

Аналітична записка
з питань порівняльного законодавства
щодо розвитку зв'язку транспортних мереж ЄС та України*

Анотація. В аналітичній записці досліджується порівняльний аспект виконання Україною своїх євроінтеграційних зобов'язань стосовно розвитку зв'язку транспортних мереж ЄС та України з питань: активів *acquis* ЄС, які відповідно до вимог до кандидата на членство в ЄС мають бути імплементовані в систему українського законодавства стосовно розвитку зв'язку транспортної мережі ЄС з Україною та її готовності до зовнішніх загроз; рекомендацій, публікацій, досліджень інституцій та агентств ЄС щодо торгових потоків. Зокрема, було проаналізовано стан адаптації Україною активів *acquis* ЄС у сфері транспорту.

Ключові слова: *транс'європейська транспортна мережа, acquis ЄС, торгові потоки.*

I. Вступна частина

У зв'язку з агресивною війною Росії проти України, ЄС разом з Україною започаткували «Шляхи Солідарності ЄС-Україна» (далі – Шляхи солідарності) у травні 2022 року, встановлюючи нові транспортні маршрути для забезпечення імпорту та експорту з України залізничним, автомобільним та внутрішнім водним транспортом.

З травня 2022 року Шляхи солідарності дозволили Україні експортувати близько 126 млн тонн товарів, згідно з даними українських митних реєстрів. У межах цієї суми Шляхи солідарності дозволили експортувати близько 71 млн тонн української сільськогосподарської продукції (включаючи приблизно 66 млн тонн українського зерна, насіння олійних культур і супутніх продуктів) і близько 55 млн тонн несільськогосподарських товарів, включаючи руду, сталь і супутні товари. Загалом із травня 2022 року по лютий 2024 року через Шляхи солідарності (57 %) та українські чорноморські порти (43 %) було експортовано близько 116 млн тонн українського зерна, олійних культур і супутніх продуктів. Шляхи солідарності також відіграють вирішальну роль для імпорту в Україну. З травня 2022 року в Україну було імпортовано близько 47 мільйонів тонн товарів, таких як паливо, транспортні засоби, добрива, а також військова та гуманітарна допомога¹.

Отже, ЄС створив Шляхи солідарності, щоб гарантувати, що Україна може експортувати зерно, залізну руду, сталь та інші продукти та імпортувати товари, які їй потрібні (від палива до військової та гуманітарної допомоги), альтернативними транспортними маршрутами: внутрішніми водними шляхами, залізницею і автомобільними дорогами. Шляхи солідарності охоплюють торгівлю в усіх секторах і є безпрецедентною співпрацею влади та бізнесу в державах-членах ЄС, Україні та Молдові. Функціонування Шляхів солідарності

¹ Solidarity Lanes: Latest figures – February 2024. URL: https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/solidarity-lanes-latest-figures-february-2024-2024-03-21_en

відбувається в тісній співпраці між Європейською Комісією, відповідними органами влади та транспортними компаніями. Основна увага спрямована на підвищення пропускнуєї здатності та безперебійного функціонування Шляхів солідарності для підтримки українського експорту та імпорту в різних секторах. Це включає заходи з покращення управління рухом транспорту і оптимізацію прикордонних процедур і перевірок, а також інвестиції в інфраструктуру та логістичне обладнання. Шляхи солідарності також закладають основу для довгострокового сполучення між Україною та ЄС і відіграватимуть ключову роль у відбудові України та її інтеграції до єдиного ринку ЄС.

II. Основна частина

У травні 2022 року Європейська Комісія розпочала виконання Плану дій Шляхів солідарності з метою встановлення альтернативних логістичних маршрутів залізничними, автомобільними та внутрішніми водними шляхами².

