

Дело C-321/19**Резюме на преюдициалното запитване съгласно член 98, параграф 1 от
Процедурния правилник на Съда****Дата на постъпване в Съда:**

18 април 2019 г.

Запитваща юрисдикция:Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen
(Германия)**Дата на акта за преюдициално запитване:**

28 март 2019 г.

Жалбоподател:

BY

CZ

Ответник:

Bundesrepublik Deutschland

Предмет на главното производство

Директива 1999/62 — Член 7, параграф 9 — Директен ефект — Събиране на такси за ползването на определени пътища от тежкотоварни превозни средства — Претеглени осреднени тол такси — Принцип за налагането в тежест само на разходи за инфраструктура — Забрана за превишаване на разходите — Разходи за експлоатация, поддръжка и изграждане на съответната пътна мрежа — Разходи за пътна полиция — Начисляване на лихви за придобиването на поземлен имот — Превишаване на разходите с до 3,8 % — Превишаване на разходите с до 6 % — Последници — Последващо изчисляване на разходите — Основа за изчисляване след изтичане на срока за изчисляване

Предмет и правно основание на преюдициалното запитване

Тълкуване на правото на Съюза, член 267 ДФЕС

Преюдициални въпроси

1. Може ли отделно лице, което дължи тол такси, да се позовава пред национални съдилища на спазването на разпоредбите относно изчисляването на тол такса съгласно член 7, параграф 9 и член 7а, параграфи 1 и 2 от Директива 1999/62/ЕО, изменена с Директива 2006/38/ЕО (независимо от установените там правила по член 7а, параграф 3 във връзка с приложение III), когато при установяването със закон на тол такси държавата членка не е спазила в пълен обхват посочените разпоредби или ги е транспонирала неправилно във вреда на дължачия тол такси?

2. В случай че отговорът на първия въпрос е утвърдителен:
 - а) Могат ли и разходите за пътна полиция да се вземат предвид като разходи за експлоатацията на пътната мрежа по смисъла на член 7, параграф 9, второ изречение от Директива 1999/62/ЕО, изменена с Директива 2006/38/ЕО?

 - б) Води ли превишаването на разходите за инфраструктура, които могат да се вземат предвид в претеглена осреднена тол такса, в размер
 - аа) до 3,8 %, по-специално когато се вземат предвид разходи, които по същество не могат да се вземат предвид,

 - бб) до 6 %

до нарушение на забраната за превишаване на разходите по член 7, параграф 9 от Директива 1999/62/ЕО, изменена с Директива 2006/38/ЕО, като последицата е, че в това отношение не се прилага националното право?

3. В случай че отговорът на въпрос 2б) е утвърдителен:
 - а) Трябва ли решение на Съда от 26 септември 2000 г. (C-205/98, т. 138) да се разбира в смисъл, че значително превишаване на разходите в крайна сметка не може да се компенсира чрез впоследствие представено в съдебно производство изчисление на разходите, с което се цели да се докаже, че установеният размер на тол-таксата в крайна сметка не превишава разходите, които могат да се вземат в предвид?

 - б) В случай че отговорът на въпрос 3 а) следва да е отрицателен:

Трябва ли последващото изчисляване на разходите след изтичане на периода, за който се отнася калкулацията, да се основава в пълен обхват на действителните разходи и действителните

приходи от тол такси, т.е. не на предположенията в това отношение в първоначалната прогнозна калкулация?

Разпоредби на правото на Съюза, на които е направено позоваване

Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 година относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури (ОВ L 187, 1999 г., стр. 42 Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 7, стр. 88).

Директива 2006/38/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 май 2006 година за изменение на Директива 1999/62/ЕО относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури (ОВ L 157, 2006 г., стр. 8, Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 15, стр. 234):

Директива 93/89/ЕИО на Съвета от 25 октомври 1993 година относно прилагането от държавите членки на данъци върху определени превозни средства за пътен транспорт на стоки и налози и такси за използване на определена инфраструктура (ОВ L 279, 1993 г., стр. 32).

