

Szczecin, dnia 16.03.2023 roku

Sz.P. Andrzej Adamczyk  
Minister Infrastruktury  
ul. Chałubińskiego 4/6  
00-928 Warszawa

## SKARGA

Na organ administracji publicznej

Działając jako Prezes Stowarzyszenia Polskie Forum Transportu (dalej: SPFT), na podstawie upoważnienia zawartego w pkt 11 lit e) i f) Statutu SPFT oraz w oparciu o uprawnienia wynikające z art. 227 i 229 ust. 7 Kpa niniejszym składam skargę na działanie Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, którego zarządzenie z dnia 17 marca 2021 roku w sprawie wydawania zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych kategorii III do V (zwane dalej: zarządzeniem GDDKiA w sprawie zezwoleń) narusza warunki równego traktowania określone w przepisach art. 4 ust. 3 dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym. W konsekwencji wnoszę o:

1. Niezwłoczne podjęcie przez Ministra wszelkich działań zmierzających do uchylecia wskazanego zarządzenia GDDKiA w sprawie zezwoleń bądź istotnej zmiany jej warunków wg zawartego w niniejszej skardze uzasadnienia,
2. Zobowiązanie GDDKiA do równego traktowania przewoźników krajowych i zagranicznych w aspekcie procedur wydawania zezwoleń na przejazdy nienormatywne i przestrzegania procedur antydyskryminacyjnych w podległych urzędach, tj. przyjmowania tych samych standardów obsługi niezależnie od kraju rejestracji podmiotu wnioskującego o zezwolenie.

## UZASADNIENIE

Stowarzyszenie Polskie Forum Transportu pismami z dnia 25 sierpnia 2022 roku oraz 1 listopada 2022 roku złożyła do GDDKiA wnioski o wyjaśnienie kwestii dyskryminacyjnego traktowania przewoźników zagranicznych w ustalonych przez GDDKiA w zarządzeniu w sprawie zezwoleń procedurach organizacyjnych.

Podstawą wyrażonego w pismach SPFT zastrzeżenia co do działania GDDKiA był fakt, iż organ z naruszeniem przepisów UE wprowadził zarządzeniem nr 8 z dnia 17 marca 2021 roku regulamin znacznie różnicujący zasady wydawania zezwoleń w zależności, czy wnioskodawca jest podmiotem krajowym czy zagranicznym. Zgodnie z art. 4 pkt 3 Dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59) pojazdy i zestawy pojazdów, które przekraczają maksymalne wymiary, mogą na podstawie specjalnego zezwolenia, które wydawane jest przez właściwe organy w sposób niedyskryminujący lub na podstawie niedyskryminujących ustaleń, które są uzgadniane na zasadzie jednostkowych przypadków z tym organem, zostać dopuszczone do ruchu, jeżeli te pojazdy lub zestawy pojazdów przewożą ładunki niepodzielne lub przeznaczone są do ich przewożenia. Z kolei w myśl art. 64d ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 988 z 2022 roku) Zezwolenie wydaje, po uzgodnieniu z innymi zarządcami dróg i po uiszczeniu opłaty, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, w terminie 14 dni roboczych od dnia złożenia wniosku, z zastrzeżeniem ust. 5. Jeżeli trasa przejazdu pojazdu nienormatywnego przebiega w granicach administracyjnych miasta na prawach powiatu i nie przebiega autostradą lub drogą ekspresową, zezwolenie wydaje prezydent miasta. Wskazać należy, że polskie przepisy są kompatybilne z wyżej wskazaną dyrektywą.