При цьому Європейська Комісія у тісній співпраці з державами-членами ЄС, державними органами України та представниками промисловості у сферах транспорту та сільського господарства визначила декілька труднощів, які можуть перешкоджати такій необхідній зміні маршрутів українського експорту та імпорту, а саме:

- в Україні використовується залізнична колія шириною 1520 мм (широка колія), тоді як стандартна колія ЄС (європейська колія) становить 1435 мм. Це означає, що українські вагони не можуть використовуватися в більшості держав-членів ЄС і що вантажі потрібно перевантажувати з вагонів широкої колії у вагони стандартної колії ЄС. Таке перевантаження має відбуватися на логістичних майданчиках поблизу пунктів перетину кордону по обидва боки кордону або шляхом зміни візків вагонів, або шляхом завантаження товарів із вагонів широкої колії у вагони стандартної колії ЄС;

- нинішні перевантажувальні потужності є недостатніми та не пристосованими для роботи зі значними обсягами вантажів. Крім того, перевантаження займає багато часу та потребує спеціального обладнання, якого може бути недостатньо у великій кількості в пунктах перевантаження або потужність таких машин не відповідає раптовому зростанню попиту;

- поки українські морські порти перебувають у російській блокаді до українських внутрішніх водних портів на Дунаї також можуть дістатися окремі морські судна. Однак, на даний момент вони можуть покрити лише незначну частку загальних експортних потреб і їхня експлуатація піддається підвищеним ризикам плавання в північних районах Чорного моря. Залізничний та автомобільний транспортний шлях з Одеси також є вразливим;

- перевезення за допомогою вантажних автомобілів є складним через відсутність доступних транспортних засобів, певні правила, що перешкоджають транскордонному руху транспортних засобів, адміністративні проблеми з

² Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions An action plan for EU-Ukraine Solidarity Lanes to facilitate Ukraine's agricultural export and bilateral trade with the EU. 12.05.2022. COM/2022/217. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52022DC0217#footnoteref3>

видачею та дійсністю документів, а також нестачу водіїв вантажівок в Україні та ЄС. Час очікування вантажівок на кордоні часто перевищує 12 годин;

- відгуки зацікавлених сторін свідчать про те, що через прикордонні перевірки (фітосанітарний і ветеринарний контроль і митне оформлення) досі існують непотрібні та дорогі затримки вантажів³.

Плану дій Шляхів солідарності включає: короткострокові заходи, які мають розблокувати існуючий логістичний потенціал; середньострокові та довгострокові заходи, які мають сприяти розвитку післявоєнної торгівлі України та підтримувати відбудову країни (див. Таблицю 1).

Таблиця 1

План дій «Шляхів солідарності ЄС-Україна»

№	Види заходів	Дії
Короткострокові заходи		
1.	Додатковий вантажний рухомий склад, судна та вантажівок	<p>1. Комісія закликає учасників ринку ЄС терміново надати необхідне обладнання, рухомий склад, транспортні засоби, баржі та судна. Відповідні галузеві асоціації повинні терміново мобілізувати своїх членів у цьому відношенні.</p> <p>2. Комісія тісно співпрацюватиме з державами-членами, українськими органами влади та зацікавленими представниками галузі, щоб створити платформу пошуку партнерів для сприяння обміан між учасниками логістичного ланцюга для оптимізації потоку вантажів.</p> <p>3. Комісія закликає кожену державу-члена визначити спеціальний контактний пункт Шляхів солідарності, який дозволить зацікавленим особам повідомляти про проблеми вздовж логістичного ланцюга.</p>
2.	Пропускна здатність транспортних мереж і перевантажувальних терміналів	<p>4. Комісія закликає до пріоритетності експортних поставок української сільськогосподарської продукції в напрямку вантажних коридорів з найкращою доступною пропускнуою спроможністю. Платформа пошуку партнерів повинна постійно допомагати у визначенні місць існування таких можливостей.</p>

³ Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions An action plan for EU-Ukraine Solidarity Lanes to facilitate Ukraine's agricultural export and bilateral trade with the EU. 12.05.2022. COM/2022/217. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52022DC0217#footnoteref3>

5. Комісія закликає менеджерів інфраструктури надати необхідні залізничні дозволи на перевезення між перевантажувальними центрами та портами ЄС.

6. Комісія через платформу пошуку партнерів працюватиме з державами-членами та представниками промисловості, щоб визначити ключові центри перевантаження/зміни габаритів на та за межами кордонів між ЄС та Україною, щоб визначити спосіб оптимізації обсягів, які можна перевантажувати щодня, для контейнерних перевезень.

