

**Vec C-321/19**

**Zhrnutie návrhu na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 98 ods. 1  
Rokovacieho poriadku Súdneho dvora**

**Dátum podania:**

18. apríl 2019

**Vnútroštátny súd:**

Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen

**Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:**

28. marec 2019

**Žalobcovia:**

BY

CZ

**Žalovaná:**

Spolková republika Nemecko

---

## **Predmet konania vo veci samej**

Smernica 1999/62 – Článok 7 ods. 9 – Priamy účinok – Poplatky za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami – Vážené priemerné mýto – Zásada výlučnej úhrady nákladov na dopravnú infraštruktúru – Zákaz prekročenia výšky nevyhnutných nákladov – Náklady na prevádzku, údržbu a výstavbu príslušnej siete infraštruktúry – Náklady dopravnej polície – Daň z nadobudnutia pozemku – Prekročenie nákladov až o 3,8 % – Prekročenie nákladov až o 6 % – Dôsledky – Dodatočný výpočet nákladov – Základ pre výpočet po uplynutí výpočtového obdobia

## **Predmet a právny základ návrhu na začatie prejudiciálneho konania**

Výklad práva Únie, článok 267 ZFEÚ

## **Prejudiciálne otázky**

1. Môže sa jednotlivec, ktorý je povinný platiť mýto, odvolávať voči vnútroštátnym súdom na dodržiavanie ustanovení o výpočte mýta podľa článku 7 ods. 9, článku 7a ods. 1 a 2 smernice 1999/62/ES v znení smernice 2006/38/ES (nezávisle od právnej úpravy tejto smernice obsiahnutej v článku 7a ods. 3 v spojení s prílohou III), ak členský štát pri prijímaní zákonnej úpravy mýta tieto ustanovenia v celom rozsahu nedodržel alebo ich nesprávne prebral na ujmu osôb povinných platiť mýto?
2. V prípade kladnej odpovede na prvú otázku:
  - a) Možno ako náklady na prevádzku siete infraštruktúry v zmysle článku 7 ods. 9 druhej vety smernice 1999/62/ES v znení smernice 2006/38/ES uplatniť aj náklady dopravnej polície?
  - b) Vedie prekročenie nákladov na infraštruktúru, ktoré si možno uplatniť v súvislosti s váženým priemerným mýtom, v rozsahu
    - aa) do 3,8 %, najmä vtedy, ak sa uplatnia náklady, ktoré sú už vo svojej podstate neuplatniteľné,
    - bb) do 6 %, k porušeniu zákazu prekročenia výšky nevyhnutných nákladov podľa článku 7 ods. 9 smernice 1999/62/EG v znení smernice 2006/38/ES s tým dôsledkom, že sa vnútroštátne právo v tomto rozsahu neuplatní?
3. V prípade kladnej odpovede na druhú otázku:

- a) Má sa rozsudok Súdneho dvora z 26. septembra 2000 – C-205/98- (bod 138) chápať v tom zmysle, že v konečnom dôsledku nemožno výrazné prekročenie výšky nevyhnutných nákladov vyvážiť prostredníctvom dodatočného výpočtu nákladov predloženého v súdnom konaní, ktorým sa má preukázať, že výsledná stanovená výška mýta v skutočnosti neprekračuje uplatniteľné náklady?
- b) V prípade zápornej odpovede na tretiu otázku:

Má sa na účely dodatočného výpočtu nákladov po uplynutí výpočtového obdobia v celom rozsahu vychádzať zo skutočných nákladov a skutočných príjmov pochádzajúcich z mýta, t.j. nie z príslušných predpokladov, ktoré sa uplatnia pri pôvodnom predbežnom výpočte?

