

**Lieta C-321/19**

**Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu kopsavilkums saskaņā ar Tiesas  
Reglamenta 98. panta 1. punktu**

**Iesniegšanas datums:**

2019. gada 18. aprīlis

**Iesniedzējtiesa:**

*Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen*  
(Vācija)

**Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:**

2019. gada 28. marts

**Prasītāji:**

BY

CZ

**Atbildētāja:**

*Bundesrepublik Deutschland*

**Pamatlietas priekšmets**

Direktīva 1999/62 – 7. panta 9. punkts – Tieša iedarbība – Dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšana smagajiem kravas transportlīdzekļiem – Vidējā svērtā autoceļu nodeva – Vienīgi infrastruktūras izmaksu segšanas princips – Aizliegums pārsniegt izmaksas – Attiecīgā infrastruktūras tīkla ekspluatācijas, uzturēšanas un attīstības izmaksas – Ceļu policijas izmaksas – Procenti par nekustamo īpašumu – Izmaksu pārsniegšana līdz pat 3,8 % – Izmaksu pārsniegšana līdz pat 6 % – Sekas – *Ex post* izmaksu aprēķins – Aprēķinu pamats pēc aprēķina perioda beigām

**Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu priekšmets un juridiskais pamats**

Savienības tiesību interpretācija, LESD 267. pants

## Prejudiciālie jautājumi

- 1) Vai atsevišķa persona, kurai ir jāmaksā autoceļu nodeva, vēršoties valsts tiesās var atsaukties uz atbilstību noteikumiem par autoceļu nodevas aprēķināšanu saskaņā ar Direktīvas 1999/62/EK 7. panta 9. punktu, 7a. panta 1. un 2. punktu, kurā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2006/38/EK (neatkarīgi no tajā ietvertajiem noteikumiem atbilstoši 7a. panta 3. punktam, skatot to kopsakarā ar III pielikumu), ja dalībvalsts, ar likumu nosakot autoceļu nodevas, šos noteikumus nav pilnībā ievērojusi vai kļūdaini transponējusi uz autoceļu nodevas maksātāja rēķina?
  
- 2) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša:
  - a) Vai uz infrastruktūras tīkla ekspluatācijas izmaksām Direktīvas 1999/62/EK, kurā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2006/38/EK, 7. panta 9. punkta otrā teikuma izpratnē var attiecināt arī Ceļa policijas izmaksas?
  
  - b) Vai ar infrastruktūras izmaksu, uz kurām attiecinā vidējo svērto autoceļu nodevu, pārsniegšanu robežās
    - aa) līdz 3,8 %, it īpaši tad, ja tiek attiecinātas izmaksas, kas jau pēc būtības nav attiecināmas,
  
    - bb) līdz 6 %
 tiek pārkāpts aizliegums pārsniegt izmaksas saskaņā ar Direktīvas 1999/62/EK, kurā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2006/38/EK, 7. panta 9. punktu, kā rezultātā valsts tiesību akti šajā ziņā nav piemērojami?
  
- 3) Ja atbilde uz otrā jautājuma b) daļu ir apstiprinoša:
  - a) Vai Tiesas 2000. gada 26. septembra spriedums lietā C-205/98–(Nr. 138) ir jāsaprot tādējādi, ka ievērojamu izmaksu pārsniegšanu galu galā vairs nevar kompensēt ar tiesvedībā iesniegtu *ex post* izmaksu aprēķinu, lai pierādītu, ka noteiktā autoceļu nodevas likme rezultātā faktiski nepārsniedz attiecināmās izmaksas?
  
  - b) Gadījumā, ja uz trešā jautājuma a) daļu tiek sniegta noraidoša atbilde:
 

Vai, veicot *ex post* izmaksu aprēķinu, pēc aprēķina perioda beigām ir pilnībā jābalstās uz faktiskajām izmaksām un faktiskajiem no autoceļu nodevas gūtajiem ieņēmumiem, tas ir, neņemot vērā sākotnējos prognozes aprēķinos izdarītos attiecīgos pieņēmumus?

### Atbilstošās Savienības tiesību normas

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 1999/62/EK (1999. gada 17. jūnijs) par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem (OV 1999, L 187, 42. lpp.).

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/38/EK (2006. gada 17. maijs), ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem (OV 2006, L 157, 8. lpp.).

Padomes Direktīva 93/89/EEK (1993. gada 25. oktobris) par dalībvalstu nodokļu piemērošanu dažiem kravu pārvadāšanai izmantojamo transportlīdzekļu veidiem un par nodevu un lietošanas maksas noteikšanu noteiktai infrastruktūrai (OV 1993, L 279, 32. lpp.).

