

Cauza C-321/19**Rezumatul cererii de decizie preliminară întocmit în temeiul articolului 98 alineatul (1) din Regulamentul de procedură al Curții de Justiție****Data depunerii:**

18 aprilie 2019

Instanța de trimitere:Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen
(Germania)**Data deciziei de trimitere:**

28 martie 2019

Reclamant:

BY

CZ

Pârâtă:

Bundesrepublik Deutschland (Republica Federală Germania)

Obiectul litigiului principal

Directiva 1999/62 – Articolul 7 alineatul (9) – Efect direct – Prelevarea taxelor pentru utilizarea anumitor infrastructuri de la vehiculele grele de marfă – Taxe de trecere medii ponderate – Principiul recuperării doar a costurilor infrastructurii – Interdicția privind depășirea costurilor – Costuri de operare, întreținere și dezvoltare a rețelei de infrastructură rutieră – Costuri cu poliția rutieră – Taxarea achizițiilor de bunuri imobiliare – Depășirea costurilor cu până la 3,8 % – Depășirea costurilor cu până la 6 % – Consecințe – Calculul costurilor *ex post* – Baza de calcul după expirarea perioadei de calcul

Obiectul și temeiul trimiterii preliminare

Interpretarea dreptului Uniunii, articolul 267 TFUE

Întrebări preliminare

1. Un particular supus taxei de trecere poate invoca în fața instanțelor naționale respectarea dispozițiilor referitoare la calcularea taxei de trecere în conformitate cu articolul 7 alineatul (9) și cu articolul 7a alineatele (1) și (2) din Directiva 1999/62/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2006/38/CE [fără a aduce atingere normelor prevăzute de directiva menționată la articolul 7a alineatul (3) coroborat cu anexa III], în cazul în care statul membru, în stabilirea legală a taxelor de trecere, nu a respectat pe deplin aceste dispoziții sau le-a pus în aplicare în mod eronat în sarcina persoanei supuse taxei de trecere?

2. În cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare:
 - a) pot fi considerate costuri de operare a rețelei rutiere în sensul articolului 7 alineatul (9) a doua teză din Directiva 1999/62/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2006/38/CE, și costurile cu poliția rutieră?

 - b) depășirea costurilor infrastructurii care sunt eligibile pentru a fi recunoscute prin taxele de trecere medii ponderate cu o valoare de
 - aa) până la 3,8 %, în special atunci când sunt recunoscute costuri care nu sunt, prin natura lor, eligibile pentru a fi recunoscute,
 - bb) până la 6 %
 determină o încălcare a interdicției privind depășirea costurilor prevăzute la articolul 7 alineatul (9) din Directiva 1999/62/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2006/38/CE, cu rezultatul că dreptul național nu este, prin urmare, aplicabil?

3. În cazul unui răspuns afirmativ la întrebarea 2 litera (b):
 - a) Hotărârea Curții de Justiție din 26 septembrie 2000 în cauza C-205/98 (punctul 138) trebuie interpretată în sensul că o depășire semnificativă a costurilor nu mai poate fi compensată printr-un calcul al costurilor *ex post*, după în cadrul unei proceduri judiciare, prin care ar urma să se demonstreze că, în concluzie, taxa de trecere stabilită nu depășește de fapt costurile eligibile pentru a fi recunoscute?

 - b) în cazul unui răspuns negativ la întrebarea 3 litera a):

În efectuarea calculului *ex-post* după expirarea perioadei de calcul, trebuie să se ia în considerare în totalitate costurile efective și veniturile efective din prelevarea taxei de trecere, iar nu ipotezele cu privire la acest subiect din calculul previzionat inițial?

Dispozițiile de drept al Uniunii invocate

Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1999 din 17 iunie 1999 de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri (JO 1999, L 187, p. 42, Ediție specială, 7/vol. 7, p. 88).

Directiva 2006/38/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 mai 2006 de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare la vehiculele grele de marfă a taxelor pentru utilizarea anumitor infrastructuri (JO 2006, L 157, p. 8, Ediție specială, 7/vol. 15, p. 234).

