



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, 15 marca 2021 dnia r.

Znak sprawy: DDP-1.054.6.2021

Szanowna Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

w odpowiedzi na interpelację nr 18850 Panów posłów Piotra Saka i Janusza Kowalskiego z dnia 27 stycznia 2021 r. w sprawie wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 28 października 2020 r. w sprawie C-321/19 przedstawiam następujące stanowisko.

Na wstępie chciałbym pokreślić, że Ministerstwo Infrastruktury na bieżąco monitoruje orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości UE w dziedzinie transportu, skupiając się przede wszystkim na analizie jego ewntualnego wpływu na konieczność wprowadzenia zmian w krajowym prawodawstwie bądź w sposobie jego stosowania. W razie potrzeby, podejmowane są stosowne działania mające na celu zapewnienie zgodności polskiego prawodawstwa z orzecznictwem TSUE. Natomiast w przypadku wskazanym w interpelacji, TSUE orzekł w sprawie C-521/20 BY i CZ przeciwko Bundesrepublik Deutschland, co oznacza, że wyrok ten nie ma bezpośredniego wpływu na stan prawny w RP.

Przechodząc do samego wyroku TSUE wskazać należy, że Trybunał orzekł, iż:

- 1) artykuł 7 ust. 9 dyrektywy 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe, zmienionej dyrektywą 2006/38/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r., należy interpretować w ten sposób, że koszty związane z policją drogową nie wchodzą w zakres pojęcia „kosztów eksploatacji” w rozumieniu tego przepisu.
- 2) artykuł 7 ust. 9 dyrektywy 1999/62, zmienionej dyrektywą 2006/38, należy interpretować w ten sposób, że sprzeciwia się on temu, by opłaty za przejazd wliczane na podstawie średniej ważonej przekraczały koszty infrastruktury danej sieci infrastruktury o 3,8% lub 6% z powodu istotnych błędów w obliczeniach lub z powodu uwzględnienia kosztów niewchodzących w zakres pojęcia „kosztów infrastruktury” w rozumieniu tego przepisu.
- 3) jednostka może powoływać się bezpośrednio przed sądami krajowymi na obowiązek uwzględnienia wyłącznie kosztów infrastruktury, o których mowa w art. 7 ust. 9 dyrektywy 1999/62, zmienionej dyrektywą 2006/38, nałożony tym przepisem oraz art. 7a ust. 1 i 2 tej dyrektywy, przeciwko państwu członkowskiemu, jeżeli owo państwo uchybiło temu obowiązkowi lub dokonało jego nieprawidłowej transpozycji.
- 4) dyrektywę 1999/62, zmienioną dyrektywą 2006/38, odczytywaną w świetle pkt 138 wyroku z dnia 26 września 2000 r., Komisja/Austria (C-205/98, EU:C:2000:493), należy interpretować w ten sposób, że sprzeciwia się ona temu, by nadmierna stawka opłat za przejazd była uzasadniona ex post nowym obliczeniem kosztów infrastruktury przedstawionym w toku postępowania sądowego.

W konsekwencji TSUE przesądził jednoznacznie i ostatecznie, że Republika Federalna Niemiec naruszyła przepisy dyrektywy 1999/62/WE, uwzględniając przy ustalaniu wysokości stawek opłaty drogowej koszty policji drogowej, otwierając w ten sposób drogę dla przewoźników polskich i innych narodowości do dochodzenia od państwa niemieckiego zwrotu ponoszonych kosztów w przedmiotowym zakresie.

niepodległa

POLEKA
STURDIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

Zobowiązane do stosowania orzecznictwa TSUE są przy tym nie tylko organy administracji, lecz być może przede wszystkim sądy państwa członkowskiego, których zadaniem jest zapewnienie należytego wykonania orzeczenia TSUE także poprzez odmowę stosowania tych przepisów krajowych, które uniemożliwiają prawidłowe wykonanie wyroku.

Nie ulega przy tym wątpliwości, że wyrok w sprawie C-321/19 jest korzystny dla polskich przewoźników. Niemniej dochodzenie praw naruszonych w drodze stosowania przepisów niezgodnych z prawem UE należy wyłącznie do zainteresowanych przedsiębiorców, którzy powinni indywidualnie wnosić o zwrot niesłusznie poniesionych kosztów przed organami i sądami niemieckimi. Przedmiotowa procedura jest prowadzona na podstawie prawa krajowego, wynika z utrwalonego orzecznictwa TSUE i w związku z tym ma zastosowanie nie tylko na gruncie niemieckiego, ale także polskiego ustawodawstwa. W przedmiotowym zakresie zastosowanie mają zasady skuteczności i równoważności, które oznaczają, odpowiednio, że państwo członkowskie musi ustanowić procedurę umożliwiającą realne dochodzenie praw naruszonych przepisami niezgodnymi z prawem UE, a stosowana procedura nie może być mniej korzystna niż analogiczne procedury stosowane na gruncie prawa krajowego, np. na wypadek gdy trybunał konstytucyjny danego państwa członkowskiego stwierdzi niezgodność aktu normatywnego z konstytucją (takie rozwiązanie zastosowano właśnie w polskim ustawodawstwie). W konsekwencji, jak wynika z informacji posiadanych przez Ministerstwo Infrastruktury, konieczne jest w pierwszej kolejności wszczęcie postępowania administracyjnego przed niemieckim organem administracyjnym, przedstawienie dowodu poniesionych niesłusznie opłat oraz powołanie się bezpośrednio na wyrok TSUE. W razie odmowy zwrotu – przysługuje możliwość odwołania do sądu niemieckiego.

