24. 3. 2021

Vezměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

Kauza neoprávněně účtovaného německého mýta a možnosti odškodnění

Koncem října 2020 vydal Soudní dvůr Evropské unie (dále jen "SDEU") převratné rozhodnutí, v rámci kterého konstatoval nesoulad německé úpravy pro stanovení zákonné sazby pro výběr mýta na německých rychlostních silnicích a dálnicích s právem Evropské unie. Podle tohoto rozhodnutí vybírala Spolková republika Německo protiprávně mýtné již od roku 2005.

Otázka výběru mýta v Spolkové republice Německo se před SDEU dostala v rámci dlouholetého sporu mezi polskou spediční společností a Německem ohledně mýta zaplaceného v období od 1. ledna 2010 do 18. července 2011. Výše sazby pro výběr mýta za kamiony nad 7,5 tuny byla dle této společnosti nepřiměřeně vysoká. Systém, dle kterého byla sazba stanovena, byl přitom v Německu používán již od roku 2005. Tehdy došlo k jeho podstatné proměně, jejímž hlavním cílem byla snaha přenést část finančního břemene za správu a údržbu určitých pozemních komunikací z německých daňových poplatníků také na uživatele těchto komunikací. Především pak na ty, kteří svým užíváním tyto komunikace nejvíce zatěžují, tedy na provozovatele těžkých nákladních vozidel.[1] Touto změnou došlo k vytvoření tzv. truck tollu, v rámci něhož všichni provozovatelé vozidel nad 7,5 tuny hradí mýtné za všechny dálnice a hlavní silnice na území Německa.

Vrchní správní soud v Münsteru v souvislosti s daným řízením položil Evropskému soudnímu dvoru předběžnou otázku, dotýkající se hned několika problematik. V rámci položené předběžné otázky byla mimo jiné dotazována možnost jednotlivců domáhat se případné náhrady škody přímo na základě unijního práva, tzn. zda má *směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES, o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly* (dále jen "Směrnice o výběru poplatků" nebo "Směrnice"), přímý účinek. Soudní dvůr posuzoval také problematiku týkající se jednotlivých komponentů, dle kterých lze výši sazby pro výběr mýtného stanovit.

Dle čl. 7a Směrnice o výběru poplatků, mohou členské státy při stanovení sazby mýtného brát v úvahu náklady uvedené v čl. 7 odst. 9 dané Směrnice. Především tedy náklady, které vznikly při zavádění, provozu a řízení jak pozemních komunikací, tak samotného výběru mýta. **Konkrétně tedy mohou členské státy vybírat mýtné zahrnující náklady potřebné k výstavbě, zřízení a údržbě stanovišť pro výběr mýtného, dále zahrnující každodenní náklady za správu a výběr mýtného, a náklady za správu a provozování dotčených pozemních komunikací.** Výběr mýtného však nesmí za žádných podmínek narušit mezinárodní dopravu, či pravidla upravující hospodářskou soutěž.

Sazba pro výběr mýta, která byla aplikována na danou polskou spediční společnost, byla stanovena na základě znaleckého posudku týkajícího se nákladů na silniční infrastrukturu v Německu z 30. listopadu 2007. Pro účely stanovení sazeb mýta bral posudek v úvahu rovněž náklady na provoz pozemních komunikací dle Směrnice. Posudek do těchto nákladů však zahrnul kromě nákladů na údržbu, stavebních nákladů a výdajů týkajících se systému výběru mýtného také náklady na dopravní policii.

Právě **zahrnutí nákladů na dopravní policii** se však ukázalo jako problematické. Termín „náklady na provoz" je totiž Evropským soudním dvorem vykládán jako veškeré náklady provozovatele

pozemní komunikace, spojené s jejím provozem. Zajištění dopravní policie naproti tomu spadá do povinností státu, a proto náklady na její **zabezpečení nelze podřadit pod „náklady na provoz“**.[2] Tento výklad vyplývá mimo jiné z výkladu čl. 7 odst. 9 Směrnice o výběru poplatků, který dle stanoviska generálního advokáta Saugmandsgaarda Øe obsahuje taxativní, nikoliv demonstrativní výčet možných komponentů pro výpočet mýta.[3]

