



Місія «Доставка»: проблема системи дозволів на міжнародні перевезення



Юрій ГАЙДАЙ,
інспектор Ради
бізнес-омбудсмена



Василь СУХОВИЙ,
молодший інспектор
Ради бізнес-омбудсмена

«Затори» системи

В середині грудня 2019 р. до Ради бізнес-омбудсмена (РБО) звернулася приватна підприємниця з Волинської області, яка повідомила про проблеми з отриманням дозволу на міжнародне перевезення вантажу. Маючи вже кілька тижнів завантажений автомобіль та усі супровідні документи, вона не могла отримати необхідний дозвіл на перевезення до Польщі, хоча у пункті видачі вони були в наявності. Подання електронних заяв, звернення на гарячі лінії уряду й профільного міністерства результатів не дали. Питання обтяжувалося, передусім, великим попитом на квотовані дозволи до ряду країн, у т. ч. Польщі. У сукупності з недосконалою процедурою це створило передумови для недобросовісних практик з боку пунктів видачі та перевізників.

Незабаром, з початку січня 2020 р. Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека) запровадила процес електронного бронювання дозволів на міжнародні вантажні перевезення через Транспортний портал електронних послуг e-transport.gov.ua, що працював у тестовому режимі. Однак з боку бізнесу продовжували надходити скарги щодо проблем, які виникали під час проходження процедури отримання дозволів, у т. ч. такі, що стосувалися функціонування сервісу електронного бронювання.

Як повідомляли перевізники, залишаючи поза увагою часті технічні збої, основний недолік виявлявся у тому, що хоча бронювати дозвіл і можна було в електронному режимі, отримати його можна було лише у відповідному пункті видачі, що має свій графік роботи. Така процедура створювала великі черги з перевізників, зважаючи на те, що деякі з них зловживали електронним сервісом шляхом бронювання дозволів напе-

ред та спекулювання ними. Крім того, повідомлялося про часті випадки, коли перевізники з одного регіону замовляли дозвіл, проте забрати його у подальшому могли лише в іншому обласному центрі. За таких обставин кількість рейсів з міжнародного вантажного перевезення значно скоротилася, що негативно вплинуло на галузь. Внаслідок цього автоперевізники влаштували ряд акцій протесту.

Як «роз'їхатися»?

Аби виправити ситуацію та вдосконалити процедуру, наприкінці січня 2020 р. за дорученням міністра інфраструктури було створено робочу групу із залученням фахівців Міністерства, Укртрансбезпеки та представників перевізників. Її метою було напрацювання пропозицій у сфері міжнародних вантажних перевезень, узгодження шляхів подальшого розвитку галузі, зокрема щодо діючої дозвільної системи.

Серед найбільш нагальних питань у контексті процедур видачі дозволів на міжнародні вантажні перевезення поставали:

- розробка критеріїв для обмеження можливості електронного бронювання дозволів недобросовісними перевізниками, які фактично не здійснюють перевезення;
- обмеження кількості квотованих дозволів на перевезення до країн, які вважаються дефіцитними, що можуть бути видані у розпорядження окремого перевізника, та можливість оформлення нових дозволів лише після використання та повернення цим перевізником попередніх;
- створення технічної можливості електронного замовлення комплекту дозволів для виконання конкретного перевезення з обранням маршруту (якщо складові вантажу транспортуються до різних країн);

- скорочення строків, на які בנוється дозвіл.

Не залишаючись осторонь системної проблеми та водночас визнаючи, що цифровізація видачі дозволів є правильно обраним вектором розвитку, бізнес-омбудсмен рекомендував Мінінфраструктури після проходження передбачених процедур прийняти відповідні зміни до Порядку оформлення і видачі дозволів на поїздки по територіях іноземних держав при виконанні перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, їх обміну та обліку (наказ Мінінфраструктури №757 від 20.08.2004 р., далі — *Порядок №757*). Такі зміни, на переконання РБО, мали бути спрямовані на забезпечення прозорого функціонування механізму отримання дозволів відповідно до досягнутого консенсусу між усіма зацікавленими сторонами.

Поки тривав процес напрацювання зазначених змін, Мінінфраструктури активно залучилося до отримання нових пакетів додаткових дозволів від «дефіцитних» країн, а також точково, через діяльність спеціалізованої комісії, вирішувало поточні питання, пов'язані з процедурою видачі дозволів, що вже були в наявності.

«Регулювальник» у дії

Врешті в середині червня 2020 р. Мінінфраструктури оприлюднило на своєму веб-сайті проєкт змін до Порядку №757 та розпочало новий етап збору зауважень і пропозицій. З огляду на те, що розв'язання визначених проблем, насамперед, лежить у правовій площині, у проєкті Мінінфраструктури передбачається врегулювання системи електронного замовлення бланків, відповідне спрощення процедури, а також актуалізація положень з урахуванням поточних тенденцій галузі. Зокрема, Міністерство запропонувало впровадити:

- можливість оформлення дозволів за копіями документів (у разі неможливості подання оригіналів);
- картки відмови інспекторів, що оформлюються у разі відмови у видачі дозволу (наразі формалізованого підтвердження відмови немає, у чому Мінінфраструктури та РБО вбачають можливість для потенційних зловживань);
- дерегуляцію строку повернення дозволів шляхом виключення вимоги про їх повернення протягом 90 днів

з дати отримання і заміни її на необхідність повернення наданих дозволів до 15 лютого року, наступного за звітним;

- превентивний механізм щодо зловживань перевізників шляхом створення штучного дефіциту бланків дозволів. Так, перевізнику, який здійснив щонайменше 5 замовлень бланків дозволів в електронній формі на один конкретний автомобіль, але не звернувся до обраних пунктів видачі для їх отримання більше, ніж у половині випадків, блокується можливість здійснення попередніх замовлень дозволів протягом 14 календарних днів на такий автомобіль; також передбачено надсилання перевізнику на телефонний номер або електронну пошту повідомлення про таке блокування.

Також Міністерство має намір формально закріпити за спеціалізованою комісією можливість введення додаткових обмежень тимчасового характеру в разі недостатнього залишку квоти дозволів певного виду щодо кількості дозволів протягом певного строку, які можуть бути видані на один автомобільний транспортний засіб, до вирішення питання щодо виділення для України додаткової квоти зазначеного виду дозволів.

Зважаючи на основні проблеми функціонування електронної системи бронювання дозволів, проєкт змін до Порядку №757 значною мірою має вирішити ці питання, а загальна ситуація має стати більш передбачуваною для бізнесу, стримуючи при цьому від зловживань. На момент написання цієї статті остаточний проєкт все ще узгоджувався, зміни до Порядку №757 внесені не були. Втім, РБО має сподівання, що з прийняттям остаточних змін система відповідатиме очікуванням бізнесу та усуне можливі шляхи для застосування недобросовісних практик. [ML](#)