Национални разпоредби, на които се прави позоваване

Bundesfernstraßenmautgesetz (Федерален закон за тол таксите за първокласни пътища, наричан по-нататък „BFStrMG“) от 12 юли 2011 г. (BGBl. I стр. 1378), последно изменен с член 1 от Закон от 4 декември 2018 г. (BGBl. I стр. 2251), по-специално член 4, параграф 2, първо изречение, член 14, параграф 3, приложение 4

Bundesgebührengesetz (Федерален закон за таксите, наричан по-нататък „BGebG“) от 7 август 2013 г. (BGBl. I стр. 3154), последно изменен с член 1 от Закон от 10 март 2017 г. (BGBl. I стр. 417), по-специално член 21, параграф 1, втора хипотеза

Mauthöheverordnung (Наредба за размера на тол-таксите, наричана по-нататък „MautHV“) от 24 юни 2003 г. (BGBl. I стр. 1001), последно изменена с Наредба от 8 декември 2010 г. (BGBl. I стр. 1848), по-специално член 1

Autobahnmautgesetz (Закон за тол таксите за автомагистрала, наричан по-нататък „ABMG“) от 5 април 2002 г. в редакцията, публикувана с известието от 2 декември 2004 г. (BGBl. I стр. 3122), последно изменен със Закон от 29 май 2009 г. (BGBl. I стр. 1170)

Кратко представяне на фактическата обстановка и на производството

- 1 Жалбоподателите, които преди са стопанисвали следиторско предприятие със седалище в Полша, искат да им бъдат върнати тол-таксите, които са заплащали от 1 януари 2010 г. до 18 юли 2011 г. за ползването на германски федерални автомагистрали.
- 2 Verwaltungsgericht Köln отхвърля жалбата им. Запитващата юрисдикция следва да се произнесе по подадената срещу това решение въззивна жалба.

Основни доводи на страните в главното производство

- 3 Жалбоподателите твърдят, че в разрез с правото на Съюза при изчисляването на приложения размер на тол-таксата са взети предвид твърде високи разходи.
- 4 Bundesrepublik Deutschland оспорва това твърдение. Тя по-специално застъпва становището, че дейността на пътната полиция служи за обезопасяване на движението по пътищата, поради което съответните разходи следва да се вземат предвид като разходи за експлоатация на пътната мрежа.

Кратко изложение на мотивите за преюдициалното запитване***По първия въпрос***

- 5 Според запитващата юрисдикция жалбоподателите могат да се позоват на забраната за превишаване на разходите, заложенa в член 7, параграф 9 и член 7а, параграфи 1 и 2 от Директива 1999/62, в редакцията с въведените изменения с Директива 2006/38 (наричана по-нататък „Директива 1999/62“). В това отношение Директива 1999/62 има директен ефект.
- 6 По-специално тя съдържа подробни изисквания относно разходите, които са от значение за тол-таксата (член 7а, параграф 1, първо изречение във връзка с член 7, параграф 9, определенията в член 2 и приложение III) и относно пътната мрежа, за която може да се събира тол такса (член 7, параграф 1, определения в член 2). Приложение III към нея наистина не е пряко приложимо в настоящия казус. То обаче може да бъде използвано като източник на понятия, доколкото разходите, които допуска, на още по-голямо основание трябва да се разглеждат като разходи по смисъла на член 7, параграф 9 от Директивата.
- 7 Тези подробни изисквания пораждаат практическо действие, само ако са пряко приложими и могат да бъдат предмет на съдебно производство, независимо от съществуващата свобода на действие по отношение на методиката за изчисление.

- 8 Ето защо запитващата юрисдикция приема, че досегашната практика на Съда относно член 7, параграф 9 от старата редакция на Директива 1999/62 (решение от 5 февруари 2004 г., *Rieser Internationale Transporte*, C-157/02, EU:C:2004:76, т. 40 и сл.) не е актуална.

