



Warszawa, dnia 30.07.2020 r.

20/00395/SEK/JBU

Pan Mateusz Morawiecki
Premier RP

Szanowny Panie Premierze,

reprezentując największą organizację branży transportu drogowego – Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, chciałbym zwrócić uwagę na problem związany z przekraczaniem granic wschodnich przez kierowców pojazdów ciężarowych, przede wszystkim z Ukrainą i Białorusią.

Polski międzynarodowy transport drogowy zajmuje 1. miejsce w wykonywanej pracy przewozowej w Unii Europejskiej, generując przy tym 7% PKB. W okresie ostatnich 20 lat liczba firm przewozowych wzrosła prawie pięciokrotnie, a liczba pojazdów ciężarowych prawie dziesięciokrotnie. Polska zajmuje drugą pozycję w Unii Europejskiej pod względem liczby firm przewozowych, a trzecią pod względem liczby pojazdów ciężarowych wykonujących międzynarodowy transport drogowy. Należy też wspomnieć, że polscy przewoźnicy posiadają jedną z najnowocześniejszych flot w Europie. Pojazdy spełniające wymagania norm Euro 5 i Euro 6 emisji zanieczyszczeń spalin stanowiły w 2019 r. prawie 86% wszystkich pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy. Swój sukces osiągnęli dzięki własnej ciężkiej pracy.

Już od wielu lat ZMPD sygnalizuje i podejmuje interwencje związane z problemem przekraczania granic u władz administracyjnych, m.in. w Straży Granicznej RP, Krajowej Administracji Skarbowej, ale również u wojewodów poszczególnych województw. W celu omówienia problemu i przekazania naszych postulatów wielokrotnie spotykaliśmy się z powyższymi władzami bezpośrednio również na granicach państwowych.

ZMPD od wielu lat monitoruje metody i czas oczekiwania na przekroczenie granic wschodnich przez pojazdy ciężarowe. Codziennie mamy styczność z przewoźnikami drogowymi, którzy informują nas o narastających problemach w przekraczaniu tych granic oraz wzrastającym czasie oczekiwania na ich przejazd, dochodzącym do kilku dni, zazwyczaj przed weekendami oraz świętami publicznymi. Problem przekraczania granicy wschodniej pojawia się bardzo często i jest powodem frustracji wielu kierowców wykonujących swój ciężki i odpowiedzialny zawód, jakże ważny w obecnym czasie.

Do najważniejszych problemów można zaliczyć m.in: długi czas oczekiwania na przekraczanie granic wschodnich głównie z Ukrainą – dzienna strata dla przewoźnika drogowego związana z przestojem pojazdu ciężarowego na granicy to koszt ok. 300 EUR – w skali całej gospodarki są to wielomilionowe straty. W samym województwie lubelskim

straty polskich przewoźników, których pojazdy przekraczają granicę i zarówno na wjazd jak i wyjazd oczekują ok. 1 doby, wynoszą ok 250 mln złotych. Jak wynika z danych przekazywanych na stronie granica.gov.pl średni czas oczekiwania na przekroczenie granicy w Dorohusku w 2019 roku wynosił ok. 15 godzin, a w Korczowej ok 12 godzin. Jednak przewoźnicy sygnalizują, że rzeczywisty czas jest zazwyczaj niemal dwa razy dłuższy niż podany na oficjalnej stronie internetowej.

Obserwuję co roku zwiększający się potok pojazdów ciężarowych, m.in. eksportujących polskie towary na wschód, generując przy tym jednocześnie wysokie wpływy to budżetu państwa. Dane Głównego Urzędu Statystycznego w swoich wynikach działalności również to potwierdzają. Ponadto wskazuję problem z przepustowością przejść granicznych – liczba pojazdów odprawianych na dziennej zmianie przez służby polskie od wielu lat jest taka sama. Dlatego apeluję o rozbudowę tych przejść granicznych oraz rozważenie zwiększenia obsady służb odpowiedzialnych za odprawę pojazdów ciężarowych. Kierowcy wielokrotnie wskazują na kolejną przyczynę powstawania kolejek, związaną z narastającą arogancją służb granicznych wobec nich i celowym wydłużaniem odpraw granicznych, a także nieporozumieniami wśród samych służb.

