

Najwyższa Izba Kontroli Rzeczypospolitej Polskiej
Supreme Chamber of Control of Poland
Вища палата контролю Республіки Польща

Рахункова палата України
Accounting Chamber of Ukraine
Izba Obrachunkowa Ukrainy



KOMUNIKAT

**Prezesa Najwyższej Izby Kontroli Rzeczypospolitej Polskiej
i Prezesa Izby Obrachunkowej Ukrainy
w sprawie przeprowadzenia równoległej kontroli drogowych przejść granicznych na polsko-ukraińskiej granicy.**

COMMUNICATION

**of the President of the Supreme Chamber of Control of the Republic of Poland
and of the Chairman of the Accounting Chamber of Ukraine
on the parallel audit of road border check points on the Polish-Ukrainian border**

КОМЮНІКЕ

**Президента Вищої палати контролю Республіки Польща
та Голови Рахункової палати України
у справі проведення паралельної перевірки дорожніх прикордонних переходів на українсько-польському кордоні.**

Kijów, 2005 r. /..... 2005/ Київ, 2005 р.



W ostatnich latach została znacznie zintensyfikowana współpraca pomiędzy Najwyższą Izbą Kontroli Rzeczypospolitej Polskiej (zwanej dalej NIK RP) a Izbą Obrachunkową Ukrainy (zwanej dalej IO UK) w zakresie wdrażania nowoczesnej metodyki kontroli, prowadzenia kontroli równoległych oraz udziału NIK RP w szkoleniu pracowników IO Ukrainy.

Podczas wizyty w dniach 9 – 12 marca 2004 r. w IO Ukrainy delegacji NIK RP uzgodniono formy współpracy obu instytucji na lata 2004 – 2005. Przyjęto, że NIK RP i IO Ukrainy przeprowadzą w 2004 r. kontrolę równoległą przejść granicznych na granicy polsko-ukraińskiej.

W dniach 23 – 24 czerwca 2004 r. odbyło się we Lwowie spotkanie robocze odpowiedzialnych za realizację omawianych uzgodnień jednostek organizacyjnych obu instytucji kontrolnych, tj. przedstawicieli Delegatury NIK RP w Lublinie i Departamentu Bezpieczeństwa Narodowego i Egzekwowania Prawa IO Ukrainy. Delegatura NIK

In the recent years, the cooperation of the Supreme Chamber of Control of the Republic of Poland (hereinafter referred to as the NIK) and the Accounting Chamber of Ukraine (hereinafter referred to as the ACU) has increased with regard to the implementation of modern audit methodology, performance of parallel audits and participation of the NIK in trainings for ACU auditors.

On 9-12 March 2004, a delegation from the NIK paid a visit to the ACU to discuss forms of cooperation of the two institutions for the years 2004-2005. It was decided that in 2004 the NIK and the ACU would carry out a parallel audit of road border check points on the Polish-Ukrainian border.

On 23-24 June 2004, representatives from the NIK Regional Branch in Lublin and the ACU Department of State Security and Law Enforcement Activity, the two units responsible for the implementation of the aforementioned decisions, met in Lviv. The NIK Regional Branch in Lublin handed over to the Ukrainian party the approved programme of the audit

За останні роки співпраця між Вищою палатою контролю Республіки Польща (далі - ВКП РП) та Рахунковою палатою України (далі - РПУ) у справі впровадження сучасної методики контролю, проведення паралельних перевірок та участі працівників ВКП Польщі в обміні досвідом з працівниками РПУ стала значно інтенсивнішою.

Під час візиту 9 – 12 березня 2004 р. делегації ВКП РП до РПУ були погоджені форми співпраці обох установ на 2004 – 2005 роки. Було прийнято, що ВКП РП і РПУ проведуть у 2004 р. паралельну перевірку прикордонних переходів на українсько-польському кордоні.

23 – 24 червня 2004 р. у Львові відбулася робоча зустріч організаційних одиниць обох контрольних установ, відповідальних за реалізацію обговорюваного узгодження, тобто представників представництва ВКП РП у Любліні і департаменту з питань безпеки держави та правоохоронної діяльності РПУ. Представництво ВКП РП у Любліні передало українській стороні затверджену *Програму перевірки реалізації програм та планів*



w Lublinie przekazała stronie ukraińskiej zatwierdzony program kontroli *Realizacji programów i planów modernizacji i budowy drogowych przejść granicznych na północno-wschodnim i wschodnim odcinku granicy państwowej w latach 2000 – 2004 (I kw.)*. Omówiono cel, zakres i metodykę kontroli oraz uzgodniono dalszy tok postępowania. Na bazie wymienionego programu kontroli, IO Ukrainy opracowała własny program kontroli *Efektywności funkcjonowania przejść granicznych na granicy polsko-ukraińskiej* i przekazała 1 egzemplarz wymienionego dokumentu do wiadomości Delegatury NIK RP w Lublinie.

W czasie wizyty oficjalnej delegacji IO Ukrainy na czele z jej Prezesem Walentynem Symonenko w NIK RP w Warszawie w dniach 12 – 15 lipca 2004 r., podpisano *Plan współpracy pomiędzy Najwyższą Izbą Kontroli a Izbą Obrachunkową Ukrainy na lata 2004 – 2005*. Omówiono także dotychczasowy przebieg i stan zaawansowania prowadzonej równoległej kontroli drogowych przejść granicznych na granicy polsko-ukraińskiej. Uzgodniono, że przed opracowaniem wspólnego Komunikatu w sprawie przeprowadzenia omawianej kontroli dojdzie do spotkania w Polsce odpowiednich przedstawicieli NIK RP i IO Ukrainy.



Implementation of programmes and plans of modernization and construction of road border check points on the North-Eastern and Eastern section of the state border in the years 2000-2004 (1st quarter). The objective, scope and methodology of the audit were discussed, and the further course of proceedings was decided. On the basis of the aforementioned audit programme, the ACU drew up its own programme for the audit *Effectiveness of the functioning of border check points on the Polish-Ukrainian border*, and transmitted a copy of this document for information to the NIK Regional Branch in Lublin.

On 12-15 July 2004, a delegation from the ACU headed by its Chairman Valentyn Symonenko paid an official visit to the NIK in Warsaw and the *Plan of cooperation between the Supreme Chamber of Control and the Accounting Chamber of Ukraine for years 2004-2005* was signed. During the visit, the parties discussed the course of performed audits and the advancement of the parallel audit carried out on the Polish-Ukrainian border. It was agreed that before preparation of a joint Communication on the audit in question, representatives of the NIK and ACU would meet in Poland.

