



**SFPA**  
Slovak Foreign Policy Association



феномен «пересічника»: виклик  
ефективності прикордонного руху  
з країнами Європейського Союзу

*Михайло Зан, Михайло Шелемба*



Видано в межах проекту «Поширення ноу-хау для кращого управління  
Шенгенським кордоном між Словаччиною /Україною та Норвегією /Росією»,  
СВС 01018

Дослідження з міжнародних відносин а16

Партнери:



**SFPA**  
Slovak Foreign Policy Association



Співфінансування:



Видано в межах проекту „Поширення ноу-хау для кращого управління Шенгенським кордоном між Словаччиною /Україною та Норвегією /Росією“, СВС 01018

Сума гранту для проекту: 619 454,- EUR.

[www.norwaygrants.org](http://www.norwaygrants.org)

Цей проект фінансується з Норвезького фінансового механізму та державного бюджету Словачької Республіки.

Програма SK08 – Транскордонне співробітництво: „Словаччина – Україна: Співпраця через кордони“



Проект фінансується з Норвезького фінансового механізму й державного бюджету Словацької Республіки.

Програма SK08 – Транскордонне співробітництво:  
„Словаччина – Україна: Співпраця через кордони”  
„Slovakia – Ukraine: Cooperation across the Border”.

# феномен «пересічника»: виклик ефективності прикордонного руху з країнами Європейського Союзу

*Михайло Зан, Михайло Шелемба*

© Ужгородський національний університет, Україна та  
Дослідницький центр Словацької асоціації зовнішньої політики

**Видавець**

Дослідницький центр Словацької асоціації зовнішньої політики  
вул. Староместська, 6/D, 811 03 Братислава

Пряшівський офіс:

вул. Главна, 11, 080 01 Пряшів, Словацька Республіка  
[www.sfpa.sk](http://www.sfpa.sk)

Автори:

Михайло Зан, Михайло Шелемба

Рецензенти:

Петер Брезані, Владімір Бенч

Редакція і друк:

ТОВ «ADIN», Пряшів

ISBN 978-80-89356-61-4

# Зміст

Вступ .....	4
Нормативно-правові, соціально-економічні та корупційні аспекти питання .....	5
Громадський резонанс і політико-кон'юнктурний підтекст проблеми.....	10
Соціологічний портрет закарпатського «пересічника» .....	14
Експертні оцінки .....	25
Рекомендації .....	31

# Вступ

Корупційно-клановий характер системи державного управління, відсутність системних реформ і загальна соціально-економічна стагнація в Україні впродовж останніх років актуалізували одну з проблем ефективності функціонування прикордонного руху з країнами Європейського Союзу – питання так званої «пересічки». Цей неологізм виник через особливості транзитного ввозу на територію України легкових автомобілів без сплати податків і митних платежів. Дефініція «пересічка» міцно увійшла в інформаційний простір України й стала одним із атрибутів повсякденного життя багатьох українських громадян, насамперед мешканців прикордоння з країнами Європейського Союзу: Польщі, Словаччини, Угорщини та Румунії. Масштаби проблеми демонструють вже навіть фотожаби в Інтернеті та сучасна поп-музика (кліп «Опа-опа, тачки з Європи» гурту «Вільна каса»).

Упродовж останніх років кількість ввезених автомобілів в Україну з країн Європейського Союзу істотно зростала. Згідно з оприлюдненими на початку лютого цього року офіційними даними Державної фіскальної служби України, 550 тис. автомобілів «тимчасово ввезено» в Україну на нерезидентів (громадян Європейського Союзу). Крім цього в країні зосереджено 120 тис. транзитних автомобілів, із яких 25 тис. перебувають на території держави з порушенням митного законодавства (не їздять на «пересічку»)!. Водночас наприкінці вересня 2016 року таких автомобілів було тільки 11 тис. За інформацією голови громадської організації «Західноукраїнська асоціація власників транзитних авто» («ЗАВТРА») Павла Білецького, тільки на території Закарпатської області наразі налічується біля 36 тис. автомобілів із іноземною реєстрацією.

За неофіційною інформацією, у різних митних режимах в Україну ввезено майже 1,5 млн. автомобілів із іноземною реєстрацією. Проблема ускладнюється тим, що такі автомобілі фактично не контролюються державою. Їх офіційний облік і страхування – поза правовим полем України. Зокрема, через відсутність відповідних баз даних, у разі скоєння дорожньо-транспортної пригоди поліція не може встановити реального власника автомобіля. Отож, поряд із збільшенням кількості автомобілів із іноземною реєстрацією в українському суспільстві, паралельно формується окрема цільова група так званих «пересічників»

<sup>1</sup> В Ужгороді активісти презентували законопроекти, покликані вирішити проблеми авто іноземців [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.facebook.com/%D0%9F%D0%B5%D1%80%D0%B5%D1%81%D1%96%D1%87%D0%BA%D0%B0-%D0%97%D0%B0%D0%BA%D0%B0%D1%80%D0%BF%D0%B0%D1%82%D1%82%D1%8F-524143077661805/#>.

зі спільними інтересами та пріоритетами життєдіяльності. В основу цю групу формують сезонні робітники, дрібні підприємці, офіційно безробітні жителі сільської місцевості західних регіонів України.

## Нормативно-правові, соціально-економічні та корупційні аспекти питання

Відповідно до статті 90 «Митного кодексу України», транзитом вважається «митний режим, відповідно до якого товари та/або транспортні засоби комерційного призначення переміщуються під митним контролем між двома органами доходів і зборів України або в межах зони діяльності одного органу доходів і зборів без будь-якого використання цих товарів, без сплати митних платежів та без застосування заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності»<sup>2</sup>. Водночас частина 1 статті 95 цього ж законодавчого документу встановлює для транзиту автомобільного транспорту досить обмежені терміни перебування на території України – 10 діб, а в разі переміщення в зоні діяльності однієї митниці – 5 діб. Саме звідси й виникла модель «пересічки», коли резидент (український громадянин), який придбав автомобіль в одній з країн Європейського Союзу й прагне уникнути фінансово обтяжливого розмитнення (до 300 відсотків його вартості), кожні 5 днів повинен «пересікати» зону контролю української митниці за так званим «малим колом», на нейтральній смузі, не в'їжджаючи при цьому на контрольно-пропускний пункт сусідньої країни.

Єдина легальна форма уникнення від короткого терміну перебування автомобіля на території країни «Митний кодекс України» передбачає ситуацію, коли «транспортний засіб внаслідок аварії або дії обставин непереборної сили не зміг прибути до органу доходів і зборів призначення». Втім, для цього необхідно «терміново повідомити найближчий орган доходів і зборів про обставини події, місцезнахо-

<sup>2</sup> Митний кодекс України (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2012, № 44-45, № 46-47, № 48, ст. 552) [Електронний ресурс]. – Режим доступу :<http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/4495-17/page4>.

дження товарів і транспортного засобу» (стаття 192)<sup>3</sup>. Тобто, як виняток, з метою несплати значних штрафних санкцій з боку митних органів України, власники автомобілів із іноземною реєстрацією легально можуть використовувати тільки довідки зі станцій технічного обслуговування.

Водночас у відповідності до норм «Конвенції про тимчасове ввезення» (м. Стамбул, 26 червня 1990 року)<sup>4</sup>, до якої Україна приєдналася у 2004 році, та «Митного кодексу України» (Стаття 380. Особливості тимчасового ввезення громадянами транспортних засобів особистого користування на митну територію України)<sup>5</sup>, для нерезидентів, тобто громадян Європейського Союзу, застосовується режим тимчасового ввезення. Він дозволяє перебування транспортного засобу на території України без перетину кордону впродовж одного року, чим також користується значна кількість українських власників автомобілів із іноземною реєстрацією. Отже, названі значні розбіжності в міжнародному та вітчизняному законодавстві, істотне збільшення іноземних автомобілів у державі та зростання черг на кордоні стали причиною громадського руху «пересічників», а відтак акцій привернення уваги до проблеми та тимчасових блокувань автошляхів на окремих ділянках кордону України з країнами Європейського Союзу.

Варто також зауважити, що 6 липня 2012 року Верховна Рада України прийняла закон «Про внесення змін до Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів» щодо колісних транспортних засобів». Він передбачив обмеження на пропуск на митну територію України з метою вільного обігу та першу реєстрацію в Україні автомобілів згідно з екологічними стандартами «Євро»: з 1 січня 2013 року – не нижче рівня «Євро-3»; з 1 січня 2014 року – «Євро-4»; з 1 січня 2016 року – «Євро-5»; з 1 січня 2018 року – «Євро-6»<sup>6</sup>. Тобто, згідно з нормою цього закону, наразі заборонено розмитнювати й ставити на облік транспортні засоби нижче рівня «Євро-5». Водночас більшість автомобілів із іноземною реєстрацією якраз і є відносно дешевими, нижчими за цей рівень й доступними для українських громадян. Вже наприкінці трав-

<sup>3</sup> Там само. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/4495-17/paran1750#n1750>.

<sup>4</sup> Конвенція про тимчасове ввезення (укр/рос) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995\\_472/page](http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_472/page).

<sup>5</sup> Митний кодекс України (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2012, № 44-45, № 46-47, № 48, ст. 552) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/4495-17/page15>

<sup>6</sup> Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів» щодо колісних транспортних засобів» (Відомості Верховної Ради (ВВР), 2013, № 31, ст. 360) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/5177-17> <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/5177-17>



ня 2016 року Президентом України підписано закон «Про внесення зміни до підрозділу 5 розділу XX «Перехідні положення» Податкового кодексу України щодо стимулювання розвитку ринку вживаних транспортних засобів». Із 1 серпня закон запровадив (до кінця 2018 року) знижені ставки акцизного збору для відповідного розмитнення іноземних автомобілів. Але це не стосується тих іномарок, які вироблені до 1 січня 2010 року, що знову ж таки через високі ціни не стосується пересічного громадянина України. Фактично ці закони заблокували можливість легального ввозу та використання українцями доступних за ціною вживаних автомобілів, поглиблюючи таким чином проблему «пересічки» та транзитного ввозу автомобілів із країн Європейського Союзу на нерезидентів.

Необхідно підкреслити, що системоутворюючою причиною кризової ситуації довкола проблеми «пересічки» є низький соціально-економічний рівень розвитку України. В країні наявні різкі диспропорції в доходах вищого та нижчого класів, несформованим є середній соціальний прошарок українського суспільства. Значний сегмент (в межах 40-50 відсотків) тіньової економіки й клептократична система влади в центрі та регіонах держави гальмує економічне зростання та соціальний добробут пересічного громадянина України. До прикладу, показник середньомісячної заробітної плати в Україні складав від 4 362 грн. у січні до 6 475 грн. у грудні 2016 року<sup>7</sup>. Якщо взяти до уваги показник валового внутрішнього продукту на душу населення, то Україна за даними Міжнародного валютного фонду в 2015 році зі 184 держав посіла 131 місце (2 125 доларів США). У той самий час сусідні країни Європейського Союзу мають значно вищі показники: Словачька Республіка (46 місце; 15 979 доларів США), Республіка Польща (56 місце; 12 492 доларів США), Угорщина (57 місце; 12 240 доларів США), Румунія (70 місце; 8 956 доларів США)<sup>8</sup>. За індексом соціального розвитку Україна посідає 63 місце серед 133 країн світу, ввійшовши за цим показником до групи держав «нижче середнього» рівня. При цьому найнижчі показники Україна продемонструвала у таких сферах, як корупція (109 місце), рівень злочинності (109), доступність житла (116), стан довкілля (118), здоров'я та довголіття (127), свобода вибору життєвого шляху (132)<sup>9</sup>. До речі, «за індексом сприйняття корупції Transparency International дещо покращилася, піднявшись вго-

<sup>7</sup> Середня заробітна плата за регіонами за місяць у 2016 році [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2016/gdn/reg\\_zp\\_m/reg\\_zpm16\\_u.htm](http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2016/gdn/reg_zp_m/reg_zpm16_u.htm)

<sup>8</sup> List of countries by GDP (nominal) per capita [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_countries\\_by\\_GDP\\_\(nominal\)\\_per\\_capita](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_GDP_(nominal)_per_capita)

<sup>9</sup> Пісоцька Р. Індекс соціального розвитку, 2016 [Електронний ресурс] / Руслана Пісоцька. – Режим доступу: <https://www2.deloitte.com/ua/uk/pages/press-room/research/social-progress-index-2016.html>

ру лише на 14 місць. Нині наша країна посідає 130-е місце, розділивши його із такими країнами, як Нікарагуа та Камерун»<sup>10</sup>.

На тлі наведених макроекономічних показників закономірним є істотне відставання загальної маси українського населення від європейських країн у плані володіння транспортними засобами. Зокрема, насичення автомобілями в 2,5 рази менше за європейський показник (200 автомобілів на тисячу населення в Україні проти 498 в Європейському Союзі). Цінова політика на якісні автомобілі в Україні значно поступається високорозвинутим країнам Європейського Союзу. До прикладу, ціна на новий автомобіль «Renault/Dacia Duster» в Німеччині складає 11 545 доларів США, а в Україні – 13 780 доларів США; «Volkswagen Polo» в Німеччині коштує 13 636 доларів США, а в Україні – 17 015 доларів США<sup>11</sup>. Якщо взяти до уваги середню ринкову вартість п'ятнадцятирічного автомобіля середнього класу, то в Польщі він складає біля 2 тис. євро, а в Україні – близько 6 тис. євро. В той самий час середня заробітна плата в Польщі становить 900 євро, а в Україні – біля 140 євро.

Статистика засвідчує, що середній вік легкових автомобілів у країні складає більше 20-ти років. Кожен четвертий автомобіль (майже 2 млн.) в Україні є старшим 1990 року випуску. Згідно з даними Асоціації автомобільних виробників України (Укравтопром), в Україні реалізується тільки 30-40 тис. нових автомобілів щорічно. Це свідчить про те, що автопарк в Україні з кожним роком старіє<sup>12</sup>. Як справедливо зазначає експерт С. Бучацький, вітчизняний «ринок на сьогоднішній день не оновлюється достатньо, щоб покрити потребу того класу українців, які ще не можуть дозволити собі купити нове авто, а купують автомобілі з пробігом і саме в доступному їм ціновому діапазоні (2-5 тис. доларів). Завозити щось з-за кордону через шалені мита немає змісту, от і виходить, що, як говорить статистика, мрія середньостатистичного українця із середнім доходом – це Daewoo Lanos, ВАЗ 21099 і Daewoo Sens за 3-5 тис. доларів. Аналоги яких коштують в Європі не більше, ніж 1-2 тис. А також дешеві і старі ВАЗ, ЗАЗ і Opel, які в Європі то і зустріти тяжко»<sup>13</sup>.

<sup>10</sup> Скільки коштує суспільству корупція. Аналітична записка / Д. Яблоновський, А. Захаров, О. Кашко (5 жовтня 2016 р.). – С. 3.

<sup>11</sup> Нові автомобілі в Україні та за кордоном: порівняння цін [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://pmg.ua/economy/43906-novi-avto-v-ukraini-ta-za-kordonom-porivnyannya-cin>

<sup>12</sup> Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до Розділу XX «Перехідні положення» Податкового кодексу України щодо формування цивілізованого ринку живих автомобілів» / Народні депутати України: Батенко Т.І., Шевченко О.Л., Купрій В.М., Шевченко В.Л., Дубінін О.І., Дідич В.В., Констанкевич І.М. – С. 1.

<sup>13</sup> Бучацький С. Уживаний «німець» за 2 тисячі євро чи «колимага» національного виробника? – складний вибір українського автомобіліста [Електронний ресурс] /

Таким чином, як не парадоксально, але в економічно слаборозвинутій Україні іноземні автомобілі в півтора-два рази дорожчі, ніж у країнах Європейського Союзу. Подібне *modus vivendi* й стало передумовою зростання частки українських власників автомобілів із іноземними номерами, завезених переважно зі Словаччини, Чехії, Польщі та Литви. В свою чергу це суспільне явище сформувало ще один канал для корупційних і різноманітних «напівзаконних» схем. На всіх рівнях такі схеми потребують певних грошових винагород. По-перше, маючи на меті уникнення п'ятиденного строку «пересічки», автовласники іномарок почали масово звертатися до станцій технічного обслуговування по довідки про ремонт. По-друге, з'явився інститут ввізників авто з іноземними номерами на 1 рік серед громадян Європейського Союзу (зазвичай така послуга складає від 100 євро). По-третє, що особливо актуально для мешканців прикордонних регіонів, використання угорських, польських чи румунських паспортів для ввезення автомобіля в Україну. По-четверте, наплив «пересічників» на кордонах спровокував хабарництво серед контролюючих органів, насамперед – прикордонної служби та митниці<sup>14</sup>.

Значних масштабів корупційні діяння сягають безпосередньо на митних пунктах. До прикладу, журналістське розслідування Ю. Коваль на Львівській митниці виявило факти втручання митників в електронні системи, зокрема шляхом видалення записів про переміщення транспортних засобів, ввезених в Україну громадянами Європейського Союзу. Так, всього лише за два тижні (період з 1 по 16 вересня 2016 року) в результаті перевірки було встановлено 788 записів про переміщення іноземних автомобілів на 13 митницях Державної фіскальної служби України. Найбільше їх на Луганській (214), Чернівецькій (111) та Закарпатській (110) митницях. Під прикриттям працівників митниць іноземні громадяни завозили в Україну десятки автомобілів. Із неофіційних джерел відомо, що за незаконне оформлення однією машини на пункті пропуску «Мостиська» (Львівська область) працівника митниці «винагороджували» 300 доларами США<sup>15</sup>.

