкої реалізації аналогічної ініціативи. Це відповідає рекомендаціям STF щодо координації планування AFI з операторами систем розподілу та передачі (DSO/TSO).



- **Інституційна взаємодія.** Доцільно ініціювати спільний Меморандум між Міністерством енергетики, Міністерством розвитку громад та територій України, а також АТ «Укрзалізниця» - для об'єднання технічного та фінансового потенціалу для розвитку інфраструктури ЕЗС.

- **Розширення охоплення.** Нова мережа має бути спроектована з урахуванням потреб не лише легкових автомобілів (категорія M1), але й автобусів (M2/M3) та вантажних фургонів і автомобілів (N1–N3), що є критичними для міської логістики та міжрегіональних перевезень.

Висновки

Вважаємо, що болгарська ініціатива **є вдалим зразком інтегрованої моделі розвитку AFI**, що реалізує ключові принципи ЄК у сфері сталої мобільності, яка:

- Поєднує ресурси державних енергетичних і транспортних підприємств.
- Використовує існуючі публічні активи (залізничну інфраструктуру) для прискорення розгортання зарядних потужностей.
- Сприяє досягненню національних цілей декарбонізації та узгодженості з вимогами AFIR.
- Забезпечує доступність, територіальну збалансованість і помірні тарифи для користувачів.

Для України використання близькості дорожньої та залізничної інфраструктури може суттєво прискорити реалізацію мережі ЕЗС, забезпечивши технологічну й економічну ефективність, а також інтеграцію в європейський простір електромобільності.

7.8. Найкраща практика: впровадження технології Vehicle-to-Grid (V2G) (приклади Нідерландів та Швеції)

Суть та переваги технології V2G

Технологія Vehicle-to-Grid (V2G) - це двонаправлена система взаємодії між електромобілем (EV) та енергетичною мережею, яка дозволяє не лише заряджати транспортний засіб, але й **повертати електроенергію назад у мережу**. Такий підхід створює додаткову **гнучкість енергосистеми**, забезпечує **баланс попиту і пропозиції**, а також сприяє **оптимальному використанню енергії з відновлюваних джерел**.

Ключові переваги:

- **Стабілізація енергомережі.** Електромобілі заряджаються в години низького навантаження (наприклад, у періоди активної роботи сонячних або вітрових станцій) і можуть розряджатися під час пікових навантажень.
- **Зберігання чистої енергії.** EV виконують функцію мобільних сховищ енергії, які дозволяють акумулювати надлишкову генерацію та використовувати її у потрібний момент.

- 
- **Економічна вигода.** Оператори автопарків, муніципальні служби та приватні власники EV можуть отримувати дохід, надаючи послуги балансування енергосистеми.

Європейські пілотні приклади

А. Утрехт, Нідерланди

Місто стало піонером у впровадженні **масштабної V2G-системи** на базі каршерінгових автопарків.

- Реалізація здійснюється у межах проєкту *Utrecht Energized*, спільно з **Renault Group, We Drive Solar, MyWheels** і муніципалітетом.
- Використано **50 двонаправлених зарядних пристроїв** для парку з **50 електромобілів Renault 5 E-Tech**, з подальшим розширенням до 500.
- 35 % дахів міста оснащені сонячними панелями, що дозволяє максимально використовувати місцеву генерацію через V2G-інфраструктуру.

Б. Гудіксвалль, Швеція

Компанії **Volkswagen, Vattenfall** і **Ambibox** реалізують пілотний проєкт на базі двонаправленої передачі постійного струму (DC).

- Тестування за участю **200 EV Volkswagen ID**. оцінює технічну надійність, досвід користувачів і потенційний дохід власників.
- Використання інверторів DC/AC забезпечує ефективний обмін енергією між батареєю та мережею, дозволяючи EV працювати як **активний елемент системи енергозабезпечення**.

Регуляторні виклики

Пілотні проєкти демонструють потенціал V2G, однак широке впровадження потребує гармонізованих стандартів і правил:

- Наявність понад **850 різних операторів** енергомереж у ЄС із різними протоколами комунікації (OCPP, ISO 15118).
- Неузгоджені податкові режими, різні тарифи на підключення та правила для двонаправлених лічильників.
- Необхідність у **“розумних” лічильниках (smart meters)** і цифровій інтеграції.

ЄК та **Renault Group** наголошують на важливості:

- розроблення **єдиних технічних стандартів для V2G**;
- запровадження **податкових стимулів** для учасників ринку;
- спрощення процедур сертифікації зарядних пристроїв.



Краща практика для України

В умовах **військових дій та регулярних аварійних відключень**, спричинених знищенням енергетичної інфраструктури російськими обстрілами, технологія V2G набуває **особливої актуальності для України**.

1. Енергетична стійкість у кризових умовах.

Використання V2G дозволить:

- забезпечити **резервне живлення критичної інфраструктури** (лікарень, адміністрацій, пунктів обігріву) у разі відключень;
- стабілізувати локальні енергосистеми під час дефіциту генерації;
- створити мобільні “енергетичні буфери” у муніципальних автопарках та логістичних центрах.

2. Інституційні та нормативні кроки.

- Включити V2G-пілоти у Національну рамку політики AFI (NPF-AFIR).
- Внести зміни до Закону «Про ринок електричної енергії», легалізувавши двонаправлений обмін енергією між EV та мережею.
- Запровадити пілотні проекти з “**розумних**” **зарядних хабів** у Києві, Львові, Дніпрі та Харкові - у співпраці з місцевими енергокомпаніями.

3. Економічна доцільність.

Розвиток V2G забезпечить:

- **зменшення втрат електроенергії** та навантаження на мережу;
- **зниження потреби у дорогих стаціонарних акумуляторах**;
- створення **нових джерел доходів** для операторів автопарків і приватних власників EV.

Отже, технологія **Vehicle-to-Grid** є одним із перспективних інструментів для України в контексті **зміцнення енергетичної безпеки, відновлення після руйнувань та поступової інтеграції у європейський енергетичний простір**. Її впровадження дозволить не лише стабілізувати енергосистему у кризових умовах, але й стати одним із ключових напрямів **реалізації AFIR та Зеленого курсу ЄС**.

Висновок до РОЗДІЛУ VII

Аналіз обраних практик держав-членів Європейського Союзу у сфері розвитку ІЗЕ засвідчує, що успішність європейської моделі ґрунтується не лише на фінансуванні і будівництві зарядних станцій, а передусім — на системності. Країни ЄС демонструють, що ключовими передумовами сталої електромобільності є стратегічне планування, цифрова інтеграція, прогнозована регуляторна політика та оперативні



дозвільні процедури, які дозволяють розгортати AFI у темпах, сумісних із вимогами AFIR.

Для України цей досвід є важливим орієнтиром, який формує дорожню карту модернізації законодавства та державного управління у сфері електричної мобільності. Першочерговим завданням є формування Національної рамки політики (NPF-AFIR Ukraine), яка має синхронізувати державні інституції, операторів енергетичних мереж та місцеве самоврядування в єдиній системі планування та реалізації AFI. Таке стратегічне рішення дозволить перейти від фрагментарних ініціатив до цілісної архітектури електромобільної інфраструктури, інтегрованої у мережу TEN-T.

Окреме значення має цифрова та технічна гармонізація. Вимоги AFIR щодо NAP, відкритих API, ISO 15118-20 та динамічних даних не є формальністю — вони визначають базові умови для функціонування мережі, яку можна масштабувати, інтегрувати та керувати в режимі реального часу. Україна має завершити створення національної цифрової інфраструктури найближчі роки, забезпечивши її повну сумісність з європейськими системами ITS.

Європейський досвід також підкреслює важливість мінімізації інвестиційних ризиків — через передбачувану систему доступу до електромереж, довгострокові моделі управління інфраструктурою, чіткі стандарти надійності (Uptime) та конкурентні грантові механізми.

Особливо цінним для України є досвід Ірландії щодо подолання перешкод у підключенні до електромереж. Механізм швидкого попереднього скринінгу потужності мережі (Grid Connection Screening) дозволяє інвесторам планувати проекти без затримок, а спрощені процедури планування знімають адміністративні бар'єри. У контексті українських реалій — це ключ до масштабного розгортання AFI, особливо у регіонах з обмеженою пропускною здатністю електромереж, а адаптація подібних підходів є критичною передумовою для залучення приватних інвестицій і доступу до фінансування CEF та AFIF.

Ірландський досвід також засвідчує, що розвиток AFI вздовж TEN-T є ефективним за наявності чітких фінансових інструментів. Програма LDV 1 (En-Route Grant Scheme), яка закладає параметри AFIR у критерії грантів (1200 кВт кожні 60 км), створює прогнозований та інвестиційно привабливий ринок. Запуск HDV 1 Scheme для важких транспортних засобів — це наступний етап, який Україна може відтворити під час розвитку інфраструктури для вантажного транспорту на коридорах TEN-T.

Синергія державних активів — ще один важливий урок. Болгарська модель доводить, що інтеграція транспортних і енергетичних підприємств може прискорити розбудову мережі в рази. В Україні подібний потенціал має інфраструктура АТ «Укрзалізниця», яка може стати системним партнером у розміщенні потужних зарядних станцій уздовж TEN-T.



Окремо слід наголосити на значенні технологій V2G для України. У умовах енергетичної нестабільності електромобілі можуть стати елементом розподіленої енергетики та підсилити стійкість критичної інфраструктури. Включення V2G у NPF-AFIR та адаптація законодавства дозволять Україні сформувати інноваційну модель керування енергією, яка не використовується в більшості країн ЄС на сьогодні.

Загалом аналіз демонструє, що шлях до успішної інтеграції України у європейський простір електромобільності лежить через поєднання стратегічного бачення, цифрової сумісності, якісних регуляторних механізмів, розумного використання державних активів і технологічних інновацій. Реалізація цих орієнтирів дозволить Україні не лише виконати вимоги AFIR, але й створити сучасну, стійку та конкурентну інфраструктуру, що стане фундаментом післявоєнного відновлення та енергетичної безпеки країни.



ЗАКОНОДАВЧІ ПРОПОЗИЦІЇ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ ЩОДО ПОЛІТИКИ ГАРМОНІЗАЦІЇ З ВИМОГАМИ ЄС ТА РОЗВИТКУ МЕРЕЖІ ЗАРЯДНИХ СТАНЦІЙ ДЛЯ ЕЛЕКТРОМОБІЛІВ

НА ОСНОВІ ВИСНОВКІВ РОЗДІЛУ І.

1. Нормативно-правові та стратегічні розбіжності (класифікація та ієрархія)

Необхідність змін

Регламент (ЄС) 2024/1679 (TEN-T) встановлює трирівневу, функціонально-стратегічну ієрархію мережі з фіксованими юридичними зобов'язаннями та термінами реалізації: *Основна мережа (Core Network) до 2030 року, Розширена основна мережа (Extended Core Network) до 2040 року та Всеосяжна мережа (Comprehensive Network) до 2050 року*. Кожен рівень є інституційно-політичною категорією, що визначає пріоритет фінансування, планування та контролю.

Українське законодавство (Закон України «Про автомобільні дороги») оперує чотирирівневою адміністративно-територіальною класифікацією: міжнародні, національні, регіональні та територіальні дороги. Ця структура є придатною для внутрішнього управління, але не відображає стратегічної моделі TEN-T і не містить правового механізму для віднесення об'єктів до Core Network або Extended Core Network. Також, українське законодавство не містить поняття Європейські транспортні коридори (ETCs), а оперує застарілими поняттями «Міжнародні транспортні коридори» (МТК).