Directiva 93/89/CEE a Consiliului din 25 octombrie 1993 privind impozitarea anumitor vehicule utilizate pentru transportul rutier de mărfuri și taxele și tarifele de utilizare pentru utilizarea anumitor infrastructuri (JO 1993, L 279, p. 32)

Dispozițiile naționale invocate

Bundesfernstraßenmautgesetz (Legea privind taxele de trecere pe căile rutiere interurbane federale, denumită în continuare „BFStrMG”) din 12 iulie 2011 (BGBl. I, p. 1378), astfel cum a fost modificată prin articolul 1 din Legea din 4 decembrie 2018 (BGBl. I, p. 2251) – în special articolul 4 alineatul (2) prima teză, articolul 14 alineatul (3) și anexa 4

Bundesgebührengesetz (Legea privind taxele federale, denumită în continuare „BGebG”) din 7 august 2013 (BGBl. I, p. 3154), astfel cum a fost modificată prin articolul 1 din Legea din 10 martie 2017 (BGBl. I, p. 417), în special articolul 21 alineatul (1) a doua parte

Mauthöheverordnung (Regulamentul privind nivelul taxei de trecere, denumit în continuare „MauthV”) din 24 iunie 2003 (BGBl. I, p. 1001), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul din 8 decembrie 2010 (BGBl. I, p. 1848)

Autobahnmautgesetz (Legea privind taxele de trecere pentru autostrăzi, denumită în continuare „ABMG”) din 5 aprilie 2002, astfel cum a fost modificată prin Comunicarea din 2 decembrie 2004 (BGBl. I, p. 3122), ultima dată modificată prin Legea din 29 mai 2009 (BGBl. I, p. 1170)

Prezentare succintă a situației de fapt și a procedurii principale

- 1 Reclamanții, care anterior au operat o societate de transport cu sediul în Polonia, au solicitat rambursarea taxelor de trecere pe care aceștia le-au achitat în perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2010 și 18 iulie 2011 pentru utilizarea autostrăzilor federale germane.

- 2 Verwaltungsverfahren Köln (Tribunalul Administrativ din Köln, Germania) a respins cererea acestora. Instanța de trimitere este sesizată cu soluționarea apelului formulat împotriva hotărârii de respingere.

Principalele argumente ale părților

- 3 Reclamanții susțin că la baza calculului taxei de trecere aplicate au stat costuri prea ridicate, în contradicție cu dreptul Uniunii.
- 4 Republica Federală Germania contestă acest argument. În special, ea consideră că activitatea poliției rutiere are ca scop asigurarea gestionării traficului, astfel încât costurile cu poliția rutieră ar putea fi luate în considerare drept costuri de operare a rețelei rutiere.

Prezentare succintă a motivării trimiterii preliminare

Cu privire la prima întrebare

- 5 Potrivit instanței de trimitere, reclamanții pot invoca interdicția privind depășirea costurilor prevăzută la articolul 7 alineatul (9) și la articolul 7a alineatele (1) și (2) din Directiva 1999/62, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2006/38/CE (denumită în continuare „Directiva 1999/62”). În acest sens, Directiva 1999/62 are efect direct.
- 6 Aceasta conține cerințe detaliate cu privire la costurile relevante pentru determinarea nivelului taxei de trecere [articolul 7a alineatul (1) prima teză coroborat cu articolul 7 alineatul (9), definițiile de la articolul 2 și din anexa III] și la rețeaua de căi rutiere supuse taxei de trecere [articolul 7 alineatul (1), definițiile de la articolul 2]. Anexa III la directiva menționată nu este în mod direct aplicabilă în speță. Cu toate acestea, se poate recurge la termenii utilizați în anexă, în măsura în care costurile admisibile în temeiul acesteia trebuie considerate cu atât mai mult costuri în sensul articolului 7 alineatul (9) din directivă.
- 7 Aceste cerințe detaliate sunt eficiente din punct de vedere practic numai în cazul în care, în pofida libertății de decizie rămase în ceea ce privește metoda de calcul, acestea sunt direct aplicabile și executorii.
- 8 Instanța de trimitere presupune, așadar, că jurisprudența Curții referitoare la articolul 7 alineatul (9) din Directiva 1999/62 în versiunea anterioară (Hotărârea din 5 februarie 2004, Riesen Internationale Transporte, C-157/02, EU:C:2004:76, punctul 40 și urm.) nu mai este de actualitate.