По втория въпрос

- 9 При изчисляването на приложимия размер на тол-таксата като разходи за експлоатацията на пътната мрежа по смисъла на член 7, параграф 9, второ изречение от Директива 1999/62 са взети по-специално в предвид разходи за пътна полиция. Според запитващата юрисдикция тези разходи изобщо не е трябвало да бъдат вземани в предвид и със сигурност не е трябвало да бъдат вземани в пълен обхват.
- 10 Разходите за експлоатацията на пътната мрежа по смисъла на член 7, параграф 9, второ изречение от Директива 1999/62 спадат по-специално към „инфраструктурните разходи“ (член 7, параграф 9, първо изречение от Директивата). Дейността на пътната полиция по правило обаче не е предназначена да гарантира изправността на инфраструктурата. Напротив, пътната полиция следи за спазването на правилата за движение и се занимава с последиците от евентуалните нарушения. Това няма никакво отношение към самата инфраструктура и нейната изправност.
- 11 Обстоятелството, че разходите за пътна полиция не са разходи за инфраструктура, се потвърждава и от хронологията на създаването на нормата. В хода на съставянето на нормата разходите за „полицейски служби и произшествия“ са били разглеждани отделно като „външни разходи“ съответно като „разходи по произшествия“. Вземането им в предвид изрично е отхвърлено.
- 12 Във всеки случай разходите за пътна полиция са били взети в предвид в явно прекомерно висок размер при изчисляването на приложимия размер на тол-таксата. Това е така, тъй като наред с разходите за контрол на движението по пътищата явно са взети предвид и разходи за борба с престъпленията. Тъй като не е ясно кои са отделните пера, от които се състоят взетите в предвид разходи, става въпрос за сериозна и явна грешка при вземането им в предвид.
- 13 В приложения размер на тол-таксата е допусната и друга грешка при изчислението. Начисляването на лихви за придобиването на поземлени имоти е трябвало да се извърши въз основа на разходите за придобиване (въз основа на фикцията, че публичната администрация се приравнява на предприятие), а не въз основа на установените през 2002 г. актуални за момента нови стойности (въз основа на фикцията, че предприятието е отчасти частно, съответно публично предприятие, което е длъжно да извършва търговско планиране и фактуриране). Тъй като калкулирането има за цел само запазването на стойността, стойностите на поземлените имоти не

трябва да се адаптират към актуалната за момента нова стойност. В противен случай би се стигнало до реализирането на предназначена за възстановяване на активите сума, въпреки че поземлените имоти не трябва да се възстановяват.

- 14 Поради посочените грешки при изчислението приложеният размер на тол-таксата е с около 6 % по-висок, като 3,8 % се дължат само на обстоятелството, че са взети предвид разходите за пътна полиция.
- 15 Спорно е дали това превишаване представлява нарушение на забраната за превишаване по член 7, параграф 9 от Директива 1999/62.
- 16 Съгласно практиката на Съда относно член 7, параграф 9 от старата редакция на Директива 1999/62 забраната за превишаване на разходите във всички случаи е нарушена, когато събраната тол такса превишава разходите с над 150 % (решение от 26 септември 2000 г., Комисия/Австрия, C-205/98, EU:C:2000:493, т. 135). Според запитващата юрисдикция това важи и за новата редакция на тази разпоредба.
- 17 До настоящия момент Съдът не се е произнесъл по въпроса дали и при по-незначително превишаване на разходите може да се приеме, че е налице релевантно нарушение на забраната за превишаване на разходите.
- 18 Тезата, че и по-незначително превишаване е достатъчно, се подкрепя от текста на член 7, параграф 9, първо изречение, съгласно който тол таксите се основават на принципа на възстановяване „единствено“ на инфраструктурните разходи. Това се дължи на обстоятелството, че обвързаността на тол-таксата „единствено“ с разходите за инфраструктура е напълно доразгледана дори когато се вземат предвид само малка част разходи, които по правило не следва да се вземат предвид или не са взети правилно предвид.
- 19 Освен това могат да бъдат поставени под въпрос ефективността на забраната за превишаване на разходите и принципът, че разходите за инфраструктура се понасят от ползващите инфраструктурата (вж. съображение 2 от Директива 2006/38/EG).
- 20 По-нататък следва да се има предвид, че държавите членки разполагат с широка свобода на преценка по отношение на избора на методиката за определяне на разходите (вж. решение на Съда от 5 февруари 2004 г., Riesen Internationale Transporte, C-157/02, EU:C:2004:76, т. 40). Дори само поради това обстоятелство обаче в зависимост от избраната методика при една и съща инфраструктура ще са допустими различни по размер тол такси. Ако наред с това е налице релевантна свобода за преценка за превишаването на така определените размери, то биха били поставени под въпрос насоченото към хармонизация действие на директивата или защитата на дължащите такси транспортни предприятия, която тя има за цел (вж. съображение 1 от Директива 2006/38).

