

Короткий виклад

Стягнення плати за проїзд вантажівками – це технічне рішення для реалізації принципів **«користувач»** та **«забруднювач платить»**. Доходи від стягнення плати за проїзд можуть допомогти зменшити **бюджетний тиск** на Україну та оптимізувати розподіл коштів ЄС. Якщо Україна вирішить запровадити систему стягнення плати за проїзд, вкрай важливо узгодити її з Директивою (ЄС) 2022/362 заради **вступу до ЄС та сталого розвитку країни**.

- **Україна втрачає контроль над станом своєї дорожньої інфраструктури.**

З 2024 року Державний дорожній фонд використовується для військових потреб, і на утримання доріг залишається мало коштів. Відновлення дорожньої мережі здійснюється в основному за рахунок фінансування ЄС та міжнародних організацій. У 2025 році в рамках електронної системи DREAM було оголошено про три нові **«мегапроекти»** з реконструкції доріг (М-07, М-30, М-15). Їхня загальна сума перевищує 12 мільярдів євро, що в **15 разів більше** коштів на дороги, ніж у 2024 році. Частка доріг у поганому стані зросла на 225% з 2011 по 2016 рік. За нашими прогнозами, до 2025 року 38% дорожнього полотна буде у поганому стані за лінійно-оптимістичним сценарієм. Мости також руйнуються. Внаслідок російської агресії було **пошкоджено 25 000 кілометрів** доріг та 344 мости та переїзди. Експлуатаційні витрати на вантажівки можуть зрости до 35% залежно від якості дорожнього покриття. Це призводить до збільшення логістичних витрат та відсутності стратегічної автономії України в управлінні своїми дорогами.

- **Старіші вантажівки, що завдають більшої шкоди довкіллю, та перевантажені вантажівки – загроза для дорожнього покриття та забруднення міст.**

Проаналізувавши дані Єдиного державного транспортного реєстру України, ми виявили підвищений попит на напівпричеми і більш важкі вантажівки західних марок. Частка нових вантажівок – віком до 5 років – залишається стабільною на рівні лише 10% від загальної кількості реєстрацій на рік. Середній вік вантажівок становить 16,2 роки, що на 2 роки більше, ніж середній показник по ЄС – 14,2. Рік випуску 88% усіх вантажівок, зареєстрованих у 2024 році, припадає на період до 2019 року. Це відносить

їх до найменш енергоефективного класу CO₂ I. Системи зважування в русі (WIM) реєстрували 6000 перевантажених вантажівок на день у 2021 році. **Старіші, менш енергоефективні** та **важчі** вантажівки на дорогах негативно впливають на забруднення повітря в передмістях та стан дорожнього покриття.

- **Впровадження системи «забруднювач платить» є прибутковим: Україна могла б отримати понад 1 мільярд євро доходу від стягнення плати за проїзд.**

Ми моделюємо дохід, який Україна могла б отримати від стягнення плати за проїзд із вантажівок за різних сценаріїв. Найменш привабливим із фінансової точки зору є стягування плати з вантажівок вагою понад 12 тонн: це принесе лише 215 мільйонів євро річного доходу на трьох маршрутах (М-06, М-07, М-05). Це без урахування зовнішніх зборів за забруднення повітря, шумове забруднення та викиди CO₂. Отже, це не відповідає **Директиві (ЄС) 2022/362** про дорожні збори. застосовується до німецької системи Maut 2025. Ця німецька плата за проїзд залежить від класу викидів CO₂, стандарту Євро, ваги та осі вантажівки. Вона може принести **понад 1 мільярд євро** річного доходу, **66% з яких припадає на додаткові збори за викиди CO₂, забруднення повітря та шум**. На основі даних WIM за 2024 рік ми оцінюємо, що потенційний валовий дохід від плати за проїзд на 10% менший, оскільки активність знизилася через російське вторгнення. Стягнення плати за проїзд також пришвидшує відшкодування витрат на ремонт доріг, стимулює використання менш забруднюючих довілля вантажівок, може сприяти **переходу на інші види транспорту** та запобіганню смертельним випадкам від забруднення атмосферного повітря.

