

SPRAWA ZWROTU NIEMIECKIEGO MAUTU NADAL OTWARTA – DIARIUSZ SPRAWY

OWOCE DOCIEKAŃ PANA OWOCA

Po niemiecku Obst znaczy owoc. Od chwili ogłoszenia wyroku Wyższego Sądu Administracyjnego w Münster (OVG) – sądu apelacyjnego – wydanego w 25 października 2012 r. w postępowaniu z powództwa Güntera Obsta, zasądzającego na rzecz powoda zwrot kwot poniesionych w Niemczech z tytułu Mautu, sprawa nie schodzi z łamów prasy branżowej, stając się tematem numer jeden w dyskusjach właścicieli firm przewozowych.



Autor artykułu
Martin Pfnür
jest prawnikiem w kancelarii Balduin Pfnür & Partner w Görlitz.

BALDUIN PFNÜR & PARTNER

Rechtsanwälte Steuerberater

W 2005 r. Günter Obst, właściciel firmy przewozowej z Kilonii, przejechał trzyosiową ciężarówką 203,7 km na jednej z bawarskich autostrad, zapłaciwszy za przejazd opłatę drogową w wys. 22,41 euro. W jego odczuciu opłata, uwzględniając rzeczywiste obciążenie drogi, była jednak nieproporcjonalnie wysoka

w porównaniu z opłatami uiszczanymi przez ciężarówki posiadające cztery i więcej osi. Zlecił więc adwokatowi wytoczenie powództwa w jego imieniu przed sądem administracyjnym w Kolonii, co też stało się dnia 1 listopada 2005 r.



Trudnym do pogodzenia z zasadą państwa prawa wydaje się być wydanie regulacji ustawowej działającej aż 10 lat wstecz.

Za drogo jak na 203 km

W uzasadnieniu pozwu podniesiono, iż ówczesnie obowiązujące rozporządzenie w sprawie wysokości Mautu nie spełniało wymogów prawnych. W Niemczech każde rozporządzenie ministerialne, wydane bez uchwały parlamentu, musi mieć oparcie w ustawowej podstawie prawnej.

Rolę ustawowej podstawy prawnej dla rozporządzenia w sprawie wysokości Mautu pełnił jednak – do chwili wejścia w życie Ustawy o Mautcie za użytkowanie federalnych dróg dalekobieżnych (BFStrMG) – paragraf 3 ust. 2 zdanie 2 Ustawy o opłatach autostradowych z późniejszymi zmianami. Zgodnie z ową podstawą, prawną przesłanką wydania rozporządzenia miało być zawarcie w rozporządzeniu regulacji dotyczących „odpowiedniego” zróżnicowania wysokości Mautu. Tę wytyczną, wynikającą z podstawy prawnej ministerstwo komunikacji zrealizowało poprzez utworzenie 2 klas istotnych dla wysokości Mautu, a mianowicie jednej dla pojazdów posiadających do 3 osi i drugiej, dla pojazdów posiadających 4 i więcej osi. Obie klasy podzielono następnie na kolejne 3 podklasy (A, B, C) stosując kryterium emisji gazów spalinowych. W ten sposób Maut wynosił 0,09 euro za kilometr w klasie 1A, 0,11 euro w klasie 1B oraz 0,13 euro w klasie 1C. W klasie 2 opłata rosła każdorazowo o 0,01 euro, skutkiem czego w klasie 2A wynosiła 0,10 euro, w klasie 2B 0,12 euro, a w klasie 2C 0,14 euro.

