# 

# **ВОЛИНСЬКА ОБЛАСНА РАДА**

# **восьме скликання**

## **РІШЕННЯ**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 31 січня 2025 року | м. Луцьк | № 30/35 |
|  |  |  |

**Про звернення Волинської обласної ради до Верховної Ради України та Кабінету Міністрів України щодо врегулювання проблемних питань українських перевізників при здійсненні міжнародних перевезень територією Польщі**

Відповідно до статті 43 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», враховуючи рекомендації постійної комісії обласної ради з питань промисловості, транспорту, зв’язку, паливно-енергетичного комплексу, архітектури, будівництва та житлово-комунального господарства від 30 січня 2025 року № 15/5, обласна рада

**ВИРІШИЛА:**

1. Прийняти звернення Волинської обласної ради до Верховної Ради України та Кабінету Міністрів України щодо врегулювання проблемних питань українських перевізників при здійсненні міжнародних перевезень територією Польщі (додається).
2. Надіслати звернення Верховній Раді України, Кабінету Міністрів України.
3. Контроль за виконанням цього рішення покласти на постійну комісію обласної ради з питань промисловості, транспорту, зв’язку, паливно-енергетичного комплексу, архітектури, будівництва та житлово-комунального господарства.

**Голова  Григорій НЕДОПАД**

Козак Віктор 067 4082632

Лех Ігор 067 5254455

Додаток

до рішення обласної ради

31 січня 2025 року № 30/35

**Звернення Волинської обласної ради**

**до Верховної Ради України та Кабінету Міністрів України щодо врегулювання проблемних питань українських перевізників при здійсненні міжнародних перевезень територією Польщі**

Міжнародні перевезення є однією з важливих галузей, яка має стратегічне значення для розвитку держави. Перевезення гуманітарних та комерційних вантажів, пального є критично необхідними для забезпечення військових, економічних потреб та життєдіяльності країни.

З початку повномасштабного вторгнення російського агресора на нашу територію, завдяки активним зусиллям Уряду та Парламенту України, Європейської Комісії була підписана Угода між Україною та Європейським Союзом про «транспортний безвіз». Це дозволило вітчизняним перевізникам здійснювати перевезення вантажів у країни ЄС без відповідних дозволів.

Незважаючи на те, що Польща, як країна-член ЄС, дала згоду на підписання такої угоди, польські перевізники всіляко протидіють реалізації її положень, влаштовуючи перекриття доріг біля кордонів з Україною, залучаючи до таких акцій фермерів і політичні партії. Блокада кордону завдала багатомільярдних втрат як для українських перевізників та логістично-транспортних підприємств, так і для економіки України в цілому. Однією з вимог страйкарів було повернення дозвільної системи перевезень вантажів. Не досягнувши поставленої мети, під їхнім тиском 09 жовтня 2024 року Сенат Республіки Польща схвалив зміни до законопроєкту «Про делегування водіїв на автомобільному транспорті». Вказані зміни запроваджують обов’язкову реєстрацію в електронній системі моніторингу автомобільних перевезень RMPD/SENT. Ця вимога поширюється для всіх транспортних засобів загальною масою понад 2,5 тонни та всіх видів товарів, які перевозяться територією Польщі іноземними суб'єктами господарювання, незареєстрованими у державах-членах ЄС, Швейцарській Конфедерації або державах-членах Європейської угоди про вільну торгівлю.

Фактично ця система є аналогом електронної версії дозволів, під дію якої підпадають українські перевізники, а польські - ні. Відразу після введення цієї системи в дію, вітчизняні перевізники зіткнулися з низкою проблем, які набули масового характеру та засвідчили, що нововведення спрямовані передусім на суттєве ускладнення роботи українських перевізників. Вони зобов’язані вносити дані, які містять реквізити та адреси фірми перевізника, відправника, одержувача, характер вантажу, його вагу, пункти в’їзду/виїзду до/з Республіки Польша, GPS-координати місця розвантаження/завантаження на території Польщі, номер GPS пристрою, тощо. Контролюючі органи РП відстежують маршрут кожного транспортного засобу на території Польщі, адже мають доступ до системи GPS, яка знаходиться в транспортному засобі перевізника.