Cu privire la a doua întrebare

- 9 La calcularea taxei de trecere aplicate au fost luate în considerare drept costuri de operare a rețelei rutiere în sensul articolului 7 alineatul (9) a doua teză din

Directiva 1999/62, printre altele, costurile de poliție rutieră. Potrivit instanței de trimitere, aceste costuri nu ar fi trebuit să fie luate în considerare deloc sau, în orice caz, nu în totalitate.

- 10 Costurile de operare a rețelei rutiere în sensul articolului 7 alineatul (9) a doua teză din Directiva 1999/62 se numără printre „costurile infrastructurii” [articolul 7 alineatul (9) prima teză din directivă]. Activitatea poliției rutiere nu are, de regulă, ca scop să asigure starea de funcționalitate a infrastructurii. Poliția rutieră are mai curând rolul de a supraveghea respectarea regulilor de circulație și se ocupă de consecințele oricărei încălcări a acestor reguli. Acest lucru nu are nicio legătură cu infrastructura în sine și cu funcționarea acesteia.
- 11 Faptul conform căruia costurile cu poliția rutieră nu reprezintă costuri ale infrastructurii este confirmat și de geneza normei. În procesul de elaborare a normei, cheltuielile pentru „servicii de poliție și accidente” au fost tratate separat ca „costuri externe”, respectiv „costuri în legătură cu accidente”. Luarea în considerare a acestora a fost respinsă în mod expres.
- 12 În orice caz, costurile poliției rutiere au fost luate în considerare într-un quantum mult prea ridicat în calcularea taxei de trecere aplicate. Astfel, pe lângă cheltuielile pentru supravegherea traficului, se pare că au fost luate în considerare și cheltuielile pentru combaterea criminalității. Întrucât nu este clar care este structura detaliată a costurilor luate în considerare, demersul este unul dificil și în mod evident eronat.
- 13 Quantumul taxei de trecere aplicate este afectat de încă o deficiență de calcul. Taxarea achizițiilor de bunuri imobiliare ar fi trebuit efectuată pe baza costurilor de achiziție (criteriu fictiv: administrația publică), iar nu pe baza valorilor de înlocuire stabilite în 2002 (criteriu fictiv: întreprindere parțial privată, parțial publică obligată la planificare comercială și decontare). Dat fiind că obiectivul calculului este simpla păstrare a structurii, valoarea terenului nu trebuie adaptată la valoarea de înlocuire. În caz contrar, s-ar obține în final o contribuție în vederea unei rechiziționări, deși terenul nu trebuie să fie rechiziționat.
- 14 Quantumul taxei de trecere aplicate este crescut excesiv cu aproximativ 6 % ca urmare a acestor deficiențe de calcul, din care cu 3,8 % numai ca urmare a luării în considerare a costurilor cu poliția rutieră.
- 15 Se pune întrebarea dacă o astfel de depășire încalcă interdicția privind depășirea costurilor prevăzută la articolul 7 alineatul (9) din Directiva 1999/62.
- 16 Potrivit jurisprudenței Curții de Justiție cu privire la articolul 7 alineatul (9) din Directiva 1999/62 în versiunea anterioară, interdicția privind depășirea costurilor este în orice caz încălcată atunci când taxa percepută depășește costurile cu mai mult de 150 % (Hotărârea din 26 septembrie 2000, Comisia/Austria, C-205/98, EU:C:2000:493, punctul 135). În opinia instanței de trimitere, acest lucru este valabil și pentru noua versiune a dispoziției.