Це перешкоджає юридичному визначенню статусу українських ділянок як TEN-T-сумісних та пріоритизації інвестицій. Крім того, Регламент (ЄС) 2024/1679 підвищує статус інфраструктури альтернативних палив (AFI) до самостійного обов'язкового компоненту транспортної інфраструктури Супутнє обладнання (Associated Equipment) TEN-T, а не допоміжного елементу інженерного обладнання чи дорожнього сервісу, як в українському законодавстві. Відсутність відповідних категорій створює правовий вакуум, який ускладнює юридичне визначення статусу українських ділянок як частини TEN-T, перешкоджає повноцінному використанню механізмів фінансування CEF/AFIF та обмежує можливість звітування перед ЄК.

Законодавчі пропозиції:

1.1. Впровадження ієрархії TEN-T.

Доповнити Закон України «Про автомобільні дороги» новою статтею або внести зміни до Статті 8, в якій встановити трирівневу функціональну ієрархію автомобільних доріг (Основна мережа, Розширена основна мережа, Всеосяжна мережа) відповідно до вимог Регламенту (ЄС) 2024/1679, а також запровадити поняття - Європейські транспортні коридори (ETCs). Необхідно юридично закріпити, що для ділянок, віднесених до мережі TEN-T, застосовуються спеціальні вимоги щодо планування, технічних параметрів та термінів реалізації.

1.2. Розширення дефініції дорожньо-транспортної інфраструктури та супутнього обладнання (Associated Equipment).



Внести зміни до Статті 1 (Визначення термінів), визначивши поняття «Дорожньо-транспортна інфраструктура» та її складові, включивши до нього обов'язкове «Супутнє обладнання» (Associated Equipment) (Article 29(1)(g) Регламенту (ЄС) 2024/1679). Це обладнання повинно включати:

- Інфраструктуру альтернативних видів палив (AFI).
- Безпечні та захищені паркувальні зони (SSPA).
- Системи зважування у русі (WIM).
- Цифрову інфраструктуру та ІКТ-системи для транспорту.

Крім того, необхідно провести комплексну ревізію та транспозицію термінології Регламенту (ЄС) 2024/1679 до національної правової системи.

1.3. Стратегічне планування розвитку автомобільних доріг.

Розробити та затвердити, з урахуванням положень Закону України «Про автомобільні дороги» та Концепції національної системи стратегічного планування, схваленої розпорядженням Кабінетом Міністрів України від 13.08.2025 №853-р, «Національну стратегію розвитку мережі автомобільних доріг України» (робоча назва), яка серед іншого передбачає інтеграцію TEN-T напрямку та розвиток мережі.

1.4. Технічні вимоги України до якості нового або модернізованого покриття

Для цілей моніторингу та планування обслуговування автомобільних доріг запровадити обов'язкове використання Міжнародного індексу нерівності (International Roughness Index, IRI) як ключового показника технічного та експлуатаційного стану автомобільних доріг, що входять до Core Network та Extended Core Network та де-факто є «вхідним квитком» до визнання дороги TEN-T-сумісною.

1.5. Офіційний переклад Регламенту (ЄС) 2024/1679

Рекомендується включити Регламент (ЄС) 2024/1679 до переліку актів *acquis* ЄС, які підлягають офіційному перекладу.

2. Конструктивні вимоги до автомобільних доріг

Необхідність змін

Регламент (ЄС) 2024/1679 встановлює жорсткі, юридично зобов'язуючі стандарти для Core Network та Extended Core Network, обов'язкові до 2030 та 2040 років відповідно. Українські [ДБН В.2.3-4:2015 «Автомобільні дороги»](#) допускають компроміси, оскільки фізичне розділення є обов'язковим лише для доріг I категорії (I-a та I-b), тоді як для доріг II та III категорій, які можуть бути частиною TEN-T, фізичне розділення не є обов'язковим, а також не містять обов'язкових вимог щодо повної фізичної та функціональної ізоляції руху (зокрема, "No Crossings at Grade") для міжнародних коридорів, що прямо порушує базовий конструктивний стандарт TEN-T для Core/Extended Core Network (Регламент (ЄС) 2024/1679, Article 31).

Законодавчі пропозиції

2.1. Вимоги до розв'язок



Внести зміни нормативно-правових актів, будівельних та галузевих норм положення, які встановлюватимуть, що для ділянок, класифікованих як TEN-T мережа, обов'язковим є виконання вимоги «Відсутність перетинів в одному рівні» (No Crossings at Grade). Необхідно передбачити, що існуючі однорівневі перетини мають бути усунені або перетворені на дворівневі розв'язки під час реконструкції, капітального ремонту чи нового будівництва.

2.2. Розділювальні смуги та огороження

Запровадити в нормативно-правових актах, будівельних та галузевих нормах положення щодо наявності обов'язкової розділювальної смуги та сітчастої огорожі на межі смуги відведення, зробивши це обов'язковим для всієї протяжності доріг, віднесених до мережі TEN-, для забезпечення повної функціональної ізоляції руху від місцевого трафіку та тварин.

3. Імплементація моделі Управління життєвим циклом (Life-Cycle Management)

Необхідність змін

Українська модель здебільшого залишається реактивною та фрагментованою («побудувати – експлуатувати – ремонтувати (після зносу або руйнування)»), а Регламент (ЄС) 2024/1679 вимагає переходу до превентивної та інтегрованої моделі управління (Life-Cycle Management). Відсутність обов'язку розрахунку витрат на обслуговування та модернізацію протягом усього життєвого циклу об'єкта (Life-Cycle Costing), а також вимог до оцінки викидів парникових газів (ПГ) та кліматичної стійкості (Climate Proofing) для проєктів PCI.

Законодавчі пропозиції

Розробити зміну до нормативно-правових актів (рекомендовано до Закону України «Про автомобільні дороги»), підзаконних актів, яка б запроваджувала обов'язкове оцінювання витрат на дорожньо-транспортну інфраструктуру протягом життєвого циклу (Life-Cycle Costing), як це передбачено Регламентом (ЄС) 2024/1679 для TEN-T мережі.

Опис змін:

3.1. Впровадження інтегрованого підходу життєвого циклу (Life-Cycle Approach), підходу до планування, розвитку та експлуатації дорожньо-транспортної інфраструктури TEN-T на основі принципів ресурсоефективності (resource efficiency), а також життєвої стійкості (resilience)

Юридично закріпити вимогу (відповідно до Article 5, 46, 49 Регламенту (ЄС) 2024/1679) щодо необхідності включати довгострокове планування технічного обслуговування (long term maintenance planning) та розрахунок усіх витрат (maintenance, модернізація, адаптація до ризиків) у проєктну документацію на етапі техніко-економічного обґрунтування (ТЕО) та проєктування нового



будівництва/реконструкції дорожньо-транспортної інфраструктури віднесеної до TEN-T мережі.

Встановити, що метою проектування є не лише забезпечення мінімальної початкової вартості будівництва, але й мінімізація використання ресурсів та оптимізація витрат протягом усього терміну служби інфраструктури (Life-Cycle Approach), а також обов'язок щодо інтегрованого планування стійкості інфраструктури до кліматичних змін, природних небезпек та навмисних збоїв (кибератаки, диверсії) (Article 46 Регламенту (ЄС) 2024/1679).

4. Інтеграція кліматичної стійкості (Climate Proofing) та Оцінка впливу

Необхідність змін

Регламент (ЄС) 2024/1679 вводить обов'язкову процедуру Кліматичного підтвердження (Climate Proofing) для проєктів спільного інтересу (PCI). Це вимагає оцінки вразливості до кліматичних змін, розрахунку викидів парникових газів (ПГ) за *весь життєвий цикл (Life-cycle GHG emissions)* та дотримання принципу «*Не завдати значної шкоди*» (*Do No Significant Harm, DNSH*). При цьому, Закон України «Про оцінку впливу на довкілля» (ОВД) не містить вимог щодо Climate Proofing та DNSH. Оцінка впливу на довкілля зосереджена на місцевих екологічних впливах, а не на інтегрованому кліматичному аналізі. Відсутність DNSH є критичною, оскільки це є передумовою для отримання фінансування ЄС (CEF, AFIF).

Законодавчі пропозиції

Внесення змін до Закону України «Про оцінку впливу на довкілля» (№ 2059-VIII) та/або спеціального нормативного акта, що регулює PCI, для імплементації обов'язкової процедури Кліматичного підтвердження (Climate Proofing).

Опис змін

4.1. Обов'язковість процедури Кліматичного підтвердження (Climate Proofing)

Закріпити, що для всіх проєктів, які підпадають під визначення Проєкту спільного інтересу (PCI) (якщо процес закупівлі для ОВД не був ініційований до 18 липня 2024 року), обов'язковим є проведення перевірки кліматичної стійкості (Climate Proofing).

4.2. Оцінка Життєвого Циклу ПГ (Life-Cycle GHG Emissions)

Доповнити вимоги до змісту звіту з ОВД (відповідно до Директиви 2011/92/ЄС) обов'язковим розрахунком викидів парникових газів (ПГ) протягом усього життєвого циклу проєкту (Life-Cycle GHG Emissions). Це має стати інтегральною частиною соціально-економічного аналізу витрат та вигод (Socio-economic CBA).

4.3. Оцінка Кліматичних ризиків



Встановити обов'язок оцінки вразливості інфраструктурного об'єкта до прогнозованих кліматичних змін (спека, повені, зсуви ґрунтів) та інтеграції заходів адаптації і пом'якшення впливу.

4.4. Імплементація принципу «Не завдати значної шкоди» (DNSH)

Закріпити відповідність принципу «Не завдати значної шкоди» (DNSH) (у значенні Регламенту (ЄС) 2020/852) як обов'язкову умову для схвалення проєктів, які претендують на державну підтримку або фінансування ЄС (зокрема, через механізми CEF/AFIF), що відповідає вимогам Регламенту (ЄС) 2024/1679 та Директиві (ЄС) 2021/1187 (яка застосовується до процедур дозволів для TEN-T).

4.5. Імплементація положень Технічного керівництва ЄК щодо кліматичної перевірки інфраструктури (2021–2027)

Вказані [настанови](#) можуть слугувати для України методологічною основою для інтеграції кліматичних критеріїв у національні інфраструктурні проєкти, навіть попри те, що воно розроблене для інструментів ЄС (InvestEU, CEF, CPR-фонди, RRF). Його підходи дозволяють Україні створити власну систему кліматичної оцінки, адаптовану до національного контексту, та інтегрувати вимоги щодо кліматичної стійкості у будівельні норми, стандарти та стратегічні плани.

5. Проєкти спільного інтересу (Projects of Common Interest, PCI) та процедури їхнього погодження, передбачених Регламентом (ЄС) 2024/1679 та пов'язаними з ним директивами

Необхідність змін

Проєкти спільного інтересу (PCI) є транснаціональними інфраструктурними ініціативами, що мають вирішальне значення для досягнення стратегічних цілей TEN-T. Вони передбачають участь кількох країн (держав-членів ЄС та/або сусідніх третіх країн). PCI можуть реалізовуватись на всіх трьох ієрархічних рівнях TEN-T та охоплюють увесь життєвий цикл проєкту, включаючи техніко-економічні обґрунтування, процедури отримання дозволів, будівництво, експлуатацію, технічне обслуговування та подальше оцінювання результатів. Статус PCI визначається насамперед їхнім внеском у досягнення європейської доданої вартості (European Added Value), яка тепер стала більш структурованою і прив'язаною до чотирьох стратегічних цілей TEN-T (ефективність, згуртованість, сталість та користувацька зручність). Регламент (ЄС) 2024/1679 та Директива (ЄС) 2021/1187 встановлюють спеціальні інституційні та процедурні механізми для прискореного отримання дозволів на PCI, оскільки ці проєкти мають стратегічне значення. В українському законодавстві наразі відсутній правовий механізм визначення, превентивного безпекового скринінгу для оцінки ризиків впливу третіх країн на критичну інфраструктуру, супроводу та авторизації PCI, що створює системну прогалину для інтеграції українських інфраструктурних ініціатив у механізми TEN-T та обмежує доступ до європейського фінансування. Крім того, українська система має **реактивну функцію** (використання наявних доріг для військових перевезень у воєнний час), тоді як ЄС вимагає **превентивної інтеграції** військових стандартів на стадії планування.