Станіслав Бучацький. – Режим доступу : [http://www.eramedia.com.ua/article/227175-ujivaniyi\\_nmetc\\_zu\\_tisyach\\_vro\\_chi\\_kolimaga\\_natcionalnogo\\_virobn/](http://www.eramedia.com.ua/article/227175-ujivaniyi_nmetc_zu_tisyach_vro_chi_kolimaga_natcionalnogo_virobn/)

<sup>14</sup> Когутич Т. Кордон і гроші. Кілька схем, за якими працюють закарпатські «пересічники» [Електронний ресурс] / Тетяна Когутич. – Режим доступу : <https://www.ukrinform.ua/rubric-economics/1994774-kordon-i-grosi-kilka-shem-za-akimi-pracuut-zakarpatski-peresczniki.html>

<sup>15</sup> Коваль Ю. Чорні мільярди митниці. Виявлення автокорупції на митних постах України: масштаби, «кришування», схеми, персоналії [Електронний ресурс] / Юстина Коваль. – Режим доступу : <http://apostrophe.ua/ua/article/economy/regulatory-policy/2016-10-24/chernyie-milliardy-tamojni/7934>

# Громадський резонанс і політико-кон'юнктурний підтекст проблеми

Зі збільшенням кількості ввезених в Україну автомобілів із іноземною реєстрацією нагальною стала проблема збільшення черг на кордонах. Останнім часом це спровокувало акції протестів «пересічників» на пунктах перетину кордону з країнами Європейського Союзу. Як виявилось, всі вони призводили тільки до тимчасових поступок протестувальникам, не вирішуючи при цьому проблеми кардинально – на законодавчому або урядовому рівнях.

Масштабна акція відбулася на початку березня 2016 року, коли закарпатські активісти перекрили дорогу біля пункту перетину кордону «Ужгород – Вишне Немецьке», а згодом – «Малий Березний – Убля» та «Солотвино – Сігету Мармацією». Причиною стала відмова митниці приймати довідки зі станцій технічного обслуговування як підтвердження відтермінування п'ятиденної «пересічки» та накладання штрафів на автовласників у розмірі від 3 400 до 8 700 грн. Відбулися зустрічі активістів із обласною владою, представниками прикордонної служби та митниці, було оформлено вимоги на адресу Президента України. В результаті перемовин митниця відновила дію довідок зі станцій технічного обслуговування й активісти зняли блокаду на контрольно-пропускних пунктах.

Акції блокування українсько-словацького кордону знову повторилися у травні, а згодом восени (16-20 вересня) 2016 року. Серед вимог блокувальників були: 1) збільшення терміну перебування авто з іноземною реєстрацією з 5 до 30 днів або кількох місяців; 2) створення додаткової смуги на пункті пропуску для уникнення черг на кордоні; 3) внесення змін до митного законодавства для здешевлення вартості розмитнення авто або вирішення питання шляхом скасування різних мит і зборів для здешевлення іноземних автомобілів безпосередньо на українському ринку<sup>16</sup>. Як компроміс, «пересічникам» була виділена окрема експериментальна смуга для здійснення так званого «малого кола» перетину українського кордону.

Одна з найбільш тривалих акцій біля контрольно-пропускних пунктів «Ужгород» та «Солотвино» відбувалася впродовж цілого тиж-

<sup>16</sup> Данко С. А віз і досі там... [Електронний ресурс] / Станіслав Данко. – Режим доступу :<http://karpatvisnuk.com.ua/analytics/politics/a-viz-i-dosi-tam.html>.

ня (12-18 листопада 2016 року). Проводячи опитування (18 листопада) з мітингувальниками на площі Народній, біля будівлі Закарпатської обласної адміністрації, довелося з'ясувати, що серед присутніх були не тільки жителі безпосередньо прикордонних до Словаччини районів (Великобerezнянського, Перечинського та Ужгородського), але й більш віддалених – Іршавського, Виноградівського, Хустського й Тячівського. Для здійснення «пересічки» вони зокрема використовують пункти пропуску на кордоні з Угорщиною та контрольно-пропускний пункт «Солотвино» на українсько-румунському кордоні. Учасники акції констатували, що їхньою метою є досягнення рівних прав для українців та іноземців щодо використання автомобілів іноземної реєстрації для особистого користування у разі тимчасового ввезення на один рік (законопроект № 4223 від 15 березня 2016 року), дотримання Стамбульської конвенції про тимчасове ввезення й приведення розмитнення автомобілів до європейських норм таких країн як Чехія, Словаччина, Польща, Литва.

У результаті перемовин у комітеті з питань податкової та митної політики Верховної Ради України (голова Ніна Южаніна) було досягнуто компроміс про юридичне оформлення вимог активістів блокування кордону на урядовому рівні. Зокрема, було домовлено про однорічний термін перебування автомобілів із іноземною реєстрацією та поступове розмитнення транспортних засобів за зниженими тарифами через їх множення на ставки 0,025 (у 2017 році), 0,04 (2018 рік) та 0,05 (2019 рік). До прикладу, якщо вартість автомобіля коштує 2 тис. євро, то його розмитнення може обійтися у 163 євро в 2017 році, 260 євро – в 2018 та 325 євро – у 2019 році<sup>17</sup>.

Разом із тим на практиці наслідки блокування кордону для закарпатських «пересічників», насамперед тих, які користувалися контрольно-пропускним пунктом «Ужгород», виявилися невтішними. З 17 листопада прикордонна служба відмовилася пропускати автомобілі через експериментальну смугу, змушуючи автовласників заїжджати на словацький бік кордону. В результаті «пересічники», територіально наближені до Ужгорода, переорієнтувалися на контрольно-пропускний пункт «Тиса» (Чоп – Загонь).

Принагідно зауважимо, що під час листопадової акції блокування кордону виявилися значні протиріччя щодо методів боротьби за права «пересічників». У їхньому середовищі сформувалася невелика група радикалів-протестувальників й значно чисельніша група критиків блокування кордону. Радикалів слід пов'язувати з громадським рухом «Авто Євро Сила» (голова Олег Ярошевич). Прикметно, що більшість

<sup>17</sup> Копинець В. Кордони Закарпатської області нарешті розблоковано / Вікторія Копинець // Карпатський об'єктив. – 2016. – 24 листопада (№ 46 (175)). – С. 5.

лідерів цієї організації – жителі м. Києва (голова організації, Петро Онойченко, Петро Деруга, Михайло Соловийов, Андрій Реутов (представник «Дорожного контролю»). Одного з активістів, Олександра Чернявського з Борисполя, зокрема, пов'язують з бізнесом із постачання європейських автомобілів. Саме ці моменти й дозволяють робити висновок про політико-технологічний контекст громадського руху.

У січні 2017 року «Авто Євро Сила» провела часткові блокування на автошляхах у напрямках Київ – Одеса, Київ – Харків, Київ – Чернігів, Київ – Чоп та Київ – Ковель. Організатори таким чином привернули увагу на нагальності прийняття Верховною Радою України законопроекту № 5567 від 21 грудня 2016 року. Він був ініційований групою депутатів, серед яких: позафракційні Володимир Парасюк та Віктор Балага, депутат із партії «Воля» Юрій Дерев'янок, лідер Радикальної партії Олег Ляшко (всього 56 депутатів). Він передбачає «умовне часткове звільнення від оподаткування митними платежами» при тимчасовому ввезенні до одного року автомобіля для особистого користування громадянами України. Водночас це стосується «транспортних засобів, яким 7 і більше років з року їх виготовлення (випуску)». Не розмитнюючи автомобіль, власник кожного місяця повинен сплачувати «щомісяця у 2017 році – 0,2 відсотка, у 2018 році – 0,3 відсотка, у 2019 і наступних роках – по 0,5 відсотка суми митних платежів, яка підлягала би сплаті в разі випуску цих транспортних засобів особистого користування у вільний обіг на митній території України»<sup>18</sup>.

Ряд вітчизняних аналітиків пов'язують лобіювання названого законопроекту з підготовкою корупційних схем на авторинку України, коли практично будуть легалізовані старі автомобілі з Європейського Союзу під контролем окремих монополістів-дилерів. Особливо це стосується віддалених від західних кордонів областей Центральної та Східної України. Варто зазначити, що на офіційному сайті громадської організації «Авто Євро Сила» у рубриці «Наші дії» під № 1 зафіксовано: «створюємо громадську організацію, а за необхідності політичну партію»<sup>19</sup>. Контакти організації по областях включають як безпосередньо західноукраїнські міста (Чернівці, Івано-Франківськ, Самбір, Львів, Рівно, Костопіль, Луцьк), так і міста Центральної та Південно-Східної України (Київ, Біла Церква, Вінниця, Чернігів, Суми, Черкаси, Полтава, Миколаїв, Одеса, Херсон та ін.). За умов великої кількості автовласників із іноземною реєстрацією та при відповідній фінансовій

<sup>18</sup> Проект Закону про внесення змін до Митного кодексу України (щодо врегулювання транзиту та тимчасового ввезення транспортних засобів особистого користування) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=60777](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=60777).

<sup>19</sup> Авто Євро Сила [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://auto-euro-sila.com.ua/>.

підтримці з боку лобістів, цільова група «пересічників» буде швидко сформована й може стати одним із активних учасників електорально-го процесу вже в найближчому майбутньому.

Серед опонентів і конструктивних критиків блокувальної методики громадського руху «Авто Євро Сила» чітко виділяється громадська організація «Західноукраїнська асоціація власників транзитних авто» («ЗАВТРА»). Вона була створена у 2013 році в Ужгороді. Головою став відомий закарпатський журналіст Павло Білецький. Вже через два роки був створений окремий підрозділ організації у Львівській області (голова Роман Тузьяк), а в 2016 році – в Івано-Франківській (голова Станіслав Бучацький) та Чернівецькій (Василь Антонюк) областях. Громадська організація «ЗАВТРА» проводить акції, круглі столи та прес-конференції, акцентуючи увагу на проблемі черг на кордонах України та Європейського Союзу, інформуючи про зміни режиму руху у пунктах пропуску. Лідери організації долучилися до розробки законопроектів й брали активну участь у підтримці законопроекту № 3251 щодо зниження ставок акцизного збору на імпорту вживаних автомобілів<sup>20</sup>.

На сучасному етапі громадська організація «ЗАВТРА» долучилася до написання й активно пропагує в інформаційному просторі України два законопроекти: № 5561 «Проект Закону про внесення змін до Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів» щодо формування цивілізованого ринку вживаних автомобілів та № 5562 «Проект Закону про внесення змін до Розділу XX «Перехідні положення» Податкового кодексу України щодо формування цивілізованого ринку вживаних автомобілів» (zareєстровані 20 грудня минулого року групою із семи депутатів). У контексті положень названих законопроектів активісти громадської організації «ЗАВТРА» пропонують наступні кроки для вирішення проблеми автомобілів із іноземною реєстрацією:

1. провести податкову амністію автомобілів на іноземній реєстрації. Мається на увазі разовий захід, при якому будуть «списані» штрафи за порушення термінів ввезення/вивезення транспортних засобів й буде забезпечена можливість сплатити податки на імпорту таких авто у розмірах, посильних їх власникам. При цьому планується створити запобіжний механізм, щоб не створити «дірку» у законодавстві, за допомогою якої може з'явитись обхідна схема «пригону»;

<sup>20</sup> Романів В. Звідки в Україні взялася «автоіноземна» проблема і як її вирішити?.. [Електронний ресурс] / Василь Романів. – Режим доступу: <http://groza-news.com.ua/?p=7000>.

2. зафіксувати понижені ставки акцизного збору, тобто прибрати норму тимчасової дії даного документа;
3. ліквідувати на законодавчому рівні обмеження по року випуску автомобілів, заборону на відчуження транспортних засобів упродовж року, кількість дозволених до ввезення автомобілів;
4. переглянути вимоги відповідності транспортних засобів нормам Євро-5(6) для того, щоб в Україні діяв принцип, схожий з європейським – вимоги еко-стандартів обов'язкові для виробників і продавців нових авто, а на ринку автомобілів із пробігом таких рамок немає<sup>21</sup>.

## Соціологічний портрет закарпатського «пересічника»

Закарпатські власники автомобілів із іноземною реєстрацією («пересічники») є різними та відносяться до тих або інших категорій (вік, стать, місце проживання тощо), мають певні погляди щодо проблеми забезпечення перетину кордону на пунктах пропуску. Для створення соціологічного портрету закарпатського «пересічника» було опитано 135 респондентів, як безпосередньо на пунктах пропуску, так і в інших місцях під час особистих контактів.

Зважаючи на те, що на Закарпатті більшість автомобілістів – чоловіки, то вони складають переважну кількість «пересічників», і близько однієї третини осіб цієї категорії – жінки. Більше половини респондентів відноситься до вікової категорії (від 21 до 30 років), також чисельною є категорія опитуваних віком від 31 до 40 років (приблизно четверта частина опитуваних) та від 41 до 50 років (19,3 відсотків). Ці особи є найбільш соціально та економічно активними представниками місцевого суспільства.

Виявлено, що більшість респондентів мають вищу освіту. Високий рівень освіти цих осіб обґрунтовує їх згуртованість, досвід та проінформованість в питаннях юридичного захисту, активний суспільний

<sup>21</sup> Як вирішити проблему автомобілів з іноземною реєстрацією без блокування кордону на Закарпатті? (відео) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://groza-news.com.ua/?p=6960>.

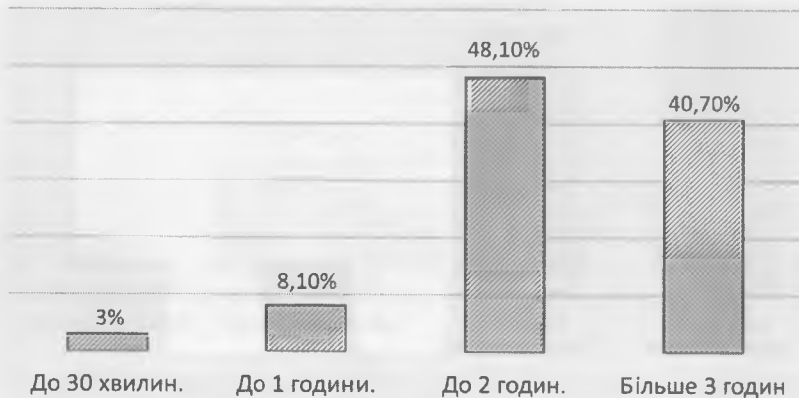


вплив на проблему тощо. Основним родом занять для закарпатських «пересічників» є підприємництво. Близько третини опитуваних відзначили, що мешкають в сільській місцевості, а інші відзначили, що мешкають в місті.

Важливою проблемою забезпечення перетину державного кордону є черги під час очікування початку оформлення на пунктах пропуску.

Приблизно половина респондентів (48,1 відсотків) відповіла, що час очікування на пунктах пропуску при здійсненні «пересічки» складає до 2 годин. Також були респонденти, які стверджували, що очікують більше 3 годин (40,7 відсотків) (Див. Рис. 1).

**Рис. 1.** Час очікування на здійснення «пересічки»



Частка осіб (8,1 відсотків) зазначила, що на цю процедуру витрачає до 1 години, 3 відсотки опитуваних цей показник окреслила в часовому проміжку до 30 хв. Оскільки більшість опитуваних відзначає доволі значні часові рамки очікування, можемо констатувати, що очікування дійсно забирає багато часу для здійснення цієї процедури. Особливо якщо зважати на те, що особи цієї категорії здійснюють «пересічку» раз на 5 днів. Найбільші проблеми в розрізі очікування у чергах мають ті, хто перетинає кордон на пунктах пропуску з певними санітарно-технічними складнощами (відсутність інфраструктури, яка б задовольняла санітарні, сервісні потреби тощо). Оскільки ситуація з тривалим очікуванням на пунктах перетину кордону для «пересічників» складалась роками, ці особи в цілому готові витратити час на здійснення вказаної процедури.

Питання завантаженості контрольно-пропускних пунктів, якими користуються опитувані для здійснення «пересічки», є доволі гострим і напряму впливає на попередню проблему очікування в чер-

гах. Вагома частка опитуваних (43 відсотки) категорично відзначила постійну завантаженість пунктів пропуску через державний кордон, які вони перетинають для здійснення процедури «пересічки» (Див. Рис. 2). Деякі з респондентів зазначають, що пункти пропуску є відносно завантаженими (34,8 відсотків). Певні «пересічники» підкреслюють змінний характер завантаженості (завантажені час від часу) (20,7 відсотків), незначна частка опитуваних (1,5 відсотки) вказує, що пункти пропуску взагалі не завантажені під час «пересічки».