On 22-24 February 2005, at the invitation of the NIK, representatives of the Department of State Security and Law Enforcement Activity of



модернізації й будівництва дорожніх прикордонних переходів на північно-східному та східному ділянках державного кордону у 2000 – 2004 роках (I кв.). Обговорювалася мета, обсяг і методика перевірки, також був погоджений подальший хід процесу. З урахуванням згаданої вище програми РПУ підготувала власну *Програму перевірки ефективності функціонування пунктів пропуску (прикордонних переходів) через державний кордон з Республікою Польща* та передала один примірник згаданого документа до відомого представництва ВКП РП у Любліні.

12 – 15 липня 2004 р. протягом візиту офіційної делегації РПУ на чолі з її Головою Валентином Симоненком у ВКП РП у Варшаві, був підписаний *Спільний план дій між Вищою палатою контролю Польщі та Рахунковою палатою України на 2004 – 2005 роки*. Обговорювався також існуючий процес і стан проведення паралельної перевірки дорожніх прикордонних переходів на польсько-українському кордоні. Було узгоджено, що перед розробкою спільного Комюніке у справі проведення обговорюваної перевірки відбудеться зустріч у Польщі відповідних представників ВКП РП та РПУ.

На запрошення ВКП РП у Любліні 22 – 24 лютого 2005 р., у тамтешньому представництві, з робочим візитом перебували представники



W dniach 22 – 24 lutego 2005 r. na zaproszenie NIK RP przebywali w Lublinie w tamtejszej Delegaturze z wizytą roboczą przedstawiciele Departamentu Bezpieczeństwa Narodowego i Egzekwowania Prawa IO Ukrainy. Wymienione organy przeprowadziły w II półroczu 2004 r. kontrole dotyczące działań odpowiednich organów swoich państw w celu przygotowania drogowych przejść umożliwiających skuteczne wykonywanie odpraw granicznych. Należy dodać, iż NIK przeprowadziła również w tym samym czasie kontrolę drogowych przejść granicznych na odcinku granicy państwowej z Federacją Rosyjską, Republiką Litewską i Republiką Białoruś. Natomiast strona ukraińska badaniem funkcjonowania drogowych przejść granicznych objęła również przejścia na granicy państwowej z Federacją Rosyjską, Republiką Białoruś, Republiką Mołdowa, Węgrami, Rumunią i Słowacją. Wyniki kontroli zostały zatwierdzone w oddzielnych raportach krajowych, które wraz ze stosownymi wnioskami zostały przekazane najwyższym organom państwowym. Nastąpiła również wymiana raportów pomiędzy NIK RP i IO Ukrainy. Przygotowano roboczy materiał do opracowania wspólnego Komunikatu. Obie strony przedstawiły rezultaty przeprowadzonej równoległe kontroli oraz własne doświadczenia w tym zakresie.



the ACU paid a working visit to the NIK Regional Branch in Lublin. In the second half of 2004, the two bodies carried out audits with regard to the activities of competent institutions of the two countries in order to prepare road border check points for appropriate customs clearance. It should be added that the NIK simultaneously carried out audits of road border check points on the border with the Russian Federation, the Republic of Lithuania and the Republic of Belarus. The Ukrainian party audited the functioning of road border check points on its border with the Russian Federation, the Republic of Belarus, the Republic of Moldova, the Republic of Hungary, Romania and the Slovak Republic. The results of the audits were approved in separate national audit reports which, together with appropriate recommendations, were transmitted to supreme state institutions. The NIK and the ACU also exchanged their reports. Working materials for the joint Communication were also prepared. The two parties presented results of the parallel audit and their experiences in the field.



департаменту з питань безпеки держави та правоохоронної діяльності РПУ. Згадані вище органи провели у II півріччі 2004 року перевірки діяльності відповідних органів своїх держав з метою підготовки дорожніх переходів, які дають можливість ефективно виконувати прикордонний контроль. Слід додати, що ВКП також проводила, у той же час, перевірку дорожніх прикордонних переходів на ділянці державного кордону з Російською Федерацією, Литовською Республікою і Республікою Білорусь. Українська сторона досліджувала також статистику функціонування дорожніх прикордонних переходів і на державному кордоні з Російською Федерацією, Республікою Білорусь, Республікою Молдова, Угорською Республікою, Румунією і Словаччиною. Результати перевірки були затверджені в окремих національних звітах, які разом з відповідними висновками були передані до найвищих державних установ. Був підготовлений робочий матеріал для розробки спільного Комюніке. Обидві сторони представили результати контрольних дій, що проводилися паралельно, враховуючи власний досвід у цій галузі.





Celem niniejszego Komunikatu jest m.in. wyrażenie wspólnej woli zacieśnienia dalszej współpracy w dziedzinie prowadzenia równoległych kontroli i wymiany w tym zakresie doświadczeń.

Niniejszy Komunikat przygotowano w języku polskim, ukraińskim i angielskim.

The main aim of the Communication is among other things to express our common will to tighten the future cooperation in the conducting of parallel audits and exchanging of experiences in this scope.

The following Communication has been prepared in Polish, Ukrainian and English.

Метою цього Комюніке є спільне бажання зміцнення подальшої співпраці у сфері проведення паралельних перевірок та обміну досвідом у цьому напрямку.

Це Комюніке підготовлене польською, українською і англійською мовами.

**W imieniu Najwyższej Izby Kontroli
on behalf of the Supreme Chamber of Control
Від імені Вищої палати контролю Польщі**

**Від імені Рахункової палати України
on behalf of the Accounting Chamber of Ukraine
W imieniu Izby Obrachunkowej Ukrainy**

.....
MIROSŁAW SEKUŁA
Prezes

.....
ВАЛЕНТИН СИМОНЕНКО
Голова

Kijów, 2005 r./..... 2005/Київ, 2005 р.



International road border crossing in Krakowiec. Border and customs control zone (2005)



View of the clearance lines at the Road Border Crossing in Hrebenne before the expansion (2004)





ZAŁĄCZNIK NR 1



Synteza wyników kontroli równoległej drogowych przejść granicznych na wspólnym terytorium granicznym Polski i Ukrainy

ANNEX 1



Synthesis of the parallel audit of road border check points in the shared border territory of Poland and Ukraine

ДОДАТОК 1



синтез підсумків паралельної перевірки дорожніх прикордонних переходів на спільній прикордонній території Польщі та України



I. WSTĘP

Na granicy polsko-ukraińskiej (ok. 530 km) funkcjonuje 6 drogowych przejść granicznych (dpg) w: **Dorohusku (Jagodin** po stronie ukraińskiej), **Zosinie (Ustylug)**, **Hrebennem (Rawa Ruska)**, **Korczowej (Krakowiec)**, **Medyce (Szeginie)** i **Krościenku (Smolnica)**.