Законодавчі пропозиції

Опис змін:

5.1. Визначення поняття «Проект, що становить спільний інтерес» (Projects of Common Interest, PCI)

Опрацювати системні зміни до Закону України “Про автомобільні дороги”, Закону України «Про міжнародне територіальне співробітництво України» або прийняти окрему постанову КМУ, яка введе дефініцію «Проект, що становить спільний інтерес (PCI)» (Стаття 3(41) Регламенту (ЄС) 2024/1679). Також, оскільки кліматичні вимоги нерозривно пов'язані зі статусом PCI, необхідно внести зміни, що створюють правовий механізм для їхнього визнання. У зв'язку з цим пропонується визначити критерії оцінки PCI, включаючи: соціально-економічний аналіз витрат та вигід (CBA), оцінку кліматичної стійкості (Climate Proofing), та дотримання принципу «Не завдавати значної шкоди» (DNSH).

5.2. Процедура авторизації

Створити механізм, що забезпечує юридичне закріплення статусу проекту як PCI, що відповідає «Європейській Доданій Вартості» та сприяє досягненню цілей, визначених у статті 4 Регламенту (ЄС) 1315/2013 (згуртованість, ефективність, сталість)

5.3. Створення інституційного механізму (One-Stop-Shop Authority)

Визначити єдиний національний уповноважений орган (One-Stop-Shop Authority), наприклад, на базі Мінрозвитку або Агентства відновлення, шляхом внесення змін до його Положення, який виконуватиме функції:

- Контактної точки (Contact Point) для ініціаторів PCI проектів (Стаття 4(7)(a) Директиви (ЄС) 2021/1187).
- Нагляду за часовими рамками дозвільних процедур.
- Забезпечення завершення дозвільної процедури у термін, що не перевищує чотири роки (Стаття 5(1) Директиви (ЄС) 2021/1187).

5.4. Захист від ризиків, пов'язаних із третіми країнами (Безпековий Скринінг (Security Screening))

Розширення мережі TEN-T на Україну після 2022 року розглядається ЄС передусім як геополітична та безпекова категорія, спрямована на забезпечення стійкості європейської інфраструктури та підтримку військової логістики. Таким чином, для гармонізації з Регламентом (ЄС) 2024/1679 Україні необхідно на законодавчому рівні запровадити обов'язковий превентивний безпековий скринінг (security screening) та розробити відповідну процедуру для оцінки ризиків участі третіх країн у стратегічних проектах TEN-T.

5.5. Інтеграція Військової Мобільності (Dual-Use)

Внести зміни до планувального законодавства, які вимагатимуть під час проектування та будівництва об'єктів TEN-T, що збігаються з військово-транспортною мережею, враховувати вимоги щодо подвійного використання інфраструктури (Dual-Use) (з урахуванням «Військових вимог для військової мобільності в межах і за межами ЄС» (*Military Requirements for Military Mobility within and beyond the EU*)). Це означає, що може вимагатися вихід за межі стандартних цивільних технічних вимог, визначених Регламентом (ЄС) 2024/1679, для забезпечення можливості переміщення важкої військової техніки та великогабаритних засобів.

6. Гармонізація Цифрових та Моніторингових Вимог

Необхідність змін

TEN-T вимагає обов'язкової цифрової інтеграції та моніторингу (ITS, eFTI, WIM), тоді як українське законодавство розглядає WIM та ІКТ як другорядні «елементи інженерного облаштування». Відсутність у законодавстві України юридично визначених понять в сфері цифровізації перешкоджає інтеграції України до цифрових компонентів TEN-T та систем інтелектуальних транспортних систем (ITS), що суперечить вимогам Регламенту (ЄС) 2024/1679 (стаття 29(1)(с)) та унеможливлює їх включення до проєктів, що становлять спільний інтересу (PCI)

Законодавчі пропозиції

1. Визначення поняття цифрової інфраструктури та ІКТ-систем для транспорту: внести зміни до Закону України «Про автомобільні дороги» (№ 2862-IV) поняття **«цифрова інфраструктура та ІКТ-системи для транспорту»**, включно з елементами AFI, ITS, 5G і системами моніторингу SSPA, як невід'ємну частину дорожньої інфраструктури, відповідно до статті 29(1)(с) Регламенту (ЄС) 2024/1679. Це забезпечить автоматичне включення проєктів цифрової інфраструктури (необхідних для функціонування ЕЗС) до сфери застосування прискорених процедур Директиви 2021/1187

2. WIM як Обов'язковий Елемент: Внести зміни до Закону України «Про автомобільні дороги», юридично визначивши Системи зважування у русі (WIM) як інтегрований та обов'язковий елемент транспортної інфраструктури (Associated Equipment) на TEN-T Core/Extended Core Network, а не лише як засіб контролю.

2. eFTI (Електронна інформація про вантажні перевезення): Ініціювати імплементацію Регламенту (ЄС) 2020/1056 щодо eFTI, встановивши правову рамку для використання сертифікованих цифрових платформ для обміну регуляторною інформацією про вантажні перевезення. Це критично важливо для мультимодальної логістики на транскордонних коридорах.

НА ОСНОВІ ВИСНОВКІВ РОЗДІЛУ II



1. Прийняття Національних рамок політики (NPF) та визначення уповноваженого органу, відповідальний за координацію NPF і подання звітності

Необхідність змін

Чинна національна правова база демонструє лише часткову гармонізацію з AFIR, переважно у сфері фізичних стандартів, тоді як у питаннях стратегічного планування, цифрової інтеграції та операційних вимог існує критичний правовий розрив. Низький рівень транспозиції Регламенту 2023/1804, відсутність визначених цілей розвитку ІЗЕ, а також відсутність інтегрованого стратегічного планування на загальнодержавному та місцевому рівнях перешкоджають системному розвитку мережі. Регламент (ЄС) 2023/1804 (AFIR) вимагає від держав-членів розробити та затвердити Національні рамки політики (NPF) до 31 грудня 2025 року. Цей документ є базовою платформою для координації цілей, показників та інвестиційних інструментів. NPF в Україні відсутній, що унеможливляє комплексне стратегічне планування та регулярну звітність перед Європейською Комісією (ЄК), яка має відбуватися кожні два роки, починаючи з 31 грудня 2027 року. Крім того, в Україні відсутній уповноважений орган, відповідальний за координацію NPF та подання дворічної звітності, а також не визначено орган державного нагляду (контролю) у сфері ІЗЕ, порядку його здійснення, а також механізм захисту прав споживачів.

Законодавчі пропозиції

Опис змін (Короткострокові пріоритети (4-й кв. 2026 року))

1.1. Розробити та затвердити, з урахуванням положень Концепції національної системи стратегічного планування, схваленої розпорядженням Кабінетом Міністрів України від 13.08.2025 №853-р та **відповідно до статті 14 AFIR Національні рамки політики (NPF) як базовий документ для інтеграції AFIR і TEN-T (робоча назва: *Національна стратегія розвитку інфраструктури альтернативних видів палива у сфері транспорту/National Strategy for the Development of Alternative Fuels Infrastructure in the Transport Sector (NPF-AFIR Ukraine)***.

Рекомендується розпочати її розробку найближчим часом з метою подання ЄК у рамках переговорів щодо членства ЄС протягом наступного, 2026 року.

Ця стратегія, серед іншого, повинна включати в себе такі обов'язкові елементи:

1) оцінка поточного стану та майбутнього розвитку ринку альтернативних видів палива в транспортному секторі, а також розвитку інфраструктури альтернативних видів палива, враховуючи інтермодальний доступ до інфраструктури альтернативних видів палива та, де це доречно, транскордонну безперервність та розвиток інфраструктури альтернативних видів палива на островах та в найвіддаленіших регіонах;

2) національні цілі та завдання відповідно до статей 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 та 12 Регламенту AFIR, для яких обов'язкові національні цілі встановлені в Регламенті;



3) політика та заходи, необхідні для забезпечення досягнення обов'язкових цілей та завдань, зазначених у пункті 2);

4) заходи, заплановані або прийняті, для сприяння розгортанню інфраструктури альтернативних видів палива для власних автопарків, зокрема для зарядних станцій та водневих заправних станцій для послуг громадського транспорту та зарядних станцій для каршерінгу;

5) заходи, заплановані або прийняті, для заохочення та сприяння розгортанню зарядних станцій для легких та важких транспортних засобів у приватних місцях, недоступних для громадськості;

6) заходи, заплановані або прийняті, для сприяння розвитку інфраструктури альтернативного палива в міських вузлах, зокрема щодо загальнодоступних пунктів заряджання;

7) заходи, заплановані або прийняті, для сприяння розвитку достатньої кількості загальнодоступних пунктів заряджання високої потужності;

8) заходи, заплановані або прийняті, необхідні для забезпечення того, щоб розгортання та експлуатація пунктів заряджання, включаючи географічний розподіл двонаправлених пунктів заряджання, сприяли гнучкості енергетичної системи та проникненню відновлюваної електроенергії в електричну систему;

9) заходи для забезпечення того, щоб загальнодоступні пункти заряджання та заправки альтернативним паливом були доступними для людей похилого віку, осіб з обмеженою мобільністю та осіб з інвалідністю відповідно до вимог доступності Директиви (ЄС) 2019/882;

10) заходи, заплановані або прийняті, для усунення можливих перешкод щодо планування, видачі дозволів, закупівлі та експлуатації інфраструктури альтернативного палива;

11) огляд поточного стану, перспектив та запланованих заходів щодо розгортання інфраструктури альтернативних видів палива в морських портах, окрім зрідженого метану та берегового електропостачання для морських суден, такого як водень, аміак, метанол та електроенергія;

12) огляд поточного стану, перспектив та запланованих заходів щодо розгортання інфраструктури альтернативних видів палива, включаючи цілі, ключові етапи та необхідне фінансування, для поїздів на водневому або акумуляторному харчуванні на залізничних ділянках TEN-T, які не можуть бути електрифіковані;

13) огляд поточного стану, перспектив та запланованих заходів щодо розгортання інфраструктури альтернативних видів палива в аеропортах, окрім електропостачання стаціонарних повітряних суден, такого як електрична зарядка та заправка повітряних суден воднем;

14) огляд поточного стану, перспектив та запланованих заходів щодо розгортання інфраструктури альтернативних видів палива у внутрішньому судноплавстві, такого як електроенергія та водень.



Не обов'язкові елементи стратегії:

1) огляд поточного стану, перспектив та запланованих заходів щодо розгортання інфраструктури альтернативного палива в морських портах, таких як для електроенергії та водню, для портових послуг, як визначено в Регламенті (ЄС) 2017/352 Європейського Парламенту та Ради (31);

2) національні цілі та заходи щодо сприяння розвитку інфраструктури альтернативного палива вздовж дорожніх мереж, які не включені до основної мережі TEN-T або комплексної мережі TEN-T, зокрема щодо загальнодоступних пунктів заряджання;

3) заходи щодо гарантування доступності інфраструктури заряджання та заправки на всій території держави-члена, приділяючи особливу увагу сільським районам для забезпечення їхньої доступності та територіальної єдності;

4) заходи щодо забезпечення того, щоб щільність загальнодоступної інфраструктури альтернативного палива, доступної на національному рівні, враховувала щільність населення;

5) національні цілі та завдання щодо розгортання інфраструктури альтернативного палива, пов'язані з пунктами (а), (b), (c) та (d), для яких у цьому Регламенті AFIR не встановлено обов'язкових цілей.