**Рис. 2.** Рівень завантаженості контрольно-пропускного пункту, який використовується найчастіше

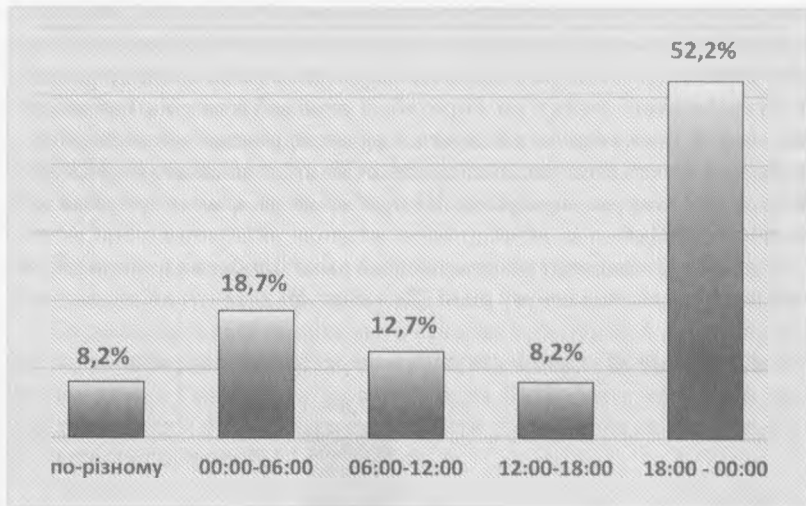


Рівень завантаженості пунктів пропуску часто залежить від вибору години доби перетину державного кордону. Так згідно з опитуванням, найбільш пріоритетним у виборі проведення «пересічки» є часовий інтервал з 18.00 до 00.00 год. (Див. Рис. 3). Цей час обирає 52,2 відсотків закарпатських «пересічників». Більшість із тих, хто перетинає пункти пропуску в цей час, вказують на те, що в означені години доби завантаженість є не такою посиленою. Згідно з опитуванням, за цим проміжком часу відзначалась як відносна (о 18.00, 19.30, 22.00, 23.00 годинах), так і періодична завантаженість (19.00, 20.00, 21.00 год.). Тобто більше половини респондентів достатньо добре поінформовані і обирають саме вказані години для перетину кордону. Категорію таких опитуваних складають переважно особи, які закінчили робочий день близько 18.00 або ж вони намагаються перетнути кордон саме о 23:30, а в'їхати в Україну вже о 00:30, зекономивши таким чином один день.

Близько 18,7 відсотків респондентів вказують, що перетинають пункти пропуску в часовий проміжок з 0.00 до 06.00 години. Більшість

із них орієнтуються на те, щоб встигнути закінчити цю процедуру до початку робочого дня, відповідно – це активно працюючі громадяни (підприємці, які зайняті в торгівлі, державні службовці тощо). У вказаний час на пунктах пропуску відмічають як постійно високу (0.00, 2.00, 4.00, 5.00, 06.00 години), відносно (01.00 година), так і періодичну завантаженість (03.00 година).

**Рис. 3.** Години доби, в які здійснюється «пересічка»



Дехто з опитуваних вказує, що здійснює «пересічку» в часовому інтервалі з 06.00 до 12.00 годин (12,7 відсотків). Якщо з 06.00 до 07.00 години рівень завантаженості пунктів пропуску ще коливається від постійного до відносного, до з 07.00 до 12.00 години відзначається стабільна постійна завантаженість, часто спостерігаються великі автомобільні черги. Слід зауважити, що відносну завантаженість з 06.00 до 07.00 години більше фіксують на КПП «Малий Березний», а, наприклад, на КПП «Ужгород» цей показник є постійно високим у цей час.

Дослідження показало, що особи, які стоять у найбільших чергах, перетинають кордон в години найбільшої завантаженості, не дуже добре знайомі з особливостями та тенденціями роботи закарпатських пунктів пропуску, мають невеликий досвід у здійсненні процедури «пересічки». І навпаки, власники автомобілів з іноземною реєстрацією, які достатньо тривалий час здійснюють «пересічку» в цілях економії часу, для уникнення незручностей перетинають пункти пропуску в часові інтервали з найменшим або відносно невисоким автомобільним рухом.

Велика завантаженість та черги на пунктах пропуску, акції протесту та блокування автошляхів об'єктивно пояснюють проблему «пересічки», яка потребує вирішення. На сьогоднішньому етапі власники автомобілів із іноземними номерами страйкують не тільки на автошляхах Закарпаття, але й під парламентським комітетом з питань податкової та митної політики України в Києві, намагаючись вирішити складнощі здійснення процедури «пересічки». «Пересічники» скаржаться на різні проблеми: як у розрізі тривалості очікування на пунктах пропуску, так і на певні заходи, які перешкоджають їм вільно пересуватись на автомобілях з іноземною реєстрацією територією України (зокрема, скаржаться на дії поліції в рамках «всеукраїнського рейду по боротьбі з автомобілями на іноземних гостей»). З посиленням дій влади на різних рівнях відповідно відбувається зростання невдоволеності осіб, які є власниками автомобілів із іноземними номерами. Ці особи мають власне бачення вирішення ситуації.

Більше третини опитуваних вважають, що проблема повинна бути вирішена на законодавчому рівні (Див. Рис. 4).

Рис. 4. Пропозиції із зміни ситуації з «пересічкою» на краще



Існують законопроекти, які б сприяли покращенню правового становища власників автомобілів із іноземною реєстрацією. Серед основних напрямків цих законопроектів передбачено певні заходи, зокрема: введення дозволу власникам нерозмитнених автомобілів платити в державну казну певну суму коштів і легально пересуватися по Україні протягом року, зниження митних платежів, перегляд вимог щодо ввезення в Україну вживаних автомобілів тощо. Поки на законодавчому рівні не буде чітко визначений механізм вирішення означеної проблеми, власники автомобілів із іноземною реєстрацією будуть знахо-

дитись у невизначеному стані щодо власного статусу, нарікатимуть на проблеми.

Частка опитуваних (17 відсотків) чітко окреслила своє бачення ситуації, зазначивши, що слід забезпечити доступні ставки митних платежів для легального оформлення автомобілів в Україні. Вони обґрунтовують свою позицію тим, що економічний стан та рівень життя в Україні не дозволяє на сьогоднішній день багатьом громадянам придбати розмитнене вживане або нове авто. Цей захід, на їх думку, зніме необхідність здійснення процедури «пересічки», й таким чином зменшиться завантаження на пунктах пропуску. В свою чергу це призведе до збільшення потоку туристів в Україну, які будуть пересуватись через ці пункти без черг.

Деякі особи відповідали, що на вирішення проблеми позитивно б вплинуло введення терміну перебування таких авто на території України протягом року (15,6 відсотків). При цьому, респонденти не зазначили, чи потрібно вводити певні платежі за це перебування, чи ні. Вони зауважили, що такий захід сприяв би зменшенню черг та часу очікування на пунктах пропуску.

Окремі опитувані пропонують створити на пунктах пропуску додаткову лінію для «пересічників» (12,6 відсотків). Ця ідея висловлювалась давно, і навіть реалізовувалася на ККП «Ужгород». Були респонденти, яким було складно відповісти щодо напрямків вирішення означеної проблеми (11,1 відсотків).

Також опитувані висловлювались за те, що в процедурі здійснення «пересічки» необхідно відмінити повне коло на кордоні (5,9 відсотків). Відміна повного кола в процедурі «пересічки» з одного боку економить час та витрати на паливо власникам цих автомобілів, але, як показує опитування, деякі не хочуть здійснювати цю процедуру через суворість перевірок з боку прикордонників та митників сусідніх держав, а також відсутність віз у власників авто.

Більшість респондентів негативно оцінюють акції блокування пунктів перетину державного кордону (60,7 відсотків). Вони вказують, що ці акції у великій мірі заважають нормальній роботі цих пунктів пропуску, створюють ще більш суворі вимоги з боку прикордонників та створюють проблеми для інших категорій подорожуючих, зменшують потік туристів в Україну тощо.

Майже третина «пересічників» вказує, що ці акції повинні позитивно вплинути на розвиток ситуації. Ці особи зазначають, що оскільки місцева державна влада як на законодавчому, так і на регуляторному рівні досі не вирішує проблему, а тільки посилює тиск на власників автомобілів із іноземною реєстрацією, їх завдання – саме таким чином привертати увагу до проблеми. Невелика частка респондентів не змогла визначитись із відповіддю (7,4 відсотків).

Великий громадський резонанс і створення груп блокувальників із різними підходами, законотворча діяльність та участь багатьох політиків у вирішенні цього питання не виключає можливості існування інтересів, які вирішуються за рахунок періодичних акцій блокування пунктів перетину державного кордону. Досліджувалось питання визначення кола зацікавлених осіб, яким, на думку «пересічників» Закарпаття, найбільш вигідні періодичні блокування на деяких контрольно-пропускних пунктах. Результати статистичного опитування засвідчують, що більше третини опитуваних (34,8 відсотків) вважають, що ці акції вигідні лише «пересічникам» «...для досягнення їхньої мети...» (Див. Табл. 1). Тобто ця категорія осіб не пов'язує означені акції з третіми особами, а вважає, що протестувальники таким чином намагаються вирішувати проблеми перетину кордону.

**Таблиця 1.** Зацікавленість у акціях протесту «пересічників»

Самим «пересічникам» для досягнення їхньої мети	34,80%
Деяким регіональним політикам	34,10%
Київській владі для дискредитації «пересічників» перед українським суспільством	15,60%
Російській Федерації	1,50%
Іншим	9,60%
Нікому	4,40%

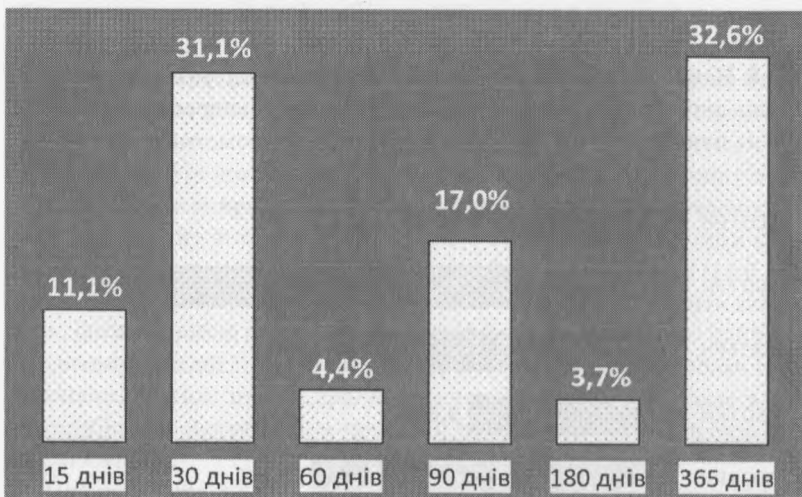
Також приблизно третини респондентів (34,1 відсотків) зауважує, що такі акції вигідні деяким регіональним політикам (рис. 6). Можна стверджувати, що ці респонденти усвідомлюють, що провокування вигідне певним політичним проектам, як наприклад, громадському руху «Авто Євро Сила», який виступає за законотворче вирішення питання.

Були такі опитувані, які зазначали, що ці акції вигідні «... Київській владі для дискредитації «пересічників» перед українським суспільством...» (15,6 відсотків респондентів; рис. 6). Дехто з «пересічників» не відхиляє твердження про наявність певної зацікавленості третіх осіб у здійсненні акцій блокування, але не визначає кола цих осіб та характеру їхніх інтересів (9,6 відсотків; рис. 6). Незначна частка тих, хто брав участь у опитуванні, взагалі вважали, що такі акції не вигідні нікому (4,4 відсотків). Вони обґрунтовували свою відповідь тим, що такі акції в кінцевому рахунку не дають позитивного вирішення проблеми, а тільки створюють незручності на пунктах перетину.

Питання про зміну терміну перебування автомобілів із іноземною реєстрацією на території України піднімається на більшості акцій протесту закарпатських «пересічників», у законопроектах, пов'язаних із

вирішенням проблеми. Опитувані висловлювали власну думку щодо цього – більше третини респондентів (32,6 відсотків) висловлювались за те, що це повинен бути однорічний термін перебування (Див. Рис. 5). Деякі з них вказували на потребу поступового розмитнення транспортних засобів за зниженими тарифами.

**Рис. 5.** Найбільш прийнятний термін «пересічників» для автомобілів із іноземною реєстрацією.



Приблизно стільки ж осіб (31,1 відсотків) висловились за збільшення терміну перебування авто з іноземною реєстрацією з 5 до 30 днів. Дехто з респондентів (17 відсотків) вважав, що цей термін слід збільшити до 90 днів; 11,1 відсотків опитаних вказували на 15 днів. Незначна кількість осіб у якості найбільш прийнятного терміну вказувала 60 (4,4 відсотків) та 180 днів (3,7 відсотків).

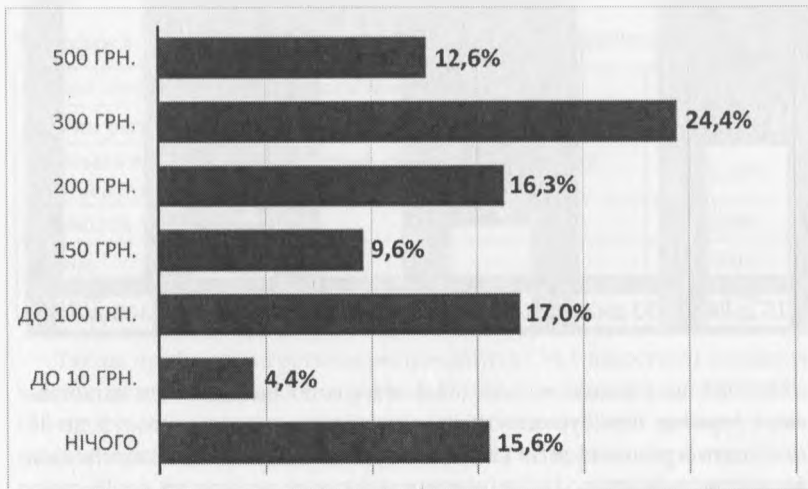
Таким чином, на думку опитуваних, найбільш прийнятним терміном перебування автомобілів із іноземною реєстрацією на території України є 365 днів. За те, щоб цей термін дорівнював 30 дням, також висловились вагома частка «пересічників». Варто зауважити, що вимога щодо встановлення означених термінів (рік та 30 днів) висловлювалась як під час акцій блокування українсько-словацького кордону в 2016 році, так і окреслювалась у законопроектах. Фактично, більшість респондентів вказала на основні орієнтири «пересічників» у цьому питанні.

Процедура здійснення «пересічки» є обтяжливою для власників автомобілів з іноземною реєстрацією як у розрізі витрат часу, палива, змін держави стосовно регуляторного впливу, так і незручностей

під час тривалого очікування в чергах на пунктах перетину державного кордону. Була здійснена спроба виявити найбільш прийнятний розмір суми, яку ці особи згодні сплачувати щомісяця для того, щоб не здійснювати «пересічки» кожні 5 днів на пункті перетину кордону України.

Зауважимо, що за результатами анкетування виявилось, що серед респондентів не було знайдено консенсусу щодо цього питання. А саме: близько 24,4 відсотків респондентів погодились би на щомісячну суму платежу в розмірі 300 грн. (Див. Рис. 6).

**Рис. 6.** Найбільш прийнятний розмір суми, яку опитувані згодні сплачувати щомісяця для того, щоб не здійснювати «пересічки» кожні 5 днів на пункті перетину кордону України



17 відсотків опитуваних вказують суму до 100 грн.; 16,3 відсотків зазначають, що ця сума не повинна перевищувати 200 грн. Були й такі, хто не хоче взагалі сплачувати такі платежі (15,6 відсотків). 12,6 відсотків опитуваних вказують, що погодились би на 500 грн.; 9,6 відсотків опитуваних вважає, що прийнятною є сума 150 грн. Суму до 10 грн. називають 4,4 відсотків респондентів.

Можна констатувати, що незначну перевагу набрали ті, хто підтримував замінити процедуру здійснення «пересічки» на щомісячні витрати, які б не перевищували 300 грн. (10 євро). Але ці респонденти не є переважною більшістю. Значні розходження в думках пов'язані з тим, що серед опитаних були особи з різним рівнем щомісячного доходу. Хоча варто відзначити, що незважаючи на низький економічний стан, громадяни України, які відносяться до категорії «пересічни-



ків», налаштовані на впровадження певного платежу взамін на відміну означеної процедури. Важливим аспектом у цьому напрямку, за твердженням багатьох опитуваних, є реалізація вказаного заходу на законодавчому рівні.

Опитування показало, що середня відстань, яку долають власники автомобілів із іноземною реєстрацією на Закарпатті для здійснення процедури «пересічки» складає 22 км. Якщо брати до уваги, що щомісячні витрати палива на подолання цієї відстані складають більше 150 грн., можна констатувати практичну нагальність вимог опитаних замінити вказану процедуру певними платежами. Також треба відзначити, що ці респонденти витрачають час, і деякі достатньо довго стоять в чергах, якщо перетинають кордон у години найбільшої завантаженості автомобільного руху.

Автомобілі із іноземною реєстрацією завозяться в Україну з невеликої кількості країн. За даними анкетування було виявлено, що найбільше таких автомобілів завезено з сусідньої Словаччини (56,3 відсотків), значна кількість з Польщі (16,3 відсотків), Чехії (15,6 відсотків), Угорщини (10,4 відсотків). Також окремі респонденти зазначили, що автомобілі придбані в Литві (1,5 відсотків). Те, що найбільше автомобілів досліджуваної категорії завезено саме зі Словаччини пояснюється тим, що ця країна межує з Закарпаттям і саме в ній автомобілі зареєстровані, а придбані вони можуть бути в будь-якій країні Європи.

Питання хабарництва з боку працівників митної та прикордонної служб України порушується у різних засобах масової інформації, досліджується експертами. Хабарництво на пунктах пропуску, за свідченням респондентів, часто націлене на прискорення процедури перетину кордону, вирішення питань з простроченими термінами «пересічки» тощо. Більше половини опитаних (56,3 відсотків) відзначили, що не були свідками явищ хабарництва з боку українських митників. Близько 25,2 відсотків вказали на те, що бачили, як українські митники отримують гроші або інші речі від подорожуючих. Серед респондентів були й такі, хто не зміг визначитись із відповіддю (18,5 відсотків). Отримання хабарів від «пересічників» за покращення умов перетину кордону має місце в українських реаліях. Але, як вказують респонденти, можна обійтись без хабарництва, і незважаючи на черги, здійснювати процедуру «пересічки».

