

Niemcy: negocjacje z KE w sprawie opłat za autostrady

Konrad Popławski

Według doniesień niemieckich mediów, potwierdzonych przez ministra transportu Alexandra Dorbrindta (CSU), Komisja Europejska do końca listopada ma zawrzeć kompromis z Niemcami w sprawie wprowadzenia opłat za przejazd niemieckimi autostradami dla kierowców samochodów osobowych. W 2015 roku realizacja zaproponowanych przez bawarską CSU przepisów ustanawiających te opłaty w Niemczech została wstrzymana ze względu na obiekcje KE. W projekcie przewidziano obciążenie kosztami wszystkich kierowców, jednak właściciele samochodów zarejestrowanych w RFN mieli otrzymać zwrot rocznych wydatków na autostrady w postaci obniżki podatku od posiadania samochodu. Oznaczałoby to *de facto*, że nowe opłaty będą neutralne z punktu widzenia niemieckich kierowców, a obciążą zagranicznych, korzystających z niemieckich autostrad. We wrześniu 2016 roku KE uznała projekt za dyskryminujący obywateli wspólnoty i skierowała skargę do Trybunału Sprawiedliwości UE. Po dwóch miesiącach negocjacji strony mają zawrzeć kompromis, na mocy którego KE wycofa skargę z Trybunału. Rząd RFN ma natomiast zagwarantować, że niemieccy kierowcy nie będą otrzymywać zwrotu podatku od samochodu w kwocie równej opłatom za użytkowanie autostrad, a skala zwrotu ma być zależna od ekologiczności aut. Rząd ma także dwukrotnie obniżyć cenę krótkookresowych winiet za przejazd niemieckimi autostradami, co ma wspomóc ruch transgraniczny pomiędzy Niemcami i krajami sąsiednimi.

Komentarz

- Rysujący się kompromis między Niemcami i KE jest sukcesem ministra transportu. Po skardze KE szanse wprowadzenia w obecnej kadencji opłat za autostrady wydawały się znikome, a to oznaczałoby porażkę CSU i zaciążyłoby na kampanii tej partii przed przyszłorocznymi wyborami do Bundestagu. Postulaty wprowadzenia opłat spotykają się ze szczególnym poparciem w Bawarii, której mieszkańcy wyrażają niezadowolenie z powodu opłat, które muszą uiszczać za przejazdy autostradami w pobliskiej Austrii i Szwajcarii. Dzięki wprowadzeniu opłat uda się nie tylko umocnić pozycję CSU w Bawarii, ale przede wszystkim pozyskać dodatkowe środki finansowe od zagranicznych kierowców, pozwalające zmodernizować starzejącą się niemiecką infrastrukturę drogową.
- Po modyfikacjach proponowanych przepisów wpływy z systemu opłat mogą jednak okazać się dużo mniejsze niż zakładano. Niemieckie Ministerstwo Transportu w pierwotnej wersji szacowało, że budżet RFN zyska na opłatach od kierowców z zagranicy

700 mln euro rocznie, z czego 200 mln euro miało pochłonąć funkcjonowanie systemu. Po zmianach wprowadzonych w wyniku kompromisu z KE dochody z opłat mogą się zmniejszyć o około 100 mln euro.

- Prawdopodobna zgoda KE na wprowadzenie opłat za przejazd niemieckimi autostradami, które od początku były przedstawiane w Niemczech jako opłaty dla obcokrajowców, wpisuje się w linię polityki przewodniczącego Jean-Claude'a Junckera. Zgodnie z jego intencją KE ma bardziej elastycznie podchodzić do przepisów UE i interesów państw członkowskich. Przykładem tego były tegoroczne propozycje Komisji dotyczące nałożenia sankcji na Hiszpanię czy Portugalię za nieprzestrzeganie przewidzianych w traktatach unijnych limitów deficytu budżetowego i pominięcie w nich Francji, która również od wielu lat nie wypełnia tego obowiązku.