- **Страх має великі очі: амбітне запровадження плати за проїзд ≠ різкий стрибок цін.**

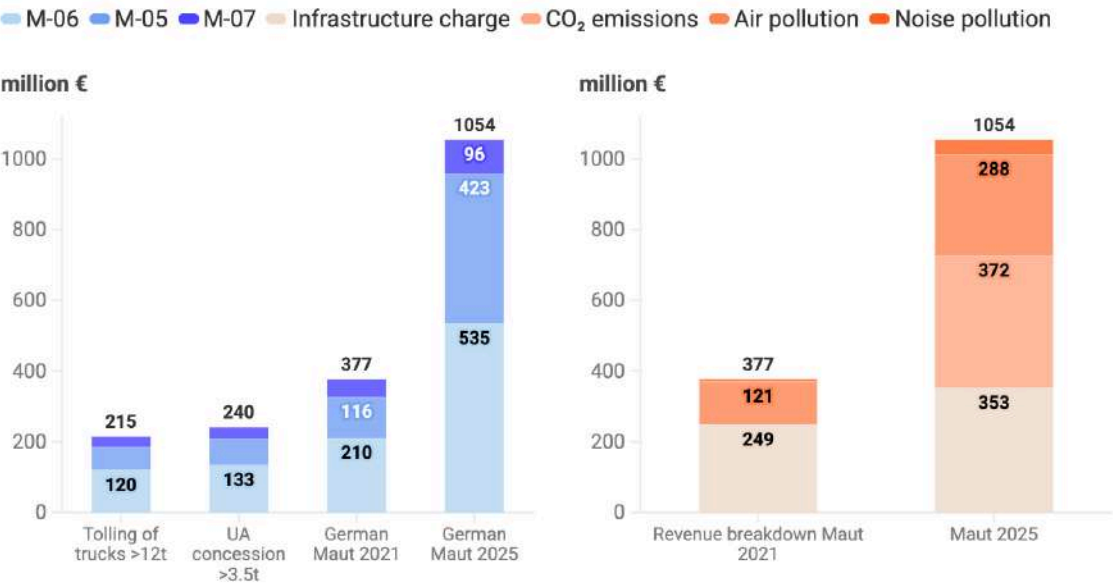
Ми моделюємо ціну пляшки пива, що перевозиться зі Львова до Києва. За високого рівня плати за проїзд, встановленого Німеччиною, **вона може коштувати на 0,84 євроцента або на 38 копійок дорожче**, що становить відносне збільшення на 0,49%. Перевезення її дорогою з поганою якістю покриття також може мати еквівалентне збільшення вартості на 0,84 цента (38 копійок) за ту саму пляшку пива. **76%** опитаних українських підприємств

підтримують запровадження плати за проїзд за умови покращення якості дорожнього покриття.

Амбітна система стягнення плати за проїзд сприяє підвищенню фінансової та кліматичної стійкості України з мінімальним впливом на споживачів.

Unlocking €1 Billion: Scenarios for Tolling Ukraine’s Major Highways

CO₂ emissions from trucks are largest source of potential toll revenue



Source: T&E, WIM 2021 report, HGV toll Germany, Berechnung der Wegekosten 2021 • Resolution № 1312 of Cabinet of Ministers on UA concession toll rates. German Maut are toll rates for HDVs in Germany depending on the introduction year **T&E**