Опитування показує, що власники автомобілів із іноземною реєстрацією надали дуже схожі оцінки стану хабарництва як у прикордонній, так і в митній службі пунктів пропуску. Зокрема, 58,5 відсотків респондентів зазначили, що не були свідками отримання хабарів, близько 20 відсотків вказали, що такі випадки є, а 21,5 відсотків не визначились з відповіддю.

Покращення стану забезпечення перетину кордону є важливим аспектом розвитку прикордонної та митної служб країни, впливає на зростання потоку туристів тощо. Опитування з цього приводу дало змогу визначити наступну картину: деякі «пересічники» вважали, що в зазначений період спостерігались покращення як самих пунктів пропуску, так і умов забезпечення перетину кордону (11,1 відсотків). Більшість опитуваних відзначили, що не можуть визначитись щодо змін за останні 2-3 роки на пунктах перетину кордону, якими вони користуються для здійснення процедури «пересічки» (40 відсотків). Близько чверті респондентів (25,2 відсотків) схилиються до думки, що в більшій мірі можна відзначити зміну до погіршення; 23,7 відсотків однозначно вказують на погіршення. Негативну оцінку було надано багатьма особами, які здійснюють «пересічку» на КПП «Ужгород». Це пов'язано із незручностями, викликаними тривалою реконструкцією, а також частими блокуваннями пункту пропуску. Тобто результати опитування показують про відсутність позитивних змін стосовно в цьому напрямку.

У ході опитування було досліджено рівень ввічливості роботи співробітників української прикордонної служби. Більшість респондентів (47,4 відсотків) відзначили, що прикордонники поводяться переважно ввічливо під час забезпечення перетину пунктів пропуску. Були такі, хто не зміг визначитись з цього питання і вказував, що трапляється по-різному (26,7 відсотків). Більше десятої частини «пересічників» вказували на те, що ця робота може характеризуватись як «скоріше неввічлива» (11,9 відсотків). Невелика кількість осіб вказувала на дуже ввічливу роботу (7,4 відсотків) та однозначно неввічливу (6,7 відсотків). Аналізуючи дану проблематику в порівнянні з аналогічним опитуванням подорожучих, можна стверджувати, що власники автомобілів із іноземною реєстрацією більш негативно оцінюють ввічливість прикордонників. Але в цілому можемо відзначити, що робота прикордонників на пунктах пропуску немає особливих нарікань з боку власників автомобілів із іноземною реєстрацією.

Опитування респондентів щодо рівня оперативності роботи співробітників української митної служби під час здійснення митних процедур показало наступне. Серед опитуваних були ті, хто оцінив роботу митників як переважно оперативну (26,7 відсотків). Дехто взагалі не визначився із відповіддю (18,5 відсотків). Незначна частка респондентів вважала, що працівники української митної служби на пунктах пропуску є дуже оперативними (3,7 відсотків). Більше половини опитуваних висловили думку, що робота цих працівників неоперативна, до того ж 23 відсотків опитуваних були категоричні й зазначили, що ця робота однозначно неоперативна, а 28,1 відсотків її оцінили як «скоріше неоперативну».

Проведене дослідження дозволило визначити основні соціологічні характеристики закарпатського «пересічника». По-перше, слід відзначити, що більшість власників автомобілів із іноземною реєстрацією не є радикально налаштованими особами. Тільки третина опитаних вважає позитивним блокування пунктів перетину державного кордону. Велика кількість респондентів висловлювалась проти таких акцій, оскільки вони створюють незручності для всіх подорожуючих. По-друге, незважаючи на радикалізм та часті акції протесту, опитувані в більшій мірі підтримують законодавче вирішення проблеми «пересічки». По-третє, узагальнення показало, що опитувані власники автомобілів із іноземною реєстрацією не висловили категоричного незадоволення станом забезпечення перетину кордону на пунктах пропуску. Вони вказували на існуючі проблеми, зокрема й на напрями та перспективи їх вирішення.

## Експертні оцінки

У кінці листопада – на початку грудня 2016 року нами були проведені інтерв'ю з експертами – громадськими діячами Закарпатської області, власниками автомобілів із іноземною реєстрацією – Павлом Білецьким (голова громадської організації «Західноукраїнська Асоціація власників транзитних авто») та Петром Габрином (секретар Закарпатського обласного ромського об'єднання «Романі черхень»). У розрізі основних рубрик запитальника до інтерв'ю спробуємо презентувати експертне бачення проблеми «пересічки» в контексті прикордонного руху з країнами Європейського Союзу.

### **1. Важливість пункту перетину кордону «Ужгород – Вишне Немецьке».**

Експерти відзначають стратегічне значення контрольно-пропускного пункту, насамперед для жителів обласного центру. «Пункт переходу кордону «Ужгород – Вишне Немецьке» однозначно є важливим, адже залучає такі сфери як культура та освіта, спорт. Є багато договорів про співпрацю, майже кожного дня подорожують делегації, особливо до Кошиць та Пряшева. Поряд з цим для словацької сторони цей пункт перетину кордону виконує скоріш соціальну функцію: словаки їздять для покупки дешевших і якісних товарів, в основному на базар «Краснодонців», де, до

речі, одні й ті ж товари мають більшу ціну, ніж на інших «точках»<sup>22</sup>.

Фактично до весни 2016 року контрольно-пропускним пунктом «Ужгород» масово «користувалися не лише «пересічники» краю, але й Львівщини та Волині, тому що не потрібно було їхати на іншу, словацьку сторону. Більшість людей елементарно не мають візи й користувалися так званим «малим колом» для п'ятиденного терміну перебування авто з іноземними номерами. Зараз ситуація погіршилася, в основному через нечисельних радикалів, які фактично лобіювали інтереси певних кіл, знову ж таки, які концентруються в столиці України. Мова йде про громадський рух «Авто Євро Сила»<sup>23</sup>.

## 2. Співпраця з прикордонниками та митниками.

Варто зазначити, що експерти розмежовують рівень співробітництва з прикордонною та митною службами. З останньою в громадській організації, яка захищає права «пересічників», співпраця краща. З іншого боку, «прикордонники – військова структура, отримали наказ і його виконують. Спочатку дозволили пересікати кордон по «малому колу», потім поставили залізну огорожу»<sup>24</sup>. Павло Білецький також відзначає, що «з 2013 року ГО «ЗАВТРА» проводила різні круглі столи, прес-конференції. Прикордонники на подібні акції громадськості прийшли всього один раз. Одного разу ми виступили з ініціативою зборів пожертвувань для військових у зоні АТО, зокрема й допомоги родинам загиблих. Домовилися про розміщення дев'яти скриньок для пожертвувань безпосередньо на контрольно-пропускних пунктах Закарпатської області. Добре сприйняли ідею на контрольно-пропускному пункті «Дяково», інші якось не дуже підтримали нашу ініціативу. Але після того як справи з пожертвуваннями від подорожуючих пішли успішно, прикордонники запропонували, щоб ми також допомогли їм – з амуніцією і т.п. Так і завершилась наша «співпраця»... Мабуть, справи в цій службі погані, бо з 2013 року на посаді керівника прикордонної служби в нашому регіоні змінено вже вісім чоловік»<sup>25</sup>.

Співпраця прикордонників і митників із місцевою владою, на думку опитаних, недостатньо висвітлюється у засобах масової інформації Закарпаття. Важко також аналізувати залучення цих служб до життя

<sup>22</sup> Інтерв'ю з головою громадської організації «Західноукраїнська асоціація власників транзитних авто» (ЗАВТРА) Павлом Білецьким (1 грудня 2016 року, м. Ужгород).

<sup>23</sup> Там само

<sup>24</sup> Там само

<sup>25</sup> Там само

місцевої громади, «оскільки воно скоріше за все відбувається у «закритому» або «напівзакритому» для громадськості режимі»<sup>26</sup>.

### 3. Контингент подорожуючих і прикордонна торгівля.

Пункт перетину кордону «Ужгород – Вишне Немецьке» використовують три найбільш чисельні категорії: 1) громадяни Словацької Республіки (в основному, на закупівлю українських товарів); 2) громадяни України (бізнесмени, чиновники, представники освітньо-культурної сфери, заробітчани, туристи, «пересічники»); 3) громадяни інших держав (їх меншість). У результаті листопадового блокування кордону на українсько-словацькому напрямку з названої когорти подорожуючих через встановлення залізної огорожі вилучена група «пересічників». На контрольно-пропускному пункті «Ужгород» стався конфлікт між прикордонниками та «пересічниками», серед яких був і наш експерт Павло Білецький<sup>27</sup>.

Прикордонна торгівля представлена в Ужгороді власниками магазинів, розташованих безпосередньо на українській прикордонній смузі, торгівцями базару «на Краснодонців», ужгородськими торгівельними центрами «Дастор» та «Велмарт», пунктами обміну валюти. За оцінками експертів – це невелика група закарпатців, в основному українців за національністю. Найбільш організованою прикордонна торгівля є «на Краснодонців». Орієнтуючись останніми роками на покупців зі Словаччини, місцеві торгівці на побутовому рівні практикують словацьку мову, формують товар, ураховуючи матеріальну спроможність та потреби громадян Словаччини. Присутні також «ознаки орієнтованості на іноземного покупця: «двомовність» магазинів, реклами, розташування «точок» безпосередньо в межах 1-2 км від контрольно-пропускного пункту»<sup>28</sup>. Останнім часом на Закарпатті ситуативно формується група перекупщиків автомобілів із іноземними номерами. Цю тенденцію можна спостерігати на авторинку біля села Кінчеш Ужгородського району. Експертами заперечується співпраця між прикордонними торгівцями («кожен займається своєю справою»<sup>29</sup>) та наявність лідерів у цій групі.

<sup>26</sup> Інтерв'ю з секретарем Закарпатського обласного ромського об'єднання «Романі черхень» Петром Габрином (23 листопада 2016 року, м. Ужгород).

<sup>27</sup> Білецький П. На КПП «Ужгород» прикордонники відгамселили автомобілістів лише за бажання повернутися в Україну [Електронний ресурс] / Павло Білецький. – Режим доступу: <http://groza-news.com.ua/?p=7149>

<sup>28</sup> Інтерв'ю з секретарем Закарпатського обласного ромського об'єднання «Романі черхень» Петром Габрином (23 листопада 2016 року, м. Ужгород).

<sup>29</sup> Там само

#### 4. Послуги на контрольно-пропускному пункті «Ужгород».

Рівень послуг залежить власне від інфраструктури, а це «пов'язано з реконструкцією КПП «Ужгород», яка затягнулася. Власне КПП перебуває в плачевному стані... наявність вибоїн, слабке освітлення, взагалі справляє гнітюче враження і депресивний стан»<sup>30</sup>. Затяжна реконструкція призвела до антисанітарії (біотуалети «іноді заповнені «по вінця» відходами людської життєдіяльності. Мати з дитиною туди не зайде спокійно»<sup>31</sup>). Варто зауважити, що згідно з проектом «Модернізація та реконструкція пунктів пропуску на словацько-українському кордоні» (загальний бюджет 7 550 тис. євро, з яких для української сторони – 4 070 тис. євро), оновлення контрольно-пропускного пункту «Ужгород» мало завершитися ще в кінці 2015 року. Журналістське розслідування одного з наших експертів засвідчує про значні фінансові зловживання під час реалізації проекту<sup>32</sup>.

Стосовно якості послуг, які надаються прикордонниками та працівниками митної служби України на аналізованому контрольно-пропускному пункті, експерти позитивно оцінюють тільки доступність інформації. Вона вивішена на стендах українською, словацькою та англійською мовами. Водночас дорожні лінії та позначки потребують ремонту, зокрема необхідне їх підсвічування. Ставлення самих прикордонників і митників до подорожуючих оцінюється по-різному, залежно від характеру й темпераменту окремих осіб (є «нормальні, а є «боги з короною»<sup>33</sup>). Відмінностей у ставленні до подорожуючих із країн Європейського Союзу та подорожуючих із інших країн не спостерігається. Єдиний випадок із досвіду одного з експертів стосувався прискіпливого оформлення громадян Російської Федерації<sup>34</sup>. Знання мов, якими розмовляють у сусідніх третіх країнах, використання сучасних технічних засобів для перевірки подорожуючих, знання відповідних правових положень працівниками митної та прикордонної служб, на думку опитаних експертів, потребують вдосконалення. Особливо це стосується знання англійської мови. Рівень володіння

<sup>30</sup> Там само

<sup>31</sup> Там само

<sup>32</sup> Білецький П. ДФС України свідомо притримує десятки мільйонів гривень на реконструкцію КПП «Ужгород» [Електронний ресурс] / Павло Білецький. – Режим доступу : <http://groza-news.com.ua/?p=6983>; Йоґо ж. Чому земляки губернатора Закарпаття затягують масштабну реконструкцію КПП «Ужгород»? [Електронний ресурс] / Павло Білецький. – Режим доступу : <http://groza-news.com.ua/?p=5415>

<sup>33</sup> Інтерв'ю з секретарем Закарпатського обласного ромського об'єднання «Романі черхень» Петром Габрином (23 листопада 2016 року, м. Ужгород).

<sup>34</sup> Там само

російською, словацькою та угорською мовами загалом визнається задовільним.

## 5. Час очікування на українсько-словацькому кордоні.

Проблема очікування на кордоні є варіативною й залежить від дня тижня та періоду доби. «Особливо довго доводиться чекати по суботам і неділям (більше 3 годин). Менше – на початку тижня. Десь з четверга до кінця тижня зростає кількість подорожуючих, відтак і час очікування, особливо на словацькій стороні. Найменше треба очікувати на перетин кордону зранку, до 9.00. Менше чекати треба в період між 17.00 та 20.00, далі до півночі відповідно знову зростає час очікування на кордоні»<sup>35</sup>.

Тривалий термін очікування на кордоні формує у подорожуючих негативні думки. На думку експерта, враження «таке, ніби хтось це робить навмисно. Українські митники та прикордонники деколи розповідають, що це не від них залежить, а від словацької сторони. Часом йдуть на переговори для пришвидшення руху, але словацькі прикордонники відповідають, що в них Шенгенська зона і на кожную машину відводиться двадцять хвилин на огляд, тому все законно й вони не порушують ніяких приписів. Інколи машини на українській стороні організовують ситуативні «оркестри» звукових автосигналів, протестуючи проти довгого перебування на нейтральній території між українською та словацькою зонами контролю»<sup>36</sup>.

Прикметно, що термін оформлення подорожуючих з боку українських митників розцінюється як довший. Водночас словацька сторона відзначається «затягуванням роботи» з боку прикордонної служби. «Не доводиться довго чекати дипломатам, чиновникам, представникам місцевого самоврядування. Багато випадків, коли «круті» бізнесмени, знайомі або родичі йдуть без черги. Люди роблять зауваження. Але це не допомагає. Більшість тихо сидить, чекаючи своєї черги й спостерігаючи за «бардаком». При цьому подібна ситуація й на словацькій стороні. Багато разів бачив, коли пропускали через «зелений коридор» явно не дипломатів, людей у шортах, бізнесменів, представників влади, силових структур тощо. Очевидно, везли вони не лише особисті речі...»<sup>37</sup>.

<sup>35</sup> Інтерв'ю з головою громадської організації «Західноукраїнська асоціація власників транзитних авто» (ЗАВТРА) Павлом Білецьким (1 грудня 2016 року, м. Ужгород).

<sup>36</sup> Там само

<sup>37</sup> Там само

## 6. Корупція.

На експертному рівні випадки хабарництва розцінюються як звичний (проте не обов'язковий) атрибут прикордонного руху. Він стосується в першу чергу заробітчан і перевізників товарів із країн Європейського Союзу. В основному невеликі хабарі дають для того, щоб швидше перетнути кордон, поза чергою. Не лише українським, а й словацьким прикордонникам. «Останні беруть хабарі у випадку, коли відсутня віза чи наявний тільки малий прикордонний рух, а люди (в основному, заробітчани) їдуть в Чехію чи Польщу. Хабар – близько 20 євро. На словацькій стороні кордону невеликі хабарі (10 євро) активізуються під час свят, коли для пришвидшення руху відкривається дипломатична лінія перетину кордону. Хабарі дають словаки, які везуть товар, куплений в Ужгороді, додому. Це незначні хабарі, навіть в межах 5-10 грн.<sup>38</sup>

Експерт констатував факт, коли «в 2014 році сам бачив, як український прикордонник, перевіряючи автобус із заробітчанами, взяв хабар і давав здачу водію. Я зробив зауваження начальству служби, вони сказали, що обов'язково даний факт буде перевірено й у випадку його підтвердження винуватий буде покараний»<sup>39</sup>.

Повертаючись до проблеми «пересічників», варто згадати про хабарництво в контексті використання «малого кола» на українській частині кордону. «Так як більшість власників машин із іноземними номерами не мають віз, то їздили на кордон із простроченими (більше 5 днів) машинами та «довідками про ремонт» на КПП «Ужгород». Давали по 200 грн. Для жителів Львівщини, Волині – суми хабарів митникам за те, щоб не створювати власникам машин із іноземними номерами додаткових турбот коливалися від 500 до 1,5 тис. грн. Наразі про це не йдеться, все «по закону». «Пересічники» на Закарпатті перетинають кордон на інших пунктах – «Тиса», «Лужанка» та ін.»<sup>40</sup>.

<sup>38</sup> Там само

<sup>39</sup> Там само

<sup>40</sup> Там само



# Рекомендації

1. У короткостроковій перспективі на рівні Державної прикордонної служби України та Державної фіскальної служби України вирішити проблеми довгих черг і завантаження контрольно-пропускних пунктів, знизивши таким чином соціальну напругу серед подорожуючих через перманентні акції протестів і блокування кордону окремими групами інтересів із середовища «пересічників».