Національна стратегія повинна враховувати потреби різних видів транспорту, що існують на території держави.

Національна стратегія може, за необхідності, враховувати потреби, інтереси регіональних та місцевих органів влади, зокрема, щодо інфраструктури для заряджання та заправки громадського транспорту, а також інтереси зацікавлених сторін.

Заходи підтримки інфраструктури альтернативних видів палива повинні відповідати відповідним правилам державної допомоги ЄС.

Кожна держава-член повинна оприлюднити проект своєї Національної стратегії та забезпечити, щоб громадськість отримала ранні та ефективні можливості взяти участь у підготовці проекту національної політичної рами.

Комісія оцінює проекти національних політичних рамок та може надавати рекомендації державам-членам. Ці рекомендації повинні бути надані не пізніше ніж через шість місяців після подання проекту національних політичних рамок, зазначеного у пункті 1 цієї статті. Вони можуть, зокрема, стосуватися:

(а) рівня амбіційності цілей та завдань з метою виконання зобов'язань, викладених у статтях 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 12 та 13 Регламенту AFIR;

(b) політики та заходів, що стосуються національних цілей та завдань.

Кожна держава-член належним чином враховує будь-які рекомендації ЄК у своїх остаточних національних політичних рамках. Якщо відповідна держава-член не



враховує рекомендацію або її суттєву частину, ця держава-член надає Комісії письмове пояснення.

До 31 грудня 2025 року кожна держава-член розробляє свої остаточні національні політичні рамки у легкочитабельній та зрозумілій формі та повідомляє про це ЄК. Ці остаточні національні політичні рамки мають бути оприлюднені Комісією.

1.2. Визначити уповноважений орган (наприклад, при Мінінфраструктури або Міненерго), відповідальний за координацію NPF і подання звітності відповідно до Article 15 AFIR.

2. Інтеграція вимог Регламенту (ЄС) 2023/1804) AFIR щодо інфраструктури AFI

Необхідність змін

Регламенти (ЄС) 2024/1679 та 2023/1804 (AFIR) встановлюють, що інфраструктура альтернативних видів палив (Electric Vehicle Recharging, Hydrogen Refuelling) є обов'язковою складовою дорожньо-транспортної мережі TEN-T. На рівні національних технічних норм (ДБН Б.2.2-12:2019) з 01.01.2026 року передбачено нормативи розміщення ЕЗС (≤ 60 км для доріг I категорії), але ці нормативи не інтегровані у трирівневу ієрархію TEN-T (Core / Extended Core / Comprehensive), що не дозволяє звітувати за логікою distance-based targets. Крім того, повністю відсутні нормативні акти, які б визначали обов'язкові інтервали розміщення (≤ 200 км) або терміни реалізації H₂-інфраструктури. Також, вказані акти acquis ЄС вимагають цифрової сумісності та функціональної інтеграції AFI, зокрема створення Національної точки доступу (National Access Point, NAP) для збору та поширення даних про AFI у стандартизованому форматі DATEX II, обов'язкове впровадження технологій «розумної зарядки» (smart charging); та забезпечення недискримінаційного доступу та оплати (ad-hoc payment). В українському законодавстві наразі відсутній законодавчо закріплений механізм створення NAP, не встановлено обов'язкових вимог щодо впровадження технологій smart charging/V2G (Vehicle-to-Grid), що перешкоджає цифровій інтегрованості та функціональній сумісності української зарядної інфраструктури з європейським простором AFIR.

Законодавчі пропозиції

Пропозиції щодо законодавства про електротранспорт, зокрема оновленого Закону України «Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів» (Закон № 2956-IX та підзаконні акти)

Опис змін:

2.1 Термінологічна гармонізація

Провести комплексну ревізію та транспозицію Статті 2 (Definitions) Регламенту (ЄС) 2023/1804 (AFIR) до національної правової системи, уніфікувати технічні вимоги,



визначення та цифрові стандарти, а також створити основу для подальшої інтеграції в інфраструктурну екосистему TEN-T. Це передбачає оновлення та гармонізацію термінології в ключових нормативно-правових актах, зокрема Закону України № 2956-IX та ДБН Б.2.2-12:2019 (у частині визначення та класифікації електрозарядних станцій і технічних параметрів).

2.2. Просторові цільові показники (Distance-Based Targets)

Внести зміни до Закон № 2956-IX або підзаконних актів, імплементувавши вимоги до інтервалів розміщення публічних ЕЗС та водневих заправних станцій:

- **LDV/HDV електрозарядна інфраструктура:** Встановити максимальну відстань між пунктами зарядки для легких (LDV) та важких (HDV) транспортних засобів вздовж Core Network ≤ 60 км.

- **Воднева інфраструктура (H₂):** Встановити обов'язок забезпечення публічно доступних водневих заправних станцій (HRS) для HDV вздовж Core Network та Extended Core Network з інтервалом ≤ 200 км (Статті 6–7 Регламенту (ЄС) 2023/1804).

2.3. Операційна та цифрова сумісність

Ввести обов'язкові вимоги до всіх публічних ЕЗС потужністю ≥ 50 кВт і вище (Регламент (ЄС) 2023/1804, Стаття 5):

- **Ad Нос оплата (без підписки або контракту):** обов'язкове забезпечення оплати через термінали або безконтактні платіжні пристрої (банківські картки або безконтактні системи).

- **Smart Charging/V2G:** обов'язкове впровадження технологій «розумної зарядки» (smart and digital charging), сумісних із балансуванням навантаження в енергомережах. Введення обов'язку використання роз'ємів **Type 2 та CCS2** для забезпечення сумісності. Встановлення вимоги щодо підтримки стандарту **EN ISO 15118-20:2022** для **Smart Charging та V2G** для нових або реконструйованих публічних та приватних ЕЗС з 1 січня 2027 року.

- **Цифрова Сумісність:** внесення змін до технічних регламентів для встановлення обов'язкового використання відкритих протоколів управління (OCPP).

- **Недискримінаційний доступ та роумінг:** якщо AFI отримує державну або європейську підтримку, вона повинна забезпечувати справедливий, прозорий і недискримінаційний доступ (non-discriminatory access) для користувачів та обов'язок забезпечення роумінгу для користувачів.

- **Цифрова інтеграція:** встановити, що оператори зобов'язані надавати актуальні дані про станцію (потужність, доступність, операційність та ціна) у режимі реального часу через цифрові платформи через Національні точки доступу (NAP).

- **Моніторинг показників якості послуг (Uptime):** Внести зміни до Закону України № 2956-IX або до підзаконних нормативно-правових актів, що регулюють концесійну діяльність та оренду публічної інфраструктури, якими встановити обов'язковий моніторинг показника "**Uptime**" (відсоток часу, коли станція є доступною та операційною) як ключовий критерій для оцінки виконання концесійної або орендної угоди. Встановити законодавчу вимогу для операторів зарядних станцій (CPO) здійснення постійного моніторингу та звітності про "Uptime"



2.4. Національна точка доступу (NAP)

Ініціювання розробки та ухвалення спеціального нормативно-правового акту (або внести зміни до Закону № 2956-IX), що регулює створення та функціонування Національної точки доступу (NAP). Для чого необхідно:

- розробити та затвердити Положення про інформаційно-телекомунікаційну систему (NAP)
- визначити відповідальний орган за адміністрування та оновлення даних.
- встановити обов'язок операторів ЕЗС надавати статичні та динамічні дані (про доступність, статус, тарифи) у стандартизованому форматі DATEX II (CEN/TS 16157), з частотою оновлення не рідше ніж раз на одну хвилину, закріпивши це через Service-Level Agreements (SLAs) (Стаття 20 Регламенту (ЄС) 2023/1804);

2.5. Реєстр Ідентифікаторів (IDRO)

Створення **Реєстру ідентифікаційних номерів** та введення законодавчої вимоги про ведення та внесення інформації до реєстру ідентифікаційних номерів принаймні для операторів точок зарядки (СРО) та надавачів послуг мобільності (MSP) та визначення уповноваженого органу на його ведення та впровадження е-роумінгу.

2.6. ДБН (Директива 2024/1275)

Приведення державних будівельних норм (ДБН Б.2.2-12:2019) у відповідність до Директиви 2024/1275 щодо **обов'язкових мінімальних показників облаштування точок зарядки** при новому будівництві та реконструкції житлових/нежитлових будівель.

2.7. Безпека (STF WG6)

Інтегрування Настанови STF WG6 щодо **пожежної безпеки** електромобілів та зарядної інфраструктури у критичних приміщеннях.

2.8. Спрощення дозволів

- Розробка механізмів спрощення дозвільних процедур та скорочення строків приєднання АФІ-об'єктів до електричних мереж, в тому числі вздовж ТЕН-Т (наприклад, через запровадження механізму гнучкого приєднання — *flexible connection*), а також визначення порядку отримання земельних ділянок (їхніх частин) для розміщення об'єктів ІЗЕ.

- Впровадження методології Робочої групи [Форум сталого транспорту \(СТТ\) TF1](#) для **картографування проблемних процесів** погодження та підключення до мереж (DSO/TSO), а також створити **національне керівництво з найкращих практик** дозвільних процедур.

2.9. Гармонізація договірних умов та публічних закупівель (TF2)

- Інтегрувати типові шаблони [TF2](#) у національні процедури публічних закупівель та грантові механізми (зокрема, в межах Ukraine Facility).

- Запровадити уніфіковану договірну базу для операторів зарядної інфраструктури.





2.10 Доступність та інклюзивність інфраструктури (TF5)

- Впровадити європейські стандарти доступності (наприклад, PAS 1899:2022) для всіх публічних зарядних пунктів, забезпечуючи безперешкодну мобільність для осіб з обмеженою рухливістю, інвалідів та людей похилого віку.

- Використати керівництво [TF5](#) як основу для підготовки національних будівельних та експлуатаційних норм у сфері AFI.

Імплементувати вимоги щодо інклюзивності та доступності зарядної інфраструктури для осіб з обмеженою мобільністю (люди похилого віку, інваліди), відповідно до європейських стандартів

3. Пропозиції щодо інтеграції AFI у Міських вузлах (Urban Nodes)

Необхідність змін

Регламент (ЄС) 2023/1804 (AFIR) встановлює, що AFI має бути розгорнута не лише вздовж автомобільних доріг, але й у ключових вузлових точках транспорту та логістики, забезпечуючи справжню мультимодальність, зокрема у межах Urban Nodes відповідно до їхнього статусу в мережі TEN-T. Міські вузли є стратегічними територіальними елементами TEN-T, які виконують функцію інтеграційних центрів між різними видами транспорту, оскільки саме там концентруються найбільші транспортні потоки та мультимодальні хаби. Українське законодавство не містить поняття «Міський вузол» (Urban Nodes), «План сталої міської мобільності» (SUMP), цільових вимог щодо облаштування AFI у мультимодальних хабах, вантажних терміналах та автовокзалах, що є обов'язковим для Urban Nodes (Регламент (ЄС) 2024/1679, Article 41(1)(c); Регламент (ЄС) 2023/1804). Крім того, Регламент (ЄС) 2024/1679 робить Плани сталої міської мобільності (SUMP) юридично зобов'язуючими для кожного міського вузла, з чіткою часовою межею для ухвалення – до 31 грудня 2027 року, а розгортання AFI у вузлах має відповідати вимогам цифрової сумісності та функціональної інтеграції, встановленим Регламентом (ЄС) 2023/1804 (AFIR).