Zasady ustalone przez GDDKiA uznać jednak należy za sprzeczne z zasadami niedyskryminacji. Jak wynika z zarządzenia GDDKiA w sprawie zezwoleń wniosek dotyczący przejazdu dla podmiotu zagranicznego na przejazd pojazdu nienormatywnego przekraczającego granicę Rzeczypospolitej Polskiej należy złożyć w siedzibie

Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad przy ul. Wroniej 53 w Warszawie (00-874), tel. 22 375 86 58, 375 86 57, fax: 22 375 87 58, 375 87 59. Wniosek dotyczący przejazdu dla podmiotu krajowego na przejazd pojazdu nienormatywnego nieprzekraczającego granicy Rzeczypospolitej Polskiej, należy złożyć w siedzibie jednego z szesnastu oddziałów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.”

Powyższe oznacza, że w sposób niepozostawiający jakichkolwiek wątpliwości podmiot krajowy ma nieporównywalnie szersze i łatwiejsze możliwości uzyskania zezwolenia korzystając z dowolnych 16 delegatur GDDKiA rozmieszczonych na terenie całej Polski, podmiot zagraniczny zaś musi „ustawić się w kolejce” do centrali. To przedkłada się w sposób oczywisty na szybkość załatwiania poszczególnych spraw i stanowi znaczne utrudnienie do krajowego rynku przewozów nienormatywnych dla innych podmiotów z UE. Co istotne, przewoźnik krajowy może skorzystać z oddziału GDDKiA znajdującego się najbliżej siedziby przedsiębiorstwa transportowego. Przewoźnik czeski, słowacki czy niemiecki nie może złożyć wniosku do oddziału znajdującego się najbliżej granicy RP, lecz musi stawić się w Warszawie w głównej siedzibie GDDKiA. Powyższy sposób organizacji jest sprzeczny z obowiązującym prawem i stanowi przejaw dyskryminacji zagranicznych przewoźników. Ponadto w ocenie SPFT uregulowanie procedur wydawania zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych odrębnie dla podmiotów krajowych i zagranicznych nie ma uzasadnienia merytorycznego. Niezależnie bowiem od faktu, czy wniosek o wydanie zezwolenia składa podmiot krajowy czy zagraniczny, katalog dokumentów niezbędnych do uzyskania zezwolenia oraz lista procedur jest dokładnie taka sama. SPFT dwukrotnie wnioskowało o udzielenie przez GDDKiA stosownych wyjaśnień w następującym zakresie:

1. Na jakiej podstawie prawnej rozdzielono procedury wydawania zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych odrębnie dla podmiotów zagranicznych i dla podmiotów krajowych,
2. Czy istnieją jakiegokolwiek merytoryczne przesłanki uzasadniające rozdzielenie procedur o których mowa w punkcie 1,
3. Czy GDDKiA analizowało procedurę wydawania zezwoleń pod kątem regulacji antydyskryminacyjnych określonych w przepisach dyrektywy Rady 96/53/WE.

Pomimo istotnych oraz oczywistych zarzutów co do wprowadzonych zasad organizacji pracy GDDKiA, wnioski SPFT w powyżej przywołanym zakresie zostały przez GDDKiA zignorowane, zaś jedyną konkluzją z otrzymanych odpowiedzi był fakt, iż GDDKiA organizuje zasady wydawania zezwoleń wedle własnego uznania i organ nie zamierza komentować kwestii dyskryminacyjnego charakteru tych procedur. W konsekwencji GDDKiA nie wyraził minimum woli w zakresie wyjaśnienia przyjęcia takiego sposobu załatwiania spraw związanych z organizacją wydawania zezwoleń podmiotom zagranicznym wyłącznie w centrali w Warszawie.

W załączeniu przesyła się dokumentację zgromadzoną przez SPFT w komentowanym zakresie. Wskazać należy, iż powyższa kwestia znajduje się w obszarze zainteresowania Zarządu SPFT wskutek kilkudziesięciu skarg otrzymanych w ostatnich latach od zagranicznych przewoźników w związku z powyżej opisanymi praktykami GDDKiA.

Reasumując wnioskuję jak w sentencji niniejszej skargi.

Z wyrazami szacunku

  
Sebastian Paluch (podpisano elektronicznie Epuap)  
Prezes Stowarzyszenia Polskie Forum Transportu