W II półroczu 2004 r. Najwyższa Izba Kontroli Rzeczypospolitej Polskiej (NIK RP) i Izba Obrachunkowa Ukrainy (IO Ukrainy) przeprowadziły kontrolę równoległą drogowych przejść na odcinku granicy polsko-ukraińskiej. Kontrole przeprowadzono na podstawie przygotowanego przez stronę polską programu kontroli. Strona ukraińska dostosowała zakres przedmiotowy i podmiotowy kontroli do stanu prawnego i uwarunkowań organizacyjno-finansowych obowiązującego w tym kraju. Głównym i wspólnym celem kontroli było dokonanie oceny stanu przygotowania drogowych przejść granicznych umożliwiającego przeprowadzanie skutecznych kontroli granicznych. Badaniami objęto lata 2000 – 2004 (I kw.).



1. INTRODUCTION

On the Polish-Ukrainian border (around 530 km) there are six road border check points in Dorohusk (Yagodyn on the Ukrainian side), Zosin (Ustylug), Hrebenne (Rava-Rus'ka), Korczowa (Krakovets'), Medyka (Shegini) and Krościenko (Smil'nytsya).

In the second half of 2004, the Supreme Chamber of Control of the Republic of Poland (NIK) and the Accounting Chamber of Ukraine (ACU) carried out a parallel audit of road border check points on the Polish-Ukrainian border. The audits were carried out on the basis of the audit programme developed by the Polish party. The Ukrainian party adjusted the scope of the audit to the legal regulations and financial and organizational conditions of Ukraine. The main common goal of the audit was to assess the preparation of road border check points for appropriate border control. The audit covered the years 2000-2004 (1st quarter).



1. ВСТУП

На польсько-українському кордоні (бл. 530 км) функціонують 6 автомобільних прикордонних переходів (далі - апп) у: **Дорогуську (Ягодин** з української сторони), **Зосині (Устилуґ)**, **Гребінному (Рава-Руська)**, **Корчовій (Краковець)**, **Медиці (Шегині)** та **Кросьценку (Смільниця)**.

У II півріччі 2004 р. Вища палата контролю Республіки Польща (ВКП РП) і Рахункова палата України (РПУ) провели паралельну перевірку автомобільних пунктів пропуску на польсько-українській ділянці кордону. Перевірка була проведена на підставі власних програм контролю з урахуванням діючого законодавства та організаційно-фінансових умов, що діють у цих країнах. Головною та спільною метою перевірки було здійснення оцінки стану підготовки дорожніх прикордонних переходів для проведення ефективного прикордонного контролю. Дослідженнями були охоплені 2000 – 2004 роки (I квартал).





II. USTALENIA STRONY POLSKIEJ



NIK RP przeprowadziła omawianą kontrolę w Lubelskim Urzędzie Wojewódzkim w Lublinie, Podkarpackim Urzędzie Wojewódzkim w Rzeszowie oraz w trzech podległych tym urzędом zakładach obsługi drogowych przejść granicznych.

Wojewoda Lubelski i Wojewoda Podkarpacki należycie wykonywali obowiązki dotyczące modernizacji i utrzymania drogowych przejść granicznych na granicy państwowej z Ukrainą. Działające na przejściach służby graniczne pozytywnie oceniały współpracę w tym zakresie z odpowiednimi służbami wojewodów.

Proces tworzenia nowego modelu ochrony granicy państwowej na terytorium RP został zapoczątkowany w 1990 r. Do 2000 r., tylko przejście w **Korczowej**, wybudowane w latach 1993 – 1999 o wartości **57,9 mln zł**, posiadało nowoczesną infrastrukturę zbliżoną do wymagań Unii Europejskiej, zapewniające prowadzenie sprawnej kontroli ruchu towarowo-osobowego.

Proces rozbudowy i modernizacji przejść granicznych na wschodniej granicy RP, w tym na odcinku z Ukrainą, rozpoczął się w sposób planowy i kompleksowy od 2000 roku po zaakceptowaniu przez Radę Ministrów i Unię

2. FINDINGS OF THE POLISH PARTY



The NIK carried out its audit in the Office of the Lublin Voivodship in Lublin, in the Office of the Podkarpackie Voivodship in Rzeszów, and in three units servicing road border check points subordinate to those offices.

The Voivod of the Lublin Voivodship and the Voivod of the Podkarpackie Voivodship appropriately fulfilled their obligations with regard to modernization and maintenance of road border check points on the state border with Ukraine. Customs services operating at the check points positively assessed their cooperation with competent services of the Voivods.

The process of establishing a new model of state border security in the territory of the Republic of Poland began in 1990. By the year 2000, only the border check point in **Korczowa** had a modern infrastructure worth **57.9 million PLN**, constructed in the years 1993-1999, close to the European requirements, providing efficient controls of passenger and cargo traffic.

The process of comprehensive expansion and modernization of border check points on the Polish eastern border, including the Ukrainian section, started, as it had been planned, in 2000, after the *Strategy for integrated border management*



II. ВИЗНАЧЕННЯ ПОЛЬСЬКОЇ СТОРОНИ



ВКП РП проводила обговорюваний контроль у Люблінському Воєводському Управлінні у Любліні, Підкарпатському Воєводському Управлінні у Жешові та трьох підлеглих цим управлінням підприємствах з обслуговування дорожніх прикордонних переходів.

Люблінський Воєвода і Підкарпатський Воєвода належним чином виконали обов'язки щодо модернізації та утримання дорожніх прикордонних переходів на державному кордоні з Україною. Прикордонні служби, які діють на переходах, позитивно оцінювали співпрацю з відповідними службами воєвод у цій сфері.

Процес створення нової моделі охорони державного кордону на території Республіки Польща розпочався у 1990 році. До 2000 р. лише перехід у **Корчовій**, побудований у 1993 – 1999 роках, вартістю **57,9 млн. зл.**, мав сучасну інфраструктуру, наближену до вимог Європейського Союзу, яка забезпечувала проведення належного контролю за рухом товарів та громадян.

Процес розбудови й модернізації прикордонних переходів на східному



Europejską „Strategii zintegrowanego zarządzania granicą” – opracowanej w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji. Właściwi wojewodowie zostali ustawowo zobowiązani do modernizacji i budowy, a także stałego utrzymywania drogowych przejść granicznych w stanie umożliwiającym przeprowadzanie skutecznej kontroli granicznej, celnej, sanitarnej, weterynaryjnej, fitosanitarnej, chemicznej i radiometrycznej. Sporządzone zostały plany rozbudowy, modernizacji i budowy przejść na lata 2000 – 2005.