Рекомендації

Система стягнення плати за проїзд вантажівок

- **Поетапне впровадження системи стягування плати в залежності від пройденої відстані**
Впровадити поступову систему стягнення плати за проїзд для важких транспортних засобів (ВТЗ) на основі пройденої відстані відповідно до Директиви (ЄС) 2022/362:
 - **До 2027 року** – застосовувати оплату за проїзд до ВТЗ повною масою понад 12 т.
 - **Після 2027 року** – розширити оплату на ВТЗ понад 7,5 т.
 - **Після 2030 року** – розширити оплату на ВТЗ понад 3,5 т.
- **Диференціація викидів CO₂**
 - **До 2027 року** диференціювати частину плати за проїзд, пов'язану з інфраструктурою, відповідно до стандарту Euro: транспортний засіб Euro II, що забруднює навколишнє середовище, платить більше, ніж транспортний засіб Euro VI, що забруднює менше.
 - **Після 2027 року** – на основі класу викидів CO₂.
 - Звільнити **автобуси** та **транспортні засоби з нульовим рівнем викидів** від сплати плати за проїзд.
- **Поступове впровадження зборів за забруднення повітря та шум після початкового пілотного етапу**
 - **Збори за забруднення повітря:** різняться залежно від типу доріг (приміські/міжміські дороги).
Збір має відображати рівень забруднення доріг та їхніх околиць, наприклад, щільність населення, середньорічне забруднення повітря.
 - Звільнити **транспортні засоби з нульовим рівнем викидів** від зборів за забруднення повітря.
 - **Збори за шум:** розрізняти нічні та денні тарифи з вищими нічними ставками. Це дозволить залучити необхідні кошти для шумозахисних бар'єрів у найбільш вразливих громадах.
- **Пілотне впровадження**
Пілотне впровадження плати за проїзд на ключових **маршрутах TEN-T**, що мають логістичне значення, з поступовим розширенням сфери застосування:
 - До них належать міжнародні дороги, такі як **М-07, М-06 та М-05**, або дороги, на яких планується капітальний ремонт - **М-07, М-30 та М-15**.

Впровадження та забезпечення виконання:

- **Приведення у відповідність до рамок сертифікації ЄС**
 - Приведення української системи сертифікації у відповідність до [Регламенту \(ЄС\) 2018/858](#) про сертифікацію та нагляд за ринком автотранспортних засобів та [Регламентом \(ЄС\) № 595/2009](#) про сертифікацію

автотранспортних засобів.

- Український сертифікат затвердження повинен містити всю необхідну інформацію про транспортний засіб, наприклад, його питомі викиди CO₂ (відповідно до Сертифіката відповідності та визначені за допомогою інструменту моделювання VECTO).
- **Інтеграція до Єдиного державного реєстру транспортних засобів**
 - Внесення ключових даних про транспортний засіб (європейський стандарт, викиди CO₂, клас викидів) до Єдиного державного реєстру транспортних засобів.
 - Надання операторам платних доріг доступу до цих даних для перевірок відповідності відповідно до [Директиви \(ЄС\) 2019/520](#) про сумісність електронних систем стягнення плати за проїзд.
- **Визначення справедливих тарифів на проїзд**
 - Встановлення базових тарифів на проїзд на основі активності транспортних засобів, зносу інфраструктури та пов'язаних із цим витрат на ремонт.
 - Застосування методології, що використовується в німецьких «Управліннях з обліку витрат» (Wegekostengutachten) для встановлення тарифів на проїзд на основі витрат.
 - Збір підтверджуючих даних про:
 - Стан доріг (наприклад, індекс IRI)
 - Активність транспортних засобів за типом, пов'язані з ними викиди
 - Шум та забруднення повітря
 - Щільність населення.
- **Використання доходів**
 - Спрямування доходів від плати за проїзд на технічне обслуговування та ремонт доріг, забезпечуючи нейтральність доходів відповідно до Директиви.
 - Виділення додаткових доходів від плати за забруднення навколишнього середовища та викиди CO₂ на проекти стійкого транспорту (наприклад, через Державний фонд декарбонізації для фінансування зарядних станцій, покращення громадського транспорту) та/або підтримку малих та середніх підприємств у оновленні їх вантажного парку.
 - Публікація щорічного фінансового звіту про доходи від збори за проїзд, витрати та характеристики транспортних засобів для забезпечення прозорості для громадськості.
- **Системи зважування під час руху**
 - Продовжити впровадження систем зважування під час руху (WIM) для моніторингу активності транспортних засобів, профілів вантажівок та запобігання перевантаженню транспортних засобів.
- **Концесії та ДПП**
 - Інтеграція положення Директиви (ЄС) 2022/362 у концесійні договори та договори ДПП з самого початку, щоб уникнути проблем із дотриманням вимог у майбутньому під час вступу до ЄС.

Переваги для транспортних операторів:

- **Запобігання надмірному фінансовому навантаженню**
 - Розглянути можливість скасування [єдиного збору](#) з транспортних засобів, що стягується на пунктах перетину кордону, щоб уникнути подвійного оподаткування транспортних засобів та забезпечити справедливість між резидентами та нерезидентами у сфері транспортних послуг.
 - Запровадити цільову схему фінансового стимулювання для малих та середніх транспортних операторів для підтримки оновлення вантажного транспорту, наприклад, використовуючи кошти, виділені в рамках Українського фонду на розвиток платних доріг, або з коштів, отриманих від зборів за забруднення повітря, як зазначено вище.