2

Враховуючи, що у прикордонній зоні та в деяких населених пунктах Польщі існують проблеми з мобільним зв’язком, і сигнал GPS не завжди фіксується польською стороною, це трактується як порушення правил перевезень і супроводжується накладенням штрафу на перевізника. Пояснення перевізника про недосконале функціонування системи зазвичай не беруться до уваги.

Для ілюстрації ситуації з застосуванням штрафних санкцій наведемо кілька конкретних прикладів:

- при перетині пункту пропуску «Дорогуськ» зі сторони України, всього лише за 200 метрів від кордону польські митні служби уже повідомляють про відсутність сигналу з електронного пристрою українського автомобіля. Попри те, що система в автомобілі показує наявність сигналу, на перевізника накладається штраф у розмірі 12 тис. злотих (130 тис. гривень). Протягом декількох годин може фіксуватися понад 30 подібних випадків. Для того, щоб довести відсутність порушення, водії мають посекундно робити скріншоти екрану на вказаній ділянці дороги, але й ці докази не беруться до уваги;

- автомобіль зупинився на паркувальному майданчику. Незважаючи на підтвердження компанії-провайдера про постійну передачу сигналу, перевізник вимушений сплатити штраф;

- у місті Ковелі вулицю 40-річчя Перемоги в процесі декомунізації перейменували на вулицю Героїв України. Фірма-перевізник зареєстрована у системі EORI 15 років тому за старою назвою. Відтак, внесені нещодавно у систему SENT дані не співпадають. Польська сторона трактує це, як надання недостовірної інформації;

- щонайменша механічна помилка в усіх випадках призводить до стягнення штрафу у 12 тисяч злотих (10 тисяч злотих з власника автомобіля, 2 тисячі з водія);

- автомобіль швидкої допомоги, який надано Маневицькій селищній територіальній громаді (Волинська область) литовськими партнерами у якості гуманітарного вантажу, був затриманий польською стороною понад добу. Отримав дозвіл на перетин кордону без сплати штрафу лише завдяки втручанню Консульства України в Польщі;

- на адресу Ладижинської районної ради прямував пожежний автомобіль як гуманітарний вантаж. Був затриманий з накладанням штрафу.

Керуючись надуманими порушеннями, польські контролюючі органи штрафують протягом доби, у середньому, до 100 українських перевізників, які вимушені очікувати у величезних чергах для їх сплати. При цьому, оплату приймають виключно в готівковій формі, що створює додаткові проблеми, пов’язані з необхідністю передачі коштів та їх відображенням у бухгалтерському обліку.

3

Варто звернути увагу на те, що деякі перевезення вантажів територією Польщі, зокрема паливно-мастильних матеріалів польськими перевізниками також здійснюються на основі системі SENT. Однак, у випадку порушення польський перевізник карається штрафом від 20 до 5 000 злотих, тоді як для українського його розмір складає 12 000 злотих.

Асоціація міжнародних перевізників України зверталась до Польсько - Української Господарчої Палати Посольства Республіки Польща з наведеними конкретними фактами і аргументами про недосконалість і недоцільність цієї системи та з проханням відтермінування введення її в дію. Польська сторона визнала, що система недосконала і провела деякі технічні роботи з покращення її функціонування. Водночас, вона виступила категорично проти її відтермінування.

Усе вищевикладене дає підставу для обґрунтованого висновку про те, що прийняття та введення в дію законодавчих змін польською стороною спрямовано проти українських перевізників та носить дискримінаційний характер.

З огляду на це, ми, депутати Волинської обласної ради восьмого скликання, звертаємося до Верховної Ради України та Кабінету Міністрів України з проханням:

невідкладно провести переговори з відповідними інстанціями Республіки Польща щодо врегулювання ситуації, залучивши до них Міністерство розвитку громад і територій України та Міністерство закордонних справ України;

провести відповідні перемовини з Європейською Комісією та Генеральним директоратом Європейської комісії з питань транспорту щодо недопущення дискримінаційних кроків у відношенні вітчизняних автоперевізників;

розглянути можливість застосування дзеркальних заходів, зокрема у частині внесення зміни до законодавчих актів України щодо значного збільшення розміру штрафних санкцій за порушення правил перевезень іноземними компаніями та запровадження аналогічної до європейської системи моніторингу транспортних засобів іноземних держав, які здійснюють вантажні перевезення територією України.