Powództwo Güntera Obsta dotyczyło właśnie podziału na podklasy. Po oddaleniu powództwa przez Sąd Administracyjny w Kolonii wyrokiem z 4 maja 2007 r., podobnie zresztą jak apelacji przez Wyższy Sąd Administracyjny (WSA) w Münster w wyroku z 23 czerwca 2009 r., Federalny Sąd Administracyjny (FSA), w postępowaniu kasacyjnym Güntera Obsta, orzeczeniem z 4 sierpnia 2010 r., przekazał jednak sprawę do ponownego rozpatrzenia przez Wyższy Sąd Administracyjny w Münster, gdyż, zdaniem FSA, WSA, jako sąd apelacyjny, niedostatecznie wyjaśnił kwestię adekwatności stawek klasy 1 w porównaniu z wysokością stawek przewidzianych dla klasy 2, w związku z czym „odpowiednie” rozróżnienie w rozumieniu § 3 ust. 2 zdanie 2 Ustawy o opłatach autostradowych z późniejszymi zmianami nie zachodzi.

W 2005 R. GÜNTER OBST, WŁAŚCICIEL FIRMY PRZEWOZOWEJ Z KILONII, PRZEJECHAŁ TRZYOSIOWĄ CIĘŻARÓWKĄ 203,7 KM NA JEDNEJ Z BAWARSKICH AUTOSTRAD, ZAPŁACIWSZY ZA PRZEJAZD OPŁATĘ DROGOWĄ W WYS. 22,41 EURO. UZNAŁ, ŻE TO ZA WIELE.

Adekwatność stawek Mautu

Następnie WSA w Münster w wyroku z 25 października 2012 r. orzekł o bezskuteczności rozporządzenia w sprawie wysokości stawek Mautu z uwagi na brak ww. „odpowiedniego” rozróżnienia. Sąd nie zbadał przy tym jednak – jak zalecił FSA – adekwatności stawek Mautu dla klasy 1 w stosunku do stawek w klasie 2., lecz, co więcej, orzekł, że dostatecznego rozróżnienia brak już w obrębie samej klasy. Przykładowo, zdaniem sądu, ciężarówki o dwóch osiach nie mogą podlegać tej samej klasie co ciężarówki o trzech osiach. Zgodnie z tym WSA w Münster orzekł na rzecz Güntera Obsta zwrot żądanych pozwem 22,41 euro. Nadto sąd wyłączył dopuszczalność dalszych rewizji nadzwyczajnych.

Republika Federalna Niemiec zaskarżyła jednak orzeczenie o niedopuszczalności rewizji przed FSA. 16 maja 2013 r. FSA uznał wniosek strony skarżącej, dopuszczając rewizję wniesioną przez RFN. Nie dokonał jednak ostatecznego rozstrzygnięcia w sprawie, lecz przekazał spór do ponownego rozpatrzenia przez WSA w Münster. W uzasadnieniu sąd podniósł, że WSA w Münster – jak już skrytykowano w orzeczeniu z 4 sierpnia 2010 r. – niedostatecznie rozważył kwestię adekwatności stawek Mautu dla klasy 1. w stosunku do Mautu przewidzianego w klasie 2.

7 sierpnia 2013 r., ustna rozprawa przed WSA w Münster ostatecznie zakończyła postępowanie stron, aczkolwiek bez wydania orzeczenia, gdyż strony zgodnie wydały oświadczenie o „Erledigung” sporu. Prawna konstrukcja niemieckiego sformułowania „Erledigung” stwierdza, że pierwotnie uzasadnione powództwo staje się bezzasadne wskutek okoliczności, które wystąpiły już po jego wytoczeniu. Zgodnie z tym, obie strony były zdania, że powództwo Güntera Obsta było początkowo zasadne, jednakże – wskutek nowej regulacji, która weszła w życie z dniem 31 lipca 2013 r. wraz z Ustawą o Mautcie za użytkowanie



branżowy serwis informacyjny
www.4trucks.pl

4Trucks.pl
z myślą o transporcie



Zakończenie postępowania z powództwa Güntera Obsta przed WSA w Münster nie doprowadziło dotąd do ustalenia stanowiska sądu.

federalnych dróg dalekobieżnych – stało się bezzasadne. „Zaszczości” reguluje odtąd § 14 BFStrMG. W ustawie uregulowano prawnie zapisy rozporządzeń o Maucie obowiązującym w okresie od 1 lipca 2003 r. do 18 lipca 2011 r. z mocą wstecz, w związku z czym zgodności poboru Mautu z prawem nie bada się odtąd już tylko w odniesieniu do rozporządzenia o Maucie w jego starej wersji, lecz ocenia z uwzględnieniem nowej podstawy prawnej. Jednocześnie RFN poniosła niemałe – z uwagi na udział rzeczoznawców – koszty postępowania.