W tym miejscu stwierdzić należy, że zgodnie z obowiązującymi przepisami, Minister Infrastruktury realizuje politykę ustaloną przez Radę Ministrów m.in. w dziale administracji rządowej - transport oraz jest obowiązany, w zakresie swojego działania, do inicjowania i opracowywania tej polityki. Minister Infrastruktury nie jest natomiast kancelarią świadcząca usługi prawne dla indywidualnych przedsiębiorców, a może podejmować interwencje o charakterze ogólnym (politycznym) przed równoważnymi organami państw trzecich lub organizacjami międzynarodowymi, jeśli jest to konieczne, w szczególności w oparciu o informacje i postulaty zgłaszane przez polskich przewoźników. W omawianej sprawie polscy przewoźnicy jak dotychczas nie występowali z prośbą o pomoc czy interwencję w związku z wyrokiem TSUE w sprawie C-321/19. Wydaje się to uzasadnionym o tyle, że należy w pierwszej kolejności oczekiwać na ostateczne zakończenie sprawy sądowej, w której zadano pytanie prejudycjalne, na skutek którego zapadło orzeczenie TSUE. Wyrok sądu niemieckiego powinien dać wskazówkę w jaki sposób organy i sądy niemieckie wykonają przedmiotowy wyrok. Dopiero w przypadku ukształtowania się niekorzystnej dla polskich przedsiębiorców linii orzeczniczej, naruszającej jednocześnie prawo UE, może być konieczne podjęcie stosownych działań przez Rząd RP.

Powyższa uwaga dotyczy w szczególności zasygnalizowanej przez Panów posłów kwestii niekorzystnego uregulowania w prawie niemieckim zagadnienia przedawnienia należności z tytułu niesłusznie pobranych opłat. Rzeczywiście – jak prawidłowo wskazali posłowie – okres przedawnienia wynosi w tym przypadku 3 lata. Minister Infrastruktury podziela obawy autorów interpelacji, że przedmiotowe uregulowanie, ograniczające możliwość dochodzenia roszczeń w przedmiotowej sprawie może być niezgodne z prawem unijnym, ponieważ w znaczący sposób ogranicza skutki orzeczenia TSUE. Zasadą jest bowiem, że przepis prawa krajowego, którego niezgodność z prawem unijnym zostanie stwierdzona przez Trybunał, jest uznawany jako za taki od początku obowiązywania (orzeczenia TSUE działają z mocą wsteczną), dając co do zasady możliwość dochodzenia praw naruszonych przez regulację sprzeczną z prawem unijnym za cały okres jej obowiązywania.

Niemniej w tym miejscu należy podkreślić, że w przedmiotowym przypadku przedsiębiorca żądał zwrotu niesłusznie pobranych opłat za lata 2010-2011, a więc za okres, który objęty jest wskazanym przepisem o przedawnieniu. Mimo to sąd niemiecki nie oddalił roszczenia, lecz wystąpił ze wspomnianym zapytaniem prejudycjalnym do TSUE. Daje to pewną nadzieję, że sąd niemiecki, który jak już wyżej wskazano jest obowiązany powstrzymać się od stosowania przepisu prawa krajowego niezgodnego z prawem UE, wyda rozstrzygnięcie, które będzie zgodne z duchem orzeczenia TSUE w sprawie C-321/19, i takie też wyroki wydawać będą inne sądy niemieckie w analogicznych sprawach. Oznaczałoby to, że w omawianym przypadku przepis o przedawnieniu nie obowiązuje, co otworzy drogę do uzyskania przez polskich przedsiębiorców zwrotu niesłusznie pobranych opłat za cały okres, w którym obowiązywały niemieckie przepisy niezgodne z dyrektywą 1999/62/WE. Jasnym jest przy tym, że Minister Infrastruktury nie ma żadnego wpływu na orzeczenia wydawane przez sądy niemieckie. Dlatego w przypadku otrzymania od polskich przewoźników informacji o niekorzystnych wyrokach niemieckich sądów, które jednocześnie będą

niezgodne z prawem UE, Rząd RP rozważy możliwość przedstawienia sprawy Komisji Europejskiej, która ma prawo zainicjować stosowne postępowanie przed TSUE. Na ten jednak moment, Minister Infrastruktury nie widzi podstaw do podjęcia działań w przedmiotowym zakresie.

Na koniec pragnę podkreślić, że nie widzę podstaw do inicjowania prac legislacyjnych na forum UE w związku z wyrokiem TSUE w sprawie C-231/19. Obowiązujące przepisy dyrektywy 1999/62/WE są bowiem precyzyjne na tyle, że umożliwiły TSUE wydanie orzeczenia jednoznacznie stwierdzającego naruszenie przez władze niemieckie regulacji dotyczących zasad ustalania kosztów infrastruktury i uwzględniania ich w stawkach opłat drogowych.

Z poważaniem,

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Rafał Weber

Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.