Підтримка з боку партнерів ЄС:

- **Технічна та фінансова допомога**

Європейська Комісія, ЄІБ, ЄБРР повинні надати технічну та фінансову допомогу українським зацікавленим сторонам для приведення проекту платних доріг у відповідність до Директиви 2022/362 та вимог ЄС до типового схвалення

Додаток І. SWOT-аналіз: стягнення плати за проїзд для транспортних засобів вагою від 3,5 т?

	Корисно	Шкідливо
Внутрішні	Сильні сторони: - Повне та раннє узгодження з Директивою: - Добрий сигнал для процесу вступу до ЄС та внутрішнього ринку ЄС - Підтримка майбутніх угод про автомобільні вантажні перевезення з урахуванням екологічних положень Законодавчо обов'язкова дата для стягнення плати за проїзд транспортних засобів вагою від 3,5 т згідно з Директивою – березень 2027 року - Оскільки розвиток стягнення плати за проїзд як такий впроваджується в Україні, буде корисним мислити в юридично обов'язкових термінах ЄС. +814 млн євро до дорожнього фонду при використанні німецької програми Maut 2025, яка передбачає початок стягування плати з транспортних засобів масою від 3,5 т, порівняно зі сценарієм концесії в Україні: швидше відшкодування витрат на ремонт та технічне обслуговування доріг - Потенціал використання коштів для ініціатив у галузі стійкого транспорту, наприклад, громадського транспорту, розвитку зарядної інфраструктури.	Слабкі сторони: - Політичні заяви про введення плати за проїзд для транспортних засобів масою від 3,5 тонн можуть підірвати розвиток системи стягнення плати за проїзд та її принципову репутацію: - Заходи щодо пом'якшення наслідків: підвищення поінформованості про оплату забруднювачем, чи користувачем, а також запобігання пошкодженню інфраструктури більш важкими транспортними засобами Перенаправлення вантажного руху на паралельні безплатні дороги: - У сценарії з транспортними засобами масою понад 12 тонн цей ризик також існує і може бути пом'якшений ретельним вибором пілотних проектів, наприклад, основної мережі TEN-T, де використання вантажівкою іншого, довшого і менш прямого маршруту для перевезення не вигідно з економічного погляду

Можливості (для логістичних компаній):

- **Погана якість дорожнього покриття підвищує витрати на логістику та ведення бізнесу**, і підприємства в будь-якому випадку платять за це:
 - Деякі компанії зробили свій внесок у реконструкцію доріг поблизу заводів, фактично запустивши ДПП на разовій основі та оплачуючи дороги.
 - **Більшість підприємств**, опитаних Європейською бізнес-асоціацією, проголосували за введення плати за проїзд, якщо якість доріг покращиться.
- За даними Реєстру транспортних засобів, вантажівок стандарту Євро-0 у діапазоні 3,5-12 тонн більше, ніж у діапазоні >12 тонн, **тому дрібніші транспортні засоби менш енергоефективні**:
 - Введення плати за проїзд для більш енергоефективних вантажівок вагою понад 12 тонн і виключення зі списку жорстких вантажівок вагою менше 12 тонн, що забруднюють довкілля, несправедливо.

Загрози:

