

Sz. P.
Minister Infrastruktury
Dariusz Klimczak

PETYCJA WSPRAWIE NARUSZENIA PRAW RÓWNEGO DOSTĘPU DO RYNKU

Naszą główną działalnością jest międzynarodowy transport pasażerski.

Posiadamy szereg ważnych zezwoleń na międzynarodowy przewóz osób na terenie Unii Europejskiej oraz do Ukrainy.

Na przykład, na podstawie zezwolenia serii nasza firma wykonuje przewozy pasażerskie na międzynarodowej trasie „Mariupol (Ukraina) - Freiburg (Niemcy)” z przekroczeniem granicy państwowej w punktach kontrolnych Shehyni i Smilnytsia (Ukraina).

W dniu 24 lutego 2022 r. na Ukrainie wprowadzono stan wojenny (<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/64/2022#Text>), który trwa do dziś z powodu agresji zbrojnej Federacji Rosyjskiej.

W związku z wprowadzeniem stanu wojennego w Ukrainie, od 24 lutego 2022 r. do dnia dzisiejszego mężczyźni w wieku od 18 do 60 lat mają zakaz podróżowania za granicę, z wyjątkiem przypadków określonych w ustawodawstwie Ukrainy.

W dniu 17 marca 2022 r. na Ukrainie uruchomiono państwowy elektroniczny system informacyjny „Shlyakh”, który umożliwia kierowcom w wieku od 18 do 60 lat, którzy są obywatelami Ukrainy i pracują dla ukraińskich przewoźników, legalne przekraczanie granicy w transporcie międzynarodowym.

Informacje są wprowadzane do państwowego systemu „Shlyakh” pod następującymi warunkami:

- 1) kierowca musi być obywatelem Ukrainy;
- 2) kierowca musi być zatrudniony przez ukraińską osobę prawną będącą przewoźnikiem;
- 3) przewoźnik musi posiadać ukraińską licencję uprawniającą do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy i osób;
- 4) pojazd używany przez takiego ukraińskiego kierowcę do przekroczenia granicy musi być zarejestrowany na przewoźnika zarejestrowanego na Ukrainie i zamieszkałego w Ukrainie.

Ukraińskie ustawodawstwo nie zawiera obecnie żadnego aktu prawnego, który jednocześnie regulowałby ustanowienie, funkcjonowanie i korzystanie z systemu „Shlyakh”. Nie ma przepisów, które w sposób kompleksowy, przejrzysty i szczegółowy regulowałyby korzystanie z tego systemu. Oficjalna nazwa systemu - „Shlyakh” - nie jest ani określona, ani wymieniona w ukraińskim ustawodawstwie.

Zgodnie z art. 6 ustawy Ukrainy „O transporcie drogowym” (<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/en/2344-14?lang=en#Text>), Ministerstwo Rozwoju Społeczności i Terytoriów Ukrainy, między innymi, zapewnia

- a.formułowanie i wdrażanie polityki państwa w dziedzinie transportu drogowego;
- b.systemowe i prawne uregulowania;
- c.określenie priorytetowych obszarów rozwoju transportu drogowego.

Realizacja polityki państwa w dziedzinie transportu drogowego odbywa się za pośrednictwem centralnego organu wykonawczego, który zapewnia realizację polityki państwa w zakresie bezpieczeństwa transportu lądowego.

Obecnie Ministerstwo Rozwoju Społeczności i Terytoriów Ukrainy (w skrócie Ministerstwo Infrastruktury Ukrainy) oraz Państwowa Służba Ukrainy ds. Bezpieczeństwa Transportu zapewniają dostęp do państwowego systemu „Shliakh” wyłącznie ukraińskim przewoźnikom.

Wszyscy przewoźnicy międzynarodowi, którzy nie są rezydentami Ukrainy:

- 1) nie mają dostępu do systemu Shlyakh.
- 2) są pozbawieni prawa do wprowadzania swoich kierowców, którzy dla nich pracują i są obywatelami Ukrainy, do systemu Shliakh.

Ponadto ukraińscy przewoźnicy będący rezydentami Ukrainy, którzy są partnerami parytetowymi zagranicznych przewoźników, w tym naszych partnerów w ramach zezwoleń na międzynarodowy transport pasażerski, są również celowo pozbawiani przez ukraińskich urzędników prawa do wprowadzania ukraińskich kierowców zatrudnionych przez nierezydentów Ukrainy do systemu Shlyakh z technicznego i prawnego punktu widzenia.

Taka sytuacja w Ukrainie została stworzona nie przez pomyłkę, ale celowo.

Powszechnie wiadomo, że wojna na pełną skalę w Ukrainie, z udziałem wszystkich rodzajów broni z wyjątkiem nuklearnej, trwa od prawie 4 lat.