Nie istnieje wzorzec (model) drogowego przejścia granicznego, który by całościowo określał parametry techniczne i rozwiązania architektoniczne w odniesieniu do konkretnych standardów obowiązujących w Unii Europejskiej. W pierwszej kolejności inwestycja w drogowych przejściach granicznych musi być dostosowana do warunków terenowych, a każde przejście projektowane jest indywidualnie. Celowość projektowanych zadań wynika wprost z różnorodnych wymogów Unii Europejskiej, dotyczących poszczególnych służb i rodzajów odpraw granicznych. Wszystkie przygotowywane przez wojewodów projekty rozbudowy infrastruktury granicznej uzgadniane są z przyszłymi jej użytkownikami. Każda ze służb dokonująca kontroli granicznej potwierdza zgodność projektowanych zadań z przepisami wewnętrznymi, obowiązującymi w działaniach

developed by the Ministry of Internal Affairs and Administration was approved by the Council of Ministers and the European Union. Competent Voivods were made obliged by law to modernize, construct and maintain border check points in such a way so that they provide appropriate border control, customs clearance, sanitary control, veterinary control, phytosanitary control, chemical and radiometric control. For the years 2000-2005, plans for expansion and modernization of the border check points were prepared.

There is no template (model) of a road border check point which would comprehensively determine technical parameters and architectural solutions with regard to specific standards binding in the European Union. Primarily, each border check point has to be adjusted to local conditions and should be designed individually. The efficacy of projected tasks directly results from various requirements of the European Union related to specific services and types of border clearance. All projects for expansion of border infrastructure prepared by Voivods are later agreed on with their future users. Each service dealing with border control confirms the compliance of projected tasks with internal regulations binding for these services and with the EU requirements. Road border check points, especially those where financial aid measures had been involved, were subject to constant auditing by the European Commission.



польському кордоні, у тому числі на ділянці з Україною, комплексно та відповідно до плану розпочався з 2000 року, після ухвалення Радою Міністрів та Європейським Союзом „*Стратегії інтегрованого управління кордоном*”, розробленої в Міністерстві внутрішніх справ та Адміністрації. Відповідні воєводи були зобов'язані, згідно з законом, модернізувати й будувати, а також постійно утримувати дорожні прикордонні переходи у стані, що дозволяє провадити ефективний прикордонний, митний, санітарний, ветеринарний, фітосанітарний, хімічний та радіометричний контроль. Були підготовлені плани розбудови, модернізації і будівництва переходів на 2000 – 2005 роки.

Не існує еталону (моделі) дорожнього прикордонного переходу, який би повністю визначав технічні параметри та архітектурні рішення стосовно конкретних стандартів, що діють у Європейському Союзі. У першу чергу, інвестиції у дорожні прикордонні переходи повинні бути пристосовані до місцевих умов, а кожний перехід проектується індивідуально. Цілеспрямованість завдань з проектування виникає з різних вимог Європейського Союзу, які стосуються окремих служб і видів прикордонного контролю. Всі проекти з розбудови прикордонної інфраструктури, що підготовлені воєводами, погоджуються з майбутніми користувачами. Кожна служба, яка





tych służb oraz wymogami unijnymi. Przejścia drogowe, w szczególności w których realizowano zadania finansowane z udziałem środków pomocowych, podlegały stałej kontroli przedstawicieli Komisji Europejskiej.

Rozbudową i modernizacją na tym odcinku granicy objęto wszystkie dpg. W latach 2000 – 2004 (I kw.) na realizację zadań inwestycyjnych poniesiono wydatki w wysokości ogółem **60,6 mln zł** (ok. 92,3 mln hrywien ukraińskich), z tego najwięcej w dpg w **Dorohusku - 27,5 mln zł** (45,3 %) i w następnej kolejności w: **Korczowej - 11 mln zł**, tj. 18,1 % (budowa terminala odpraw weterynaryjnych), **Krościenku - 10,7 mln zł** (17,7%), **Medyce - 8,3 mln zł** (13,7%), **Hrebennem - 2,3 mln zł** (3,7 %), **Zosinie - 0,8 mln zł** (1,3 %).

W latach 2000 – 2004 (I kw.) na realizację niektórych zadań wydatkowano również środki pomocowe z programów Phare w wysokości ogółem **9 mln EURO**, z tego w: **Krościenku - 4,7 mln EURO** (52,2 %) i **Dorohusku - 4,3 mln EURO** (47,8 %).

W wyniku realizacji w latach 2000 – 2004 (I kw.) w dpg zadań inwestycyjnych nastąpiła znaczna poprawa warunków pracy służb kontrolnych i zwiększenie efektywności wykonywanych przez nie zadań w zakresie ochrony zewnętrznej granicy Unii Europejskiej.

Expansion and modernization covered all road border check points in this section of the border. In the years 2000-2004 (1st quarter), the total cost of investments stood at **PLN 60.6 million** (around UAH 92.3 million). The biggest sum was invested in **Dorohusk – PLN 27.5 million** (45.3%), and then in **Korczowa – PLN 11 million**, i.e. 18.1% (construction of a terminal for veterinary controls), **Krościenko – PLN 10.7 million** (17.7%), **Medyka - PLN 8.3 million** (13.7%), **Hrebenne – PLN 2.3 million** (3.7%) and **Zosin – PLN 0.8 million** (1.3%).

In the years 2000-2004 (1st quarter), the implementation of some tasks involved financial aid measures from Phare programmes, amounting to **9 million euro** in total, out of which **4.7 million euro** was involved in **Krościenko** (55.2%) and the remaining **4.3 million euro** in **Dorohusk** (47.8%).

As a result of the investments implemented in the years 2000-2004 (1st quarter), there was a substantial improvement of working conditions of control services and of the effectiveness of the tasks they performed with regard to protection of the external border of the European Union.

Technical infrastructure of border check points varies. The audit evaluated as satisfactory the conditions of four road border check points: in **Dorohusk, Zosin, Korczowa and Krościenko**. Architectural and organizational solutions applied



виконує прикордонний контроль, підтверджує відповідність запроєктованих завдань внутрішнім правилам, що є обов'язковими у діяльності цих служб, та вимогам ЄС. Дорожні переходи, зокрема ті, що розбудовувалися із залученням додаткових джерел фінансування, підлягали постійному контролю представниками Європейської Комісії.

На цій ділянці кордону всі апп охоплені розбудовою та модернізацією. У 2000 – 2004 роках (I кв.) на реалізацію інвестиційних завдань було витрачено всього **60,6 млн. зл.** (бл. 92,3 млн. українських гривень), у тому числі по апп: у **Дорогуську** найбільше за інші – **27,5 млн. зл.** (45,3 відс.); **Корчовій** – **11 млн. зл.**, тобто 18,1 відс. (будівництво терміналу ветеринарного контролю); **Кросьценку** – **10,7 млн. зл.** (17,7 відс.), **Медиці** – **8,3 млн. зл.** (13,7 відс.), **Гребінному** – **2,3 млн. зл.** (3,7 відс.), **Зосині** – **0,8 млн. зл.** (1,3 відс.).

