

Terugbetaling Duitse Maut

In verschillende media zijn de afgelopen week berichten verschenen over te veel betaalde Duitse Maut die door twee Poolse bedrijven wordt teruggevorderd. Hoe zit dit nou? Heb ik ook recht op teruggave? En wat doet TLN?

Aanleiding

Een in Polen gevestigd transportbedrijf verricht in ieder geval in de periode 1 januari 2010 tot 18 juli 2011 vervoer over de weg in Duitsland en betaalde tolgelden ter hoogte van ruim 12.000 euro. Het bedrijf vordert dit bedrag volledig terug omdat bij de berekening van de toltarieven het bedrijf vindt dat in strijd is gehandeld met Europese regelgeving.

In 2013 heeft het bedrijf een verzoek ingediend bij het betreffende Bundesamt tot terugbetaling van deze tolgelden, maar dit verzoek werd in 2015 afgewezen. Daartegen werd beroep ingesteld bij de rechtbank Keulen, maar ook die verklaarde het beroep ongegrond. Wat volgde was hoger beroep bij de rechtbank Nordrhein Westfalen (NRW) die op 28 maart 2019 uitspraak deed. In die uitspraak stelt de rechtbank zogenaamde 'prejudiciële' vragen aan het Hof van Justitie. Een prejudiciële vraag is een vraag van een rechter aan een hogere rechter, zoals hier het Hof van Justitie, over de uitleg van een rechtsregel.

Terugbetalen kosten door Bondsrepubliek

Het transportbedrijf deed onder meer een beroep op het Verwaltungskostengesetz waarin is bepaald dat te veel betaalde of ten onrechte verhoogde kosten terugbetaald moeten worden. Interessant is dat de vordering niet is gericht tegen Toll Collect GmbH, het privaatrechtelijke bedrijf dat zich bezig houdt met de tolnning, maar tegen de Bondsrepubliek Duitsland. De rechtbank NRW is van mening dat dit inderdaad de juiste gedaagde is.

Opbouw toltarief

Achterliggende gedachte achter de vordering tot terugbetaling is dat de opbouw van de tolgelden in strijd is met het Europese recht, en wel met Richtlijn 2006/38/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen. Een van de uitgangspunten van deze richtlijn is dat toltarieven gebaseerd moeten zijn op het beginsel van het terugverdienen van de infrastructuurkosten. Voor de vaststelling van de toltarieven worden de kosten voor de aanleg, de exploitatie, het onderhoud en de uitbreiding van infrastructuurvoorzieningen in aanmerking genomen, aldus Richtlijn 1999/62/EG. Volgens de rechtbank NRW is deze opsomming exclusief. Andere kosten vallen hier niet onder.

Kosten verkeerspolitie

De Duitse overheid heeft echter ook de kosten voor de verkeerspolitie meegewogen met als argument dat de politie er is om het vervoer over de (tol)weg veilig te laten verlopen. De rechtbank NRW denkt daar anders over, omdat de kosten voor de politie niet dienen om de infrastructuur te waarborgen, maar om de verkeersregels na te leven. Dat heeft, aldus nog steeds de rechtbank NRW, niets te maken met de infrastructuur zelf en de functionaliteit ervan. Los hiervan blijken de kosten van de verkeerspolitie onduidelijk opgebouwd. Schijnbaar zijn niet alleen kosten van verkeerscontrole meegenomen, maar ook kosten voor misdaadbestrijding.

Zonder de kosten van de verkeerspolitie daalt het gewogen gemiddelde toltarief met 3,8 procent. Daarnaast speelt nog een tamelijk lastige kwestie over de boekwaarde van eigendommen en

gehanteerde rentepercentages. Om een lang verhaal kort te maken; de rechtbank NRW gaat er vanuit dat er in totaal 6 procent te veel aan tolgelden geïnd zou zijn. Daarbij wordt 3,8 procent veroorzaakt door de kosten van de verkeerspolitie en 2,2 procent door rendementskwesties.

Prejudiciële vragen

Uiteindelijk is deze zaak nog niet afgelopen bij de rechtbank NRW. De rechtbank heeft namelijk aan het Hof van Justitie vragen gesteld over (onder meer) Richtlijn 1999/62/EG. Zoals hiervoor aangegeven, bepaalt deze richtlijn dat uitsluitend bepaalde kosten in rekening mogen worden gebracht. Een kostenoverschrijding is niet toegestaan. In een eerdere zaak, die in 2000 diende bij het Hof van Justitie, bepaalde het Hof dat er sowieso sprake is van een niet-toelaatbare kostenoverschrijding wanneer de tolgelden de kosten met meer dan 150 procent te boven gaan. Of ook een kleine kostenoverschrijding, zoals hier 6 procent, niet is toegestaan, is tot dusver niet uitgemaakt. Dit is een van de vragen die moet worden beantwoord.