Mimo, że sprawa z pozwu zdaniem Federalnego Urzędu ds. Transportu Towarów (Bundesamt für Güterverkehr – BAG) jest załatwiona, a pozew w sprawie Mautu nie odniósł skutku, rzesza prawników wyraża poważne zastrzeżenia natury prawnokonstytucyjnej odnośnie działania wstecz regulacji objętej zapisem § 14 BFSrtMG.

Trudnym do pogodzenia z zasadą państwa prawa wydaje się być wydanie regulacji ustawowej działającej aż 10 lat wstecz. Należałoby oczekiwać wyjaśnienia tej kwestii przez Federalny Trybunał Konstytucyjny, jednak w związku z tym, iż postępowanie zakończono bez wydania orzeczenia, także ta kwestia nadal pozostaje nierozwiązana. Dlatego też konieczne jest jej wyjaśnienia w licznych postępowaniach rozpoczętych przed Sądem Administracyjnym w Kolonii. Zakończenie postępowania z powództwa Güntera Obsta przed WSA w Münster nie doprowadziło dotąd do ustalenia stanowiska sądu. Zgodnie z tym, medialne oświadczenie Federalnego Urzędu ds. Transportu Towarów, jakoby ostatecznie wyjaśniono przedmiot objęty żądaniem pozwu, jest oświadczeniem co najmniej wprowadzającym w błąd.

Sprzeczność z unijną dyrektywą

Ponadto przed sądem administracyjnym w Kolonii zainicjowanych jest kilka postępowań wzorcowych, wytoczonych przez Federalne Stowarzyszenie Transportu Towarów, Logistyki i Usuwania Odpadów (Bundesverband für Güterverkehr, Logistik und Entsorgung e. V. – BGL). W postępowaniach tych przedsiębiorcy zrzeszeni w BGL, zwracają się przeciwko zapisom rozporządzenia w sprawie wysokości Mautu w jego wersji z 2009 r. Uzasadnieniem powództw jest twierdzenie o niezgodności rozporządzenia w sprawie Mautu z wytycznymi Europejskiej Dyrektywy w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe. Dyrektywa przewiduje m.in., że Maut może pokrywać jedynie koszty rzeczywiście spowodowane użytkowaniem dróg przez pojazdy ciężarowe (koszty napraw, odpisy, odsetki). W tym celu RFN sporządziła zestawienie kosztów, stanowiące podstawę wymiaru wysokości Mautu, przyjmując jednak do celów zestawienia całkowitą liczbę kilometrów istniejących autostrad z uwzględnieniem kosztów produkcji z roku 2005, natomiast nie rzeczywistych kosztów produkcji. W ten sposób – w wartości z roku 2005 – uwzględniła nawet autostrady z pierwszych lat powojennych, choć część z nich nie była naprawiana ani remontowana od wielu dziesięcioleci.

Zgodnie z powyższym wiele przemawia za tym, by Europejski Trybunał Sprawiedliwości w Luksemburgu uznał podniesienie stawek Mautu w Niemczech za okres do dnia 18 lipca 2011 r. za nieskuteczne. Obecnie, postępowanie, które toczy się od 2009 r., wciąż znajduje się na etapie pierwszej instancji przed sądem administracyjnym w Kolonii w oczekiwaniu na zakończenie postępowania z powództwa Güntera Obsta. Zgodnie z informacją Federalnego Urzędu ds. Transportu Towarów z końcem roku należy spodziewać się zajęcia pierwszego stanowiska przez sąd pierwszej instancji.