Законодавчі пропозиції

3.1. HDV у Міських Вузлах: внести зміни до ДБН, що регулюють проектування інфраструктури в межах міських агломерацій (Urban Nodes). Встановити обов'язкові мінімальні сукупні потужності для зарядки HDV (900 кВт до 2025 року та 1800 кВт до 2030 року) у межах визначених Urban Nodes, зокрема у вантажних терміналах.

3.2. Зарядка для Автобусів: встановити обов'язок обладнання всіх мультимодальних пасажирських хабів (зокрема автовокзалів) у Urban Nodes щонайменше однією зарядною станцією для автобусів до 31 грудня 2030 року (Регламент (ЄС) 2024/1679, Article 41(1)(c)). Рекомендовано в якості пілотного проекту при проектуванні розглянути можливість розміщення водневих заправних станцій для автобусів.

3.3. Інтеграція SUMP: встановити, що Плани сталої міської мобільності (SUMP) юридично зобов'язуючими для кожного міського вузла, з чіткою часовою межею для ухвалення – до 31 грудня 2027 року. При розробці Планів сталої міської мобільності



(SUMP) доцільно використовувати оновлені рекомендації [TF4](#) щодо електрифікації та розгортання зарядної інфраструктури для HDV.

3.4. Закриті автопарки: розробити в межах NPF національний підхід до підтримки інфраструктури для спеціалізованих та закритих флотів (таксі, логістика, каршерінг), з урахуванням рекомендацій [TF3](#).

4. Середньострокові пріоритети (3-й квартал 2026–2030)

- Розробка і прийняття галузевих законів для автомобільного/авіаційного/залізничного/морського/річкового транспорту (ст. 2–13).
 - Запровадження дворічної звітності та оновлення стандартів, правило маркування, відкриття даних про користувачів (ст. 15–23).
-

5. Довгострокові пріоритети (2031+): Сталий розвиток та перегляд

- Масштабованість після 2030 року (перегляди за статтею 24 кожні 5 років).
 - Узгодження зі вступом до ЄС (Зелений порядок денний Кластера 4).
-

6. Офіційний переклад Регламенту (ЄС) 2023/1804 (AFIR)

Рекомендується включити Регламент (ЄС) 2023/1804 (AFIR) до переліку актів *acquis* ЄС, які підлягають офіційному перекладу.

НА ОСНОВІ ВИСНОВКІВ РОЗДІЛУ III

1. Невідповідність принципам «забруднювач платить» (Polluter Pays)

Необхідність змін

У національній системі дорожніх зборів відсутній компонент зовнішніх витрат (external-cost charge). Ця додаткова плата має покривати негативний вплив транспорту на довкілля, зокрема викиди CO₂, NO_x, шумове забруднення. У ЄС цей інструмент, встановлений Директивою 1999/62/ЄС (Eurovignette Directive) є невід'ємною частиною реалізації принципу «забруднювач платить». Це гарантує, що користувачі транспортних засобів з вищими рівнями викидів сплачують підвищені збори.

Українська дорожня тарифікація поки що не інтегрована у кліматичну політику, що знижує її стимулюючий ефект у сфері декарбонізації транспорту та наразі забезпечує лише базову реалізацію принципу «користувач платить» (user pays). Проте, вона не впроваджує принцип «забруднювач платить» (polluter pays). Відсутність цього компонента означає, що плата за негативний вплив транспорту на довкілля (викиди CO₂, NO_x шумове забруднення) не стягується.

Законодавчі ініціативи



Запровадження CO₂-диференціації та екологічних стимулів

З метою забезпечення реалізації принципу «забруднювач платить», внести зміни до Закону України «Про автомобільні дороги» та відповідних постанов Кабінету Міністрів України (замість № 1312) якими передбачити обов'язкову диференціацію ставок за класом викидів CO₂ для важких транспортних засобів (ВТЗ).

2. Перехід від часових до дистанційних моделей

Необхідність змін

Директива 1999/62/ЄС встановлює перехід від часових моделей оплати (user charges/vignettes) до дистанційних моделей (distance-based charging) для важких транспортних засобів (ВТЗ). Згідно з оновленими вимогами ЄС, з 25 березня 2030 року часові збори (віньєтки) мають бути скасовані для важких транспортних засобів на основній мережі TEN-T (Core TEN-T network). Цей перехід має на меті забезпечення більш точного відображення фактичного користування інфраструктурою та є одним з інструментів досягнення кліматичних цілей.

Українське законодавство визначає загальні принципи платних доріг (переважно концесійних), але не містить конкретних регуляторних вимог чи термінів щодо відмови від часових зборів на міжнародних транспортних коридорах (TEN-T).

Юридичне закріплення переходу до distance-based charging має стати частиною стратегічного кроку України, спрямованого на формування прозорого механізму фінансування розвитку інфраструктури та уніфікацію правил на внутрішньому ринку відповідно до оновленої правової основи Директиви 1999/62/ЄС.

Законодавчі ініціативи

Юридичне закріплення переходу TEN-T на дистанційну оплату

У проєкті окремого закону про стягнення плати з великовантажних транспортних засобів закріпити поступовий перехід від часових зборів (віньєток) на основній мережі TEN-T до 2030 року. Запуск системи дорожньої тарифікації у масштабному форматі вимагатиме також створення ефективних механізмів примусу та контролю (enforcement mechanisms), зокрема автоматизованих систем фіксації руху, перевірки вагових параметрів, обліку пройденої відстані та справляння платежів у режимі реального часу. Цей перехід має бути узгоджений з іншими напрямками гармонізації, зокрема із запровадженням CO₂-диференційованих тарифів.

3. Відсутність стимулів для «зеленого» транспорту (ZEV)

Необхідність змін

Поточні нормативно-правові акти України щодо платних доріг (концесійних) не передбачають спеціальних тарифних знижок для електромобілів (ТЗ з нульовим рівнем викидів) або інших низьковикидних транспортних засобів для комерційних



операцій. Наразі звільнення від плати надається лише для служб спеціального призначення та надзвичайних ситуацій (Постанова КМУ № 11). Директива 1999/62/ЄС вимагає, щоб транспортні засоби з нульовим рівнем викидів (ZEVs) для важких транспортних засобів (ВТЗ) відносилися до найчистішого класу CO₂ 5. До них застосовується найбільше зниження зборів: від 50% до 75% порівняно зі збором для Класу 1. Членам-державам ЄС також дозволено тимчасово (до 31 грудня 2025 року) надавати повне звільнення від дорожніх зборів для нульових викидних ВТЗ. Для легких транспортних засобів також передбачені значні знижки (до 75%)

Законодавча пропозиція

Запровадження CO₂-диференціації та екологічних стимулів

Необхідно закріпити статус ZEV як пріоритетної категорії при дорожній тарифікації та встановити обов'язкову варіацію ставок залежно від класу викидів (Euro / CO₂-class) з передбаченням знижок або повного звільнення для транспортних засобів із нульовими викидами. Це вимагає внесення змін до Закону України «Про автомобільні дороги» та відповідних постанов Кабінету Міністрів України (замість № 1312), якими врегулювати питання введення екологічної диференціації тарифів відповідно до класу викидів та передбачити пільги для ZEV.

4. Створення прямого фінансового механізму на розвиток ІЗЕ

Необхідність змін

В Україні відсутній окремий нормативний механізм, який би дозволяв цільове використання частини доходів від дорожніх зборів на розвиток мережі ЕЗС. Хоча концесійні або державно-приватні проекти можуть включати елементи зарядної інфраструктури, спеціальний механізм регуляторних зборів, як у Директиві 1999/62/ЄС, для цільового фінансування інфраструктури для заряджання/заправлення відсутній.

Директива 1999/62/ЄС прямо передбачає можливість використання дорожніх зборів як інструменту для фінансування розвитку інфраструктури альтернативних видів палив

та дозволяє членам-державам ЄС стягувати регуляторні збори, спеціально призначені для фінансування будівництва, експлуатації, обслуговування та розвитку установок, що забезпечують енергією ТЗ з низьким та нульовим рівнем викидів CO₂ під час руху (Article 9(1a)(b)).

Законодавчі пропозиції

Опис змін:

Передбачити можливість стягнення спеціальних регуляторних зборів для фінансування будівництва, обслуговування та розвитку установок, що забезпечують енергією транспорт із низькими чи нульовими викидами (ZEV charging). Такі збори мають застосовуватися на недискримінаційній основі.



Для створення прямого фінансового потоку на розвиток ІЗЕ рекомендується модернізація фінансового та регуляторного законодавства, шляхом:

- **Впровадження регуляторних зборів:** Українське законодавство повинно бути адаптоване для легалізації стягнення спеціальних регуляторних зборів (за аналогією зі статтею 9(1a)(b) Директиви). Ці збори можуть бути спрямовані на фінансування будівництва, експлуатації та модернізації енергетичних або паливних установок, розташованих на або вздовж дорожньої мережі;

- **Модернізації ДДФ:** Хоча Державний дорожній фонд (ДДФ) має цільовий характер і фінансує будівництво та ремонт доріг, наразі в ньому відсутній механізм, який дозволяв би цільово спрямовувати частину дорожніх зборів на розвиток зарядної інфраструктури уздовж TEN-T. У разі впровадження регуляторних зборів або надбавок, ДДФ або інший адміністратор повинен мати право адмініструвати ці надходження та спрямовувати їх на фінансування зарядної інфраструктури.

- **Використання надбавок (mark-ups):** У рамках проєктів публічно-приватного партнерства (ППП) або концесій на TEN-T дозволити застосовувати надбавки (до 50% для транскордонних проєктів). Ці доходи можуть бути спрямовані на розвиток зарядних станцій у тому самому транспортному коридорі, що є частиною концепції коридорного фінансування ЄС.

Створення такого фінансового потоку трансформує інфраструктуру для електромобілів з допоміжного сервісу на повноцінний елемент системи дорожнього користування, фінансований за рахунок гнучких механізмів тарифікації, як це передбачено європейською моделлю та стимулюватиме декарбонізацію транспортного сектору.

5. Офіційний переклад Директиви 1999/62/ЄС

Рекомендується включити Директиву 1999/62/ЄС (із змінами) до переліку актів *acquis* ЄС, які підлягають офіційному перекладу.

НА ОСНОВІ ВИСНОВКІВ РОЗДІЛУ IV

1. Нормативна інтеграція категорії SSPA та оновлення будівельних норм

Необхідність змін

Чинні українські норми, такі як ГБН В.2.3-37641918-549:2018 (Майданчики для відпочинку), розглядають зони відпочинку лише як об'єкти дорожнього сервісу з базовим набором функцій і не містять положень про багаторівневу класифікацію безпеки, процедури сертифікації чи обов'язкові технічні вимоги SSPA. Відсутність категорії SSPA створює прямий конфлікт із Регламентом (ЄС) 2023/1804 (AFIR), який вимагає розміщення високопотужної зарядної інфраструктури для важких транспортних засобів (HDV) виключно на сертифікованих SSPA.

Законодавчі пропозиції



Створення категорії SSPA та оновлення ГБН В.2.3-37641918-549:2018 (Майданчики для відпочинку) та ДБН В.2.3-4:2015, для чого пропонується:

- внести зміни до ГБН В.2.3-37641918-549:2018, виділивши нову категорію інфраструктури – Безпечні та захищені паркувальні зони (SSPA);
- встановити, що ці зони є обов'язковими елементами (Article 29(1)(h) Регламенту (ЄС) 2024/1679) на мережі TEN-T Core/Extended Core;
- ініціювати розробку Національного технічного стандарту SSPA, який транспонує положення Додатка I Регламенту (ЄС) 2022/1012, визначаючи чотири рівні безпеки (Бронзовий, Срібний, Золотий, Платиновий).

