

Interpelacja nr 18850

do ministra ds. Unii Europejskiej

w sprawie wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 28 października 2020 r. w sprawie C-321/19

Zgłaszający: Piotr Sak, Janusz Kowalski

Data wpływu: 27-01-2021

Działając na podstawie art. 115 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. w zw. z art. 14 ust. 1 pkt 7 ustawy z dnia 9 maja 1996 r. o wykonywaniu mandatu posła i senatora (Dz. U. z 2018 r. poz. 1799) w związku z wydaniem w dniu 28 października 2020 r. przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej wyroku w sprawie C-321/19 mającej za przedmiot wnioszek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (wyższy sąd administracyjny dla kraju związkowego Nadrenia Północna-Westfalia, Niemcy) z powództwa BY i CZ (polskie firmy transportowe przeciwko Bundesrepublik Deutschland) w przedmiocie żądania przez BY i CZ zwrotu kwot uiszczonych z tytułu opłat za przejazd niemieckimi autostradami federalnymi, którym to wyrokiem TSUE przesądził, iż koszty związane z Policją drogową nie mogą zostać uwzględnione przy obliczaniu opłat za przejazd z tytułu użytkowania transeuropejskiej sieci drogowej przez pojazdy ciężarowe i dodał, że koszty te nie zaliczają się do kosztów infrastruktury, na podstawie których należy obliczać stawkę tych opłat za przejazd, co otwiera drogę dla polskich przewoźników do domagania się zwrotu opłat „die Maut” pobranych w zawyżonej wysokości między innymi od polskich kierowców.

W związku z powyższym bardzo proszę o udzielenie odpowiedzi na następujące pytania:

1. Jakie działania planuje podjąć polski rząd w związku z powołanym wyżej rozstrzygnięciem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej?
2. Czy planowana jest kampania informacyjna odnośnie do wskazania polskim przewoźnikom transportowym ścieżki ubiegania się o zwrot nadpłaconych opłat?
3. Czy polski rząd zamierza udzielić polskim przewoźnikom wsparcia w ubieganiu się o zwrot nienależnie pobranych opłat od niemieckiego państwa, zwłaszcza mając na względzie krótki okres przedawnienia dochodzonych roszczeń? A jeśli tak, to w jaki sposób? Czy polski rząd zbadał ewentualną niezgodność z zasadą skuteczności i równoważności prawa EU tak krótkich ustawowych terminów przedawnienia w tej sprawie?
4. Czy polscy przewoźnicy występujący indywidualnie o zwrot tych środków mogą liczyć na wsparcie i pomoc polskiego rządu w ubieganiu się o zwrot opłat od rządu niemieckiego?
5. Czy i jakie działania planuje podjąć polski rząd na forum instytucji europejskich, w szczególności czy zamierza podejmować dialog w Komisji Europejskiej i inicjować prace w Komisji celem zainteresowania tematem pozostałych członków Wspólnoty?
6. Czy polski rząd planuje podejmować bezpośrednie rozmowy z rządem niemieckim na temat realizacji wyroku TSUE poprzez uchwalenie ustawy szczególnej lub zawarcie ugód?
7. W jaki sposób w ramach obowiązującego porządku prawnego wspierana jest sytuacja rodzimych przewoźników transportowych, zwłaszcza na terytorium Niemiec?
8. Czy kwestia sprzecznych z prawem Unii Europejskiej opłat nakładanych na przewoźników drogowych przez rząd niemiecki będzie debatowana w instytucjach Unii Europejskiej?
9. Czy Polska zamierza zaproponować podjęcie rozmów na temat prac legislacyjnych celem zapobieżenia w przyszłości ustalaniu przez kraje członkowskie opłat drogowych pozostających w sprzeczności z obowiązującym prawem Unii Europejskiej?

Uzasadnienie

Wyrok TSUE stwierdzający, że wliczanie do opłat za przejazd autostradą kosztów utrzymania Policji drogowej narusza prawo unijne, pozwala dochodzić roszczeń wszystkim korzystającym z niemieckich dróg.

Sprawa, która została rozstrzygnięta przez powołany na wstępie wyrok TSUE, dotyczyła polskiej firmy transportowej prowadzonej przez BY i CZ, wykonującej swoją działalność zwłaszcza na terytorium Niemiec. BY i CZ prowadzili do dnia 31 sierpnia 2015 r. spółkę prawa polskiego prowadzącą działalność w transporcie drogowym w szczególności na terytorium Niemiec. Z tego tytułu BY i CZ uiszcili za okres od 1 stycznia 2010 r. do 18 lipca 2011 r. łączną kwotę 12 420,53 EUR na rzecz Republiki Federalnej Niemiec z tytułu opłat za przejazd niemieckimi autostradami federalnymi. Uznawszy, że owa kwota była nadmierna, BY i CZ wnieśli mającą na celu zwrot uiszczonych kwot skargę do Verwaltungsgericht Köln (sądu administracyjnego w Kolonii, Niemcy), twierdząc, że metody ich obliczania naruszyły prawo UE, i w związku z tym wnieśli sprawę do niemieckich sądów o ich zwrot. Po przegranej sprawie w pierwszej instancji skarżący wnieśli odwołanie do sądu wyższej instancji, który wystąpił do TSUE z pytaniem dotyczącym zgodności ujęcia w kalkulacji spornych opłat za przejazd kosztów związanych z Policją drogową z przepisami dyrektywy 1999/62 w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury drogowej przez pojazdy ciężarowe.