7. Комісія закликає гравців ринку терміново виготовити мобільні зерноавантажувачі та/або позичити/продати таке обладнання до відповідних місць перевантаження. Комісія підтримає виявлення наявних доступних засобів і зв'язок зацікавлених органів влади та компаній із виробниками такого обладнання через платформу пошуку партнерів.

8. За допомогою платформи для пошуку партнерів Комісія звернеться до портів ЄС, щоб визначити ті, до яких можна запустити залізничні та автомобільні перевезення, і оцінити як надавати пріоритет цим вантажам у портах.

9. Комісія додатково дослідить чи будуть необхідні гарантії поповнення, і розгляне можливість співпраці з національними експортно-кредитними агентствами держав-членів ЄС, міжнародними фінансовими установами (наприклад, Світовим банком / Європейським інвестиційним банком / Європейським банком реконструкції та розвитку) та іншими постачальниками фінансових послуг для встановлення додаткових гарантій для підтримки залізничних вантажних перевезень і внутрішніх водних шляхів, а також власників вагонів і вантажівок.

10. Комісія буде прагнути швидко укласти угоду про автомобільні перевезення з Україною як тільки Європейська Рада отримає мандат.

11. Комісія буде стежити за розвитком випуску біометричних посвідчень водія та може надавати додаткові вказівки. Мережа національних транспортних контактних пунктів відіграватиме

		<p>важливу роль у цьому. Комісія також має намір розробити законодавчу пропозицію щодо регламенту, який встановлює спеціальні та тимчасові заходи з огляду на вторгнення Росії в Україну щодо посвідчень водія.</p>
3.	Митні операції та інші перевірки	<p>12. Комісія за участю національних органів влади та платформи пошуку партнерів визначатиме перешкоди, спричинені сертифікацією ЄС або національною сертифікацією чи іншими процедурами, і заохочуватиме митні органи держав-членів вживати заходів для їх усунення, наприклад, перенесення контролю з кордону.</p> <p>13. Комісія постійно закликає держави-члени застосовувати пропорційні засоби контролю та вибірки, що ґрунтуються на оцінці ризику. Вона пропонує державам-членам застосувати максимальну гнучкість або навіть тимчасово відмовитися від несуттєвих вимог, які впливають із національного законодавства, а також полегшити адміністративні процедури для мінімізації адміністративного тягаря.</p> <p>14. Держави-члени повинні забезпечити адекватну спроможність та присутність прикордонного контролю, митних службовців, фітосанітарних та ветеринарних інспекторів на кордонах для прискорення процедур контролю.</p> <p>15. Комісія проводитиме регулярні засідання для вирішення будь-яких питань, що виникають, і застосовуватиме скоординований підхід між державами-членами. Необхідно також проводити регулярні зустрічі з українськими органами влади для спостереження за ситуацією та вирішення будь-яких труднощів. Комісія також проводитиме зустрічі з представниками промисловості, щоб переконатися, що жодних запитів на отримання офіційних сертифікатів не буде зроблено, якщо цього не вимагатимуть компетентні органи держави призначення.</p>
4.	Зберігання товарів на території ЄС	<p>16. Комісія оцінить наявну спроможність для зберігання в ЄС і координуватиме дії з державами-членами, щоб допомогти забезпечити більшу спроможність для тимчасового зберігання.</p>

Середньострокові та довгострокові заходи		
5.	Збільшення пропускної спроможності інфраструктури на нових експортних коридорах	17. Комісія надасть вказівки щодо доступного фінансування та щодо найбільш прийнятних процедур закупівель, які будуть використовуватися для підтримки (відновлення) будівництва або зміцнення інфраструктури, де швидке втручання може принести швидкі результати.
6.	Нові інфраструктурні підключення	18. У рамках поточного перегляду TEN-T Комісія оцінить розширення коридорів TEN-T в Україні, щоб запропонувати покращене сполучення з ЄС шляхом розвитку залізничних ліній стандартної колії ЄС як в Україну, так і в Молдову. 19. Для створення підґрунтя Комісія терміново прийме рішення про укладення, після отримання повноважень від Європейської ради, угоди високого рівня з Україною щодо перегляду карт TEN-T. 20. Конкурс пропозицій CEF дозволить зосередити підтримку, зокрема на проектах, спрямованих на покращення сумісності та зв'язку транспортної мережі ЄС з Україною.