У 2000 – 2004 роках (I кв.) на реалізацію окремих завдань було витрачено також і додаткові кошти з програм ПАРЕ: всього **9 млн. євро**, у тому числі в **Кросьценку** – **4,7 млн. євро** (52,2 відс.) та **Дорогуську** – **4,3 млн. євро** (47,8 відсотка).

Внаслідок здійснення інвестиційних завдань в апп у 2000 – 2004 роках (I кв.) відбулося значне поліпшення умов праці контрольних служб та підвищення ефективності виконання



Infrastruktura techniczna przejść jest bardzo zróżnicowana. W chwili kontroli stan 4 dpg, tj. w **Dorohusku, Zosinie, Korczowej i Krościenku** był zadowalający, w szczególności rozwiązania architektoniczne i organizacyjne przejścia w **Dorohusku** czyniły go jednym z bardziej nowoczesnych i dostosowanych do wymogów UE przejść na wschodniej granicy Wspólnoty. Rozbudowa przejścia przebiegała ściśle według projektów uzgodnionych ze wszystkimi służbami funkcjonującymi na granicy i zawierających rozwiązania architektoniczne i techniczne zgodnie z oczekiwaniami Unii Europejskiej. W wyniku rozbudowy przejścia jego powierzchnia wzrosła z 9,6 ha do 13,5 ha. Została zwiększona liczba pasów odpraw z 12 na 23, a przepustowość z 2200 do 6000 pojazdów na dobę.

Najgorsza sytuacja w tym zakresie występuje na dpg w **Hrebennem i Medyce**, a w szczególności na przejściu w **Hrebennem**, które funkcjonuje od 1990 r. jako przejście międzynarodowe osobowo-towarowe o ruchu całodobowym. Stan infrastruktury technicznej i architektonicznej tego przejścia uniemożliwiał prawidłową realizację odpraw granicznych. Przejście nie posiadało stałych budynków. Odprawy graniczne dokonywane były w obrębie zabudowy kontenerowej. Przejście było niewystarczająco wyposażone w sprzęt i urządzenia do kontroli. W I kw. 2004 r. po

in **Dorohusk** made it one of the most modern border check points on the Community's eastern border, complying with the European requirements. The expansion of the border check point in **Dorohusk** was conducted in accordance with the projects, approved by all customs services, containing all necessary architectural and technical solutions fulfilling the European requirements. As a result of the expansion, the area of the border check point grew from 9.6 to 13.5 hectares. The number of clearance lanes grew from 12 to 23, and the capacity grew from 2,200 to 6,000 vehicles per day.

The conditions at the border check points in **Hrebenne** and **Medyka** are considered the worst, especially at the border check point in **Hrebenne**, which since 1990 has been functioning as an international passenger and cargo border check point open 24 hours a day. The conditions of the technical and architectural infrastructure of this road border check point hamper appropriate customs clearance. The check point does not have permanent buildings. Customs clearance is carried out in buildings made of containers. The border check point lacks appropriate equipment and control devices. In the first quarter of 2004, after many years spent on activities connected with regulation of the legal status of the land, the expansion of the border check point at the estimated value of **PLN 160 million** complying with the project approved by the European Union



zawdań u sferi zovnishnoji oхорони кордону Європейського Союзу.

Технічна інфраструктура переходів дуже диференційована. На момент перевірки стан 4 апп, тобто у **Дорогуську, Зосині, Корчовій і Кросьценку** був задовільний, зокрема, архітектурні та організаційні рішення переходу у **Дорогуську** зробили його одним з найсучасніших і найбільш пристосованих до вимог ЄС переходів на східному кордоні Євросоюзу. Розбудова переходу проходила у повній відповідності з проектами, які містили архітектурні та технічні рішення відповідно до сподівань Європейського Союзу, узгоджені з усіма службами, що функціонують на кордоні. Внаслідок розбудови переходу його площа збільшилась з 9,6 га до 13,5 гектара. Зросла кількість контрольних смуг з 12 до 23, а пропускна спроможність – з 2200 до 6000 транспортних засобів за добу.

У цій сфері найгірша ситуація склалась на апп у **Гребінному та Медиці**, особливо на переході у Гребінному, яке з 1990 р. функціонує як цілодобовий міжнародний пункт пропуску громадян та товарів. Стан технічної та архітектурної інфраструктури цього переходу не дозволяв правильно здійснювати прикордонний контроль. На переході не було постійних будинків. Прикордонний контроль здійснювався в пристосованих для цього





wieloletnich działaniach związanych z uregulowaniem stanu prawnego gruntów rozpoczęto rozbudowę przejścia o wartości kosztorysowej **160 mln zł** zgodnie z projektem zaakceptowanym przez Unię Europejską. Na realizację zadania zabezpieczono również środki pomocowe wysokości **14,9 mln EURO**. W wyniku realizacji rozbudowy przejścia, nastąpi m.in. zwiększenie liczby pasów z 8 do 16 oraz przepustowości z 2000 do 3000 pojazdów na dobę. Powierzchnia przejścia wzrosła z 3 do 13 ha, a kubatura budynków z 5.500 m³ do 69.000 m³, co w zdecydowany sposób poprawi warunki pracy służb granicznych i umożliwi im wykonywanie zadań zgodnie z wymogami unijnymi. Termin zakończenia rozbudowy przejścia w Hrebennem planowany jest na koniec 2006 r.

Stan infrastruktury przejścia drogowego (osobowo-towarowe) w **Medyce** również nie zapewniał prowadzenia skutecznych odpraw granicznych, co spowodowane było brakiem ostatecznej koncepcji, co do zakresu odpraw, jaki miał obowiązywać po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej. Brak przede wszystkim budynku kontroli celnej dla odpraw samochodów ciężarowych, stosownej powierzchni magazynowej. Występuje potrzeba zwiększenia przepustowości przejścia w ruchu osobowym i towarowym oraz doposażenia w nowoczesny sprzęt. Pod tym względem przejście nie jest

was started. The investment involved financial aid measures of **14.9 million euro**. As a result of the planned expansion, the number of lines will grow from 8 to 16, and the capacity will grow from 2,000 to 3,000 vehicles per day. The area of the border check point will grow from 3 to 13 hectares, and the capacity of buildings will enlarge from 5,500 cubic metres to 69,000 cubic metres, which will greatly improve working conditions of customs services and will enable them to act in compliance with the European requirements. The completion of the expansion of the Hrebenne border checkpoint is planned for the end of 2006.