W wyroku Trybunał stwierdził w szczególności, że dyrektywa 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 (Dz. U. 1999, L 187, s. 42), zmieniona dyrektywą 2006/38/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. (Dz. U. 2006, L 157, s. 8) nakłada na państwa członkowskie wprowadzające lub utrzymujące opłaty za przejazd w obrębie transeuropejskiej sieci drogowej precyzyjny i bezwarunkowy obowiązek ustalania wysokości tych opłat z uwzględnieniem wyłącznie kosztów infrastruktury, mianowicie kosztów budowy, eksploatacji, utrzymania i rozwoju danej sieci infrastruktury.

Jeżeli chodzi o to, czy koszty związane z Policją drogową wchodzą w zakres pojęcia „kosztów eksploatacji” i można z tego tytułu ująć je w kalkulacji opłat za przejazd, Trybunał podkreślił, że pojęcie to dotyczy kosztów wynikających z eksploatacji danej infrastruktury. Jednocześnie stwierdził, że państwo jako podmiot odpowiedzialny za działania Policji realizuje zadania policyjne w ramach wykonywania prerogatyw władzy publicznej, a nie w charakterze operatora infrastruktury drogowej. Tym samym kosztów związanych z policją drogową nie należy uważać za „koszty eksploatacji”, o których mowa w dyrektywie 1999/62.

Trybunał odniósł się również do podnoszonego przez niemiecki rząd argumentu, że w omawianej sprawie uwzględnienie kosztów związanych z Policją drogową powodowałoby jedynie stosunkowo niewielkie, wynoszące 3,8% lub 6%, przekroczenie kosztów infrastruktury. Trybunał nie zgodził się z taką argumentacją i orzekł, że dyrektywa 1999/62 sprzeciwia się każdemu przekroczeniu kosztów infrastruktury, które wynikałoby w szczególności z uwzględnienia kosztów niekwalifikowalnych.

Wyrok oznacza, że polskie firmy transportowe, które zmuszone były płacić wygórowane opłaty, mogą teraz żądać ich zwrotu. Ze względu na liczbę polskich przedsiębiorstw działających na terenie Niemiec oraz okres czasu (10 lat), w którym obowiązywały tak skonstruowane stawki za przejazd, całkowita kwota zwrotu opłat wypłacanych przez niemiecki rząd polskim firmom może sięgać nawet setek milionów euro. Tym bardziej, że Trybunał oddalił żądanie Niemiec zmierzające do ograniczenia w czasie skutków omawianego orzeczenia.

Aby odzyskać nadpłacone kwoty opłat drogowych i przerwać bieg przedawnienia, należy konkretnie podać opłaty przysługujące do zwrotu. Obliczenie tych opłat jest złożone, należy uwzględnić wiele czynników, które w procesie ich ustanawiania miały wpływ na wysokość MAUT. Opłaty drogowe są ustalane przez Bundestag w ustawie o drogach federalnych.

Konkretna wysokość opłat jest ustalana w opiniach dotyczących kosztów dróg – za lata 2017 i 2018

- podstawą była odpowiednia opinia z 2013 r., opłaty za lata 2019 i 2020 były ustalane w opinii z 2018 r.

Choć sprawa dotyczyła polskiej firmy, to orzeczenie otwiera drogę do roszczeń o zwrot części pobranego e-myta dla wszystkich przewoźników, zarówno niemieckich, jak i zagranicznych. Trybunał nie przystał też na postulat niemieckiego rządu, który z powodu poważnych skutków finansowych chciał, by wyrok odnosił skutek na przyszłość lub zawęził okres, za który można się domagać zwrotu już pobranych opłat. To oznacza, że przewoźnicy, którzy obecnie na drodze sądowej lub pozasądowej dochodzą swoich roszczeń, mogą odzyskać część wniesionych w przeszłości opłat. Natomiast ci, którzy wejdą w spór po wydaniu orzeczenia, będą mogli dochodzić wszystkich nieprzedawnionych roszczeń, czyli za okres ostatnich trzech lat. Tak krótki termin przedawnienia w tej sprawie może być jednak niezgodny z zasadą skuteczności i równowagi prawa UE (por. np. wyrok TSUE z dnia 13 lipca 2006 r., C 295/04 – C 298/04 Manfredi, pkt 62), co jest warte podkreślenia przy okazji rozmów ze stroną niemiecką.

W związku z powyższym jako konieczne jawi się zdecydowane stanowisko polskiego rządu wyrażone na forum Unii Europejskiej oraz w kontaktach w Republiką Federalną Niemiec w przedmiocie wsparcia polskich przewoźników ubiegających się o zwrot nienależnie uiszczonych opłat za przejazd niemieckimi autostradami.