1. Щодо актів *acquis* ЄС, які відповідно до вимог до кандидата на членство в ЄС мають бути імплементовані в систему українського законодавства стосовно розвитку зв'язку транспортної мережі ЄС з Україною та її готовності до зовнішніх загроз.

Стан адаптації законодавства України до актів *acquis* ЄС щодо транспортного права відображений у Звіті Європейської Комісії щодо України від 8 листопада 2023 року⁴. Серед іншого, Європейська Комісія наголосила, що Україна імплементує пріоритетні правила *acquis* ЄС у сфері транспорту відповідно до Угоди про асоціацію. Вони спрямовані на сприяння реструктуризації та модернізації транспортного сектору України та поступовому наближенню до чинних стандартів і політики ЄС та міжнародних стандартів. У цьому контексті транспортний сектор України має поступово ставати більш стійким, безпечним та ефективним. Слід якнайшвидше відновити реалізацію Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, яка є основою для модернізації транспортного сектору. Рівень узгодженості українського законодавства про публічні послуги щодо залізничного та автомобільного транспорту з *acquis* ЄС є низьким і має бути пріоритетним. На залізничному та водному транспорті незалежні органи з розслідування нещасних випадків не створені. У 2022 році Україна отримала статус спостерігача в

⁴ Ukraine 2023 Report. Accompanying the document Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. 2023 Communication on EU Enlargement policy. Brussels, 08.11.2023. SWD(2023) 699. URL: https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/system/files/2023-11/SWD_2023_699%20Ukraine%20report.pdf

Договорі про транспортне співтовариство для подальшої інтеграції транспортного ринку з ЄС і активно співпрацює зі структурами договору. Поглиблене співробітництво з Транспортним Співтовариством сприятиме підтримці України на її європейському шляху, оскільки Транспортне Співтовариство відіграє важливу роль у підтримці процесу розширення через імплементацію відповідного транспортного законодавства ЄС.

Транспортне Співтовариство (Transport Community⁵) – міжнародна організація у сфері мобільності та транспорту. Вона об'єднує 36 учасників: держави-члени ЄС, представлені Європейською Комісією, шість держав Південно-Східної Європи (Албанія, Боснія і Герцеговина, Косово, Чорногорія, Північна Македонія та Сербія) та три учасники-спостерігачі (Грузія, Молдова та Україна).

Метою цієї міжнародної організації є інтеграція транспортних ринків Західних Балкан до ЄС шляхом сприяння у прийнятті та імплементації законодавства ЄС у сфері транспорту та підтримки проектів, що з'єднують регіональних партнерів Західних Балкан між собою та з ЄС. Організація була заснована Договором про створення Транспортного Співтовариства, підписаним 9 жовтня 2017 року всіма партнерами⁶. Транспортне Співтовариство базується на поступовій інтеграції транспортних ринків держав Західних Балкан у транспортний ринок ЄС на основі відповідного *acquis*, у тому числі у сферах технічних стандартів, оперативної сумісності, безпеки, управління рухом, соціальної політики, державних закупівель та екології.

Невід'ємною частиною Договору є додатки: Додаток I, в якому міститься перелік актів *acquis* ЄС, положення яких є обов'язковими для сторін Договору, та повинні бути імplementовані до правового порядку відповідних держав Південно-Східної Європи; Додаток II, який встановлює правила застосування положень актів, передбачених в Додатку I.

15 листопада 2022 року було схвалено Спільну заяву⁷ із закликом до більш систематичного залучення України, Молдови та Грузії як спостерігачів у відповідних органах Транспортного Співтовариства, включаючи Регіональний наглядовий комітет, технічні комітети, Соціальний форум та Бюджетний комітет, але не обмежуючись ними. На підставі цього секретаріатом Транспортного Співтовариства було підготовлено Звіт⁸ щодо стану адаптації учасниками-спостерігачами (в тому числі Україною) актів *acquis* ЄС у сфері транспорту, які впливають з Додатку I Договору про створення Транспортного Співтовариства (грудень 2023 року).