De rechtbank NRW is duidelijk van mening dat een marginale kostenafwijking, hoe klein ook, niet is toegestaan als deze afwijking wordt veroorzaakt doordat er kosten meegenomen worden in het toltarief die nooit meegenomen hadden mogen worden. In dit geval dus de kosten voor de verkeerspolitie en bepaalde renteberekeningen. Een andere vraag die om antwoord vraagt, is of de kosten voor de verkeerspolitie mogen worden meegerekend bij het bepalen van het toltarief.

Terugbetaling volledig tolbedrag

Naar Duits recht leidt een berekeningsfout in het toltarief tot nietigheid van het betreffende tarief. Kortom, een berekeningsfout van hier maximaal 6 procent zou dan kunnen betekenen dat het volledige toltarief (100 procent) moet worden terugbetaald. En dat is precies de reden waarom het Poolse transportbedrijf de volledig betaalde tolgelden terugvorderde.

Advies Advocaat-Generaal

Het is nu aan het Hof van Justitie om antwoord te geven op de vragen van de rechtbank NRW. Aan het Hof is altijd verbonden een zogenaamde Advocaat-Generaal (A-G). Een A-G bereidt de zaak voor, is onafhankelijk en adviseert het Hof inhoudelijk. Het Hof kan dit advies overnemen, maar is daartoe niet verplicht. In de meeste gevallen neemt het Hof het advies over.

In deze zaak adviseert de A-G het Hof om de kosten voor inzet van de verkeerspolitie (3,8 procent) niet te laten vallen onder Richtlijn 1999/62/EG, omdat de richtlijn die ruimte niet biedt. Het enkele feit dat deze kosten 'maar' 3,8 procent bedragen van het toltarief, is daarbij verder niet meer van belang. Uitgesloten is uitgesloten.

Ook voor wat betreft de kosten van rendementskwestie (2,2 procent) is de A-G duidelijk. Ook deze kosten vallen wederom niet onder de exclusieve kosten zoals genoemd in Richtlijn 1999/62/EG.

Hoe nu verder?

Nadat het Hof antwoord heeft gegeven op de vragen van de rechtbank NRW, zal deze rechtbank de zaak weer oppakken en uitspraak doen met in het achterhoofd de antwoorden van het Hof. Omdat niet duidelijk is óf het Hof de adviezen van de A-G overneemt en wát dit dan betekent voor de aanhangige zaak bij de rechtbank NRW, is het voorsnog gissen naar de gevolgen. Wel moet worden bedacht dat eventuele vorderingen onderhevig zijn aan verjaring. Het eerder genoemde Verwaltungskostengesetz gaat uit van een verjaringstermijn van 3 jaar, waarbij cruciaal is wanneer



die verjaringstermijn begint te lopen. Het Poolse transportbedrijf had binnen deze termijn een verzoek tot teruggave ingediend.

Wat doet TLN?

Duidelijk zal zijn dat TLN de zaak bij het Hof en de rechtbank NRW volgt. Zodra er nieuws is, communiceren wij dit via de gebruikelijke kanalen en zullen wij, afhankelijk van uitkomst, verdere actie ondernemen.

Zoetermeer, 8 juli 2020

Jeroen van Velzen

Advocaat

Dinsdag 28 oktober 2020, ECLI:EU:C:2020:866

Bij arrest van het Hof van Justitie heeft het Hof op de hiervoor genoemde prejudiciële vragen beslist dat:

1. De kosten voor de verkeerspolitie niet behoren tot de 'kosten van exploitatie' en dus niet verdisconteerd mogen worden in het toltarief;
2. Een kostenoverschrijding van 3,8 of 6 procent doordat er kosten zijn verdisconteerd in het toltarief die niet vallen onder de kosten voor de infrastructuur¹, ontoelaatbaar is.

Verder heeft het Hof bepaald dat een particulier zich tegenover een staat kan beroepen op de onjuiste interpretatie van een richtlijn of de onjuiste omzetting van die richtlijn in nationale wetgeving.

Tot slot had de Duitse overheid, die de bui waarschijnlijk al zag hangen, aan het Hof gevraagd om de werking van de uitspraak in tijd te beperken. De overheid vreest namelijk dat meerdere partijen nu met terugwerkende kracht tol zullen terugvorderen. Het Hof honoreert dit verzoek niet. In beginsel werkt de uitspraak van het Hof dus terug tot het moment waarop het verkeerde toltarief is gehanteerd.

Hoe nu verder?

Nu het Hof antwoord heeft gegeven op de vragen van de rechtbank NRW, zal deze rechtbank de zaak weer oppakken en uitspraak doen met in het achterhoofd de antwoorden van het Hof. Pas dan is de uitwerking van het arrest van het Hof voor de praktijk duidelijk. Nog even geduld dus.

Zoetermeer, 28 oktober 2020

Jeroen van Velzen

Advocaat

¹ Dat zijn de kosten van de aanleg, de exploitatie, het onderhoud en de uitbreiding van het betrokken infrastructuurnet.