Co tedy plyne z rozhodnutí SDEU pro plátce mýta? Soudní dvůr v rámci svého rozhodnutí stanovil, že německá právní úprava pro výpočet mýtného je v rozporu s unijním právem, jelikož jejím následkem došlo k navýšení mýtného o zhruba 4%. Dle Soudního dvora je přitom již drobné navýšení mýta nutno považovat za mýto vybírané nelegálně. Jelikož Soudní dvůr v rámci svého rozhodnutí konstatoval také přímý účinek směrnice 1999/62 v jejím pozměněném znění, a zároveň zamítl žádost Německa o omezení časových účinků rozsudku, **otevírá se možnost pro všechny dotčené subjekty uplatnit nárok na náhradu škody také zpětně za mýto hrazené v minulosti, a to přímo na základě ustanovení výše zmíněné směrnice**.[4]

Dle německé právní úpravy činí lhůta pro uplatnění nároku na náhradu škody 3 roky od roku, ve kterém ke vzniku škody došlo.[5] Vzhledem k tomu, že k platbě mýta dochází často prostřednictvím automatizovaných systémů, je za okamžik vzniku škody považován okamžik zaplacení mýta.[6] Právě to vedlo řadu provozovatelů těžkých nákladních automobilů k tomu, aby se pokusili do konce roku 2020 uplatnit alespoň svůj nárok za rok 2017 a předešli tak jeho případnému promlčení.

Vyvstává však otázka, zda budou nároky vzniklé před rokem 2017 v rámci soudních řízení skutečně posouzeny jako promlčené. Pokud totiž německé soudy vezmou v úvahu zásadu efektivity unijního práva, ani nároky na náhradu škody vzniklé před více než 3 roky ještě nemusí být považovány za promlčené, s ohledem na snahu o umožnění vymáhání komunitárního práva. **Může tedy nastat situace, že se otevře možnost vymáhat škodu dokonce i za období od roku 2005**.[7] Těsně před vynesením rozsudku SDEU vydal ministr dopravy Spolkové republiky Německo prohlášení, že ministerstvo vezme rozhodnutí soudu v potaz. **Lze proto očekávat, že se způsob výpočtu mýtného na německých hlavních silnicích a dálnicích do budoucna změní**.[8]

Diana Mbilová,
právní asistent

LitFin s.r.o.

LIT·FIN
LITIGATION FINANCIERS

V Jirchářích 147/3
110 00 Praha 1 -Nové Město

Tel.: +420 606 286 589
e-mail: info@litfin.cz

---

[1] Europe's top court declares German truck tolls excessive [online]. 28.10.2020. K dispozici >>>

zde.

[2] Rozsudek soudního dvora ze dne 28. října 2020, ve věci C-321/19. K dispozici >>> zde.

[3] Opinion of advocate general Saugmandsgaard Øe delivered on 18 June 2020, Case C-321/19. K dispozici >>> zde.

[4] Rozsudek soudního dvora ze dne 28. října 2020, ve věci C-321/19. K dispozici >>> zde.

[5] JUST, Christoph. Excessive truck toll charges in Germany [online]. K dispozici >>> zde.

[6] HEBRANT, LL.M., Gisela. ECJ: GERMAN TRUCK TOLL TOO HIGH - CLAIM FOR REIMBURSEMENT IN TIME! [online]. K dispozici >>> zde.

[7] HEBRANT, LL.M., Gisela. ECJ: GERMAN TRUCK TOLL TOO HIGH - CLAIM FOR REIMBURSEMENT IN TIME! [online] K dispozici >>> zde.

[8] GOWANS, Gregor. ECJ rule Germany's motorway tolls for lorry firms to be excessive [online]. K dispozici >>> zde.

© EPRAVO.CZ – Sbírka zákonů, judikatura, právo | www.epravo.cz

Další články:

- Kontrola systémů vytápění – často přehlížená povinnost od firem po SVJ
- Předběžné opatření jako nástroj ochrany vlastníka nemovitosti
- Povolení kamerového systému s identifikací osob na letišti
- Environmentální tvrzení společností v hledáčku EU: Jak se vyhnout greenwashingu a obstát v nové regulaci?
- Jak fungují plánovací smlouvy v reálných situacích (1. díl)
- Rozvod? Už k němu nemusíte. Shrnutí podmínek, za jakých nebudete u soudu vyslýcháni, dokonce ani nebude nutná Vaše osobní účast
- Jaké klíčové změny přináší návrh novely stavebního zákona?
- Byznys a paragrafy, díl 26.: Smírčí řízení jako alternativní nástroj řešení sporů mezi podnikateli
- Pozemkové úpravy aneb „malé“ vyvlastnění
- Nová éra v boji proti nekalým obchodním praktikám: Co přinese nové procesní nařízení EU?
- Licence LUC v podnikatelské strategii provozovatelů dronů