Механізмом вирішення названих проблем є встановлення додаткових (експериментальних) смуг на контрольно-пропускних пунктах для власників автомобілів із іноземною реєстрацією. До прикладу, додаткову (експериментальну) смугу для «пересічників» на кожному із контрольно-пропускних пунктів західних областей України можна створити за рахунок використання резервної смуги, яка використовується для проїзду дипломатичних делегацій, рейсових автобусів та спецтехніки у разі виникнення надзвичайних ситуацій на кордоні. Цей захід тривалий час обговорюється на різних конференціях, круглих столах, робочих зустрічах. Використання резервної смуги вже розглядалось як можливе і перспективне на рівні Закарпатської області. У разі створення додаткової смуги для автомобілів із іноземною реєстрацією підвищиться ефективність роботи пунктів перетину державного кордону, збільшиться швидкість перетину кордону. Вказаний захід може бути створений у короткостроковій перспективі (1-2 роки), оскільки не потребує додаткової тривалої підготовки до його впровадження.

2. У середньостроковій перспективі на рівні Верховної Ради України законодавчою нормою встановити визначену щомісячну (або щорічну) плату для власників автомобілів із іноземною реєстрацією, нівелювавши таким чином виснажливу для всіх сторін процедуру п'ятиденної «пересічки».

За результатами наших соціологічних та експертних опитувань виявлено, що оптимальний розмір такого платежу може складати **300 грн. (або 10 євро) на місяць**. Впровадження вказаного заходу, по-перше, сприятиме наповненню бюджету, по-друге, дозволить у великій мірі знизити рівень завантаженості контрольно-пропускних пунктів, по-третє, знизить можливість корупції в даній сфері.

Зазначене можливе в середньостроковій перспективі (3-4 роки), оскільки потребує комплексну розробку й прийняття законопроекту парламентському рівні та його подальшого впровадження на всіх щабелях виконавчих структур, зокрема Державної прикордонної служби України та Державної фіскальної служби України.

3. У *далекостроковій перспективі* на рівні Верховної Ради України в рамках прийняття поправки до окремих законів закріпити зменшені розміри митних платежів і зборів на вживані імпортовані автомобілі, розмитнення цих автомобілів та остаточне усунення процедури «пересічки». Цей захід є стратегічним та необхідним з огляду на вимоги українських споживачів щодо придбання вживаних автомобілів за цінами приближеними до європейських.

Названий захід, на наш погляд, передбачає *комплексне загальноукраїнське соціологічне дослідження щодо розміру зменшення митних платежів; написання, прийняття та реалізацію відповідного законопроекту*. Вказана рекомендація з використанням соціально-економічних розрахунків може бути детально розроблена та реалізована впродовж 5-7 років із урахуванням дотримання принципу «справедливого балансу» приватних інтересів із числа різних соціальних верств українського суспільства та структури державного управління України загалом. Тобто, потрібно дійти консенсусу між інтересами осіб, які є власниками автомобілів із іноземною реєстрацією, з одного боку, з іншого – інтересами держави щодо наповнення бюджету, дотримання екологічних норм, збереження вітчизняного автомобільного ринку тощо.



# SFPA

Slovak Foreign Policy Association



## Fenomén „peresičnykov“: výzva pre efektívny pohraničný styk s EÚ

*Michailo Zan, Michailo Šelemba*



Publikované v rámci projektu „Zdieľanie know-how pre lepší manažment schengenskej hranice medzi Slovenskom / Ukrajinou a Nórskom / Ruskom“, CBC 01018

štúdie k medzinárodným otázkam a16

**Partneri:**



**SFPA**  
Slovak Foreign Policy Association



**Spolufinancovanie:**



Publikované v rámci projektu „Zdieľanie know-how pre lepší manažment Schengenskej hranice medzi Slovenskom / Ukrajinou a Nórskom / Ruskom“, CBC 01018  
Výška projektového grantu: 619 454,- EUR. [www.norwaygrants.org](http://www.norwaygrants.org)

Tento projekt je spolufinancovaný z Nórskeho finančného mechanizmu a zo štátneho rozpočtu Slovenskej republiky.  
Program SK08 – Cezhraničná spolupráca: „Slovensko – Ukrajina:  
Spolupráca naprieč hranicou“



Projekt je podporený z Nórskeho finančného mechanizmu a štátneho rozpočtu Slovenskej republiky.

Program SK08 – Cezhraničná spolupráca: „Slovensko – Ukrajina: Spolupráca naprieč hranicou“ – „Slovakia – Ukraine: Cooperation across the Border“.

## Fenomén „peresičnykov“: výzva pre efektívny pohraničný styk s EÚ

*Michailo Zan, Michailo Šelemba*

© Výskumné centrum Slovenskej spoločnosti pre zahraničnú politiku, n.o.  
Užhorodská národná univerzita

**Vydavateľ**

Výskumné centrum Slovenskej spoločnosti pre zahraničnú politiku, n.o.  
Staromestská 6/D, 811 03 Bratislava  
Kancelária Prešov: Hlavná 11, 080 01 Prešov, Slovenská republika  
[www.sfpa.sk](http://www.sfpa.sk)

Autorka: Michailo Zan, Michailo Šelemba  
Editor: Alexander Duleba  
Recenzenti: Peter Brezáni, Vladimír Benč  
Grafická úprava a tlač: ADIN s.r.o., Prešov

Text neprešiel jazykovou korektúrou.

ISBN 978-80-89356-61-4

# Obsah

Úvod.....	4
Normatívno-právne a socio-ekonomické otázky a aspekty korupcie .....	5
Občianska odozva a politicko-konjunktúrny podtext problému.....	9
Sociologický portrét zakarpatského „peresičnyka“ .....	12
Pohľad expertov .....	19
Odporúčania .....	24

# Úvod

Neefektívna a tieňová štátna správa, nesystémové opatrenia a aj socio-ekonomická stagnácia na Ukrajine v priebehu posledných rokov prispeli k nárastu jedného z vypuklých problémov fungovania hranice na prahu Európskej únie – otázku tzv. peresičky.<sup>1</sup> Tento neologizmus vznikol v dôsledku osobitných ustanovení, ktoré súvisia s tranzitným dovozom osobných motorových vozidiel bez úhrady daní a colných poplatkov na územie Ukrajiny. Definícia „peresičky“ trvale vošla do informačného priestoru Ukrajiny a stala sa jedným z atribútov každodenného života bohatých Ukrajincov, najmä z (hranica s krajinami EÚ: Poľsko, Slovensko, Maďarsko a Rumunsko). To, ako je problém závažný dokazuje bohatá fotodokumentácia, ktorá je voľne dostupná na internete. „Peresička“ sa dokonca dostala aj do popovej hudby (klip „Furiky z Európy“ skupiny „Voľná kasa“).

Počet dovezených automobilov z krajín Európskej únie v posledných rokoch významne narástol. Na začiatku februára 2017 hovorili údaje Štátnej fiškálnej služby Ukrajiny o 550 tisícoch automobiloch, ktoré boli dovezené „prechodne“, zapísaných na nerezidentov (občanov Európskej únie). Na Ukrajine je tiež 120 tisíc tzv. „tranzitných“ automobilov, z nich 25 tisíc sa na území vyskytuje nelegálne (nevykonávajú „peresičku“).<sup>2</sup> Koncom septembra 2016 bolo takýchto automobilov len 11 tisíc. Podľa riaditeľa občianskeho Západoukrajinská asociácia vlastníkov tranzitných automobilov (ZAVTRA), Pavla Bileckého, sa len na území Zakarpatskej oblasti narátalo 36 tisíc automobilov registrovaných mimo Ukrajiny.

Podľa neoficiálnych informácií sa na Ukrajinu doviezlo v rámci rôznych colných režimoch takmer 1,5 milióna automobilov registrovaných mimo Ukrajiny. Problém sa komplikuje tým, že štát nad takýmito vozidlami nemá žiadnu kontrolu. Ich registrácia i poistenie je mimo teritoriálny vplyv ukrajinskej legislatívy. Kvôli neexistencii databáz, nemôže polícia v prípade dopravnej nehody určiť reálneho vlastníka automobilu. Takže spolu so zvýšeným počtom majiteľov vozidiel so zahraničnými evidenčnými číslami sa formuje skupina tzv. „peresičnykov“, ktorí majú spoločné záujmy a životný

<sup>1</sup> „Peresičnyk“ je majiteľ osobného vozidla, ktoré je evidované na Slovensku, respektíve v inom členskom štáte Európskej únie. V rámci ukrajinskej legislatívy musí raz za niekoľko dní opustiť územie Ukrajiny – t.j. vykonať „peresičku“.

<sup>2</sup> В Ужгороді активісти презентували законопроекти, покликани вирішити проблеми авто іноземців [V Užhorode aktivisti predstavili návrhy zákonov, vyzvaní na vyriešenie problému aut zo zahraničia] <https://www.facebook.com/%D0%9F%D0%B5%D1%80%D0%B5%D1%81%D1%96%D1%87%D0%BA%D0%B0-%D0%97%D0%B0%D0%BA%D0%B0%D1%80%D0%BF%D0%B0%D1%82%D1%82%D1%8F-524143077661805/#> (prístup 15. 3. 2017).



štyl. Väčšinou ide o sezónnych robotníkov, malých podnikateľov, oficiálne nezamestnaných obyvateľov západoukrajinského vidieku.

# Normatívno-právne a socio-ekonomické otázky a aspekty korupcie

Podľa článku 90 Colného zákonníka Ukrajiny sa za tranzit považuje colný režim príslušného tovaru a/alebo komerčných prepravných prostriedkov realizujúcich pohyb medzi dvoma orgánmi príjmov a poplatkov Ukrajiny alebo v rámci činnosti jedného orgánu príjmov a poplatkov bez akekoľvek využitia týchto tovarov, bez zaplatenia colných platieb a bez uplatnenia opatrení netarifného regulovania zahranično-ekonomickej činnosti.<sup>3</sup> Ustanovenie časti 1. čl. 95 Colného zákonníka Ukrajiny navyše pre tranzit osobnej automobilovej dopravy obmedzuje čas pobytu na území Ukrajiny na desať dní a v prípade prekročenia hranice v oblasti pôsobenia jednej colnice na päť dní. A tu sa objavil akýsi model „peresičky“: rezident (občan Ukrajiny) si kúpil motorové vozidlo v jednej z krajín Európskej únie a snaží sa vyhnúť finančne náročnému precleniu (až 300 % z ceny automobilu). Musí tak každých päť dní prekročiť kontrolnú zónu ukrajinskej colnice v rámci tzv. malého kruhu cez neutrálny pruh, a pritom nepokračuje na hraničný priebeh susednej krajiny.

Jedinou zákonnou formou, ktorá umožňuje nedodržiavanie lehôt, ktoré stanovuje Colný zákonník Ukrajiny, je v situácii, keď sa „prepravný prostriedok v dôsledku havárie alebo následkom okolnosti vyššej moci nemožno dostaviť na orgán príjmov a poplatkov daného určenia. Vtedy je však povinný „upovedomiť najbližší orgán príjmov a poplatkov o okolnostiach udalosti, mieste zotrvania tovaru a prepravného prostriedku“ (článok 192).<sup>4</sup> Čiže jedinou zákonnou výnimkou a možnosťou vyhnúť sa pokute, je len predložiť osvedčenie z autoservisu o nepojazdnosti motorového vozidla.

V súlade s Dohovorom o prepustení tovaru do režimu dočasného použitia (Istanbul, 26. júna 1990)<sup>5</sup>, ku ktorému sa Ukrajina pripojila v roku 2004

<sup>3</sup> Митний кодекс України (Відомості Верховної Ради України (ВВР)) [Colný zákonník Ukrajiny (Správa Najvyššej rady Ukrajiny (VVR))] 2012, č. 44 – 45, č. 46 – 47, č. 48, s. 552), <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/4495-17/page4> (prístup 15. 3. 2017).

<sup>4</sup> Tamže, <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/4495-17/paran1750#n1750> (prístup 15. 3. 2017).

<sup>5</sup> Dohovor o prepustení tovaru do režimu dočasného použitia (v ukrajinskom jazyku), <http://>

a Colným zákonníkom Ukrajiny (článok 380)<sup>65</sup> sa pre nerezidentov uplatňuje práve režim prechodného dovozu. Ten povoľuje prebývanie dopravného prostriedku na území Ukrajiny aj bez prekročenia hranice v priebehu jedného roka, čo aj využíva značný počet Ukrajincov, ktorí majú automobily registrované v EÚ. Nesúlad medzi medzinárodným právom a domácou legislatívou, ako aj zvýšený počet automobilov registrovaných mimo Ukrajiny v krajine vytvára chaos, spôsobuje dlhé čakacie lehoty na hranici a viedol založeniu občianskeho hnutia „peresičnykov“, ktoré organizuje množstvo aktivít, ktoré na tento problém poukazujú (ako napr. dočasné blokovanie hraničného priechodu).

Navyše, 6. júla 2012 prijala Verchovna rada Ukrajiny zákon, ktorý dopĺňal a menil zákon o importe a registrácii dopravných prostriedkov na Ukrajine. Tento obmedzuje tranzit resp. registráciu na území Ukrajiny v nadväznosti na ekologické štandardy EURO: od 1. januára 2013 bola najnižší prípustný štandard EURO-3; od 1. januára 2014 EURO-4; od 1. januára 2016 EURO-5; od 1. januára 2018 EURO-6.<sup>7</sup> Momentálne je teda najnižší prípustný štandard na registráciu dovezeného vozidla EURO 5. Väčšina vozidiel registrovaných v EÚ a jazdiacich na Ukrajine je lacnejšia a teda nespĺňa štandard EURO 5. Koncom mája 2016 podpísal prezident Ukrajiny zákon, ktorý mení a dopĺňa odsek 5 článku XX (Prechodné ustanovenia) Zákona o daniach s cieľom stimulovať rozvoj trhu s ojazdenými automobilmi. Zákon z 1. augusta 2016 zaviedol (do konca roku 2018) znížené sadzby spotrebnej dane na zahraničné automobily. Netýka sa však vozidiel vyrobených pred 1. januárom 2010 a tým pádom to často nie je aktuálne ani pre „peresičnykov“. Tieto zákony fakticky zablokovali možnosť legálneho dovozu jazdených automobilov a ich využívania na Ukrajine za dostupnú cenu, ešte prehľbili týmto spôsobom problém „peresičky“ a tzv. tranzitného dovozu automobilov z krajín Európskej únie pre nerezidentov.

Je treba zdôrazniť, že najvýraznejšou príčinou situácie, ktorá vedie k problému „peresičky“ je nízka socio-ekonomická úroveň rozvoja Ukrajiny. V krajine sú výrazné rozdiely v príjmoch vyššej a nižšej triedy, neexistuje stredná vrstva. Značný segment (40 – 50 %) tieňovej ekonomiky a kleptokratický systém vlády v centre a regiónoch štátu brzdí ekonomický rast a sociálny blahobyt občana Ukrajiny. Priemerná mesačná mzda na Ukrajine

zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995\_472/page (prístup 15. 3. 2017).

<sup>6</sup> Colný zákonník Ukrajiny, c. d.

<sup>7</sup> Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів» щодо колісних транспортних засобів» (Відомості Верховної Ради (ВВР), [Закон, ktorý mení a dopĺňa zákon dovozu a registrácii dopravných prostriedkov na colnom území Ukrajiny] 2013, č. 31, s. 360), <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/5177-17> <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/5177-17> (prístup 15. 3. 2017).

sa hýbala od 4 362 hrivien v januári do 6 475 hrivien v decembri 2016.<sup>8</sup> Ak vezmeme do úvahy HDP na obyvateľa, tak Ukrajina bola podľa údajov Medzinárodného menového fondu v roku 2015 na 131. mieste (2 125 US dolárov) zo 184 štátov. V rovnakom období boli ukrajinskí susedia oveľa vyššie: Slovenská republika (46. miesto; 15 979 amerických dolárov), Poľská republika (56. miesto; 12 492 dolárov), Maďarsko (57. miesto; 12 240 dolárov), Rumunsko (70. miesto; 8 956 dolárov).<sup>9</sup> V hodnotení sociálneho rozvoja obsadila Ukrajina 63. miesto (zo 133 štátov) a v tomto ukazovateli jej patrí miesto medzi štátmi „nižšej strednej“ úrovne. Najhoršie dopadlo hodnotenie ukazovateľov, akými sú miera korupcie (109. miesto), úroveň kriminality (109), dostupnosť byvania (116), stav životného prostredia (118), stav zdravia a dlhovekosť (127), sloboda voľby životnej cesty (132).<sup>10</sup> V hodnotení miery korupcie momentálne Ukrajina zaujíma 130. miesto, na úrovni krajín ako sú Nikaragua a Kamerun.<sup>11</sup>

Na základe uvedených makroekonomických ukazovateľov je evidentné aj zaostávanie oproti západu aj v ukazovateli vlastníctva vozidiel. Na obyvateľa je počet vozidiel 2,5 násobne nižší na Ukrajine než v EÚ (200 automobilov na tisíc obyvateľov na Ukrajine oproti 498 v EÚ). Cenová politika navyše prevyšuje ceny na trhu vysoko rozvinutých štátov EÚ. Napríklad cena za nový automobil Renault/Dacia Duster je v Nemecku na úrovni 10 800 eur, zatiaľ čo na Ukrajine – 13 000; Volkswagen Polo v Nemecku stojí 13 000 eur a na Ukrajine 16 500.<sup>12</sup> Napríklad, v Poľsku je priemerná trhová hodnota pätnásťročného vozidla strednej triedy asi 2 000 eur. Na Ukrajine je to však okolo 6 000 eur. A pritom priemerná mzda v Poľsku osciluje okolo 900 eur, kým na Ukrajine stagnuje na 140 eurách.