### Atbilstošās valsts tiesību normas

2011. gada 12. jūlija *Bundesfernstraßenmautgesetz* [Likums par federālo ceļu nodevu] (turpmāk tekstā – “*BFStrMG*”) (*BGBI. I*, 1378. lpp.), kas pēdējo reizi grozīts ar 2018. gada 4. decembra likuma 1. pantu (*BGBI. I*, 2251. lpp.), it īpaši 4. panta 2. punkta pirmais teikums, 14. panta 3. punkts, 4. pielikums

2013. gada 7. augusta *Bundesgebührengesetz* [Likums par federālajiem nodokļiem un nodevām] (turpmāk tekstā – “*BGebG*”) (*BGBI. I*, 3154. lpp.), kas pēdējo reizi grozīts ar 2017. gada 10. marta likuma 1. pantu (*BGBI. I*, 417. lpp.), it īpaši 21. panta 1. punkta 2. alternatīva

2003. gada 24. jūnija *Mauthöheverordnung* [Noteikumi par ceļu nodevu apmēru] (turpmāk tekstā – “*MautHV*”) (*BGBI. I*, 1001. lpp.), kas pēdējo reizi grozīti ar 2010. gada 8. decembra noteikumiem (*BGBI. I*, 1848. lpp.), it īpaši 1. pants

2002. gada 5. aprīļa *Autobahnmautgesetz* [Likums par automaģistrāļu nodevām] (turpmāk tekstā – “*ABMG*”), kurā grozījumi izdarīti ar 2004. gada 2. decembra dekrētu (*BGBI. I*, 3122. lpp.), kas pēdējo reizi grozīts ar 2009. gada 29. maija likumu (*BGBI. I*, 1170. lpp.)

### Īss pamatlietas faktisko apstākļu un tiesvedības izklāsts

- 1 Prasītāji, kas iepriekš darbojušies transporta nozarē ar uzņēmuma juridisko adresi Polijā, lūdz atmaksāt autoceļu nodevu, kuru tie laikposmā no 2010. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 18. jūlijam bija samaksājuši par Vācijas automaģistrāļu lietošanu.
- 2 *Verwaltungsgericht Köln* [Ķelnes Administratīvā tiesa] viņu prasību noraidīja. Iesniedzējtiesai ir jālemj par šajā sakarā iesniegto apelācijas sūdzību.

### **Pamatlietas pušu galvenie argumenti**

- 3 Prasītāji apgalvo, ka, aprēķinot piemērotās autoceļu nodevas likmi neatbilstīgi Savienības tiesībām, esot ņemtas vērā pārāk augstas izmaksas.
- 4 Vācijas Federatīvā Republika iebilst pret šo apgalvojumu. It īpaši tā uzskata, ka Ceļu policijas darbības ir paredzētas satiksmes nodrošināšanai, tādējādi attiecīgos izdevumus varētu ņemt vērā kā infrastruktūras tīkla ekspluatācijas izmaksas.

### **Īss lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu pamatojuma izklāsts**

#### ***Par pirmo jautājumu***

- 5 Iesniedzējtiesa uzskata, ka prasītāji var atsaukties uz Direktīvā 1999/62 (turpmāk tekstā – “Direktīva 1999/62”), kas grozīta ar Direktīvu 2006/38, 7. panta 9. punktā un 7.a panta 1. un 2. punktā noteikto aizliegumu pārsniegt izmaksas. Šajā ziņā Direktīvai 1999/62 ir tieša iedarbība.
- 6 Proti, tajā ir ietvertas detalizētas prasības attiecīgajām autoceļu nodevas izmaksām (7. panta 1. punkta pirmais teikums, skatot to kopsakarā ar 7. panta 9. punktu, definīcijas 2. pantā un III pielikumā) un autoceļu tīkla atbilstībai (7. panta 1. punkts, definīcijas 2. pantā). Tās III pielikums šajā gadījumā gan nav tieši piemērojams. Tomēr konceptuāli uz to var atsaukties tādā ziņā, ka tajā atļautās izmaksas *a fortiori* ir uzskatāmas par izmaksām direktīvas 7. panta 9. punkta izpratnē.
- 7 Šīs detalizētās prasības praktiski ir iedarbīgas tikai tad, ja, neraugoties uz rīcības brīvību attiecībā uz aprēķina metodi, tās ir tieši piemērojamas un uz tām var atsaukties tiesvedībā tiesā.
- 8 Tādēļ iesniedzējtiesa pieņem, ka līdzšinējā Tiesas judikatūra attiecībā uz Direktīvas 1999/62 7. panta 9. punktu iepriekšējā redakcijā (spriedums, 2004. gada 5. februāris, *Rieser Internationale Transporte*, C-157/02, EU:C:2004:76, 40. un turpmākie punkti), vairs nav aktuāla.