W ramach stanu wojennego wprowadzonego na terenie całej Ukrainy, kierowcy z UE nie chcą wykonywać międzynarodowych przewozów pasażerskich do Ukrainy, dbając o własne życie i zdrowie, ze względu na ciągłe alarmy na terenie całej Ukrainy spowodowane atakami raketowymi oraz i atakami UAV.

Zgodnie z wymogami paragrafu 29 Uchwały Gabinetu Ministrów Ukrainy nr 57 z dnia 27 stycznia 1995 r. „O zatwierdzeniu zasad przekraczania granicy państwowej przez obywateli Ukrainy” (<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/57-95-%D0%BF?lang=en#Text>, przewiduje się, że:

„W przypadku wprowadzenia stanu wojennego na Ukrainie, przejazd przez granicę państwową kierowców pojazdów podmiotów gospodarczych posiadających zezwolenie na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy i osób (zwanych dalej licencjobjorcami) odbywa się pod kontrolą upoważnionych funkcjonariuszy Państwowej Służby Granicznej, z zastrzeżeniem zasad przekraczania granicy państwowej Ukrainy i dostępności informacji o osobie w odpowiednim systemie informacyjnym administrowanym przez Ukrtransbezpeka.

Granica państwowa może być przekraczana przez osobę, o której mowa w pierwszym akapicie niniejszej klauzuli, wyłącznie w pojeździe, który jest środkiem prowadzenia działalności gospodarczej licencjobjorcy

(autor: licencjobjorec może być wyłącznie rezydentem Ukrainy), którego masa brutto wynosi 3500 kilogramów lub więcej”.

Począwszy od 14 grudnia 2024 r. Państwowa Służba Graniczna Ukrainy, zgodnie z instrukcjami Kijowa, podejmuje wszelkie radykalne środki, aby uniemożliwić kierowcom będącym obywatelami Ukrainy i zatrudnionym przez osoby prawne niebędące rezydentami, zajmujące się transportem międzynarodowym, opuszczenie terytorium Ukrainy.

Urzędnicy Państwowej Służby Granicznej Ukrainy uzasadniają swoje decyzje faktem, że ukraińscy kierowcy przewoźników międzynarodowych - nierezydenci Ukrainy - nie są objęci systemem Shlyakh.

Tak więc obecnie na Ukrainie mamy do czynienia z sytuacją, w której ukraińscy urzędnicy państwowi celowo stworzyli podwójne standardy, a mianowicie

- z jednej strony ukraińscy przewoźnicy (mieszkańcy Ukrainy) mają swobodny dostęp do systemu Shlyakh i swobodnie wprowadzają swoich kierowców - obywateli Ukrainy podlegających obowiązkowi służby wojskowej - do systemu w celu wyjazdu za granicę w celach transportowych;
- z drugiej strony, zagraniczni przewoźnicy (nierezydenci Ukrainy) nie mają żadnego dostępu do systemu Shlyakh i celowo są pozbawieni dla swoich kierowców, którzy są obywatelami Ukrainy, prawa do wykonywania obowiązków kierowcy podczas międzynarodowego przewozu osób przez terytorium Ukrainy.

Uważamy, że takie wprost przeciwne podejście Gabinetu Ministrów Ukrainy do obywateli Ukrainy jest niezgodne z prawem z następujących powodów:

1) celowe pozbawianie ukraińskich kierowców przewoźników niebędących rezydentami wypełniania warunków Zezwoleń na międzynarodowy przewóz osób przez terytorium Ukrainy jest wybiórczą i nieuzasadnioną decyzją;

2) takie niejednoznaczne stanowisko Ministerstwa Rozwoju Społeczności i Terytoriów Ukrainy w stosunku do kierowców - obywateli Ukrainy

bezpośrednio utrudnia działalność gospodarczą europejskich przewoźników międzynarodowych i stale powoduje u nich szkody majątkowe i wizerunkowe (na przykład przymusowe transfery pasażerów, przymusowa wymiana kierowców, skargi pasażerów na opóźnienia w podróży i transfery do innych autobusów; skargi i roszczenia majątkowe pasażerów dotyczące ich wielogodzinnych opóźnień w dalszych transferach do samolotów, pociągów itp.)

oraz rażąco narusza prawa obywateli Ukrainy do pracy i równych warunków pracy gwarantowanych przez ustawodawstwo europejskie i krajowe ustawodawstwo Ukrainy;

3) wbrew międzynarodowym aktom prawnym (deklaracjom, konwencjom, traktatom) podpisanym i ratyfikowanym przez Ukrainę w dziedzinie pracy i transportu pasażerskiego, ukraińscy politycy z Ministerstwa celowo tworzą nierówne warunki dla rozwoju zagranicznego biznesu, rażąco naruszając i lekceważąc prawa obywateli Ukrainy oraz Europejskich podmiotów gospodarczych.