Štatistika ukazuje, že priemerný vek osobných automobilov v krajine je viac ako 20 rokov. Každý štvrtý automobil (takmer 2 milióny) na Ukrajine je vyrobený pre rokom 1990. V súlade s údajmi Asociácie automobilových výrobcov Ukrajiny (Ukravtoprom) sa a Ukrajine predáva ročne len 30 – 40 tisíc nových automobilov. Svedčí to o tom, že automobilový park na Ukrajini-

<sup>8</sup> Середня заробітна плата за регіонами за місяць у 2016 році [Priemerná mzda v regiónoch za mesiac v roku 2016] [http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2016/gdn/reg\\_zp\\_m/reg\\_zpm16\\_u.htm](http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2016/gdn/reg_zp_m/reg_zpm16_u.htm) (prístup 15. 3. 2017).

<sup>9</sup> Zoznam krajín podľa HDP na obyvateľa, [https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_countries\\_by\\_GDP\\_\(nominal\)\\_per\\_capita](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_GDP_(nominal)_per_capita) (prístup 15. 3. 2017).

<sup>10</sup> Pisocká, R.: *Индекс социального развития 2016*, [Index sociálneho rozvoja, 2016] <https://www2.deloitte.com/ua/uk/pages/press-room/research/social-progress-index-2016.html> (prístup 15. 3. 2017).

<sup>11</sup> Jablonovskij, D., Zacharov, A., Kaško, O.: *Скільки коштує суспільству корупція. Аналітична записка*, [Kolkto stojí spoločnosť korupcia. Analytická správa] 5. 10/ 2016, s. 3.

<sup>12</sup> *Нові автомобілі в Україні та за кордоном: порівняння цін* [Nové automobily na Ukrajine a za hranicou: porovnanie cien] <http://pmg.ua/economy/43906-novi-avto-v-ukraini-ta-za-kordonom-porivnyannya-cin> (prístup 15. 3. 2017).

ne s každým rokom starne.<sup>13</sup> Expert S. Bučackyj poznamenáva, že „domáci trh“ sa v súčasnosti dostatočne neobnovuje a nevie pokryť dopyt Ukrajincov, ktorí si nemôžu dovoliť kúpiť nové auto a kupujú jazdené automobily v im dostupnom cenovom pásme (2 – 5 tisíc eur). Dovážať autá zo zahraničia za príliš vysoké clá nemá zmysel, a preto sú, podľa štatistických údajov, snom priemerného Ukrajinca Daewoo Lanos, VAZ 21099 a Daewoo Sens za 3-5 tisíc eur. Vozidlá, za ktoré by v EÚ nezaplatili viac ako 1 – 2 tisíc eur. V takejto cenovej hladine možno na Ukrajine nájsť len staré vozidlá VAZ, ZAZ i Opel, ktoré však už v Európe nechce nikto.<sup>14</sup>

Máme tu teda paradox, kedy na ekonomicky slabej Ukrajine stoja zahraničné automobily jeden a pol až dva razy drahšie než v krajinách Európskej únie. A to je ďalší dôvod, prečo rastie počet Ukrajincov, ktorí majú vozidlá registrované mimo Ukrajiny (dovezenými prevažne zo Slovenska, Česka, Poľska a Litvy). Takto tento spoločenský jav doformoval ešte dodatočné korupčné a iné „polozákonné“ schémy. Na všetkých úrovniach takejto schémy je potrebná určitá peňažná odmena. Po prvé, treba sa vyhnúť päťdňovej lehote „peresičky“, a preto sa vlastníci začali masovo obracať na autoservisy, kvôli osvedčeniu o poruche a oprave. Po druhé, objavili sa akýsi „importéri“ vozidiel so zahraničnými ECV na 1 rok medzi občanmi Európskej únie (zvyčajná cena je približne 100 eur). Po tretie, čo je osobitne aktuálne pre obyvateľov pohraničných regiónov, využitie maďarských, poľských a rumunských pasov na dovoz automobilov na Ukrajinu. Po štvrté, nával „peresičnykov“ na hraniciach vyústil v korupciu medzi pohraničníkmi a colníkmi.<sup>15</sup>

Značná korupcia je viditeľná najmä na colniciach. Napríklad, investigatívna reportáž J. Kovalova na ľvovskej colnici dokázala zásahy colníkov do elektronického systému, najmä v časti záznamov o prechode dopravných prostriedkov dovezených na Ukrajinu občanmi Európskej únie. Údaje za obdobie 1. až 16. septembra 2016 hovoria o 788 záznamoch peresičky na 13

<sup>13</sup> Batenko, T.I., Ševčenko, O.L., Kuprij, V.M., Ševčenko, V.L., Dubinin, O.I., Didyč, V.V., Konstantkevič, I.M.: *Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до Розділу XX «Перехідні положення» Податкового кодексу України щодо формування цивілізованого ринку вживаних автомобілів»* [Vysvetľujúca správa k návrhu zákona zákon, ktorý mení a dopĺňa odsek 5 článku XX (Prechodné ustanovenia) Zákona o daniach s cieľom stimulovať rozvoj trhu s ojazdenými automobilmi] s. 1.

<sup>14</sup> Bučackij, S.: *Уживаний «німець» за 2 тисячі євро чи «колимага» національного виробника? – складний вибір українського автомобіліста, [Jazdený „nemeč“ za 2 tisíc eur alebo „kraksňa“ národného výrobcu? – zložitá voľba ukrajinského automobilistu]* [http://www.eramedia.com.ua/article/227175-ujivaniyi\\_nmetc\\_za\\_\\_tisyach\\_vro\\_chi\\_kolimaga\\_natcionalnogo\\_virobn/](http://www.eramedia.com.ua/article/227175-ujivaniyi_nmetc_za__tisyach_vro_chi_kolimaga_natcionalnogo_virobn/) (prístup 15. 3. 2017).

<sup>15</sup> Kohutyč, T.: *Кордон і гроші. Кілька схем, за якими працюють закарпатські «пересічники»* [Hranica a peniaze. Niekoľko schém, podľa ktorých pracujú zakarpatski „peresičnici“] <https://www.ukrinform.ua/rubric-economics/1994774-kordon-i-grosi-kilka-shem-za-akimi-pracuut-zakarpatski-peresicniki.html> (prístup 15. 3. 2017).

colniciach. Najviac ich bolo na luhanskej (214), černiveckej (111) a zakarpatskej (110) colnici. S „ochranou“ colníkov sa dovezli na Ukrajinu desiatky automobilov. Podľa neoficiálnych informácií, cena za vybavenie jedného vozidla na priechode Mostiska (Evovská oblasť) je cca 300 amerických dolárov.<sup>16</sup>

## Občianska odozva a politicko-konjunktúrny podtext problému

Tým, že počet takýchto automobilov na Ukrajine stúpa, stúpa aj počet majiteľov, ktorí musia prekročiť ukrajinskú hranicu a tým pádom sa v dôsledku náporu na hranici predlžujú čakacie lehoty a voria kolóny. Celá táto situácia privodila v poslednej dobe aj niekoľko protestov „peresičnykov“ na hraničných priechodoch s krajinami Európskej únie. Výsledkom boli dočasné ústupky, ale problém sa na zákonodarnej alebo vládnej úrovni neriešil.

Rozsiahly protest uskutočnili „peresičnyci“ začiatkom marca 2016, keď zablokovali cestu z hraničného priechodu Užhorod – Vyšné Nemecké a neskôr i Malýj Bereznýj – Ublá a Solotvino – Sigetu Marmaciei. Dôvodom bola skutočnosť, že colnice odmietli prijímať osvedčenia zo servisov a následným pokutovaním vo výške od 3 400 do 8 700 hrivien. Aktivisti sa následne stretli s predstaviteľmi oblastnej administratívy, predstaviteľmi pohraničnej služby a colnice, sformulovali požiadavky smerom k prezidentovi Ukrajiny. Výsledkom bolo, že sa obnovila platnosť potvrdení a blokáda hraničných priechodov bola ukončená.

Blokády hranice sa následne zopakovali v máji a neskôr na jeseň 2016. Medzi požiadavkami bolo:

1. predĺženie termínu pobytu automobilov so zahraničnou registráciou z 5 na 30 dní alebo niekoľko mesiacov;
2. vytvorenie dodatočného pruhu v bode priechodu na vyhnutie sa radom na hranici;

<sup>16</sup> Koval, J.: Чорні мільярди митниці. Виявлення автокорупції на митних постах України: масштаби, «кришунання», схеми, персоналії [Čierne miliardy colnice. Odhalenie automobilovej korupcie na hraničných priechodoch Ukrajiny: rozsah, „vydieranie“, schémy, osoby] <http://apostrophe.ua/ua/article/economy/regulatory-policy/2016-10-24/chernye-milliardy-tamojni/7934> (prístup 15. 3. 2017).

3. zavedenie legislatívnych zmien na zníženie ceny colného odbavenia automobilu alebo vyriešenie tejto otázky formou zníženia rôznych ciel a poplatkov, ktoré by znížili cenu jazdených automobilov priamo na Ukrajine.<sup>17</sup>

Kompromisným riešením bolo vyделение zvláštneho experimentálneho pruhu na vykonanie takzvaného „malého okruhu“ prekročenia ukrajinských hraníc.

Jedna z najdlhšie trvajúcich blokáď pri priechodoch v Užhorode a Soltvine trvala celý týždeň medzi 12. a 18. novembrom 2016. Zúčastnili sa ich nie len obyvatelia pohraničných regiónov (Velikoberežnianskeho, Perečinského a Užhorodského), ale i tých vzdialených (Irsavského, Vinogradinského, Chustského a Tačivského). Tí svoju „peresičku“ robia najmä na hranici s Maďarskom a Rumunskom. Účastníci blokády konštatovali, že ich cieľom je jednoducho dosiahnuť rovnaké práva pre Ukrajinca, aké majú cudzinci pri využívaní automobilu so zahraničnou registráciou na osobné použitie v prípade dočasného dovozu na jeden rok (návrh zákona č. 4223 z 15. marca roku 2016), dodržanie istanbulskeho dohovoru.

Výsledkom rokovaní Výboru o otázkach daňovej a colnej politiky Verchovnej rady Ukrajiny bolo dosiahnutie kompromisu o právnej úprave požiadaviek aktivistov na úrovni vlády. Obdobie pobytu automobilov registrovaných v zahraničí na Ukrajine sa predĺži na jeden rok a clo sa bude postupne upravovať cez koeficient 0,025 (v roku 2017), 0,04 (2018) a 0,05 (v roku 2019). Napríklad, keď je hodnota automobilu je v tisícoch eur, tak jeho colné odbavenie môže prísť na 163 eur v roku 2017, 260 eur v roku 2018 a 325 eur v roku 2019.<sup>18</sup>

Od 17. novembra prestali užhorodskí pohraničníci púšťať automobily cez experimentálny pruh a prinútila vlastníkov automobilov zachádzať až na slovenskú stranu hranice. Výsledkom bol presun na hraničný priechod Čop – Záhony.

Treba podotknúť, že počas novembrovej blokády sa objavili medzi „peresičnykmi“ aj podstatné protirečenia. V ich strede sa sformovala na jednej strane nevelká skupina radikálov a značne početnejšia skupina kritikov blokády. Radikáli sú prepojení s hnutím „Auto Euro Sila“. Minimálne podozrivý je však fakt, že väčšina lídrov tejto organizácie je z Kyjeva (Petro Onojčenko, Petro Deruga, Mialo Solovjov, Andrij Reutov (z projektu *Дорожній Контроль*). Napríklad Olexandr Čerňavský z Borispolu, je navyše spojený najmä s biznisom dovozu európskych automobilov.

<sup>17</sup> Danko, S.: *A viz i doci tam...*, <http://karpatvisnuk.com.ua/analytics/politics/a-viz-i-dositam.html> (prístup 15. 3. 2017).

<sup>18</sup> Kopynec, V.: Hranice Zakarpatskej oblasti konečne odblokované. In: *Karpatský objektiv* č. 46, s. 5.

V januári 2017 „Auto Euro Sila“ čiastočne blokovala cesty v smeroch Kyjev a Odesa, Kyjev a Charkov, Kyjev a Černihiv, Kyjev a Čop a Kyjev – Kovel. Organizátori tak pritiahli pozornosť na návrh zákona č. 5667 z 21. decembra 2016. Ten iniciovala skupina poslancov, medzi ktorými boli: mimofrakční Volodymyr Parasjuk a Viktor Baloha, poslanec strany Völa Jurij Derevjanko, líder Radikálnej strany Oleg Laško (celkovo 56 poslancov). Všeobecne sa očakáva, že sa podmienenčne uvoľnia colné sadzby pri dočasnom dovoze automobilu na osobné používanie občanmi Ukrajiny do jedného roka. Súčasne sa to vzťahuje na dopravné prostriedky staršie ako sedem rokov.

Celý rad domácich analytikov spája lobovanie za tento návrh zákona s prípravou korupčných schém na automobilovom trhu Ukrajiny. De facto sa budú legalizovať staré automobily z EÚ, pričom trh s ich dovozom je už pod kontrolou konkrétnych biznismenov. Osobitne sa to týka oblastí vzdialenejších od západných hraníc. Na oficiálnej stránke „Auto Euro Sila“ v rubrike „Naše akcie“ je pod č. 1 spomenuté: vytvoríme občianske združenie, a ak bude potrebné, aj politickú stranu.<sup>19</sup> Zapojené nie sú len západoukrajinské mestá (Černivci, Ivano-Frankivsk, Sambir, Lvov, Rivno, Kostopil, Luck), ale i mestá strednej a juhovýchodnej Ukrajiny (Kyjev, Bila Cerkva, Vinnicja, Černigiv, Sumi, Čerkasi, Poltava, Nikolajev, Odesa, Cherson a iné).

Od hnutia „Auto Euro Sila“ sa odčlenila iniciatíva Západoukrajinská asociácia vlastníkov tranzitných automobilov (ZAVTRA). Vytvorili ju v roku 2013 v Užhorode. Vedúcou osobnosťou sa stal známy zakarpatský žurnalista Pavlo Bileckij. Už v roku 2015 sa vytvoril pobočka v Lvovskej oblasti (šéfom je Poman Tuzjak) a v roku 2016 v Ivano-Frankivskej oblasti (Stanislav Bučackij) a v Červineckej oblasti (Vasil Antonjuk). ZAVTRA uskutočňuje iné formy aktivít, ako napr. okrúhle stoly a tlačové konferencie a informuje o zmenách v režime pohraničného styku na hranici. Lídri ZAVTRA spolupracovali na návrhoch zákona č. 3251 o znížení sadzieb spotrebnej dane na dovoz jazdených automobilov.<sup>20</sup>

V súčasnej etape sa ZAVTRA sa aktívne zapája do tvorby zákonov: č. 5561 a č. 5562. V kontexte nariadení týchto návrhov zákonov aktivisti ZAVTRA navrhujú ďalšie kroky na vyriešenie problému automobilov so zahraničnou registráciou:

1. daňovú amnestiu pre vlastníkov automobilov so zahraničnou registráciou. Išlo by o jednorazové opatrenie, pri ktorom budú vykalkulované pokuty za porušenie termínov vstupu/výstupu dopravných

<sup>19</sup> Pozri webovú stránku Auto Euro Sila, <http://auto-euro-sila.com.ua/> (prístup 15. 3. 2017).

<sup>20</sup> Romaniv, V.: Звідки в Україні взялася «автоіноземна» проблема і як її вирішити? [Odkiaľ sa na Ukrajine vzal problém «so zahraničnými automobilmami» a ako ho vyriešiť?] <http://groza-news.com.ua/?p=7000> (prístup 15. 3. 2017).

prostriedkov a bude zabezpečená možnosť zaplatiť poplatky za dovoz takýchto automobilov vo výškach úmerných možnostiam ich vlastníkom. Pri tom sa plánuje vytvoriť preventívny mechanizmus, aby sa nevytvorila medzera v legislatíve, za pomoci ktorej sa môže objaviť obchádzková schéma „pripasovania“;

2. zafixovať znížené sadzby spotrebnej dane;
3. zrušiť obmedzenia na základe roku výroby automobilov, zákazov vlastnenia dopravných prostriedkov v priebehu roka, a zrušiť limit na počet automobilov, ktoré môžu byť dovezené;
4. preskúmať požiadavky zhody dopravných prostriedkov s normami EURO – 5(6) na to, aby na Ukrajine platil princíp zhodný s európskym – požiadavky eko-štandardov povinné pre výrobcov a predajcov nových automobilov ale neplatia pre trh jazdených vozidiel.<sup>21</sup>

## Sociologický portrét zakarpatského „peresičnyka“

S cieľom vytvoriť sociologický portrét zakarpatského „peresičnyka“ sme oslovili 135 respondentov, a to priamo na kontrolných stanoviskách, ale aj na iných miestach pri osobných kontaktoch. Viac ako dve tretiny tvorili muži, viac ako polovica respondentov patrila do vekovej kategórie 21 až 30 rokov, približne štvrtinu tvorila skupina vo veku 31 až 40 rokov a takmer 20 percent tvorili Ukrajinci vo veku 41 až 50 rokov. (19,3 percenta). Ako možno vidieť, väčšinu tvorili sociálne a ekonomicky aktívni obyvatelia Zakarpatska.