#### ***Par otro jautājumu***

- 9 Piemērotās autoceļu nodevas likmes aprēķinā kā infrastruktūras tīkla ekspluatācijas izmaksas Direktīvas 1999/62 7. panta 9. punkta izpratnē tika ņemtas vērā arī Ceļu policijas izmaksas. Iesniedzējtiesas skatījumā šādas izmaksas nedrīkstētu ņemt vērā vispār, vai katra ziņā noteikti ne pilnā apmērā.
- 10 Infrastruktūras tīkla ekspluatācijas izmaksas Direktīvas 1999/62 7. panta 9. punkta otrā teikuma izpratnē, proti, tiek ietvertas “infrastruktūras izmaksās” (direktīvas 7. panta 9. punkta pirmais teikums). Tomēr Ceļu policijas darbība parasti nekalpo tam, lai tiktu nodrošināta infrastruktūras funkcionēšana. Tieši otrādi, Ceļu policija uzrauga satiksmes noteikumu ievērošanu un nodarbojas ar izdarīto pārkāpumu

seku likvidēšanu. Tam nav nekāda sakara ar infrastruktūru kā tādu un tās spēju funkcionēt.

- 11 To, ka Ceļu policijas izmaksas neveido infrastruktūras izmaksas, apstiprina arī tiesību normas rašanās vēsture. Tiesību normu pieņemšanas procedūrā “policijas dienesta un nelaimes gadījumu” izdevumi tika izskatīti atsevišķi kā “ārējās izmaksas” vai “nelaimes gadījumu izmaksas”. To iekļaušana tika viennozīmīgi noraidīta.
- 12 Katrā ziņā Ceļu policijas izmaksas piemērotajā autoceļu nodevu likmes aprēķinā tika ņemtas vērā pārmērīgi. Tas tādēļ, ka papildus satiksmes uzraudzības izdevumiem acīmredzami ir ņemti vērā arī izdevumi, kas saistīti ar noziedzības apkarošanu. Tā kā nav skaidrs, kā attiecīgās izmaksas konkrēti rodas, tā ir acīmredzami ārkārtīgi kļūdaina pieeja.
- 13 Piemērotajai autoceļu nodevas likmei piemīt vēl viens aprēķina trūkums. Procentiem par zemes iegādi vajadzēja būt noteiktiem, pamatojoties uz iegādes vērtību (uzņēmumu kopība – valsts pārvalde) un nevis pamatojoties uz noteikto 2002. gada vērtību (uzņēmumu kopība – daļēji privāts vai valsts uzņēmums, kuram jāveic komerciāla plānošana un norēķini). Tā kā aprēķinu mērķis ir tikai infrastruktūras izmaksu segšana, zemesgabalu vērtība nedrīkst tikt pielāgota pašreizējai vērtībai. Citādi rezultātā tiktu gūts ienākums zemesgabalu atgūšanai, lai gan zemesgabali nav vēlreiz jāatgūst.
- 14 Šo aprēķina trūkumu dēļ, piemērotā autoceļu nodevas likme ir par aptuveni 6 % augstāka tikai tāpēc, ka tika ņemtas vērā Ceļu policijas izmaksas 3,8 % apmērā.
- 15 Rodas jautājums, vai šāda pārsniegšana ir pretrunā aizliegumam pārsniegt izmaksas atbilstoši Direktīvas 1999/62 7. panta 9. punktam.
- 16 Saskaņā ar Tiesas judikatūru attiecībā uz Direktīvas 1999/62 7. panta 9. punktu iepriekšējā redakcijā aizliegums pārsniegt izmaksas noteikti ir pārkāpts tad, ja iekasētās autoceļu nodevas pārsniedz izmaksas par vairāk nekā 150 % (spriedums, 2000. gada 26. septembris, Komisija/Austrija, C-206/90, EU:C:2000:493, 135. punkts). Iesniedzējtiesa uzskata, ka tas attiecas arī uz tiesību normas jauno redakciju.
- 17 Tiesa līdz šim nav lēmusi – vai par būtisku izmaksu pārsniegšanas pārkāpumu ir runa arī tad, ja izmaksas tiek pārsniegtas neliela apmērā.
- 18 Par labu tam, ka pietiek vien jau ar nelielu izmaksu pārsniegšanu, liecina 7. panta 9. punkta pirmā teikuma formulējums, saskaņā ar kuru autoceļu nodevu pamatā ir “vienīgi” infrastruktūras izmaksu segšanas princips. Tas tādēļ, ka, infrastruktūras izmaksu sasaiste “vienīgi” ar autoceļu nodevu jau ir ietekmēta, pat ja tiek ņemta vērā tikai neliela daļa tādu izmaksu, kas būtībā nav attiecināmas vispār vai nav attiecinātas pareizi.