2. Технічна інтеграція (безпека та інфраструктурне оснащення)

Необхідність змін

Українські норми не відповідають мінімальному Бронзовому рівню безпеки SSPA. Існують критичні розбіжності у вимогах до освітлення, відеоспостереження, фізичного захисту та спеціального живлення для HDV. Наприклад, українська норма освітленості (6 лк) суттєво нижча за мінімальну вимогу ЄС (від 15 лк).

Законодавчі пропозиції

2.1 Гармонізація вимог до освітлення, відеоспостереження та фізичного захисту

- **Освітлення (Lux):** Внести зміни до ДБН/ГБН, підвищивши мінімальний рівень освітлення периметра SSPA (Бронзовий рівень) з 6 лк до не менше 15 лк.
- **Відеоспостереження (CCTV):** Встановити обов'язкову наявність систем відеоспостереження (CCTV) з мінімальною роздільною здатністю 720 пікселів.
- **Зберігання даних CCTV:** Встановити обов'язковий мінімальний термін зберігання даних відеоспостереження – 30 днів.
- **Фізичний захист:** Встановити, що для вищих рівнів безпеки (Gold/Platinum) потрібен суцільний фізичний бар'єр висотою не менше 1,8 метра.

2.2 Інтеграція Мінімального рівня обслуговування (Minimum Level of Service)

- **Санітарні умови:** Встановити обов'язок забезпечення мінімального рівня обслуговування, включаючи окремі туалети та душові кабінки для чоловіків і жінок, забезпечені теплою водою та безкоштовним милом.
- **Доступність послуг 24/7:** Вимагати доступності їжі та напоїв для придбання 24 години на добу, 7 днів на тиждень.
- **Живлення для рефрижераторів:** Передбачити обов'язкову доступність електрообладнання для рефрижераторних транспортних засобів до 31 грудня 2026 року.



2.3 Обов'язкова прив'язка HDV-Charging до SSPA (AFIR)

- **Розміщення AFI:** Встановити обов'язок обладнання всіх SSPA на мережі TEN-T щонайменше двома публічно доступними зарядними станціями для важких транспортних засобів (HDV) (потужністю ≥ 100 кВт) до 31 грудня 2027 року, згідно з Регламентом (ЄС) 2023/1804.

- **Стратегічне планування AFI:** У межах розроблення Національної рамки політики (NPF AFIR), передбаченої статтею 14 Регламенту (ЄС) 2023/1804, встановити, що розроблення проєктів реконструкції та розвитку українських коридорів TEN-T має супроводжуватися плануванням SSPA, які відповідають стандартам AFIR і забезпечують безпечний відпочинок водіїв відповідно до Регламенту (ЄС) 561/2006, а також визначити, що всі нові пункти зарядки для HDV (≥ 100 кВт) на мережі TEN-T мають бути розміщені *виключно* на сертифікованих SSPA, що відповідають вимогам ЄС. Такий підхід забезпечить виконання кількісних і просторових цілей AFIR до 2027–2030 років та створить передумови для участі України у програмах CEF Transport.

3. Цифрова та інституційна інтеграція

Необхідність змін

В Україні відсутній інституційний механізм сертифікації SSPA, що передбачає незалежні аудити та акредитацію органів за ISO 17021. Також національні норми не передбачають інтеграцію систем управління паркуванням із європейськими цифровими стандартами, такими як DATEX II.

Законодавчі пропозиції

3.1 Створення національної системи сертифікації SSPA

- **Акредитація та аудит:** Запровадити інституційний механізм сертифікації SSPA, який включатиме акредитацію органів сертифікації за стандартом ISO 17021 та обов'язкове спеціалізоване навчання аудиторів.

- **Процедури контролю:** Встановити процедури проведення первинних, повторних і неоголошених (раптових) аудитів, а також чіткі підстави та механізми відкликання сертифікатів SSPA (якщо невідповідності не усунені у встановлений строк).

- **Механізм скарг:** Створити онлайн-механізм подання скарг та відгуків користувачів SSPA для підвищення прозорості та контролю якості.

3.2. Впровадження вимог DATEX II

Забезпечити, щоб SSPA рівнів Gold і Platinum були обладнані інтелектуальними системами управління паркуванням, сумісними зі стандартом DATEX II (Регламент (ЄС) 2022/1012, Таблиця 5). Це дозволить інтегрувати українські SSPA до



європейських цифрових транспортних платформ і забезпечить доступ користувачів до актуальної інформації про безпечні стоянки.

3.3. Створення національного реєстру SSPA та політична координація

- Запровадити єдиний національний онлайн-реєстр сертифікованих SSPA, який має бути інтегрований із системою ЄС (згідно зі Статтею 8а(1) Регламенту (ЄС) 561/2006) та містити актуальну інформацію про місцезнаходження, рівень безпеки та AFI-інфраструктуру.

- Визначити центральний орган, відповідальний за координацію імплементації вимог AFIR/SSPA (доцільно – *Мінрозвитку*).

- Створити міжвідомчу робочу групу за участі Мінекономіки, Міненерго, НКРЕП, Агентства відновлення, ДП «Національний інститут розвитку інфраструктури», органів місцевого самоврядування та представників приватного сектору для розроблення національної дорожньої карти гармонізації та підготовки плану дій з адаптації технічних стандартів ЄС у сфері AFI та безпечного паркування в рамках переговорів за Главою 21 *acquis* (*Транспортна політика*).

Реалізація запропонованих законодавчих і політичних заходів створить нормативну та інституційну основу для сертифікації безпечних паркувальних зон в Україні, відкриє доступ до фінансування ЄС і забезпечить інтеграцію української дорожньої інфраструктури у єдину мережу TEN-T.

НА ОСНОВІ ВИСНОВКІВ РОЗДІЛУ V

1. Інституційна та нормативно-правова інтеграція CEF

Необхідність змін

Ефективна участь України у CEF потребує послідовної адаптації системи планування та управління фінансуванням інфраструктури до стандартів ЄС. Наразі відсутній централізований координаційний пункт для супроводу проєктів та гармонізації внутрішнього законодавства для визначення Проєктів Спільного Інтересу (PCI).

Законодавчі пропозиції

Створення Національного координаційного центру CEF/TEN-T

Опис змін: Створити центральний орган або координаційний центр (National CEF Coordination Center), відповідальний за централізований супровід проєктів CEF. Цей орган повинен забезпечувати взаємодію з Європейською Комісією, CINEA та ЄІБ, а також гарантувати, що управління проєктами здійснюється методом прямого управління (direct management) відповідно до Фінансового регламенту ЄС.

2. Стратегічна інтеграція та планування

Необхідність змін



Синхронізація стратегічних документів є необхідною для пріоритизації інвестицій та забезпечення безперервності мережі TEN-T на українській території, що є критичним для отримання фінансування CEF-Transport і AFIF.

Законодавчі пропозиції

Синхронізація Національної транспортної стратегії та Стратегії розвитку прикордонної інфраструктури

Забезпечити синхронізацію Національної транспортної стратегії до 2030 року та Стратегії розвитку прикордонної інфраструктури з основними Регламентами ЄС: TEN-T (2024/1679), AFIR (2023/1804) та CEF (2021/1153). Ця синхронізація створює нормативну основу для практичної інтеграції України до TEN-T Core Network та забезпечує відповідність проєктів вимогам CEF щодо Climate Proofing і цілям декарбонізації.

Таким чином, Регламент (ЄС) 2021/1153 створює рамкову основу для фінансової та нормативної інтеграції України до мережі TEN-T, водночас визначаючи напрям реформування національної системи планування інфраструктури у відповідності до стандартів ЄС і принципів сталого розвитку.

НА ОСНОВІ ВИСНОВКІВ РОЗДІЛУ VI

1. Встановлення максимального строку та пріоритетного статусу для TEN-T проєктів

Необхідність змін

Національне законодавство не встановлює фіксованого максимального чотирирічного строку для завершення всіх процедур видачі дозволів (permit-granting procedures), як це визначено статтею 5 Директиви (ЄС) 2021/1187. Також відсутній законодавчо закріплений пріоритетний статус для TEN-T проєктів у всіх національних дозвільних та погоджувальних процедурах (стаття 3 Директиви (ЄС) 2021/1187). Відсутність чотирирічного ліміту створює загрозу для своєчасного впровадження TEN-T проєктів та обмежує передбачуваність для інвесторів.

Законодавчі пропозиції

Внести зміни до Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» (№ 3038-VI), якими передбачити максимальний чотирирічний строк для всіх процедур, пов'язаних із реалізацією TEN-T проєктів, без урахування судових апеляцій (відповідно до статті 5 Директиви (ЄС) 2021/1187). Визначити пріоритетний статус для TEN-T проєктів у всіх національних дозвільних, погоджувальних та судових процедурах (відповідно до статті 3 Директиви).



2. Створення єдиної точки контакту (Designated Authority) та забезпечення інституційної координації

Необхідність змін

В Україні відсутня єдина національна "designated authority" (призначений компетентний орган) або єдина точка контакту (Single Contact Point), який би координував усі етапи дозвільних процедур для проєктів TEN-T. Існуючі інституції (наприклад, «Агентство відновлення», «Агенція ДПП») мають обмежений мандат і не забезпечують міжвідомчої координації, передбаченої статтею 4 Директиви (ЄС) 2021/1187). Для прикладу, Ірландія створила спеціальний Офіс з питань транспортних засобів із нульовим рівнем викидів - *Zero Emission Vehicles Ireland (ZEVl)*. Цей Офіс, функціонуючи у складі Департаменту транспорту, став центральним органом, відповідальним за формування державної політики у сфері електромобільності та розвиток AFI. Модель ZEVl забезпечує узгоджене планування інвестицій, розвиток нормативної бази, координацію зонування та інтеграцію енергетичних мереж, об'єднуючи можливості Transport Infrastructure Ireland (TII), National Transport Authority (NTA) та ESB Networks (ESBN). В Україні відсутній аналогічний централізований компетентний орган, що ускладнює інтегроване стратегічне планування AFI, яке є ключовою вимогою Регламенту (ЄС) 2023/1804. Також, існує необхідність у формалізації механізму участі України у координаційних платформах TEN-T та залученні Європейських координаторів для узгодження графіків і процедур на транскордонних ділянках, зокрема щодо Проєктів спільного інтересу (PCI), інфраструктури альтернативних видів палива (AFI) та цифрових компонентів (ITS, 5G-коридори).

Законодавчі пропозиції

Опис змін

2.1. Ввести зміни до Закону України «Про публічно-приватне партнерство» (№ 4510-20) або розробити спеціальний нормативний акт, орієнтований на процедурні особливості TEN-T.

2.2. Створити або уповноважити існуючий орган (*наприклад Мінрозвитку чи Агентство відновлення*) на виконання функцій єдиного координаційного центру (*Designated Authority*) для AFI та TEN-T проєктів. Внести зміни до положень Кабінету Міністрів України щодо розподілу повноважень та функціоналу центральних органів виконавчої влади.

Основні функції цього центру (Єдиної точки доступу) мають включати: розроблення детальних планів заявок (Detailed Application Outline) для проєктів AFI (стаття 6(4) Директиви (ЄС) 2021/1187), моніторинг строків, а також координацію між усіма компетентними органами (Міненерго, НКРЕКП, ДІАМ, НЕК "Укренерго", органи місцевого самоврядування, а також операторів мереж (DSO/TSO).