Similarly, the conditions of the infrastructure of the road border check point (cargo and passenger) in **Medyka** do not guarantee efficient customs clearance. It was mostly due to the lack of a definite concept with regard to the scope of clearance activities to be performed after Poland's accession to the Union. The border check point in Medyka lacks, in the first place, a building for customs clearance of trucks and appropriate storage space. There is a need for improvement of the capacity of this border check point with regard to both passenger and cargo traffic, and for appropriate modern equipment. With this regard, the border check point in Medyka fails to meet the European requirements. For the years 2004-2005, for modernization of the border check point in Medyka budgetary resources amounting to **PLN 15.7 million** and



контейнерах. Перехід не був достатньо оснащений обладнанням і пристроями для контролю. У I кв. 2004 р., після багаторічної діяльності, пов'язаної з урегулюванням правового стану земель, було розпочато розбудову переходу кошторисною вартістю **160 млн. зл.** згідно з проектом, ухваленим ЄС. Для реалізації завдання були також залучені кошти з інших джерел, у сумі **14,9 млн. євро**. Внаслідок здійснення розбудови переходу відбудеться, крім того, збільшення кількості смуг з 8 до 16 та пропускної спроможності з 2000 до 3000 транспортних засобів за добу. Площа переходу зростає з 3 до 13 га, а обсяг приміщень - з 5500 м³ до 69000 м³, що вирішальним чином поліпшить умови праці прикордонних служб та зробить можливим виконання завдань згідно з вимогами ЄС. Термін закінчення розбудови переходу в Гребінному планується на кінець 2006 року.

Стан інфраструктури дорожнього переходу (для пропуску товарів та фізичних осіб) у **Медиці** також не гарантував його ефективного функціонування, що було викликано відсутністю остаточної концепції стосовно контролю, який повинен був би діяти після вступу Польщі до Європейського Союзу. Це, передусім, відсутність будинку митного огляду для оформлення вантажних автомобілів, відповідної складської площі. Виявилася потреба збільшення пропускної



dostatecznie przystosowane do wykonywania zadań zgodnie z wymogami Unii Europejskiej. Ogółem, w latach 2004 – 2005, na modernizację tego przejścia zabezpieczono środki budżetowe w wysokości **15,7 mln zł** i unijne na sumę **3,5 mln EURO**.

Proces modernizacji infrastruktury granicznej oraz dostosowywania przejść do wymogów Unii Europejskiej przebiega jednak powoli, a docelowa realizacja tych zadań rozłożona jest na następne lata. Po 1 maja 2004 r., tj. dacie przystąpienia Polski do struktur Unii Europejskiej, na dalszą do 2005 r. rozbudowę i modernizację wszystkich drogowych przejść na granicy państwowej z Ukrainą zabezpieczono środki budżetowe w wysokości ogółem **85,9 mln zł** i unijne na sumę **29,5 mln EURO** (głównie na rozbudowę przejść w Hrebennem i Medyce).

Po zakończeniu kontroli, NIK skierowała do Wojewodów Lubelskiego i Podkarpackiego wnioski zmierzające do zapewnienia sprawnego kontynuowania zadań związanych z rozbudową i modernizacją przejść granicznych w celu poprawy stanu infrastruktury granicznej.



EU finances amounting to **3.5 million euro** have been provided.

The process of modernization of the border infrastructure and of adjusting border check points to the requirements of the European Union has been slow, and the implementation of tasks has been prolonged for the subsequent years. After 1 May 2004, that is after Poland's accession to the European Union, budgetary resources amounting to **PLN 85.9 million** and European funds amounting to **29.5 million euro** have been provided for further expansion and modernization of all road border check points on the Polish-Ukrainian border (primarily for the check points in Hrebenne and Medyka).

After the completion of the audit, the NIK appealed to the Voivods of the Lublin and Podkarpackie Voivodships for continuation of the effective implementation of tasks related to expansion and modernization of border check points with the aim to improve border infrastructure.



спроможності руху товарів та громадян, його доукомплектування сучасним обладнанням. З цього погляду перехід не є достатньо пристосованим для виконання завдань відповідно до вимог ЄС. У цілому, протягом 2004 – 2005 років на модернізацію цього переходу виділялися бюджетні кошти в сумі **15,7 млн. зл.** та кошти ЄС на суму **3,5 млн. євро**.

Проте процес модернізації прикордонної інфраструктури та пристосування переходів до вимог Європейського Союзу відбувається повільно, а цільова реалізація цих завдань відкладається на наступні роки. Після 1 травня 2004 р., тобто, після дати вступу Польщі до ЄС, на подальшу розбудову й модернізацію (до 2005 р.) всіх дорожніх переходів на державному кордоні з Україною залучено державних коштів у сумі **85,9 млн. зл.** та коштів Союзу на суму **29,5 млн. євро** (головним чином, на розбудову переходів у Гребінному та Медиці).

Після закінчення перевірки ВКП направила до Люблінського й Підкарпатського Воєвод пропозиції, які спрямовані на забезпечення належного виконання завдань, пов'язаних з розбудовою й модернізацією прикордонних переходів з метою поліпшення стану прикордонної інфраструктури.



View of the border infrastructure at the Road Border Crossing in Dorohusk after the expansion (2005)



View of the clearance lines under construction at the Road Border Crossing in Hrebenne (June 2005)





III. USTALENIA STRONY UKRAIŃSKIEJ



IO Ukrainy objęła kontrolą państwowe służby celne i graniczne, Ministerstwo Transportu i Łączności, administracje rządowe obwodów lwowskiego i wołyńskiego. Strona ukraińska skupiła swoją uwagę na rozpoznaniu stanu prawno-organizacyjnego w zakresie funkcjonowania przejść drogowych na granicy ukraińsko-polskiej, w wyniku czego stwierdzono m.in., że Rząd Ukrainy nie przygotował jednolitego programu zarządzania granicą państwową, w tym dotyczącego modernizacji drogowych przejść granicznych. Zadania w tym zakresie realizowano na bazie pięciu niespójnych ze sobą programów pod względem planowanych przedsięwzięć i zadań, przyjętych przez najwyższe organy państwowe Ukrainy w latach 1998-2002 w związku z zakładaną integracją tego państwa z Unią Europejską. Programy te nie sprzyjały rozwojowi infrastruktury granicznej i efektywnemu funkcjonowaniu przejść oraz nie stwarzały warunków dla realizacji głównego celu – integracji Ukrainy ze strukturami Unii Europejskiej. Brak było przede wszystkim określenia priorytetów w zakresie przyjętych zadań, zabezpieczenia źródeł finansowania ich realizacji, a także zapewnienia koordynacji działań ze strony centralnych i terenowych organów władzy w tym zakresie. Przejścia

3. FINDINGS OF THE UKRAINIAN PARTY



The Accounting Chamber of Ukraine (ACU) audited customs services, the Ministry of Transport and Communications, governmental administrations of the regions of Lviv and Volyn. The Ukrainian party concentrated on the legal and organizational status with regard to the functioning of road border check points on the Ukrainian-Polish border. It was disclosed that the Government of Ukraine had failed to prepare a single programme for the state border management that would include a programme for modernization of road border check points. Instead, five incompatible programmes were being implemented. They were accepted by the supreme state institutions of Ukraine in the years 1998-2002 with regard to the planned integration with the European Union. These programmes did not contribute to the development of border infrastructure and to effective functioning of border check points, and they did not provide conditions for the fulfilment of the main objective, that is the integration with the European structures. First of all, there were no priorities established with regard to the accepted tasks, no finances to provide the implementation of these tasks and no coordination between activities of central and local authorities. Road border check points on the Ukrainian side are administered by customs services.