Zakres roszczeń

STAWKI NIEMIECKIEGO MAUTU (STAN NA 2005 R.)

Klasa I (do 3 osi)			Klasa II (od 4 osi)		
A	B	C	A	B	C
0,09 €/ km	0,11 €/ km	0,13 €/ km	0,10 €/ km	0,12 €/ km	0,14 €/ km

O ile dojdzie do prawomocnego uznania nieskuteczności bądź niezgodności z konstytucją lub prawem wspólnotowym rozporządzenia w sprawie wysokości Mautu, tudzież § 14 Ustawy o Mautcie za użytkowanie federalnych dróg dalekobieżnych, fakt ten zrodzi roszczenia o zwrot Mautu zapłaconego w RFN na podstawie rozporządzenia w sprawie wysokości Mautu w okresie od 1 stycznia 2010 r. do 18 lipca 2011 r. Będzie to dotyczyło zarówno niemieckich jak i zagranicznych przewoźników.

Problematyka przedawnienia

Roszczenia z roku 2010 ulegną jednak przedawnieniu, jeżeli nie zostaną zgłoszone najpóźniej do 31 grudnia 2013 r. Podobnie roszczenia z 2011 przedawnią się w braku zgłoszenia ich do 31 grudnia 2014 r. Fakt, że postępowanie wytoczone przez Günтера Obsta, mimo blisko 8 lat jego trwania, nie przyniosło ostatecznego wyjaśnienia kwestii prawnych, a rozstrzygnięć w postępowaniach wzorcowych wytoczonych z inicjatywy Federalnego Stowarzyszenia Transportu Towarów należy spodziewać się dopiero w ciągu kilku kolejnych lat, zdaje się wykluczać możliwość uzyskania wyjaśnienia tej kwestii jeszcze przed 31 grudnia 2013 r.

Najpewniejszym sposobem terminowego dochodzenia roszczeń jest wytoczenie powództwa. Prócz tego, alternatywnie, w postępowaniu przedsądowym można złożyć wniosek

do Federalnego Urzędu ds. Transportu Towarów o zwrot zapłaconych kwot. Reakcją Urzędu na wniosek są wzorcowe pisma, w których Urząd twierdzi, iż wskutek owego pisma wytoczenie powództwa celem przerwania biegu przedawnienia nie będzie potrzebne. Twierdzenie to jest jednak słuszne tylko w sytuacji, gdy złożony wniosek jest prawidłowy, a dotychczasowe stanowisko prawne urzędu w tym właśnie punkcie zostało potwierdzone przed sądy. Ponieważ, jak dotąd, brak jakichkolwiek wytycznych ze strony sądów odnośnie treści skutecznego wniosku, a sądy w postępowaniu wytoczonym przez Günтера Obsta w większości nie potwierdziły stanowiska prawnego Urzędu, o tyle mamy w tej sytuacji do czynienia z poważnym brakiem pewności prawnej. Tym bardziej, że Urząd dotychczas zawsze odmawiał wyraźnej rezygnacji z podniesienia zarzutu przedawnienia, choć dokonanie rezygnacji zostało przyrzeczone w mediach.

Dochodzenie roszczeń o zwrot środków wobec RFN jest możliwe tylko wówczas, gdy roszczenie nie uległo przedawnieniu. W związku z tym roszczenia z roku 2010 muszą zostać zgłoszone do 31 grudnia 2013 r., a te z okresu od 1 stycznia do 18 lipca 2011 r. należy zgłosić do 31 grudnia 2014 r.

Martin Pfnür



Uzasadnieniem powództw w sprawie Mautu jest twierdzenie o niezgodności rozporządzenia w sprawie Mautu z wytycznymi Europejskiej Dyrektywy w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe.

Mobilki, mobilki, kończy mi się kasa.
Pomóżcie!

Wystaw fakturę i sprzedaj ją do EGB Finanse.
A potem w drogę. Szerokości!