- 19 Turklāt var apšaubīt aizlieguma pārsniegt izmaksas efektivitāti un infrastruktūras izmaksu atgūšanas no lietotājiem principu (skat. Direktīvas 2006/38/EK 2. apsvērumu).
- 20 Vēl ir jāņem vērā, ka dalībvalstīm, izvēloties izmaksu aprēķināšanas metodiku, ir plaša rīcības brīvība (skat. EST spriedumu, 2004. gada 5. februāris, *Rieser Internationale Transporte*, C-157/02, EU:C:2004:76, 40. punkts). Tomēr tā rezultātā, atkarībā no izvēlētās metodikas, attiecībā uz to pašu infrastruktūru ir pieļaujamas atšķirīgas autoceļu nodevas likmes. Ja vēl ņem vērā arī būtisku rīcības brīvību pārsniegt šādi noteiktās likmes, var apšaubīt direktīvas saskaņojošo iedarbību un ar to paredzēto transporta uzņēmumu, uz kuriem attiecas maksas, aizsardzību (skat. Direktīvas 2006/38 1. apsvērumu).
- 21 Iesniedzējtiesa uzskata, ka neatkarīgi no izmaksu pārsniegšanas apmēra, aizliegums pārsniegt izmaksas katrā ziņā būtiski ir pārkāpts tad, ja tiek attiecinātas izmaksas, kas nav uzskatāmas par infrastruktūras izmaksām, ja izmaksu attiecināšanas pamatā faktiski ir kļūdaini pieņēmumi, ja aprēķins ir pretrunīgs vai ja izmaksas tiek ņemtas vērā divreiz. Šajā gadījumā tas tā ir attiecībā uz Ceļu policijas izmaksām un procentiem par zemes iegādi.
- 22 Pret pieņēmumu, ka nelielas izmaksu pārsniegšanas gadījumā nav ievērots aizliegums pārsniegt izmaksas, varētu liecināt 7. panta 9. punkta otrā teikuma formulējums, saskaņā ar kuru, nosakot vidējās svērtās autoceļu nodevas, “ņem vērā” noteiktas izmaksas. Tā ģenerāladvokāts savos secinājumos lietā *Rieser Internationale Transporte* (C-157/02, EU:C:2003:438, 92. punkts) pieņēma, ka šāda “ņemšana vērā” nenozīmē stingru ievērošanu.
- 23 Saskaņā ar Vācijas tiesību aktiem, atbilstoši kuriem atšķirībā no Savienības tiesībām, kļūdas aprēķinā principā nozīmē visas maksas likmes spēkā neesamību, attiecībā uz aizliegumiem pārsniegt izmaksas, atkarībā no tiesību jomas, pārsniegšana tiek pieļauta 3 % – 12 % apmērā. Tādējādi tiek ņemts vērā apstāklis, ka maksu aprēķināšana ir uz prognozēm balstīts lēmums, kam piemīt noteikts kļūdu risks. Attiecīgi, ja izmaksu attiecināšana ir stipri kļūdaina un acīmredzama, šāda rīcības brīvība attiecībā uz kļūdīšanos nav pieļaujama.

### ***Par trešo jautājumu***

- 24 Vācijas judikatūrā attiecībā uz valsts tiesību aktiem principā tiek pieņemts, ka maksas likme tikai kopumā nedrīkst būt pārmērīgi augsta. Tā vēl var arī kompensēt ar tiesvedībā iesniegtu aprēķinu, ja vien tā nav stipri un acīmredzami kļūdaina izmaksu attiecināšana. Ja aprēķina periods, kā tas ir šajā gadījumā, jau ir beidzies, aprēķins, izmantojot to pašu aprēķina metodi, tomēr ir jāveic, pamatojoties uz faktiskajām izmaksām un faktiskajiem no autoceļu nodevas gūtajiem ieņēmumiem. Šajā ziņā ir iespējami tikai tādas korekcijas, kas attiecas uz tāda veida attiecināšanu, kuras apmēru var noteikt attiecīgā aprēķina gada beigās.

- 25 Šādu *ex post* aprēķinu Vācijas Federatīvā Republika līdz šim nav veikusi. Tomēr iesniedzējtiesa nevar izslēgt iespēju, ka *ex post* aprēķins tiks veikts turpmākajā tiesvedībā. Taču tā no Tiesas 2000. gada 26. septembra sprieduma Komisija/Austrija (C-205/98, EU:C:2000:493, 138. punkts) viennozīmīgi nevar izsecināt, vai šāds *ex post* aprēķins atbilstoši Savienības tiesību normām būtu jāņem vērā, un kā tas attiecīgajā gadījumā būtu jāveic. Tiesa gan ir norādījusi, ka autoceļu nodevu paaugstināšanu principā nevar attaisnot ar *ex post* veiktu aprēķinu. Tomēr nav skaidrs, vai tas ir būtisks apsvērums.

DARBA VERSIJA