Ponadto do kolejnych problemów należy zaliczyć: brak informacji o czasach oczekiwania na przekroczenie granicy po stronie ukraińskiej, brak wystarczających stanowisk buforowych przed granicami, a na już powstałych brak należytego zarządzania tymi miejscami. W tej sprawie na początku lipca br. podjęliśmy już interwencję w GDDKiA w Rzeszowie. Brakuje swobodnego przejazdu pojazdów pustych – słuszne byłoby wydzielenie korytarzy dla tych pojazdów oraz rozdzielenie na granicy ruchu osobowego od towarowego. Długi czas kontroli przez wszystkie służby – brak zintegrowanej zmiany obu służb. Wprowadzenie wspólnych kontroli – ważny postulat od kilku lat oraz potrzeba długoterminowej rozbudowy przejść granicznych. Ponadto niezrozumiałe jest przydzielanie konkretnych okienek do odpraw granicznych – kierowcy informują nas, że przy jednym okienku może przebywać jednocześnie 5 osób, a w dwóch pozostałych pozostają miejsca wolne. Należy również podjąć pilną interwencję u służb ukraińskich, dotyczącą braku możliwości przejazdu przez największe drogowe przejście w Korczowej jako przedłużenie nowo wybudowanej Autostrady A4. Nadal nie można przekroczyć tej granicy, ponieważ kończy się szlabanem. Powstało już jej ukraińskie przedłużenie, ale nie ma infrastruktury, która pozwalałaby na odprawy jadących autostradą samochodów po ukraińskiej stronie granicy.

Zgodnie z naszymi obserwacjami wymagane jest wprowadzenie następujących dodatkowych wytycznych dla służb:

- usprawnienia wymagają systemy informatyczne (awarie systemów informatycznych zdarzają się dość często),
- należy zwiększyć liczbę celników oraz strażników granicznych na przejściach, ze szczególnym uwzględnieniem funkcjonariuszy posiadających uprawnienia do obsługi pojazdów ciężarowych,

- należy utworzyć rezerwę operacyjną, która mogłaby być wykorzystana w sytuacji nasilenia ruchu,
- ważne jest opracowanie systemu zmian służb w taki sposób, aby nie powodować przerw w okresie przekazywania tej służby,
- warto rozdzielić czynności związane z odprawą celną przewożonych towarów od innych czynności kontrolnych, jak np. wwóz paliwa w zbiornikach samochodów ciężarowych.

Ponadto strona polska powinna zwiększyć tempo odpraw i ustabilizować je na odpowiednio wysokim poziomie, niezależnie od tego, ile pojazdów przyjmuje strona ukraińska, w celu przyspieszenia odpraw i wywarcia presji na służby dokonujące odpraw po drugiej stronie granicy. Istnieje potrzeba skoordynowania pracy wszystkich służb funkcjonujących na przejściach granicznych (SG, UC, służby sanitarne, GIW, PIORIN). Słuszne byłoby ustanowienie jednej osoby koordynującej pracę całego przejścia (Kierownik Przejścia), którego uprawnienia dotyczyłyby nadzoru nad wszystkimi służbami występującymi na tym przejściu. Osoba taka miałaby uprawnienia do: oceny intensywności pracy poszczególnych stanowisk służb, działań mających na celu poprawę koordynacji pracy poszczególnych służb, skutecznej interwencji w poszczególnych służbach, analizy i wniosków zmierzających do osiągnięcia właściwej płynności ruchu pojazdów oraz skrócenie czasu odpraw, kontaktów ze swoimi odpowiednikami po stronie ukraińskiej w sprawach dotyczących poprawy płynności ruchu pojazdów na przejściach granicznych.