4) Europejski Trybunał Praw Człowieka wielokrotnie zajmował stanowisko prawne w sprawie konieczności przestrzegania zasad praworządności i doktryny *venire contra factum proprium* (zakaz sprzecznego zachowania), która opiera się na zasadzie dobrej wiary. Ponadto:

- w wyroku z dnia 20.10.2011 r. w sprawie *Rysovskyy przeciwko Ukrainie*, Europejski Trybunał Praw Człowieka zauważył, że władze publiczne są zobowiązane do wprowadzenia wewnętrznych procedur, które zwiększą przejrzystość i jasność ich działań, zminimalizują ryzyko błędów (*Lelas przeciwko Chorwacji*, i »*Toscuta i inni przeciwko Rumunii*«) oraz przyczyniają się do pewności prawnej w stosunkach prawnych mających wpływ na interesy majątkowe (*Oneryildiz przeciwko Turcji* i »*Beyeler przeciwko Włochom*»);

- organy publiczne, które nie wdrażają lub nie przestrzegają własnych procedur, nie powinny mieć możliwości czerpania korzyści ze swoich niezgodnych z prawem działań ani unikania wypełniania swoich obowiązków (*Lelas przeciwko Chorwacji*);

- w sprawie *Thlimmenos przeciwko Grecji* (wyrok z dnia 06.04.2000 r., skarga nr 34369/97) Trybunał podkreślił, że zgodnie z art. 14 Konwencji prawo do niedyskryminacji w korzystaniu z praw gwarantowanych przez Konwencję jest naruszane, gdy państwa traktują osoby znajdujące się w podobnej sytuacji w różny sposób bez przedstawienia obiektywnego i rozsądnego uzasadnienia.

Jeśli obecna sytuacja w Ukrainie nie ulegnie zmianie, zarówno zagraniczni, jak i ukraińscy przewoźnicy (przewoźnicy parytetowi) nie będą w stanie w pełni świadczyć wysokiej jakości i wydajnych usług transportu pasażerskiego i będą zmuszeni do rezygnacji z tras, a brak umowy o utrzymaniu tras parytetowych między przewoźnikami zagranicznymi i ukraińskimi zagraża faktycznemu wykonywaniu przewozów międzynarodowych na podstawie zezwoleń na międzynarodowe regularne przewozy wydane wcześniej przez Ministerstwo Infrastruktury Ukrainy.

W związku z powyższym zwracamy się z uprzejmą prośbą o podjęcie wszelkich niezbędnych działań w celu zwrócenia się do Gabinetu Ministrów Ukrainy w sprawie naruszenia przez rząd Ukrainy prawa do równego dostępu do rynku transportu pasażerskiego , co pozostaje w sprzeczności z zasadami wolnej konkurencji i sprawiedliwego traktowania operatorów gospodarczych , a także z międzynarodowymi zobowiązaniami Ukrainy wobec Unii Europejskiej:

- 1) Wprowadzenia zmian do paragrafu 29 Uchwały nr 57 z dnia 27.01.1995 r. „O zatwierdzeniu zasad przekraczania granicy państwowej przez obywateli Ukrainy” w zakresie umożliwienia przekraczania granicy państwowej Ukrainy kierowcom obywatelom Ukrainy zatrudnionym przez zagranicznych przewoźników.
- 2) Wprowadzenia zmian technicznych w systemie informacyjnym Shliakh, który jest administrowany przez Ukrtransbezpeka, i zezwolenie zagranicznym przewoźnikom na wjazd autobusów z zagraniczną rejestracją i kierowców obywateli Ukrainy wykonujących regularny międzynarodowy transport drogowy.
- 3) Zbadanie sytuacji i przeprowadzenie analizy przestrzegania przez Ukrainę zobowiązań wynikających z umowy DCFTA oraz innych porozumień międzynarodowych.
- 4) Podjęcie dialogu dyplomatycznego z rządem Ukrainy w celu wyeliminowania istniejących przeszkód administracyjnych i prawnych dla operatorów z UE.
- 5) Rozważenie odpowiednich sankcji lub środków zaradczych, które mogłyby skłonić Ukrainę do dostosowania swojego prawa i praktyk do standardów Unii Europejskiej.

Podstawa prawna :

1. art.20, art. 24, art. 227 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE)
2. art. 44 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej Artykuł 21 Traktatu o Unii Europejskiej (TUE) – zasady demokracji, równości i rzetelnej współpracy międzynarodowej.
3. Artykuły 206 i 207 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) – dotyczące wspólnej polityki handlowej.
4. Umowa o pogłębionej i całkowitej strefie wolnego handlu (DCFTA) między UE a Ukrainą – zapewnienie równego dostępu do rynku i eliminacja barier administracyjnych.

Z wyrazami szacunku

Łódź, 14 Stycznia 2025r.