- 17 Dacă, chiar și în cazul unei depășiri ne semnificative a costurilor, se poate considera că există o încălcare relevantă a interdicției privind depășirea costurilor – acesta este un aspect în raport cu care Curtea de Justiție nu s-a pronunțat până în prezent.
- 18 Faptul că este suficientă chiar și o depășire ne semnificativă rezultă din modul de redactare a articolului 7 alineatul (9) prima teză, potrivit căruia taxele de trecere au la bază principiul recuperării „doar” a costurilor infrastructurii. Astfel, se aduce atingere corelării taxei „doar” cu costurile infrastructurii și în cazul în care sunt luate în considerare fie și într-o măsură ne semnificativă costuri care, prin natura lor, nu sunt eligibile pentru a fi recunoscute sau care nu au fost recunoscute în mod corespunzător.
- 19 În plus, pot fi puse sub semnul întrebării efectivitatea interdicției privind depășirea costurilor și principiul recuperării de la utilizator a costurilor de infrastructură [a se vedea considerentul (2) al Directivei 2006/38/CE].
- 20 În continuare, ar trebuie să se țină seama de faptul că, în alegerea metodei de calculare a costurilor, statelor membre le revine o mare libertate de decizie (a se vedea în acest sens Hotărârea Curții din 5 februarie 2004, Riesen Internationale Transporte, C-157/02, EU:C:2004:76, punctul 40). Fie și numai această împrejurare are drept consecință faptul că, pentru aceeași infrastructură, în funcție de metoda aleasă, sunt admisibile cantumuri diferite ale taxei de trecere. Dacă la aceasta se mai adaugă și o putere discreționară semnificativă în ceea ce privește depășirea cantumurilor astfel calculate ale taxei, pot fi puse sub semnul întrebării efectul de armonizare al directivei și obiectivul acesteia de a asigura protecția întreprinderilor de transport rutier supuse taxei [a se vedea considerentul (1) al Directivei 2006/38/CE].
- 21 Indiferent de nivelul depășirii, instanța de trimitere consideră că există, în orice caz, o încălcare relevantă a interdicției privind depășirea costurilor atunci când sunt luate în considerare costuri care nu reprezintă costuri de infrastructură, când recunoașterea costurilor se bazează în mod efectiv pe ipoteze incorecte, atunci când calculul este incoerent în sine sau când costurile sunt recunoscute de două ori. În speță, acest lucru se întâmplă în ceea ce privește costurile cu poliția rutieră și taxarea achizițiilor de bunuri imobiliare.
- 22 Un argument împotriva ipotezei unei încălcări a interdicției privind depășirea costurilor în cazul unei depășiri ne semnificative ar putea fi modul de redactare a articolului 7 alineatul (9) a doua teză, care prevede că taxele de trecere medii ponderate trebuie să se „raporteze” la anumite costuri. Astfel, avocatul general a apreciat în concluziile prezentate în cauza Riesen Internationale Transporte (C-157/02, EU:C:2003:438, punctul 92) că o asemenea „raportare” nu este echivalentă ca sens cu o respectare strictă.
- 23 Conform dreptului german, potrivit căruia, spre deosebire de dreptul Uniunii, o eroare de calcul determină în principiu anularea integrală a cantumului taxei, în

cazul interdicțiilor privind depășirea costurilor sunt acceptate depășiri cuprinse între 3 % și 12 %, în funcție de materia de drept. Astfel se ține seama de împrejurarea că calculul taxelor implică o decizie de previzionare, căreia îi este inerent un anumit risc de eroare. Prin urmare, în cazul unei erori grave și vădite în calcularea costurilor, nu este recunoscută o asemenea marjă de eroare.

Cu privire la a treia întrebare

- 24 Jurisprudența germană consideră, în principiu, în ceea ce privește dreptul național, că o taxă nu trebuie să aibă un quantum excedentar numai ca rezultat final. Acesta poate fi, de asemenea, compensat printr-un calcul ulterior în cadrul unei proceduri judiciare, cu excepția cazului în care există o eroare gravă și vădită în calcularea costurilor. În cazul în care perioada de calcul s-a încheiat – precum în speță – trebuie totuși să fie efectuat un calcul contabil – echivalent cu calculul quantumului taxei din punctul de vedere al metodologiei – pe baza costurilor efective și a veniturilor din taxe efective. În cazul acestui calcul, posibilitățile de rectificare sunt limitate la acele erori care se referă la valori recunoscute al căror quantum poate fi determinat la sfârșitul respectivului an de calcul.
- 25 Până în prezent, Republica Federală Germania nu a efectuat un asemenea calcul contabil ulterior. Instanța de trimitere nu poate însă exclude posibilitatea efectuării unui bilanț contabil *ex post* în cadrul procedurii. Cu toate acestea, din Hotărârea Curții de Justiție din 26 septembrie 2000, Comisia/Austria (C-205/98, EU:C:2000:493, punctul 138) nu reiese în mod clar dacă, în temeiul dreptului Uniunii, un astfel de bilanț contabil *ex post* ar trebui să fie avut în vedere și, în caz afirmativ, în ce mod ar trebui acesta să fie efectuat. Într-adevăr, Curtea a statuat că o majorare a taxelor de trecere nu poate fi, în principiu, justificată prin intermediul unui calcul efectuat ulterior. Nu este însă clar dacă acest aspect este important.