III. ВИЗНАЧЕННЯ УКРАЇНСЬКОЇ СТОРОНИ



РПУ охопила перевіркою державні митні та прикордонні служби, Міністерство транспорту та зв'язку України, Львівську і Волинську обласні державні адміністрації.

Українська сторона зосередила свою увагу на дослідженні правового й організаційного стану функціонування дорожніх переходів на українсько-польському кордоні, внаслідок чого встановлено, зокрема, що Урядом України не розроблено єдиної цільової програми розбудови державного кордону, у тому числі реконструкції та будівництва пунктів пропуску через українсько-польський кордон. Розвиток і розбудова прикордонної інфраструктури здійснювалися на базі п'яти, не узгоджених між собою заходами, завданнями, а також термінами виконання, програм щодо інтеграції України до Європейського Союзу, прийнятих у 1998-2002 роках найвищими державними органами України.

Ці програми не сприяли розвитку прикордонної інфраструктури та ефективному функціонуванню прикордонних пунктів пропуску, не створювали умов для досягнення їх кінцевої мети - інтеграції України до ЄС. Внаслідок відсутності єдиної державної цільової програми розбудови державного кордону та створення прикордонної інфраструктури, яка б визначала



drogowe po stronie ukraińskiej administrowane są przez służby celne.

Na tle takiego stanu prawno-organizacyjnego, system finansowania z budżetu Ukrainy zadań wynikających z realizacji poszczególnych programów okazał się nieefektywny i nie zapewniał należytej kontroli wydatkowania środków finansowych.

W latach 2000-2004 (I kw.) na modernizację drogowych przejść na granicy ukraińsko-polskiej wydatkowano środki budżetowe w wysokości ogółem **171,6 mln hrywien (UAH)** (ok. 112 mln zł), w tym najwięcej w **Jagodinie** (Dorohusk) – **92,2 mln UAH** (53,7%) i w następnej kolejności w: **Krakowcu** (Korczoza) – **34,5 mln UAH** (20,1%), **Ustiługu** (Zosin) – **23,1 mln UAH** (13,5%), **Rawie Ruskiej** (Hrebenne) – **10,2 mln UAH** (5,9%), **Szeginii** (Medyka) – **9,2 mln UAH** (5,3%), **Smolnicy** (Krościenko) – **2,4 mln UAH** (1,4%). Oprócz tego, w latach 2000 – 2002 ze środków unijnych programu TACIS, na wybudowanie drugiego mostu przez rzekę Bug, w rejonie przejścia granicznego Jagodin – Dorohusk, wydatkowano **4,7 mln EURO**.

Istnieje potrzeba dalszej rozbudowy i modernizacji przejść drogowych po stronie ukraińskiej, co najmniej na sumę **67 mln UAH** (ok. 44 mln zł). W szczególności dotyczy to przejść w: Jagodinie, Rawie Ruskiej i Szeginii. Oprócz tego, stan techniczny dróg prowadzących do ukraińsko – polskich przejść

With such legal and organizational status, the system of financing the tasks resulting from the implementation of individual programmes from the Ukrainian budget proved ineffective and did not provide for appropriate control over expenditures of financial resources.

In the years 2000-2004 (1st quarter), **UAH 171.6 million** were spent from the budget for the modernization of road border check points on the Ukrainian-Polish border. The greatest sum was spent on the road border check point in **Yagodyn** (Dorohusk) – **UAH 92.2 million** (53.7%), **UAH 34.5 million** (20.1%) were spent in **Krakovets'** (Korczoza), **UAH 23.1 million** (13.5%) in **Ustylug** (Zosin), **UAH 10.2 million** (5.9%) in **Rava-Rus'ka** (Hrebenne), **UAH 9.2 million** (5,3%) in **Shegini** (Medyka) and **UAH 2.4 million** (1.4%) in **Smil'nytsya** (Krościenko). Furthermore, in the years 2000-2002, the second bridge over the River Bug near the border check point Yagodyn-Dorohusk was built with **4.7 million euro** from the TACIS programme.

There is a need for further expansion and modernization of road border check points on the Ukrainian side estimated at over **UAH 67 million** (around PLN 44 million), especially in Yagodyn, Rava-Rus'ka and Shegini. Moreover, the conditions of the roads leading to the Ukrainian-Polish border check points require modernization and repairs estimated



пріоритети, забезпечувала концентрацію фінансових і матеріально-технічних ресурсів, а також координацію діяльності центральних та місцевих органів виконавчої влади у цій сфері, розв'язання загальнодержавних проблем перетворилося у вирішення суто відомчих організаційно-технічних питань.

Питання розбудови українських автомобільних пунктів пропуску покладені на митну службу.

Система фінансування з Державного бюджету України виконавців заходів, передбачених державними програмами, виявилася неефективною, оскільки бюджетні кошти розпорошувалися серед різних бюджетних програм без визначення призначень окремою бюджетною програмою. В результаті, рух бюджетних коштів, пов'язаних з виконанням державних програм, був непрозорим, а їх використання належним чином не контролювалося.

У 2000-2004 роках (I кв.) на модернізацію автомобільних пунктів пропуску на українсько-польському кордоні було виділено бюджетних коштів на суму **171,6 млн. грн. (UAH)**, (бл. 112 млн. зл.), у тому числі: у **Ягодіні** (Дорогуськ) – **92,2 млн. UAH** (53,7 відс.); **Краковці** (Корчова) – **34,5 млн. UAH** (20,1 відс.), **Устилузі** (Зосин) – **23,1 млн. UAH** (13,5 відс.), **Раві-Руській** (Гребінне) – **10,2 млн. UAH** (5,9 відс.), **Шегіні**





granicznych wymaga ich modernizacji i remontów na sumę blisko **500 mln UAH** (ok. 325 mln zł).

