



«Транспортний безвіз» 2025–2027

Що змінюється і як це впливає на логістику

Ірина Коссе, провідна наукова співробітниця ІЕД
12 листопада 2025 року





Стан речей: угода продовжена до 2027 року

25 вересня 2025 року ЄС і Україна подовжили дію угоди про лібералізацію вантажних автоперевезень до 31 березня 2027 року. Двосторонні та транзитні рейси українських і європейських перевізників виконуються без дозволів, як і від 2022 року.

Каботаж усередині ЄС залишається заборонений; «крос-трейд» поза рамками угоди регулюється окремими правилами. Для бізнесу це означає прогнозованість маршрутів, менше адміністративних затримок і простіше планування флоту.

Три ключові механізми угоди

Документи та наліпка

Водій має мати документи, що підтверджують законність рейсу. На лобовому склі — спеціальна наліпка про підпадання під угоду. Режим «без дозволів» для екологічних стандартів Євро-5+.

Safeguard-застереження

Якщо на території ЄС виникає «серйозне порушення» ринку, угоду там можна тимчасово призупинити. Це запобіжник проти дисбалансів.

Політична підтримка

17 червня 2025 року Європарламент схвалив продовження. Доступ до ринків ЄС лишається відкритим, критично з огляду на воєнні обмеження.

EU-Ukraine Road
Transport Agreement



Bilateral Trade and Transit Permitted
Cross-Traffic and Cabotage Prohibited



Як працює «захисне застереження»

Механізм дозволяє країні ЄС тимчасово обмежити угоду на своїй території, якщо буде зафіксовано значний негативний вплив на місцевий ринок перевезень. Цей інструмент закріпили як політичний «запобіжник» після протестів частини перевізників у ЄС.

Станом на листопад 2025 року: офіційних повідомлень про застосування застереження не було. Жодна країна не оголошувала реального призупинення угоди на своїй території. Режим працює без географічних «вимикачів», але ризик точкових обмежень лишається. Найкращий захист — бездоганний комплаєнс.

Вимоги 2026 року: контрольна точка

1 Смарт-тахографи

З 1 липня 2026 року всі нові вантажні ТЗ, зареєстровані в Україні, мають бути обладнані смарт-тахографами. В Україні вже є 12 центрів, які отримали право встановлювати тахографи.

2 Ділова репутація та кваліфікація

Поступове наближення до вимог ЄС: перевірка несудимості, фінансової стійкості, підтвержене управлінське знання. Менеджер-управитель зможе обслуговувати до 50 автомобілів.

3 Документальний супровід

Наказ/CMR, страхування, підтвердження зв'язку «порожнього» пробігу з основною операцією, наліпка — базовий пакет для перевірки на кордоні.

Вплив на торгівлю

Війна закрила море – автотранспорт «підхопив» критичні потоки. Після 2022 року частка автотранспорту в торгівлі з ЄС за вартістю стала структурно вищою ($\approx 60\%+$) і залишається опорним каналом для товарів високої вартості.

\$38 млрд

Вартість автоторгівлі 2024

На +20% до 2021 року, 63% торгівлі з ЄС за вартістю

\$26,9 млрд

Імпорт автошляхами

75% імпорту з ЄС за вартістю

\$11,1 млрд

Експорт автошляхами

45% експорту до ЄС за вартістю



Сценарний аналіз: вартість без угоди

Без угоди (контрфактичні сценарії «квоти/зниження квот») кумулятивні втрати 2022–2024 сягнули б \$13,3–\$26,0 млрд.* У 2023 році втрати лише за рік за найбільш ймовірним сценарієм – понад \$11 млрд (≈-31%).

Показник «покриття торгівлі дозволами» після 2022 року впав у 9 разів. Стара система квот стала б «жорсткою стелею» для пропускної здатності, особливо в транзитних плечах до західних ринків ЄС. Ці висновки корелюють із офіційною лінією ЄК: подовження названо інструментом підтримки Solidarity Lanes.