Крім того, на базі центру, рекомендується створення робочої групи (*аналог EV Planning Working Group в Ірландії*), що є пріоритетом, визначеним ЄК та яка включатиме представників енергетичного (Міненерго, НКРЕКП, НЕК «Укренерго»), транспортного (Мінрозвитку, Агентство відновлення), будівельного та юстиційного відомств, а також операторів мереж (DSO/TSO).

Завданням цієї групи має бути розробка заходів спрямованих на усунення правових та процедурних бар'єрів, що виникають під час будівництва зарядних станцій, їхнього підключення до мережі і забезпечення координації розробки Національної рамки політики (NPF-AFIR) та Планів сталої міської мобільності (SUMP) на місцевому рівні, адаптуючи загальнонаціональні цілі до локальних потреб.

Також рекомендується уповноважити Мінрозвитку або Агентство відновлення (як Designated Authority) визначити відповідальним за координацію та забезпечення механізму взаємодії з Європейськими координаторами.

2.3. Створити національний механізм збору статистичних даних щодо середньої тривалості дозвільних процедур для проєктів TEN-T та AFI. Це має включати:

- **Запровадження вимоги статті 10 Директиви (ЄС) 2021/1187:** Вимагати збору даних про середню тривалість дозвільних процедур, необхідних для реалізації проєктів TEN-T.

- **Періодичне звітне подання:** Забезпечити можливість регулярного звітування перед Європейською Комісією (за аналогією до вимог статті 10 Директиви (ЄС) 2021/1187) щодо прогресу в імплементації Директиви та строків реалізації проєктів AFI та TEN-T. Звітність має подаватися періодично, кожні два роки, починаючи з 2026 року.

3. Врегулювання правового механізму використання смуги відведення автомобільних доріг для об'єктів сервісу

Необхідність змін

Відсутність нормативно-правової бази та затвердженого Кабінетом Міністрів України Порядку видачі дозволів на використання смуги відведення автомобільних доріг загального користування для влаштування заїздів, виїздів, перехідно-швидкісних смуг до об'єктів дорожнього сервісу та погодження перехресть інженерних мереж і комунікацій. Це призвело до того, що Агентство відновлення вимушене відмовляти суб'єктам господарювання у видачі дозволів, що фактично зупиняє дозвільні процедури та перешкоджає розгортанню інфраструктури альтернативних видів палива (AFI) уздовж коридорів Основної мережі TEN-T.

Законодавчі пропозиції



Розробити та затвердити Порядок видачі дозволів на розміщення об'єктів дорожнього сервісу в межах смуги відведення автомобільних доріг. Визначити Агентство відновлення єдиним уповноваженим органом (designated authority), відповідальним за координацію цих процедур і дотримання строків їх виконання на автомобільній мережі TEN-T. Врегулювати питання погодження перехрещення смуги відведення інженерними мережами. Процес видачі дозволів має бути цифровізований і здійснюватися у чітко визначені терміни (до 90 днів), із запровадженням принципу “єдиного вікна” та інтеграцією з державними реєстрами. Також доцільно передбачити пільговий або безоплатний режим для проєктів, що сприяють розгортанню інфраструктури альтернативних видів палива (AFI).

4. Гармонізація транскордонних закупівель та створення спільних суб'єктів

Необхідність змін

В українському законодавстві відсутні положення, аналогічні статті 8 Директиви (ЄС) 2021/1187, які дозволяють застосування права однієї держави-члена ЄС для спільних суб'єктів у крос-кордонних проєктах TEN-T (як відступ від Закону України «Про публічні закупівлі»). Це створює правову невідповідність при реалізації проєктів за фінансування ЄС.

Законодавчі пропозиції

Імплементувати статтю 8 Директиви (ЄС) 2021/1187 та ввести відповідні дефініції у національні акти (наприклад, Закони «Про публічно-приватне партнерство» та «Про міжнародне територіальне співробітництво України»). Також, необхідно створити правову основу для застосування законодавства ЄС про закупівлі (Директиви 2014/24/ЄС, 2014/25/ЄС) у спільних транскордонних проєктах TEN-T. Визначити «Спільний орган» як спеціальну юридичну форму (наприклад, на основі Європейського об'єднання територіального співробітництва, але з необхідними процесуальними особливостями), що дозволить застосування Статті 8 Директиви.

5. Спрощення землевідведення для інфраструктури альтернативних видів палива (AFI)

Необхідність змін

Процедури визначення цільового призначення земельних ділянок для об'єктів AFI (ЕЗС, енергетичні хаби) є обтяжливими та тривалими. Такі процедури вимагають розробки та затвердження документації із землеустрою та рішень органів місцевого самоврядування, прийнятих на сесіях. Крім того, спостерігається невизначеність правового статусу об'єктів ІЗЕ у контексті оформлення земельних відносин. Необхідно



спростити процедури для прискорення розгортання цієї інфраструктури вздовж коридорів TEN-T.

Законодавчі пропозиції

Внести зміни до Земельного кодексу та Законів України «Про регулювання містобудівної діяльності» (№ 3038-VI), «Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів» (№ 2956-IX), а також Закону «Про автомобільні дороги», якими спростити визначення цільового призначення земельних ділянок під електрозарядні станції (ЕЗС), енергетичні хаби та об'єкти зберігання енергії, зокрема на землях дорожнього господарства. Доцільно використати спрощені механізми, передбачені для інфраструктурних проєктів під час воєнного стану (п. 9-3 розділу V Закону № 3038-VI). Також необхідно визначити порядок отримання у користування земельних ділянок державної та комунальної власності (їхніх частин) для розміщення об'єктів ІЗЕ, включно з можливістю отримання прав користування на конкурентних засадах (електронних торгах) для єдиних лотів.

НА ОСНОВІ ВИСНОВКІВ РОЗДІЛУ VII

1. Спрощення дозвільних процедур та забезпечення інвестиційної привабливості (приклад Хорватії).

Необхідність змін

Тривалість дозвільних процедур (24–48 місяців) є критичним адміністративним бар'єром для інвестицій у АІІ. Для забезпечення повернення значних капітальних витрат, необхідних для НРС (High Power Charging) на Core TEN-T, потрібні довгострокові гарантії використання публічних територій.

Законодавчі пропозиції

Внести зміни до Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності», законодавства про концесії та оренду державного/комунального майна можливість надання довгострокових прав оренди/концесій (наприклад, 10–20 років, як у Хорватії) для об'єктів АІІ, що розміщуються на мережі TEN-T, для зниження ризиків інвестицій. Слід спростити процедури підключення до електричних мереж для об'єктів АІІ (запровадженням "One-step principle" та Pre-permitting). Також необхідно продовжити на період воєнного стану та року після його завершення можливість розрахунку плати за нестандартне приєднання, що включає лише складову плати за створення електричних мереж лінійної частини приєднання.

2. Імплементация технології Smart Recharging та Vehicle-to-Grid (V2G) (приклад Утрехт, Нідерланди та Гудіксвалль, Швеція)



Необхідність змін

Українські стандарти та технічні регламенти не покривають специфіку інтелектуальних систем та технологій двонаправленого заряджання (V2G). Відсутня законодавча база для легалізації двонаправленого обміну енергією, що є критичним для збільшення гнучкості енергосистеми та підвищення енергетичної стійкості, особливо в умовах воєнних викликів.

Законодавчі пропозиції

Внести зміни до Закону України «Про ринок електричної енергії», Кодексу системи передачі електричної енергії та Кодексу систем розподілу електричної енергії, а також до технічних регламентів і ДСТУ, закріпивши можливість підтримки функцій Smart Recharging та стандарту **EN ISO 15118-20:2022** для двонаправленої зарядки (V2G) для нових та оновлених публічних і приватних зарядних точок (Mode 3/4) до 1 січня 2027 року. Легалізувати двонаправлений обмін енергією між EV та мережею (V2G). Впровадити механізм гнучкого приєднання (*flexible connection*). Створити нормативно-правові умови для регуляторних лабораторій (*regulatory sandboxes*) для тестування можливостей використання точок зарядки для надання гнучкості Об'єднаної енергетичної системи України.

3. Інтеграція зарядної інфраструктури з державними активами (залізнична мережа) (приклад Болгарії)

Необхідність змін

Рекомендується використати потенціал державних активів для прискореного та економічно ефективного розгортання AFI, особливо вздовж коридорів TEN-T. Міжнародні автомобільні дороги часто пролягають поблизу залізничних колій та тягових підстанцій, що є невикористаною перевагою для розміщення ІЗЕ, оскільки залізничні вузли мають доступ до високовольтних ліній.

Законодавчі пропозиції

Розробити та затвердити механізм міжвідомчої співпраці (наприклад, у формі Меморандуму між Мінрозвитку, Міненерго та АТ «Укрзалізниця») та внести зміни до законодавства про землекористування для прискореного розміщення об'єктів AFI на землях залізничного транспорту та забезпечити можливість інтеграції зарядної інфраструктури з існуючими залізничними об'єктами (депо, станціями, тяговими підстанціями). Це дозволить значно скоротити витрати на підключення до мережі та зменшити строки реалізації проєктів. Мережа має бути спроектована з урахуванням потреб не лише легкових автомобілів, а й вантажних транспортних засобів та автобусів (HDV), що відповідає вимогам AFIR.

4. Запровадження механізмів попереднього скринінгу можливостей підключення до мереж (приклад Ірландії)



Необхідність змін

Одним із найбільших викликів для розгортання потужних зарядних станцій є забезпечення достатньої пропускної здатності електромереж. Ірландія вирішила цю проблему, запровадивши механізм попереднього скринінгу можливостей підключення до мереж (через ESB Networks у 2023 році). В Україні ж недоліки процедури приєднання до електричних мереж створюють перешкоди у встановленні об'єктів ІЗЕ. Відсутність оперативної інформації про доступну потужність ускладнює планування інвестицій та спричиняє затримки.

Законодавчі пропозиції

Опис змін

Внести зміни до Кодексу системи передачі електричної енергії та Кодексу систем розподілу електричної енергії, затверджених НКРЕКП, та Закону України «Про ринок електричної енергії», якими зокрема передбачити:

1. Механізм попереднього підтвердження (Pre-permitting): Запровадити механізм попереднього скринінгу (Pre-permitting) можливостей підключення до мереж, який дозволить операторам зарядних станцій (CPO) отримувати оперативну інформацію від операторів мереж (DSO/TSO) про доступну потужність на певній ділянці, орієнтовну вартість підключення та часові рамки.

2. Інформація про мережі: Законодавчо зобов'язати операторів електричних мереж (DSO/TSO) надавати інформацію про уможливлення приєднання та доступу до електричних мереж для точок зарядки (у випадку отримання відмови на запит про приєднання або доступ).

3. Спрощення розрахунку плати за приєднання: Продовжити на період воєнного стану та року після його завершення можливість розрахунку плати за нестандартне приєднання до електричних мереж для зарядних станцій, що включає лише складову плати за створення електричних мереж лінійної частини приєднання.