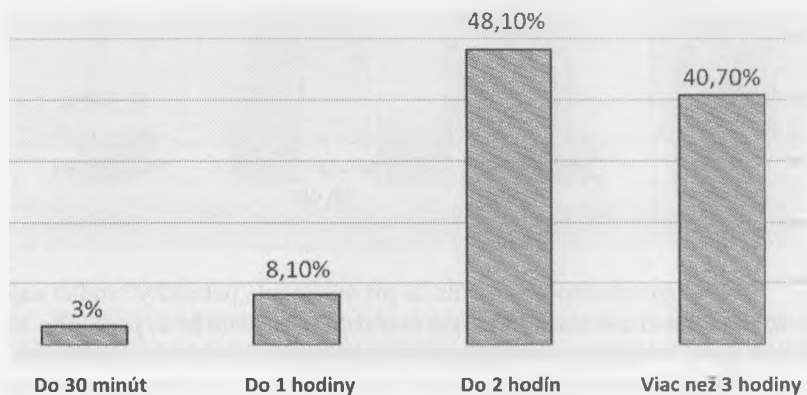
Väčšina respondentov mala vyššie vzdelanie. Vysoká úroveň ich vzdelania sa odrazila i na ich informovanosti v otázkach právnej ochrany, aktívnom spoločenskom prístupe k problému a pod. Väčšina zo zakarpatských „peresičnykov“ sú podnikatelia. Zhruba tretina opýtaných uviedla, že žije v rurálnom prostredí.

<sup>21</sup> Pozri video *Як вирішити проблему автомобілів з іноземною реєстрацією без блокування кордону на Закарпатті?* [Ako vyriešiť problém automobilov so zahraničnou registráciou bez blokovania hranice na Zakarpatsku?] <http://groza-news.com.ua/?p=6960> (prístup 15. 3. 2017).



Kolóny sú nepochybne problémovým, obťažujúcim a výrazne zdržujúcim aspektom prechodu hranice. Takmer polovica respondentov (48,1 %) odpovedala, že čakacia doba na hraničných priechodoch pri vykonaní „peresičky“ je okolo dvoch hodín. Stretli sme sa však aj s približne rovnakým počtom respondentov, ktorí tvrdili, že čakacia doba prekračuje 3 hodiny (40,7 %). Časť (8,1 percenta) respondentov uviedla, že stráca do 1 hodiny času, 3 percentá uvádzali údaj do 30 minút.

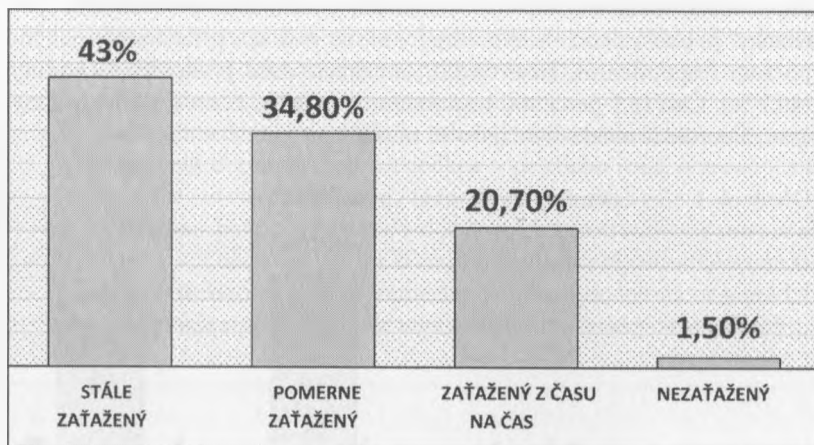
**Obrázok 1.** Čas čakania pri vykonaní „peresičky“



Je treba vziať do úvahy aj fakt, že časť respondentov uskutočňuje „peresičku“ raz za 5 dní. Najväčšie problémy súvisia so sanitárno-technickými limitmi hranice (absencia infraštruktúry, ktorá by uspokojovala sanitárne, servisné potreby a pod.).

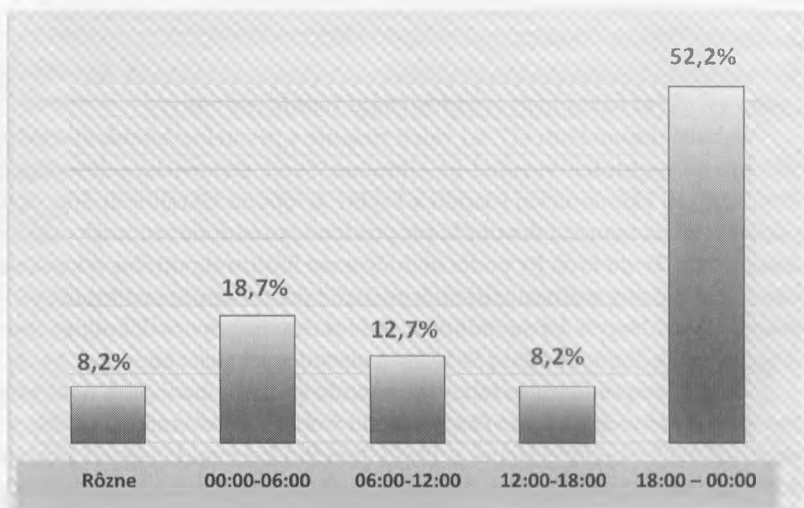
Významná časť opýtaných (43 %) označila zaťaženie hranice za permanentné (pozri obr. 2). Viac ako tretina z respondentov označila hranice za pomerne zaťažené. Viac ako 20 % označuje charakter zaťaženia ako „z času na čas“, pričom nepodstatná časť (1,5 %) uvádza, že body priechodu nie sú zaťažené počas peresičky vôbec.

**Obrázok 2.** Úroveň zaťaženia kontrolného hraničného bodu, ktorý sa využíva najčastejšie



V rámci prieskumu sme zistili, že pri vykonaní „peresičky“ vodiči najviac uprednostňujú časový interval medzi 18.00 a 00.00 hod (pozri obr. 3). Tento čas si zvolilo 52,2 % zakarpatských „peresičnykov“. Väčšina tých, ktorí prekročia hranicu v tomto časovom rozpätí uvádza, že vtedy nie je vyťaženosť hranice taká veľká. Viac ako polovica respondentov je teda dostatočne informovaná a volí na prekračovanie hranice len uvedené hodiny. Túto kategóriu tvoria prevažne osoby, ktoré vykonávajú „peresičku“ po pracovnej dobe (18:00), alebo sa snažia prekročiť hranicu o 23:30 a vstúpiť na Ukrajinu o 00:30 a ušetriť tak jeden deň. As 18 % respondentov uvádza, že prekračujú hranicu medzi 0:00 a 06:00. Väčšina z nich chce túto procedúru ukončiť do začiatku pracovného dňa. V uvedenú dobu hodnotili zaťaženosť hranice stále akó vysokú (v 0:00, 2:00, 4:00, 5:00, 06:00 hodinu), pomernú (v 01:00 hodinu), i periodickú (o 03:00 hodine).

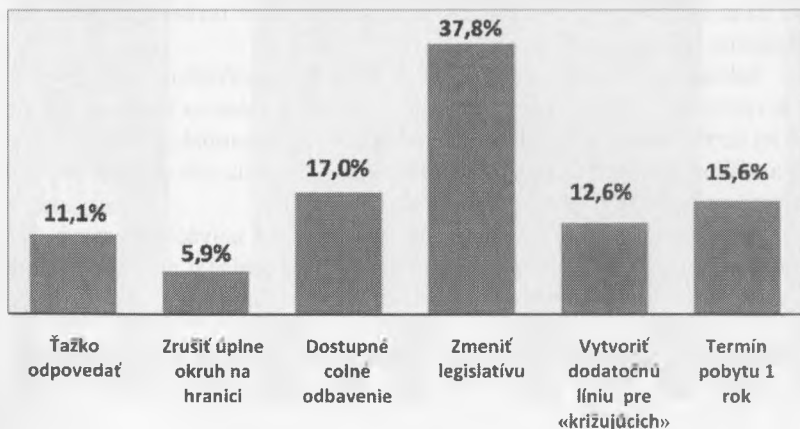
Obrázok 3. Doba vykonania „peresičky“



Niektorí uvádzajú, že vykonávajú „peresičku“ v časovom intervale medzi 06:00 – 12:00 (12,7 %). Medzi 06:00 a 07:00 úroveň zaťaženia kolíše od stálej po pomernú, medzi 07:00 a 12:00 je zaťaženosť stabilná (dlhé rady automobilov). Relatívnu zaťaženosť medzi 06:00 a 07:00 zaznamenávajú hlavne na priechode Malom Bereznom, v Užhorode je v tom čase zaťaženosť stále vysoká.

Viac ako tretina respondentov tvrdí, že tento problém by sa mal riešiť primárne na legislatívnej úrovni (pozri obr. 4).

Obrázok 4. Návrhy na zmeny a zlepšenia situácie súvisiacej s „peresičkami“



Aj keď sa v ukrajinskom parlamente už návrhy zákona, ktorý by zlepšil právne postavenie majiteľov motorových vozidiel so zahraničnými evidenčnými číslami, objavili, prijatý nie je zatiaľ žiadny. Dôvodom môžu byť ohrozené záujmy ukrajinskej oligarchie, či vysokých úradníkov, ktorí majú vďaka vysokým nákupným cenám vozidiel nadmerné zisky.

Niektorí respondenti (17 %) videli riešenie v prijateľnejšej colnej sadzbe pri dovoze registrácii vozidiel na Ukrajine. Svoje stanovisko odôvodňujú tým, že kvôli ekonomickej situácii a kvalite života na Ukrajine si dnes viacerí obyvatelia nemôžu dovoliť kúpiť preclené jazdené ale ani nové osobné automobily. Tento krok by podľa nich výrazne limitoval potrebu vykonania „peresičky“, čo by malo za následok zníženie počtu vozidiel na hraničných priechodoch. Navyše by sa mohol zvýšiť i počet turistov na Ukrajine, ktorých teraz odrážajú dlhé čakacie doby na hraničných priechodoch.

Niektorí respondenti navrhovali, že tento problém by mohlo pozitívne ovplyvniť aj zavedenie časového intervalu pre majiteľov vozidiel so zahraničnými evidenčnými číslami, v rámci ktorého by museli opustiť územie Ukrajiny raz za rok (15,6 %). Myslia si, že by sa tým zmenšili dlhé kolóny áut a čakacie doby na hraničných priechodoch

Časť respondentov navrhuje, aby bol na hraničných priechodoch vytvorený dodatočný pruh pre „peresičnykov“ (12,6 %). Táto myšlienka sa už dokonca dočasne realizovala na hranici v Užhorode. Až 11,1 percenta na otázku odpovedať nevedelo.

Respondenti sa takisto vyslovili za to, že treba zrušiť potrebu realizácie plného okruhu na hranici (5,9 %). Šetrí to čas a výdavky na, vyhnú sa prísnnej kontrole na schengenskej hranici. Problémom je aj potreba víz.

Väčšina repondentov negatívne hodnotila štrajky a blokádu hraničných priechodov na štátnej hranici (60,7 %). Poukazovali na to, že tieto opatrenia do značnej miery obmedzujú normálnu prevádzku hraničného priechodu, spôsobujú ešte prísnejšie požiadavky zo strany pohraničnej služby, doplácajú na to iné kategórie cestujúcich, znižuje sa počet turistov, ktorí prichádzajú na Ukrajinu atď.

Takmer tretina poukazuje na to, že blokády peresičnykov musia pozitívne vplývať na vývoj situácie. Uviedli, že nakoľko miestna vláda na žiadnej z jej úrovni doteraz problém nevyriešila, a práve naopak, zvyšuje tlak na vlastníkov automobilov so zahraničnou registráciou, ich úlohou je práve týmto spôsobom pripútať pozornosť na problém.

Skúmali sme aj názory na to, kto má z blokády najväčší prospech. Výsledky svedčia o tom, že viac ako tretina (34,8 percenta) si myslí, že blokády vyhovujú len „peresičnykom“ (pozri tab. 1

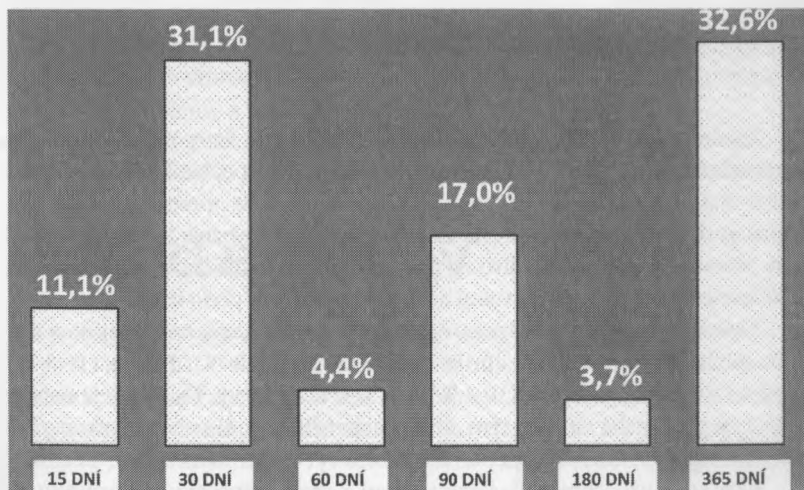
**Tabuľka 1.** Prospech z blokad „peresičnykov“

„peresičnyci“ na dosiahnutie vlastného cieľa	34,80 %
regionálni politici	34,10 %
ukrajinská vláda (na diskreditáciu protestujúcich)	15,60 %
Ruská federácia	1,50 %
iní	9,60 %
nikto	4,40 %

Asi tretina respondentov (34,1 percenta) zdôrazňuje, že blokady vyhovujú regionálnym politikom. Možno potvrdiť, že títo respondenti si uvedomujú, že provokácie sú výhodné aj pre určité politické projekty, ako napríklad pre „Auto Euro Sila“, ktoré vystupujú za zákonné riešenie.

Nepodstatná časť si myslí, že takéto akcie nevyhovujú nikomu (4,4 percenta). Svoju odpoveď zdôvodňovali tým, že v konečnom dôsledku nevytvorujú pozitívne riešenie problému a sú navyše zdrojom problémov na hranici.

Význam otázky o zmene obdobia pobytu automobilov so zahraničnou registráciou na území Ukrajiny narastá s počtom protestných akcií. Viac než tretina respondentov (32,6 %) sa vyslovila za to, že obdobie by malo byť minimálne ročné (pozri obr. 5). Niektorí z nich poukázali i na potrebu postupného colného odbavenia dopravných prostriedkov so zníženými tarifami.

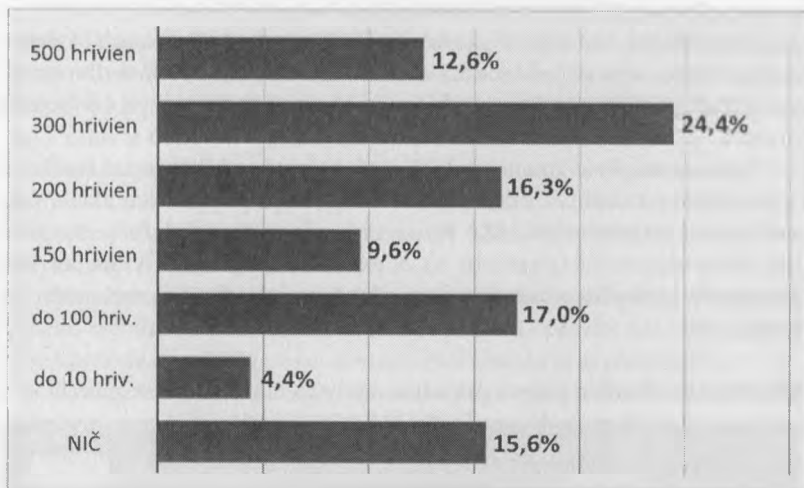
**Obrázok 5.** Obdobie pobytu pre automobily so zahraničnou registráciou

Približne rovnaký počet (31,1 %) sa vyjadril za predĺženie doby z 5 na 30 dní.

Podľa údajov na obr. 5 je teda najpriateľnejším variantom jeden rok. Treba poznamenať, že odpovede „rok a 30 dní“ sme dostali počas blokády v roku 2016 a tieto doby boli najčastejšie skloňované aj v návrhoch vtedy pripravovaných zákonov.

„Peresička“ výrazne obťažuje vlastníkov automobilov (čas, palivo, a iné problémy spojené s prekročením hranice). Spýtali sme sa preto, koľko by boli ochotní vlastníci platiť, aby peresičku robiť nemuseli. Konsenzus sme nenašli, ale viac ako 24,4 % by súhlasilo s mesačným poplatkom vo výške 300 hrivien (cca 10 eur), len aby nemuseli ísť na „peresičku“ (pozri obr. 6).

**Obrázok 6.** Najpriateľnejšia mesačná suma nahrádzajúca „peresičku“



Značné rozdiely sú spôsobené rozličnou príjmovou kategóriou jednotlivých respondentov. Aj napriek tomu existuje ochota uvedený poplatok uhrádzať. Dôležité je však takýto poplatok uzákoniť. Prieskum odhalil, že priemerná vzdialenosť, ktorú prekonajú „peresičníci“ na Zakarpatsku na vykonanie „peresičky“ je 22 km. Mesačné výdavky na palivo na prekonanie tejto vzdialenosti tvoria viac než 150 hrivien. Otázka poplatkov je aj na časovú náročnosť preto namieste.