Należy pamiętać o wdrożeniu przez polski rząd 8 załącznika do międzynarodowej konwencji w sprawie harmonizacji granicznych kontroli towarów, który ma na celu: ułatwienie handlu międzynarodowego poprzez zmniejszenie, harmonizację oraz koordynację procedur i dokumentacji związanej z kontrolą graniczną towarów, w szczególności dla przewozu żywych zwierząt i towarów szybko psujących się, zmniejszenie opóźnień na przejściach granicznych, na przykład poprzez zastosowanie techniki „jednego zatrzymania się”, by umożliwić wspólne kontrole między sąsiadującymi krajami przez 24 godziny na dobę, poprawę funkcjonowania przejść granicznych oraz ułatwienia procedur wizowych zawodowym kierowcom, wprowadzenie międzynarodowego świadectwa ważenia pojazdu oraz międzynarodowego świadectwa kontroli technicznej.

W ostatnich dniach ponownie nastąpił chaos na przejściach granicznych z Ukrainą, m.in. w Dorohusku i Korczowej, gdzie czas podawany przez KAS na przekroczenie tej granicy wynosi ponad 20 godzin. Przewoźnicy informują nas o wzmożonych kolejkach i braku organizacji na tych przejściach. Zazwyczaj w okresie wakacyjnym kolejki były niewielkie. W tym roku nastąpiło znaczące pogorszenie jakości odpraw.auta polskich przewoźników, pokonując trasę do Kijowa o długości ok. 700 km (licząc od wyjazdu z bazy), muszą przestać dobę lub dwie jadąc w stronę Ukrainy i kolejne tyle samo wracając do Polski. Pojazdy ciężarowe przez olbrzymie kolejki wypracowują o 1/3 obrotu mniej niż powinny. Kierowcy w drakońskich warunkach muszą odstać 4 doby bez dostępu do normalnych toalet, nie wspominając już o jakimkolwiek prysznicu. Przewoźnikom obecnie ciężko jest zaplanować jakikolwiek transport. Takie przestoje generują potężne koszty wewnątrz firm

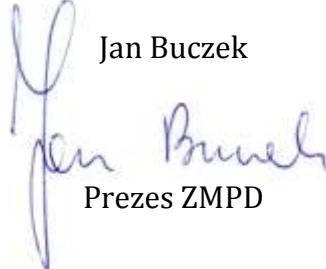
przewozowych, a brak możliwości dowozu towaru zgodnie z kontraktem powoduje zmniejszenie wiarygodności przewoźnika, który nie ma wpływu na długość przejazdu przez granicę, a tym samym w wielu przypadkach powoduje zerwanie kontraktów i współpracy z kontrahentami. Taka sytuacja powoduje, że firmy przewozowe popadają w potężne długi finansowe i ogłaszają bankructwo. Należy wspomnieć, że przewoźnicy nie wykorzystują całej puli zezwoleń zagranicznych do Ukrainy, a powodem jest niechęć wyjazdu w tamtym kierunku, w związku z powstającymi często długimi kolejkami na granicy. Przewoźnicy polscy nie mogą sobie pozwolić na straty finansowe wynikające z przestoju pojazdu.

Podobna sytuacja występuje na polsko-białoruskich przejściach granicznych, przede wszystkim w Koroszczynie i Bobrownikach, gdzie pojazdy ciężarowe oczekują nieraz ponad 20 godzin na skanowanie rentgenowskie pojazdów przez polskie służby celne w drodze powrotnej do Polski. Przewoźnicy wskazują na opieszłą pracę celników i złą organizację pracy polskich służb celnych na przejściu. A w przypadku podjęcia interwencji, przestoje są argumentowane awariami systemu, zbyt małą obsadą, niedostateczną infrastrukturą itp.

W związku z powyższym zwracam się do Pana Premiera z apelem o pilne podjęcie działań zmierzających do poprawy sytuacji. Jestem otwarty na współpracę w tej sprawie, licząc na dalszy wspólny dialog.

Z wyrazami szacunku

Jan Buczek



Prezes ZMPD