⁵ Transport Community. URL: <https://www.transport-community.org>

⁶ Treaty establishing the Transport Community. URL: <https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2022/10/treaty-en.pdf>

⁷ Joint Statement from the Contracting parties of the Transport Community Treaty and The Ministers in charge of transport from Ukraine, Georgia and the Republic of Moldova on Cooperation for the Development of the Transport Sectors. URL: <https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2022/12/Item-5-Joint-statement-on-strengthening-cooperation-between-TCT-and-Moldova-Ukraine-Georgia-final-9.pdf>

⁸ Observing participants - initial report on the transposition of the EU *acquis* (Transport Community Permanent Secretariat, December 2023). URL: <https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2024/01/Initial-report-on-EU-Acquis-Transpositio-Observing-Participants-2023.pdf>

Звіти Європейської Комісії щодо України та секретаріату Транспортного Співтовариства свідчать про стан адаптації Україною актів *acquis* ЄС у сфері транспорту (див. Таблицю 2).

Таблиця 2

Стан адаптації Україною актів *acquis* ЄС у сфері транспорту

№	Сфера	Стан
1.	Автомобільний транспорт	Україна частково запровадила правила щодо тахографів. Діють правила доступу до ринку міжнародних автомобільних перевезень та пасажирських перевезень. Що стосується соціальних аспектів, то національні правила узгоджені з правилами ЄС щодо часу водіння та відпочинку, але ряд інших правил щодо періодів відпочинку не було реалізовано. Українське законодавство щодо перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації частково узгоджено з правилами ЄС. Протягом звітнього періоду не було досягнуто прогресу в завершенні важливих регуляторних реформ і прийнятті законодавства щодо безпеки колісного транспорту. Ситуація з безпекою дорожнього руху в Україні погіршилася після повномасштабного вторгнення Росії.
2.	Безпека автомобільних доріг	Директива Європейського Парламенту і Ради 2008/96/ЄС від 19 листопада 2008 року про управління безпекою дорожньої інфраструктури не імплементована. Директива Європейського Парламенту і Ради 2004/54/ЄС від 29 квітня 2004 року про мінімальні вимоги щодо безпеки тунелів у транс'європейській мережі доріг не імплементована.
3.	Залізничний транспорт	Реалізацію реформи залізничного транспорту призупинили із запровадженням воєнного стану в лютому 2022 року. Проект закону про залізничний транспорт ще не прийнято. АТ «Укрзалізниця» залишається єдиним інтегрованим підприємством, яке управляє інфраструктурою та надає послуги залізничного транспорту, без фінансового та організаційного поділу між управлінням інфраструктурою та експлуатацією. Закон України «Про природні монополії» спрямований на регулювання доступу до інфраструктури. На практиці, однак, тарифи та умови доступу до інфраструктури не регулюються.

4.	Морський транспорт	Законодавча база не узгоджується з <i>acquis</i> щодо системи моніторингу руху суден Співтовариства та інформаційної системи. Наразі реалізувати технічну базу неможливо, оскільки держава не здійснює повного контролю над своїм узбережжям через війну. Україна не ратифікувала Конвенцію Міжнародної організації праці про працю в морському судноплавстві 2006 року. Законодавство не повністю узгоджено з Директивою Європейського Парламенту і Ради 2003/88/ЄС від 4 листопада 2003 року про деякі аспекти організації робочого часу. Створено Державну службу морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства, потенціал якої має бути значно зміцнений для проведення реформ і виконання міжнародних зобов'язань. Україні все ще потрібно імплементувати 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.
5.	Внутрішній водний транспорт	Закон України «Про внутрішній водний транспорт» 2020 року встановлює правову, нормативну та інституційну систему для забезпечення безпеки судноплавства. Необхідно ухвалити та впровадити подальше законодавство щодо функціонування ринку, доступу до професії, систем інформації про річки та небезпечних вантажів. Україна повинна продовжувати працювати над подальшим впровадженням Директиви Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 2017/2397 від 12 грудня 2017 року про визнання професійних кваліфікацій у внутрішньому судноплавстві та про скасування директив Ради 91/672/ЄЕС та 96/50/ЄС.
6.	Авіаційний транспорт	Повітряний простір України закритий для цивільної авіації через війну, що унеможлиблює роботу українських та іноземних авіакомпаній. Це призвело до призупинення аеронавігаційного обслуговування Державним підприємством обслуговування повітряного руху України. Україна досягла значного прогресу в узгодженні з правилами ЄС щодо авіації та підписала і ратифікувала Угоди між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір. У липні 2022 року було затверджено план дій щодо імплементатії Угоди про спільний авіаційний простір.
7.	Мультимодальні перевезення	Закон України «Про мультимодальні перевезення» уточнює процедури та відповідальність за використання