Automobily so zahraničnou registráciou prichádzajú na Ukrajinu z malého počtu krajín. Najviac ich je zo Slovenska (56,3 %), Poľska (16,3 %), Česka (15,6 %), Maďarska (10,4 %). 1,5 % je ich z Litvy. To, že ich je najviac práve zo Slovenska súvisí s tým, že Zakarpatsko susedí so Slovenskom, kde sú autá registrované. Zakúpené však mohli byť v ktorejkoľvek inej krajine.

Ako sme už spomínali, peresičky so sebou prinášajú aj korupciu na hranici. Súvisí najmä so zrýchlením priechodu hranice, urovaním pre-

kročených termínov a pod. Viac ako polovica opýtaných (56,3 %) uviedla, že neboli svedkami korupcie zo strany ukrajinských colníkov. Okolo 25 % poukázalo na to, že videli, ako ukrajinskí colníci dostávajú peniaze alebo iné veci od cestujúcich. Medzi respondentmi boli i takí, ktorí odpovedať nevedeli (18,5 %). Korupcia má svoje miesto v ukrajinských realiách, ale ako uvádzajú respondenti, možno sa zaoberať i bez nej.

Podobne dopadol prieskum aj u colníkov.

Zlepšenie infraštruktúry na hranici je ďalším dôležitým aspektom rozvoja pohraničnej a colnej služby krajiny, ktorý vplyva aj na ostatné aspekty rozvoja (turizmus). Niektorí respondenti si myslia, že v zaznamenanom období došlo k zlepšeniam ako samotných hraničných priechodoch, tak i podmienok prekračovania hranice (11,1 %). Väčšina opýtaných sa však k zmenám za ostatné 2 – 3 roky nevyjadrila (40 %). 25,2 % sa priklonilo k názoru, že možno badať zmenu, avšak k horšiemu; 23,7 percenta jednoznačne uvádza zhoršenie situácie. Negatívne hodnotenie osôb sa týkalo prevažne priechodu v Užhorode. Je to spojené prebiehajúcou rekonštrukciou a častými blokadami. Každopádne však výsledky poukázali na absenciu pozitívnych zmien.

Počas prieskumu sme pýtali aj na správanie zamestnancov Ukrajinskej pohraničnej služby. Väčšina respondentov (47,4 %) uviedla, že sa správajú prevažne zdvorilo. Takmer tretina sa vyjadrila, že to závisí od situácie a takmer 12% označilo správanie pohraničníkov za nezdvorilé.

Prieskum o colníkoch a ich správaní dopadol nasledovne: 26,7 % označilo ich prácu za operatívnu, 18,5 % sa nevyjadrilo, len 3,7 % si myslí, že colníci majú vysokú výkonnosť. Viac než polovica opýtaných hovorila o veľmi nízkej efektivite.

Naš sociologický profil zakarpatského „peresičnyka“ ukázal, že, po prvé, nie sú radikáli, po druhé, podporujú legislatívne riešenie problému, po tretie, pri zovšeobecnení možno konštatovať, že nevyjadrili kategorickú nespokojnosť so stavom zabezpečenia prekračovania hranice. Poukázali na existujúce problémy a navrhli riešenie.

## Pohľad expertov

Na prelome novembra a decembra 2016 sme uskutočnili rozhovor s viacerými expertmi – občianskymi aktivistami, vlastníkmi automobilov so zahraničnou registráciou (Pavlom Bileckým – ZAVTRA) a Petrom Habrynom (sekretár Zakarpatského oblastného združenia „Romani čerchen“). Pokúsime sa teraz prezentovať ich expertné videnie problému „peresičnyk“ v kontexte pohraničného styku s krajinami Európskej únie.

## 1. Význam miesta prekračovania hranice Užhorod – Vyšné Nemecké

Experti vyzdvihujú strategický význam hraničného priechodu v prvom rade pre obyvateľov oblastného centra. Užhorod – Vyšné Nemecké je jednoznačne dôležitý, veď prepája také sféry akými sú kultúra, vzdelávanie, šport. Existuje mnoho dohôd a dohovorov o spolupráci, takmer každý deň prekračujú hranice delegácie cestujúce prevažne do Košíc a Prešova. Pre slovenskú stranu má tento priechod skôr sociálnu funkciu. Slováci jazdia na nákupy lacných tovarov, hlavne na trh „Krasnodonciv“, kde majú tovary vyššiu cenu než na iných miestach.<sup>22</sup>

Do jari roku 2016 využívali hranicu v Užhorode masovo nielen „peresičnici“ Zakaraptska, ale aj Lvivskej a Volynskej, nakoľko nebolo treba jazdiť až na slovenskú stranu. Väčšina nemá víza a využívala takzvaný „malý okruh“. Situácia sa zhoršila, hlavne kvôli radikálom, ktorí lobovali za záujmy plných okruhov. Islo najmä o ľudí, ktorí sa koncentrujú v hlavnom meste. Hovoríme o „Auto Euro Sila.“<sup>23</sup>

## 2. Spolupráca s pohraničnými a colníkmi

Petrom Habrynom označil úroveň spolupráce s pohraničnými a colnými službami za dobrú. Na druhej strane, Pavlo Bileckij hovorí, že „pohraničníci – to je vojenská štruktúra, dostali rozkaz a vykonajú ho. Spočiatku dovolili prechádzať hranicu v „malom okruhu“, potom postavili železný plot.<sup>24</sup> Bileckij tiež poznamenáva, že „od roku 2013 ZAVTRA vykonalo rôzne okrúhle stoly, tlačové konferencie. Pohraničníci sa tam objavili len raz. Jedenkrát sme prišli i s iniciatívou zbierok pre vojakov na východnom fronte, najmä pomoci pozostalým. Krabice na dary sme rozložili priamo na hranici. Stretli sme sa s pozitívnou odozvou na priechode Djakovo. Ostatní našu iniciatívu veľmi nepodporovali. Po úspešnom konci zbierky nás však oslovili pohraničníci, aby sme pomohli aj im. Takto sa ukončila naša „spolupráca“. Podmienky sú na hranici každopádne nevhodné, veď sa v pozícii vedúceho vymenilo od roku 2013 v Zakaraptsku už osem ľudí.“<sup>25</sup>

<sup>22</sup> Rozhovor Pavlom Bileckým, 1. decembra 2016, Užhorod.

<sup>23</sup> Tamže

<sup>24</sup> Tamže

<sup>25</sup> Tamže



### 3. Kontingent cestujúcich a pohraničný obchod

Hranicu Užhorod – Vyšné Nemecké využívajú 3 najpočetnejšie kategórie: 1. občania Slovenskej republiky (nákupy); 2. občania Ukrajiny (biznismeni, úradníci, predstavitelia osvetovo- kultúrnej sféry, sezónni robotníci, turisti, „peresičnyci“); 3. občania iných štátov (menšina).

Pohraničný biznis predstavujú v Užhorode majitelia obchodov, rozmiestnených bezprostredne v ukrajinskom pohraničnom pruhu, trh „na Krasdonci“, užhorodské obchodné centrá „Dastor“ a „Velmart“, zmenárne. Podľa expertov je to malá skupina obyvateľov Zakaraptska, hlavne s ukrajinskou národnosťou. Najorganizovanejší pohraničný obchod je „na Krasnodonci“. Miestni obchodníci na potrebnej úrovni ovládajú slovenský jazyk, predávajú tovar berúc do úvahy materiálne možnosti a potreby občanov Slovenska. Orientácia na zahraničného zákazníka je evidentná: dvojjazýčnosť obchodov, reklamy, lokalita do 1 – 2 km od hranice.<sup>26</sup> V poslednej dobe sa na Zakarpatsku formuje aj skupina akýchysi „priekupníkov“ s automobilmi so zahraničným evidenčným číslom. Uvedený jav možno pozorovať na automobilovom trhu pri obci Kinčeš. Spoluprácu medzi pohraničnými obchodníkmi obaja experti vylučujú („každý sa zaoberá svojimi záležitosťami“<sup>27</sup>).

### 4. Služby na hranici v Užhorode

Úroveň služieb závisí od infraštruktúry. Problém v Užhorode sú spojené s rekonštrukciou hraničného priechodu, ktorá je v sklze. Súčasný stav je žalostný – výtlky, slabé osvetlenie – to všetko prispieva k nabudzovaniu depresívneho dojmu.<sup>28</sup> Zdlhavá rekonštrukcia vyvolala neprípustný stav, tzv. biotoalety bývajú naplnené po okraj). Matka s deťmi tam môže zísť len ťažko.<sup>29</sup>

V súlade s projektom Modernizácia a rekonštrukcia hraničných priechodov na slovensko-ukrajinskej hranici (celkový rozpočet 7 550 tis. eur; pre ukrajinskú stranu 4 070 tis. eur), sa mala rekonštrukcia ukončiť ešte v roku 2015. Vyšetrovanie P. Bileckého svedčí o značných finančných machináciách počas realizácie projektu.<sup>30</sup>

<sup>26</sup> Rozhovor s Petrom Gabrynom, 23. novembra 2016, Užhorod.

<sup>27</sup> Tamže

<sup>28</sup> Tamže

<sup>29</sup> Tamže

<sup>30</sup> Bilecký, P.: ДФС України свідомо притримує десятки мільйонів гривень на реконструкцію КПП «Ужгород» [DFS Ukrajiny vedome drží desiatky milionov hrivien na rekonštrukciu hraničného priechodu Užhorod] <http://groza-news.com.ua/?p=6983> (pri-

S prihliadnutím na kvalitu služieb, ktoré poskytujú ukrajinskí pohraničníci a colníci v Užhorode, obaja experti pozitívne hodnotia iba dostupnosť informácií. Tie sú vyvesené na stojanoch v ukrajinskom, slovenskom a anglickom jazyku. Dopravné značenie však nevyhnutne potrebuje opravu, nevyhnutné je najmä ich osvetlenie. Vzťah samotných pohraničníkov a colníkov k cestujúcim sa hodnotí rôzne, v závislosti od charakteru a temperamentu jednotlivých osôb (je väčšinou „normálny“<sup>31</sup>). Odišnosti vo vzťahu k cestujúcim z krajín Únie a k cestujúcim z iných krajín pozorované neboli. Za zmienku možno stojí prípad, ktorý spomenul P. Gabryn a týkal sa zdlhavého vybavovania občanov Ruskej federácie.<sup>32</sup> Znalosť cudzích jazykov, využívanie moderných technických a technologických prostriedkov na previerku cestujúcich, znalosť príslušných právnych ustanovení pracovníkmi colnej a pohraničnej služby potrebujú podľa názoru oboch expertov výrazné skvalitnenie. Osobitne sa to vzťahuje na znalosť anglického jazyka. Úroveň ovládania ruského, slovenského a maďarského jazyka sa považuje za uspokojivú.

## 5. Čakacie doby na ukrajinsko-slovenskej hranici

Problém s čakacími dobami závisí od viacerých faktorov. „Osobitne dlho je treba čakať v sobotu a v nedeľu (viac ako 3 hodiny). Menej na začiatku týždňa. Medzi štvrtkom a nedeľou počet cestujúcich rastie a následne aj doba čakania, obzvlášť na slovenskej strane. Najkratšia doba je cca od 9:00 a v čase medzi 17:00 a 20:00.“<sup>33</sup>

Dlhé čakacie doby sa odražajú na negatívnych názoroch cestujúcich. Podľa jedného z expertov to navodzuje dojem, ako „keby to robili naschvál.“ Ukrajinská strana tvrdí, že to je problém slovenskej strany. Aj keď sa o zrýchlení prechodu rokuje, slovenská strana argumentuje, že je schengenskou hranicou a na každý automobil si vyčleňuje 20 minút. Z času na čas sa čakajúci rozhodnú na protest proti dlhým čakacím lehotám medzi hranicou SR a Ukrajinou trúbiť.<sup>34</sup>

Zvláštne však je, že čas práce ukrajinských colníkov je priemerne dlhší, ako tých slovenských. Na druhej strane to slovenská strana dorovnáva

---

stup 15. 3. 2017); alebo Bileckuj, P.: Чому земляки губернатора Закарпаття затягують масштабну реконструкцію КПП «Ужгород»? [Prečo rodáci gubernátora Zakarpatska preťahujú rozsiahlu rekonštrukciu hraničného priestupu] <http://groza-news.com.ua/?p=5415> (prístup 15. 3. 2017)

<sup>31</sup> Rozhovor s Petrom Gabrynom, c. d.

<sup>32</sup> Tamže

<sup>33</sup> Rozhovor Pavlom Bileckým, c. d.

<sup>34</sup> Tamže

zdlhavými procedúrami pohraničníkov. „Dlho nemusia čakať diplomati, štátni úradníci, predstavitelia miestnej samosprávy. Je mnoho prípadov, keď aj niektorí „biznismeni“, známi alebo príbuzní prejdú bez čakania. Ľudia to síce hlásia, ale je ich výrazná menšina. Väčšina ticho sedí a čaká na svoje poradie a je len pozorovateľom. Podobná situácia je i na slovenskej strane. Mnoho krát som videl, ako púšťali cez tzv. zelený koridor nediplomatov, ľudí v šortkách, biznismenov, predstaviteľov vlády, silových štruktúr a pod. Viezli nielen osobné veci.<sup>35</sup>

## 6. Korupcia

Experti korupciu označili bežný (nepovinný) atribút pohraničného styku. Vzťahuje sa v prvom rade na sezónnych robotníkov a prepravcov tovaru z krajín EÚ. Nevelké úplatky dávajú najmä na to, aby rýchlejšie prekročili hranicu (mimo poradia). Dávajú ich nie len ukrajinským, ale aj slovenským pohraničníkom. „Posledne menovaní berú úplatky aj keď chýba vízum, pri malom pohraničnom styku, alebo pri presune (hlavne sezónni robotníci) do Česka alebo Poľska. Výška úplatku je okolo 20 eur. Na slovenskej strane sa úplatky (10 eur) aktivizujú počas sviatkov, keď sa na urýchlenie premávky otvára diplomatický pruh. Úplatky dávajú často Slováci, ktorí vezú domov tovar zakúpený v Užhorode. Ich výška je minimálna 5 – 10 hrivien.<sup>36</sup>

P. Bileckij spomenul, že „v roku 2014 sám videl, ako ukrajinský pohraničník preverujúci autobus so sezónnymi pracovníkmi vzal úplatok a vydal peniaze vodičovi. Napomenul som vedenie služby a oni povedali, že daný fakt preveria a v prípade jeho potvrdenia bude vinník potrestaný.“<sup>37</sup>

„Peresičnici“ platili za možnosť využitia tzv. malého okruhu cca 200 hrivien. Pre obyvateľov Lvivskej a Volynskej oblasti sumy za bezproblémovú „peresičku“ kolísali v rozmedzí od 500 do 1,5 tis. hrivien. Zakarpatskí „peresičnici“ prekračujú hranicu aj na iných miestach – Tisa, Lužanka, a i.<sup>38</sup>

---

<sup>35</sup> Tamže

<sup>36</sup> Tamže

<sup>37</sup> Tamže

<sup>38</sup> Tamže

## Odporúčania

1. *V krátkodobej perspektíve* na úrovni Štátnej pohraničnej služby Ukrajiny a Štátnej fiskálnej služby Ukrajiny je treba vyriešiť *problém dlhých radov a zaťaženia hraničných priechodov* a znížiť tak sociálne napätie medzi cestujúcimi.

*Mechanizmom riešenia* týchto problémov je zavedenie dodatočných (pokusných) pruhov na hranici pre vlastníkov automobilov so zahraničnou registráciou. Napríklad dodatočný (experimentálny) pruh možno vytvoriť na úkor využitia rezervného pruhu, ktorý sa používa na prejazd diplomatických delegácií, linkových autobusov a špeciálnej techniky v prípade vzniku mimoriadnych situácií na hranici. Toto opatrenie sa konštantne prerokováva na rôznych konferenciách, okrúhlych stoloch, pracovných stretnutiach. Využitie rezervného pruhu javí ako perspektívne i na úrovni Zakarpatskej oblasti. V prípade vytvorenia dodatočného pruhu pre automobily so zahraničnou registráciou sa zvýši efektívnosť práce, ako aj rýchlosť prekročenia hranice. Uvedené opatrenie možno realizovať v krátkodobej perspektíve (1 – 2 roky), nakoľko nepotrebuje dodatočnú dlhú prípravu na jeho zavedenie.

2. *V strednodobej perspektíve* je treba na úrovni Verchovnej rady ustanoviť zákonnou normou *mesačnú (alebo ročnú) platbu pre vlastníkov automobilov so zahraničnou registráciou*, ktorá bude kompenzovať vykonávanie náročnej procedúry.

Výsledky našich sociologických a expertných prieskumov ukázali, že optimálna výška takejto platby predstavuje 300 hrivien (alebo 10 eur) za mesiac. Zavedenie uvedeného opatrenia, po prvé, zvýši príjmy štátneho rozpočtu, po druhé, zníži zaťaženosť hranice, a po tretie, zníži mieru korupcie.

Hovoríme o strednodobej perspektíve (3 – 4 roky), nakoľko je potrebná príprava návrhu zákona a jeho prijatie a naplnenie.

3. *V dlhodobej perspektíve* je treba na úrovni Verchovnej rady v rámci prijatia noviel k jednotlivým zákonom zaistiť zníženie colnej sadzby za dovoz jazdených automobilov, zjednodušiť colnú procedúru na vybavenie dovozu a tým eliminovať fenomén „peresičky“. Toto opatrenie je strategické a potrebné aj s ohľadom na požiadavky ukrajinských spotrebiteľov.

Prijatiu uvedeného opatrenia predchádza *komplexný celoukrajinský sociologický výskum, a prípravu, ako aj prijatie a realizáciu potrebnej legislatívy*. Uvedené odporúčanie sa môže podrobne spracovať a realizovať v priebehu 5 – 7 rokov.