Отже, успішна інтеграція України у європейський простір електромобільності потребує не лише виконання кількісних вимог Регламентів TEN-N та AFIR, але й впровадження системних рішень, що поєднують:

- стратегічне планування
- цифрову гармонізацію
- ефективне регулювання
- раціональне використання державних активів
- технологічні інновації

Реалізація цих напрямів сприятиме створенню стійкої, конкурентної та інтегрованої ІЗЕ, здатної не лише забезпечити виконання зобов'язань за AFIR, а й підвищити енергетичну безпеку України у період воєнних викликів та післявоєнного відновлення.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

Найменування розділу	Список використаних джерел
Аналіз національного законодавства у досліджуваних сфері	1. Паризька угода до Рамкової конвенції ООН про зміну клімату. URL: https://surl.li/bdzjra 2. Угода про асоціацію між Україною та ЄС. URL: https://surl.li/optlbc 3. Конституція України URL: https://surl.li/hwdayf 4. Земельний кодекс України URL: https://surl.li/sjzhau 5. Закон України «Про автомобільні дороги». URL: https://surl.li/bggakz 6. Закон України «Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів» URL: https://surl.li/hddzqa 7. Закон України «Про ратифікацію Паризької угоди». URL: https://surl.li/bzmvzt 8. Закон України «Про концесію» URL: https://surl.li/dkqgkf 9. Закон України «Про публічно-приватне партнерство» URL: https://surl.li/rutltg 10. Закон України «Про транспорт» URL: https://surl.li/cpxdcc 11. Закон України «Про дорожній рух» URL: https://surl.li/uxwpig 12. Закон України «Про перелік документів дозвільного характеру у сфері господарської діяльності» URL: https://surl.li/cc/blifdb 13. Закон України «Про оцінку впливу на довкілля» URL: https://surl.li/dtyxli 14. Закон України «Про міжнародне територіальне співробітництво України» URL: https://surl.li/skjsmk 15. Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності» URL: https://surl.li/bbgdfv 16. Закон України Про ратифікацію Угоди між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, з іншої сторони, про участь України у програмі Союзу "Механізм "Сполучення Європи". URL: https://surl.li/dxmkdz 17. Закон України «Про основні засади державної кліматичної політики». URL: https://surl.li/zvbnqx 18. Закон України «Про морські порти України» URL: https://surl.li/vwbgon 19. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025-2027 роках». URL: https://surl.li/phermg 20. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Плану України» URL: https://surl.li/zaqmun 21. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Національного плану з енергетики та клімату на період до 2030 року» URL: https://surl.li/wvouwv 22. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Енергетичної стратегії України на період до 2050 року». URL: https://surl.li/ihiell 23. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції національної системи стратегічного планування». URL: https://surl.li/imyjob 24. Постанова Кабінету Міністрів України "Про затвердження максимального розміру плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованою на умовах концесії." URL: https://surl.li/nbojmv 25. Постанова Кабінету Міністрів України "Про затвердження Порядку безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, та розмір відшкодування концесіонеру". URL: https://surl.li/iarrri 26. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку спрямування коштів державного дорожнього фонду» URL: https://surl.li/tgnyvz 27. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку

	використання коштів, передбачених у державному бюджеті для розвитку мережі та утримання автомобільних доріг загального користування у 2025 році». URL: https://surl.li/traggd 28. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил охорони електричних мереж». URL: https://surl.li/rnmpve 29. ДБН В.2.3-4:2015 "Автомобільні дороги. Частина I. Проектування Частина II. Будівництво" URL: https://surl.li/ymwvbo 30. ГБН В.2.3-37641918-549:2018 «Автомобільні дороги. Майданчики для стоянки транспортних засобів і відпочинку учасників дорожнього руху. Загальні вимоги проектування». URL: https://surl.li/wdsqtt 31. ДБН Б.2.2-12:2019 "Планування і забудова територій". URL: https://surl.li/pfeaim 32. ДСТУ 3587:2022 Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги. Вимоги до експлуатаційного стану. URL: https://surl.li/rqvbbm 33. ДСТУ 9222:2023 Пожежна безпека. Протипожежний захист систем зарядки електромобілів. Основні положення https://surl.li/vzyurk 34. Спільний наказ Мінінфраструктури та Мініфіну «Про затвердження Методики визначення обсягу фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг та нормативів витрат, пов'язаних з утриманням автомобільних доріг» URL: https://surl.li/pzoews 35. Наказ Укравтодору «Про затвердження Порядку видачі дозволів на розміщення, будівництво, реконструкцію та функціонування об'єктів сервісу на землях дорожнього господарства» (втратив чинність). URL: https://surl.li/bqksot.
Аналіз законодавства ЄС	1. РЕГЛАМЕНТ (ЄС) № 1315/2013 ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ ЄВРОПИ від 11 грудня 2013 року Про настанови Євросоюзу щодо розвитку транс'європейської транспортної мережі та скасування Рішення № 661/2010/ЄС URL: https://surl.li/tmipml 2. Регламент Європейського Парламенту та Ради (ЄС) 2024/1679 від 13 червня 2024 року про керівні принципи Союзу щодо розвитку Транс'європейської транспортної мережі, внесення змін до Регламенту (ЄС) 2021/1153 та Регламенту (ЄС) 913/2010 і скасування Регламенту (ЄС) 1315/2013 URL: https://surl.li/snstcd 3. Регламент (ЄС) 2023/1804 Європейського Парламенту та Ради від 13 вересня 2023 року про розгортання інфраструктури альтернативних видів палива та про скасування Директиви 2014/94/ЄС URL: https://surl.li/twtlbn 4. Регламент (ЄС) 2021/1153 ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ від 7 липня 2021 року про створення «Механізму об'єднання Європи» і скасування Регламентів (ЄС) № 1316/2013 та (ЄС) 283/2014 URL: https://surl.li/lwkysd 5. ДЕЛЕГОВАНИЙ РЕГЛАМЕНТ КОМІСІЇ (ЄС) 2022/1012 від 7 квітня 2022 року що доповнює Регламент (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради щодо стандартів, які регламентують рівень обслуговування та надійності безпечних і захищених паркувальних зон, а також процедури їх сертифікації URL: https://surl.li/juqdvj 6. Регламент ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) № 561/2006 від 15 березня 2006 року про гармонізацію певного соціального законодавства стосовно дорожнього транспорту, внесення змін до регламентів Ради (ЄС) № 3821/85 та (ЄС) № 2135/98, і скасування Регламенту Ради (ЄС) № 3820/85 URL: https://surl.li/jvcwxa 7. Регламент (ЄС) 2020/852 Європейського Парламенту та Ради від 18 червня 2020 року про створення системи сприяння сталому інвестуванню та про внесення змін до Регламенту (ЄС) 2019/2088 URL: https://surl.li/zjcsjv 8. Імплементативний регламент Комісії (ЄС) 2025/655 від 2 квітня 2025 року, що встановлює правила застосування Регламенту (ЄС) 2023/1804 Європейського Парламенту та Ради щодо специфікацій та процедур, що стосуються наявності та доступності даних про інфраструктуру альтернативного палива URL: https://surl.li/qodevk

	9. Делегований регламент Комісії (ЄС) 2022/670 від 2 лютого 2022 року, що доповнює Директиву Європейського Парламенту та Ради 2010/40/ЄС щодо надання послуг дорожнього руху в режимі реального часу в масштабах ЄС URL: https://surl.li/ijmamy 10. Регламент (ЄС) 2019/631 Європейського Парламенту та Ради від 17 квітня 2019 року, що встановлює стандарти викидів CO₂ для нових легкових автомобілів та нових легких комерційних транспортних засобів, а також скасовує Регламенти (ЄС) № 443/2009 та (ЄС) № 510/2011 URL: https://surl.li/aftrkx 11. РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ (ЄС) №2020/1056 від 15 липня 2020 р про електронну інформацію щодо вантажних перевезень URL: https://surl.li/faypfg 12. Делегований регламент Комісії (ЄС) № 886/2013 від 15 травня 2013 року, що доповнює Директиву Європейського Парламенту та Ради 2010/40/ЄС щодо даних та процедур для безкоштовного надання користувачам, де це можливо, мінімальної універсальної інформації про дорожній рух, пов'язаної з безпекою дорожнього руху URL: https://surl.li/zcetkc 13. РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) 2017/352 від 15 лютого 2017 року про запровадження рамки для надання портових послуг та про загальні правила щодо фінансової прозорості портів URL: https://surl.li/fnrptv 14. ДИРЕКТИВА (ЄС) 2021/1187 ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ від 7 липня 2021 року про впорядкування заходів для сприяння реалізації транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) URL: https://surl.li/smxuwn 15. ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 1999/62/ЄС від 17 червня 1999 року про справляння плати з транспортних засобів за користування дорожньою інфраструктурою URL: https://surl.li/hqmjrc 16. ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2014/94/ЄС від 22 жовтня 2014 року про розгортання інфраструктури для альтернативних видів палива URL: https://surl.li/fqiryt 17. Директива (ЄС) 2022/362 Європейського Парламенту та Ради від 24 лютого 2022 року про внесення змін до Директив 1999/62/ЄС, 1999/37/ЄС та (ЄС) 2019/520 щодо стягнення плати за користування транспортними засобами певною інфраструктурою URL: https://surl.li/pukfng 18. Директива (ЄС) 2024/1275 Європейського Парламенту та Ради від 24 квітня 2024 року про енергетичну ефективність будівель URL: https://surl.li/mzhple 19. Директива (ЄС) 2019/882 Європейського Парламенту та Ради від 17 квітня 2019 року про вимоги до доступності продуктів та послуг URL: https://surl.li/lziyxk 20. Директива 2010/40/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 7 липня 2010 року про рамки для розгортання інтелектуальних транспортних систем у сфері автомобільного транспорту та для інтерфейсів з іншими видами транспорту URL: https://surl.li/jgqxju 21. ДИРЕКТИВА РАДИ 96/53/ЄС від 25 липня 1996 року про встановлення для деяких дорожніх транспортних засобів, що перебувають в обігу в межах Співтовариства, максимальних дозволених розмірів для внутрішнього та міжнародного дорожнього руху та максимальної дозволеної маси для міжнародного дорожнього руху URL: https://surl.li/wbflef 22. Military Requirements for Military Mobility within and beyond the EU. URL: https://surl.li/hnxwoj 23. PAS 1899:2022. Electric Vehicles – Accessible Charging – Specification URL: https://surl.li/cjybvy 24. ДСТУ EN ISO/IEC 17021-1:2017 Оцінка відповідності. Вимоги до органів, які здійснюють аудит і сертифікацію систем управління. Частина 1. Вимоги (EN ISO/IEC 17021-1:2015, IDT; ISO/IEC 17021-1:2015, IDT) URL: https://surl.li/cxbgwh 25. INTELLIGENT TRANSPORT SYSTEMS URL: https://surl.li/bzthcq
Кращі практики	1. Sustainable Transport Forum (STF) URL: https://surl.li/qzfqbn



країн ЄС	2. Policy recommendations (Guidelines for policymakers) URL: https://surl.li/zqogrz 3. National Policy Framework for Alternative Fuels Infrastructure of Ireland URL: https://surl.li/txjnct 4. Bulgaria launches national EV charging network at railway stations. URL: https://surl.li/oxsjwn 5. Two European cities advance vehicle-to-grid (V2G) solutions URL: https://surl.li/yguobt
-----------------	---



Ministry for Development
of Communities
and Territories of Ukraine



FOUNDATION
FOR INSTITUTIONAL
DEVELOPMENT



співпраця з
НІМЕЧЧИНОЮ
DEUTSCHE ZUSAMMENARBEIT

implemented by:
giz Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH



EasTnT
Eastern Partnership for Trade and Transport

Цей Звіт підготували експерти:

Форсюк Наталія

Неліна Марина

Циганин Ярослав

за фінансової підтримки

**Федерального міністерства економічного співробітництва та розвитку
Німеччини (BMZ)**

у межах проекту

**EasTnT – «Зміцнення сталих і цифрових торговельних шляхів і логістичних
концепцій між країнами Східного партнерства та ЄС»,**

що реалізується

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH.

ДИСКЛЕЙМЕР

За зміст даного Звіту повну відповідальність несуть автори та він не обов'язково відображає позицію Федерального міністерства економічного співробітництва та розвитку Німеччини (BMZ) чи Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH.