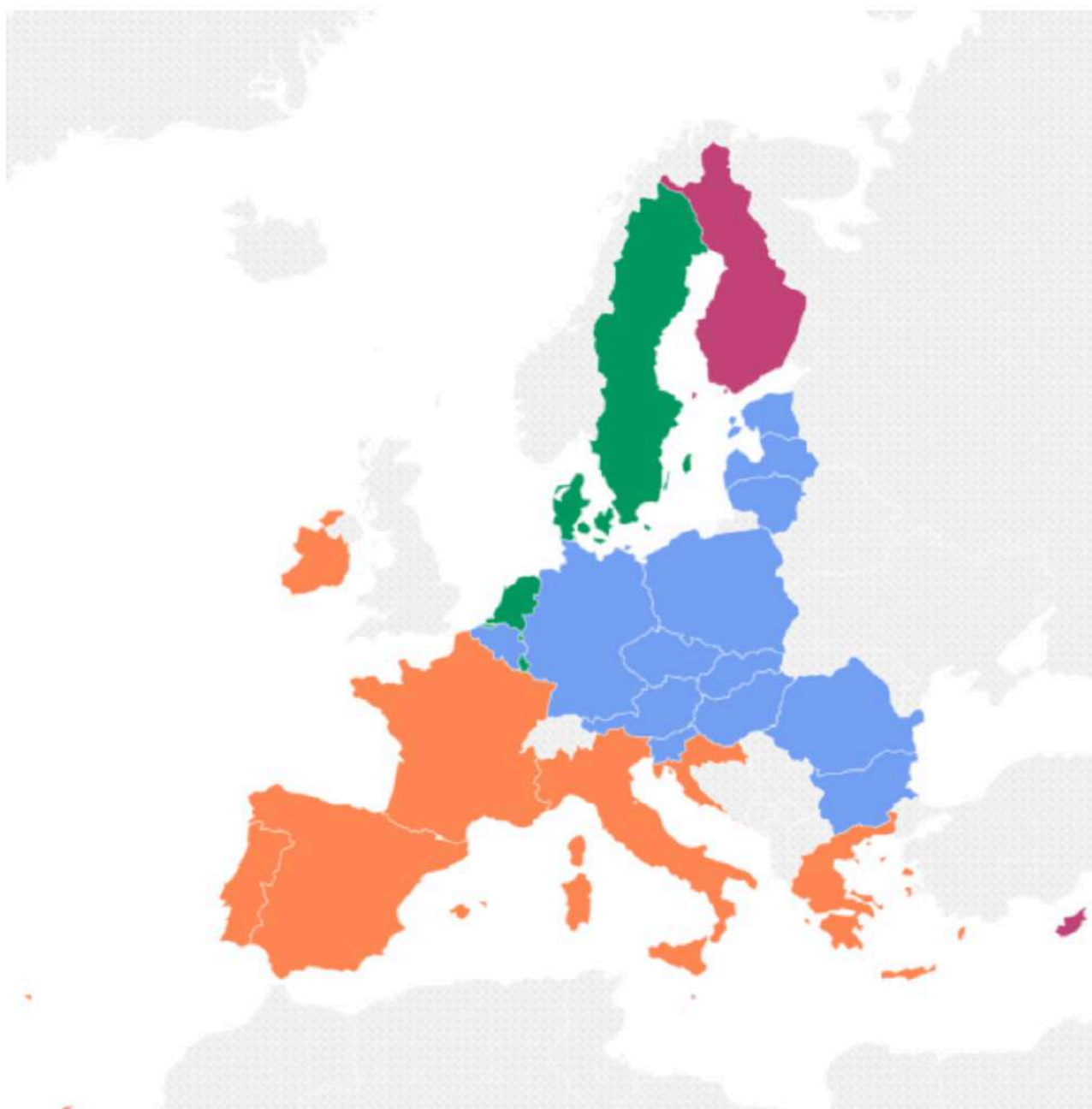
- Введення плати за проїзд для транспортних засобів вагою від 3,5 тонн **може викликати негативну реакцію з боку транспортних компаній**, яким доведеться швидко адаптуватися, включивши плату за проїзд до своїх операційних та бізнес-моделей:
 - Це може сильніше вдарити по невеликих транспортних компаніях, що працюють на межі прибутку, ніж по великих
 - Пом'якшення наслідків – **поетапне впровадження плати для вантажних автомобілів до 2027 року**
 - Однак введення плати за проїзд лише для транспортних засобів вагою **від 12 тонн може стимулювати появу на дорогах більшої кількості невеликих (менше 12 тонн) та перевантажених вантажівок**.

Додаток II. Мапа країн-членів ЄС: впровадження плати за проїзд для транспортних засобів вагою від 3,5 т чи 12 т, так чи ні?

Majority EU MS tolls trucks >3.5t:

Denmark, Netherlands, Luxembourg and Sweden toll trucks >12t with plans to lower the threshold to 3.5t until 2027

■ >3.5t ■ all vehicles on tolled motorways, mostly concession contracts
■ no toll ■ >12t



Source: T&E, World Bank (boundaries), Simple maps (points), See bibliography for the list of sources.