- 21 Според запитващата юрисдикция, независимо от размера на превишаването във всички случаи е налице релевантно нарушение на забраната за превишаване на разходите, когато от фактическа страна взетите в предвид разходи се основават на неправилни предположения, когато изчислението само по себе си е противоречиво или когато разходите са взети повторно в предвид. В настоящия случай това е така по отношение на разходите за пътна полиция и начисляването на лихви за придобиването на поземлени имоти.
- 22 Възможно е текстът на член 7, параграф 9, второ изречение да сочи, че при незначително превишаване не е налице нарушение на забраната за превишаване на разходите — съгласно посочената разпоредба претеглените осреднени тол такси „са свързани“ с определени разходи. Така по дело *Rieser Internationale Transporte* (C-157/02, EU:C:2003:438, т. 92) генералният адвокат приема, че тази „свързаност“ няма същото значение като стриктното спазване.
- 23 Съгласно германското право — в съответствие с което за разлика от правото на Съюза грешка при изчисляването по принцип води до пълна недействителност на размера на таксата — в зависимост от съответната област на правото се допуска превишаване на разходите в размер на 3 %— 12 %. По този начин се отчита обстоятелството, че изчисляването на такси представлява предвидимо решение, за което е присъща известна опасност от грешка. В съответствие с това при сериозно и явно неправилно определяне на разходите не се допуска такъв марж за грешка.

По третия въпрос

- 24 В германската съдебна практика по отношение на националното право по правило се приема, че размерът на таксата не трябва да е прекалено висок само като краен резултат. Той може да бъде компенсиран и в съдебно производство посредством изготвена впоследствие калкулация, доколкото не става въпрос за сериозна и явна грешка при определянето на разходите. Когато периодът, за който се отнася калкулацията, вече е изтекъл — както в настоящия случай — е необходимо да се изготви фактура по същата методика както при калкулацията въз основа на действителните разходи и действителните приходи от такси. При това са възможни корекции само на грешки, отнасящи се до стойности, чийто размер може да бъде установен в края на съответната година, за която е се отнася калкулацията.
- 25 До настоящия момент Bundesrepublik Deutschland не е извършила такова последващо фактуриране. Запитващата юрисдикция обаче не може да изключи, че в по-нататъшния ход на делото ще бъде извършено такова последващо фактуриране. Въз основа на решение на Съда от 26 септември 2000 г., Комисия/Австрия (C-205/98, EU:C:2000:493, т. 138) обаче не може да се направи еднозначно заключение дали съгласно правото на Съюза би следвало да се вземе под внимание такова последващо фактуриране и

съответно как следва да се извърши то. Съдът наистина е посочил, че повишаването на тол такси по принцип не може да бъде обосновано посредством извършено впоследствие изчисление. Не е ясно обаче дали това представлява основополагащо съображение.

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