		кількох видів транспорту. Це робиться шляхом наближення українського законодавства до Директиви Ради 92/106/ЄЕС від 07 грудня 1992 року про встановлення спільних правил для деяких типів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами.
8.	Права пасажирів	Потрібен більший прогрес для повного приведення законодавства України у відповідність до правил ЄС щодо прав пасажирів у всіх видах транспорту, зокрема пасажирів автобусів і прав людей з обмеженими фізичними можливостями. Законодавство ЄС щодо прав пасажирів у залізничному транспорті імplementовано частково.

Щодо готовності транспортної мережі ЄС протистояти зовнішнім загрозам слід зазначити, що стійкість європейської транспортної мережі зазнала виклику та випробуванню руйнівним впливом агресивної війни Росії проти України. Ця агресія призвела до переосмислення геополітичного ландшафту, вивівши на поверхню вразливість ЄС до непередбачених руйнівних подій за межами ЄС. Її вплив на глобальні ринки, наприклад, глобальну продовольчу безпеку, підкреслив той факт, що внутрішній ринок ЄС та його транспортну мережу не можна розглядати ізольовано, коли йдеться про формування політики ЄС. Також через загарбницьку війну Росії проти України та позицію Білорусі в цьому конфлікті співпраця між ЄС і Росією та Білоруссю у сфері політики Транс'європейської транспортної мережі є недоречною й не відповідає інтересам Європейського Союзу. Отже, Європейська Комісія припинила Транс'європейську транспортну мережу в цих державах.

Наразі відбувається процес перегляду Регламенту щодо Транс'європейської транспортної мережі, проект⁹ якого в новій редакції прийнято Європейським Парламентом у першому читанні та очікується його розгляд Європейською Радою у першому читанні¹⁰.

Як відповідь на агресивну війну Росії проти України та новий геополітичний контекст, який вона створила, Європейська Рада 21 березня 2022 року прийняла Стратегічний компас ЄС з безпеки та оборони – Для Європейського Союзу, який захищає своїх громадян, цінності та інтереси та сприяє міжнародному миру та безпеці¹¹, у якому підкреслено, що Європейському Союзу необхідно зміцнити транспортну інфраструктуру подвійного призначення

⁹ European Parliament legislative resolution of 24 April 2024 on the proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013 (COM(2021)0812 – C9-0472/2021 – 2021/0420(COD)). URL: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2024-0317_EN.html

¹⁰ 2021/0420(COD) Trans-European transport network. URL: [https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2021/0420\(COD\)&l=en](https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2021/0420(COD)&l=en)

¹¹ A Strategic Compass for Security and Defence – For a European Union that protects its citizens, values and interests and contributes to international peace and security. URL: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7371-2022-INIT/en/pdf>

через Транс'європейську транспортну мережу, щоб сприяти швидкому та безперервному переміщенню військового персоналу, матеріалів і обладнання для оперативного розгортання та навчань.

2. Щодо стійкості Транс'європейської транспортної мережі до зміни клімату.

Інституційна структура ЄС є унікальною, а система прийняття рішень постійно розвивається. На території ЄС функціонує 7 європейських інституцій, 7 органів ЄС та понад 30 децентралізованих агентств. Вони працюють разом, щоб задовольнити спільні інтереси ЄС та його громадян.

При цьому, децентралізовані агентства мають власну правосуб'єктність, створюються на невизначений термін і є відмінними від інституцій ЄС. Вони розташовані по всій Європі і працюють над питаннями, що впливають на повсякденне життя майже 450 мільйонів людей, які живуть в ЄС.