Przejścia drogowe na granicy ukraińsko-polskiej są nieefektywnie zarządzane. Rząd Ukrainy wprowadził specjalizację niektórych przejść polegającą na określeniu kategorii towarów, które mogą być odprawiane wyłącznie na danym przejściu. Spowodowało to nierównomierne wykorzystanie w latach 2000 – 2004 (I półrocze) projektowanych ich przepustowości, od 33,2 % na przejściu w **Krakowcu** do 124,2 %, w **Szeginii**, 133,7 % w **Rawie Ruskiej** i 157,4 % w **Jagodynie**. Wprowadzona w tym zakresie kategoryzacja odpraw celnych towarów dotyczy w szczególności przejścia w **Krakowcu**, które wśród drogowych przejść na granicy ukraińsko – polskiej jest przejściem największym o najbardziej rozbudowanej infrastrukturze granicznej. Przyjęte w tym względzie rozwiązania organizacyjne spowodowały wzrost czasu odpraw samochodów ciężarowych na przejściach przeciążonych, przy niepełnym wykorzystaniu realnej przepustowości na przejściu w Krakowcu. W tym stanie rzeczy, zapewnienie efektywności wykorzystania wymienionych przejść zgodnie z ich rzeczywistą przepustowością nie wymagałoby dodatkowych nakładów.

Pomimo zwiększonego ruchu ciężarowego nie podjęto dostatecznych działań mających na celu



at almost **UAH 500 million** (around PLN 325 million).

Road border check points on the Ukrainian-Polish border are ill-managed. The Government of Ukraine has introduced specialization of some border check points based on the specified categories of goods to be cleared at the given border check point. It caused unequal utilization of the capacity of these check points in the years 2000-2004 (1st half) – from 33.2% at the border check point in **Krakovets'** to 124.2% in **Shegini**, 133.7% in **Rava-Rus'ka** and 157.4% in **Yagodyn**. The categorization introduced has influenced in particular the border check point in **Krakovets'**, which is the biggest road border check point on the Ukrainian-Polish border and has the biggest border infrastructure. These organizational solutions resulted in prolonged time of customs clearance of trucks at crowded check points, whereas the capacity of the border check point in **Krakovets'** is not fully used. In the present situation, effective utilization of border check points at their full potential capacity would not demand any additional expenditures.

Despite the increased truck transport, appropriate activities have not been taken with regard to the expansion and modernization of some border check points, especially in **Shegini** and **Yagodyn**. These two border check points did not have appropriate border infrastructure. Customs



(Медика) – **9,2 млн. UAH** (5,3 відс.), **Смольниці** (Кросьценко) – **2,4 млн. UAH** (1,4 відсотка). Крім цього, у 2000 – 2002 роках з коштів Євросоюзу за програмою TACIS на будівництво нового мостового переходу через Західний Буг в районі апп „Ягодин” витрачено **4,7 млн. євро**.

Існує необхідність подальшої розбудови й модернізації дорожніх переходів з української сторони, принаймні, на суму **67 млн. UAH** (бл. 44 млн. зл.). Зокрема, це стосується пунктів пропуску: „Ягодин”, „Рава Руська” та „Краковець”. Крім того, технічний стан доріг, які ведуть до українсько-польських прикордонних переходів, вимагає їх реконструкції та ремонту на суму близько **500 млн. UAH** (бл. 325 млн. злотих).

Дорожні переходи на українсько-польському кордоні використовуються неефективно. Уряд України запровадив спеціалізацію деяких пунктів пропуску, яка полягає у визначенні категорій товарів, що можуть відправлятися виключно у даному пункті. Це викликало нерівномірне використання у 2000 – 2004 роках (I півріччя) їх проектних пропускних спроможностей: 33,2 відс. на переході у **Краковці**, 124,2 відс. у **Шегині**, 133,7 відс. у **Раві-Руській** та 157,4 відс. в **Ягодині**. Спеціалізація пунктів пропуску, запроваджена у цій сфері, особливо стосується апп у **Краковці**, який на українсько-польському кордоні є найпотужнішим та найкраще облаштованим. Зважаючи на це, організаційні



rozbudowę i modernizację niektórych przejść, w szczególności w **Szeginie i Jagodinie**. Oba przejścia nie posiadały zadowalającej infrastruktury granicznej. Odprawy celne samochodów ciężarowych w 100 % odbywały się w prywatnych terminalach samochodowych usytuowanych na wjazdach do tych przejść bez możliwości wyboru przez przewoźników miejsc do przedmiotowej kontroli granicznej.

Wyniki kontroli, z odpowiednimi wnioskami, IO Ukrainy przedstawiła Przewodniczącemu Rady Najwyższej oraz Gabinetowi Ministrów Ukrainy. W szczególności wnioskowano o przygotowanie jednolitego programu mającego na celu zapewnienie należytej rozbudowy przejść granicznych z uwzględnieniem wymogów Unii Europejskiej, wyznaczenie centralnego organu państwowego w celu zapewnienia sprawnej koordynacji i efektywnego finansowania w tym zakresie zadań oraz zmodyfikowanie stanu prawnego regulującego w tym względzie działalność.



clearance of trucks is done in private car terminals located at the entries to the border check points, without a possibility to choose places for border control by carriers.

The results of the audit, together with appropriate recommendations, have been presented by the ACU to the President of the Supreme Council and to the Cabinet of Ministers of Ukraine. The ACU appealed for preparation of a single programme aiming to provide appropriate expansion of border check points complying with the European requirements, for establishment of a central state body to provide efficient coordination and financing of the tasks and for modification of the legal status regulating the activity with this respect.

View of the clearance lines at the Road Border Crossing in Dorohusk before the expansion (2000)



рішення викликали збільшення часу контролю вантажних автомобілів на перевантажених переходах при неповному використанні реальної пропускної спроможності на переході у Краковці. Разом з тим, розширення спеціалізації зазначених пунктів пропуску щодо пропуску окремих видів товарів не потребує додаткових матеріальних та фінансових ресурсів, але дозволить збільшити вантажопотік на цій ділянці кордону.

Незважаючи на значні обсяги вантажів та транспортних засобів, що перетинають державний кордон України через пункти пропуску **Шегині та Ягодин**, їх постійне зростання, Урядом не приділялося належної уваги розбудові та облаштуванню цих пунктів пропуску, створенню умов для здійснення всіх видів контролю. Тому відповідний контроль здійснювався на території приватних автотерміналів, які побудовані біля пунктів пропуску.

Про результати перевірки поінформовано Голову Верховної Ради України, а також Кабінет Міністрів України з пропозиціями: розробити проект єдиної державної цільової програми розбудови, реконструкції, облаштування і функціонування пунктів пропуску через державний кордон з визначенням джерел фінансування; визначити єдиний орган центральної виконавчої влади, який має бути відповідальним за розбудову державного кордону в цілому та здійснювати координацію роботи інших виконавців державних програм у цій сфері.





Road border crossings
on the eastern border of
the European Union