*Iryna Kosse, Oksana Kuziakiv, Garry Poluschkin, Robert Kirchner. The impact of the EU Solidarity Lane on road-based trade. PS 02/2025.

	Базовий рівень	■ Сценарій 1: часткова лібералізація (дозволи на рівні 2018 року)	■ Сценарій 2: без угоди (дозволи на рівні 2021 року)	■ Сценарій 3: менше дозволів (екстраполяція тренду)
Втрати обсягів торгівлі автомобільним транспортом з ЄС кум. 2022-24, млн т	0	6,5	9,7	12,2
Втрати вартості торгівлі автом. транспортом з ЄС, млрд дол. США, кум. 2022-24	0	13,3	20,2	26
Черги вантажівок	Регулюються єЧергою	Поліпшуються з часом, але потік нерівномірний	Фізичні черги зберігаються	Штучно низький трафік, система недостатньо використовується
Режим дозволів	Без дозволів	Квота 2018 року	Квота 2021 року	Квота щороку зменшується
Макроекономічний вплив	Торгівля підсилена; логістика підтримує економіку	Часткове згортання торгівлі; помірний ризик	Втрати в торгівлі обмежують потенціал відновлення	«Вузькі місця» в торгівлі поглиблюють тиск рецесії
Логістика (Україна та ЄС)	Зростання, збереження робочих місць в Україні	Змішаний; укр. бізнес виграє, перевізники ЄС менш занепокоєні	Обвал вантажоперевезень автомобільним транспортом в Україні	Неповна зайнятість на транспорті України, тіньові ринки



Політика й ризики: що не можна ігнорувати

Протести в ЄС

Рішення 2024–2025 років викликали опір частини перевізників у Польщі; були блокади. Позиція критиків — «нерівні умови конкуренції». Це підвищує чутливість до зловживань.

Ризик локальних обмежень

Safeguard clause — реальний важіль на випадок дисбалансів. У разі зловживань вона може спрацювати точково. Репутаційні й комплаєнс-ризика стали частиною конкурентоспроможності.

Чек-лист готовності: 2026–поч.2027

бізнес

Тахографи й карти водіїв

готовність парку під реєстрації після 01.07.2026; сервісна підтримка з вивантаження даних.

Папка в кабіні

CMR/наказ/страхування/інвойси; підтвердження для «порожняка»; наліпка

Менеджер-управитель і репутація

аудит відповідності; процедури контролю режимів праці/відпочинку; навчання диспетчерів комунікації з контролерами в ЄС

Внутрішній моніторинг

зміни вимог у країнах руху до маркування, вагових/габаритних норм, зон екологічного контролю

уряд

Довести «пакет-2026» до завершення

смарт-тахографи, ділова репутація, менеджери

Цифрова взаємодія на кордоні

синхронізація електронних систем, щоб скоротити «рутинні» черги й мінімізувати ручні перевірки

Публічний моніторинг ефектів

регулярні звіти про вплив режиму на ринок праці й ціни перевезень у ЄС/Україні

Координація з ЄС

робочі групи з чіткими KPI до незалежної оцінки 2026 року

Дисципліна виконання

«Транспортний безвіз» продовжено до березня 2027 року – це не «подарунок», а прагматичний інструмент, який утримав торгівлю в умовах війни та зламав дозволову «стелю» на кордоні.

Наступні півтора року – про дисципліну: smart-тахографи, менеджери, репутація, документи й наліпка. У кого це поставлено, той і виграє. Режим працюватиме доти, доки ми не даємо підстав для safeguard-гальма. Вартість помилки коштуватиме мільярди експортно-імпортного потоку й повернення режиму дозволів.



КОНТАКТИ

Website: ier.com.ua

Email: institute@ier.kyiv.ua

Instagram https://www.instagram.com/ier_kyiv/

Facebook: <https://www.facebook.com/IER.Kyiv/>

Telegram: <https://t.me/ukreconomic>

Twitter: https://x.com/IER_Kyiv