Основною метою їхньої діяльності є сприяння реалізації політики ЄС. Вони також підтримують співпрацю між ЄС та національними урядами, об'єднуючи технічний та спеціальний досвід і знання як інституцій ЄС, так і національних органів влади¹². Актуальний перелік децентралізованих агентств міститься на офіційному порталі ЄС та наразі налічує 34 таких агентства¹³.

Аналіз діяльності окремих інституцій та агентств ЄС на предмет підготовки рекомендацій, публікацій, досліджень щодо торгових потоків дозволив виокремити відповідні документи (див. Таблицю 3).

Таблиця 3

Рекомендації, публікації, дослідження щодо торгових потоків

№	Інституція / агентство	Назва документу	Анотація
1.	Європейська Комісія	Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions - Trade Policy Review - An Open, Sustainable and Assertive Trade Policy	Огляд щодо торговельної стратегії на найближчі роки, головна концепція якої полягає у відкритій стратегічній автономії, яка базується на економічному відновленні шляхом підтримки «зелених» і цифрових перетворень. Стратегія передбачає поновлення уваги до зміцнення багатосторонності та

¹² European Union. Types of institutions and bodies. URL: https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/types-institutions-and-bodies_en

¹³ European Union. Search all EU institutions and bodies. URL: https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/search-all-eu-institutions-and-bodies_en?f%5B0%5D=oe_organisation_eu_type%3Ahttp%3A/publications.europa.eu/resource/authority/corporate-body-classification/AGENCY_DEC

			реформування правил глобальної торгівлі, щоб забезпечити їх справедливість і стабільність.
2.	Європейська Комісія	Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions – The power of trade partnerships: together for green and just economic growth	Огляд діючих торговельних угод ЄС з метою посилення їх внеску у сталий розвиток. Комісія визначила набір політичних пріоритетів і орієнтирів, які підвищать ефективність поточного підходу до TSD, заснованого на взаємодії, міжнародній структурі та стандартах, із суворішими правилами виконання.
3.	Європейська Комісія	Joint Communication to the European Parliament, the European Council and the Council – On “European Economic Security Strategy” 20 June 2023	Спільне повідомлення Європейської Комісії та Верховного представника про Європейську стратегію економічної безпеки, у якому зосереджено увагу на мінімізації ризиків, пов’язаних з певними економічними потоками в контексті зростання геополітичної напруженості та прискорених технологічних змін, зберігаючи при цьому динаміку та максимальні рівні відкритості економіки. Стратегія визначила чотири категорії ризиків, які мають бути розглянуті як питання пріоритету: ланцюги поставок; фізична та кібербезпека критичної інфраструктури; безпека технологій і витік технологій; створення зброї економічної залежності чи економічного примусу.
4.	Інститут досліджень безпеки Європейського Союзу (EUISS)	Публікація Інституту досліджень безпеки Європейського Союзу (EUISS) (агентство	У публікації розглядаються спільні виклики, з якими стикаються ЄС і держави Латинської Америки та Карибського басейну,

		ЄС) 3 липня 2023 року – «The EU and Latin America Convergences and divergences»	специфічні потреби кожного регіону та шляхи співпраці в сучасному міжнародному середовищі.
5.	Інститут досліджень безпеки Європейського Союзу (EUISS)	Africa Atlas Mapping the future of the AU-EU partnership	У публікації розглядаються ключові відповідні точки для посилення співпраці між Африканським Союзом і Європейським Союзом для вирішення викликів, які впливають на обидва континенти.
6.	Інститут досліджень безпеки Європейського Союзу (EUISS)	In the Shadow of War: Moldova's Quest for Stability and Security	У публікації досліджуються зусилля Молдови зміцнити свою безпеку та стійкість у контексті війни Росії проти України. Містяться рекомендації щодо підтримки стійкості держави у майбутньому, зокрема через надання фінансової допомоги для покращення автомобільного, залізничного та водного сполучення Молдови з Україною та Румунією та скасування ЄС тарифів на весь імпорт із Молдови.
7.	Агентство зі співробітництва енергетичних регуляторів (ACER)	Analysis of the European LNG market developments 2024 Market Monitoring Report	У публікації міститься всебічний огляд ролі зрідженого природного газу (ЗПГ) на європейському ринку природного газу. У звіті описується остання динаміка світового ринку ЗПГ, надається інформація про останні зміни в торгівлі та контрактні домовленості щодо ЗПГ, а також розглядаються деякі окремі регуляторні питання.
8.	Агентство зі співробітництва енергетичних регуляторів (ACER)	Key developments in European gas wholesale markets 2024 Market Monitoring Report	У публікації міститься огляд тенденцій на оптових ринках газу в ЄС у 2023 році, зокрема: динаміка цін на газ та фактори, що її визначають; споживання газу та його складові; тенденції

			у постачанні газу; розвиток торгівлі газом.
9.	Агентство зі співробітництва енергетичних регуляторів (ACER)	European gas market trends and price drivers 2023 Market Monitoring Report	У публікації міститься огляд чинників, що призвели до безпрецедентної ситуації у сфері енергетики, досліджуються фактори, що призвели до безпрецедентного зростання цін на європейських газових ринках влітку 2022 року.
10.	Агентство зі співробітництва енергетичних регуляторів (ACER)	Addressing congestion in North-West European gas markets	У публікації міститься дослідження причин перевантаження газових потоків та рекомендації для вирішення проблеми.
11.	Агентство зі співробітництва енергетичних регуляторів (ACER)	Cross-zonal capacities and the 70% margin available for cross-zonal electricity trade (MACZT) 2023 Market Monitoring Report	У публікації оцінюється прогрес міжзонального потенціалу у 2022 році та його роль у досягненні енергетичних цілей Європейського Союзу та інтеграції ринку.
12.	Агентство зі співробітництва енергетичних регуляторів (ACER)	Market Correction Mechanism Effects Assessment Report	У публікації міститься оцінка ринкових ефектів, що виникли в результаті запровадження механізму ринкової корекції на енергетичних ринках.

III. Висновки.

1. Щодо актів *acquis* ЄС, які відповідно до вимог до кандидата на членство в ЄС мають бути імплементовані в систему українського законодавства стосовно розвитку зв'язку транспортної мережі ЄС з Україною та її готовності до зовнішніх загроз.

Україні слід і надалі продовжувати імплементувати в систему національного законодавства положення *acquis* ЄС у сфері транспорту, у першу чергу тих, які вказані у Звіті Європейської Комісії щодо України від 8 листопада 2023 року та Звіті секретаріату Транспортного Співтовариства щодо стану адаптації учасниками-спостерігачами актів *acquis* ЄС у сфері транспорту (грудень 2023 року). Також необхідно зміцнювати транспортну інфраструктуру та приводити її у відповідність до стандартів ЄС, в тому числі транспортну інфраструктуру подвійного призначення, щоб сприяти швидкому та безперебійному переміщенню військового персоналу, матеріалів і обладнання для оперативного розгортання та навчань.

2. Щодо рекомендацій, публікацій, досліджень інституцій та агентств ЄС про торгові потоки.

Наявний перелік децентралізованих агентств ЄС, а також сфери, у яких такі агентства виконують технічні, наукові або управлінські завдання, дають підстави стверджувати, що наразі у ЄС не існує спеціального децентралізованого агентства, відповідального за проведення досліджень, надання рекомендацій щодо функціонування безперервних торгових потоків. Водночас варто зазначити, що окремі децентралізовані агентства проводять дослідження та готують відповідні звіти у сфері їхньої компетенції. Наприклад, Агентство зі співробітництва енергетичних регуляторів (ACER) робить огляди, готує звіти щодо енергетичних ринків, змін у торгівлі на енергетичних ринках тощо, у тому числі з урахування розвитку торгових потоків. Також вагому роль у підготовці документів, які стосуються ключових ініціатив ЄС для функціонування безперервних торгових потоків відіграє Європейська Комісія.

*Дослідницька служба
Верховної Ради України*

**Цей документ підготовлений Дослідницькою службою Верховної Ради України як довідковий інформаційно-аналітичний матеріал. Інформація та позиції, викладені у документі, не є офіційною позицією Верховної Ради України, її органів або посадових осіб. Цей документ може бути цитований, відтворений та перекладений для некомерційних цілей за умови відповідного посилання на джерело.*

При написанні матеріалів було використано інформацію із бази ECPRD. Відповідні матеріали не призначені для використання у власних наукових дослідженнях.