### **Uvádzané predpisy práva Únie**

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami (Ú. v. ES L 187, 1999, s. 42; Mim. vyd. 07/004, s. 372)

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/38/ES zo 17. mája 2006, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami (Ú. v. EÚ L 157, 2006, s. 8)

Smernica Rady 93/89/EHP z 25. októbra 1993, na základe ktorej uplatňujú členské štáty dane na určité vozidlá používané na cestnú dopravu tovaru a diaľničné poplatky a sadzby za používanie istých súčastí infraštruktúry [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. ES L 279, 1993, s. 32)

### **Uvádzané ustanovenia vnútroštátneho práva**

Bundesfernstraßenmautgesetz (Spolkový zákon o mýte na diaľkových komunikáciách, ďalej len „BFStrMG“) z 12. júla 2011 (BGBl. I, s. 1378), ktorý bol naposledy zmenený článkom 1 zákona zo 4. decembra 2018 (BGBl. I, s. 2251), najmä § 4 ods. 2 prvá veta, § 14 ods. 3, príloha 4

Bundesgebührengesetz (Spolkový zákon o poplatkoch, ďalej len „BGebG“) zo 7. augusta 2013 (BGBl. I, s. 3154), ktorý bol naposledy zmenený článkom 1 zákona z 10. marca 2017 (BGBl. I, s. 417), najmä § 21 ods. 1 druhá alternatíva

Mauthöheverordnung (Nariadenie, ktorým sa stanovuje výška mýta, ďalej len „MauthV“) z 24. júna 2003 (BGBl. I, s. 1001), ktoré bolo naposledy zmenené nariadením z 8. decembra 2010 (BGBl. I, s. 1848), najmä § 1

Autobahnmautgesetz (Zákon o diaľničnom mýte, ďalej len „ABMG“) z 5. apríla 2002 v znení oznámenia z 2. decembra 2004 (BGBl. I, s. 3122), ktorý bol naposledy zmenený zákonom z 29. mája 2009 (BGBl. I, s. 1170).

### **Zhrnutie skutkového stavu a konania**

- 1 Žalobcovia, ktorí v minulosti prevádzkovali špedičný podnik so sídlom v Poľsku, žiadajú o vrátenie mýta, ktoré zaplatili v období od 1. januára 2010 do 18. júla 2011 za používanie nemeckých spolkových diaľnic.
- 2 Verwaltungsgericht Köln (Správny súd v Kolíne, Nemecko) žalobu zamietol. Vnútroštátny súd má rozhodnúť o odvolaní podanom proti tomuto rozhodnutiu.

### **Hlavné tvrdenia účastníkov konania vo veci samej**

- 3 Žalobcovia tvrdia, že základ pre výpočet uplatňovanej sadzby mýta tvorili v rozpore s právom Únie neprimerane vysoké náklady.
- 4 Spolková republika Nemecko s týmto tvrdením nesúhlasí. Predovšetkým sa domnieva, že činnosť dopravnej polície slúži na zaistenie bezpečnosti premávky, a preto sa príslušné výdavky mohli zohľadniť ako náklady na prevádzku dopravnej infraštruktúry.

### **Zhrnutie odôvodnenia návrhu na začatie prejudiciálneho konania**

#### ***O prvej otázke***

- 5 Vnútroštátny súd sa domnieva, že žalobcovia sa môžu odvolávať na zákaz prekročenia výšky nevyhnutných nákladov upravený v článku 7 ods. 9 a článku 7a ods. 1 a 2 smernice 1999/62 v znení zmenenom smernicou 2006/38 (ďalej len „smernica 1999/62“). Smernica 1999/62 má v tomto rozsahu priamy účinok.
- 6 V súčasnosti totiž podrobne definuje náklady, ktoré sa považujú z hľadiska mýta za relevantné (článok 7a ods. 1 prvá veta v spojení s článkom 7 ods. 9, vymedzenia pojmov v článku 2 a prílohe III), ako aj o cestnú sieť, v prípade ktorej možno zaviesť mýto (článok 7 ods. 1, vymedzenia pojmov v článku 2). Príloha III tejto smernice síce v prejednávanom prípade nemá priamy účinok. Pojmy, ktoré upravuje, však možno použiť v rozsahu, v akom sa povolené náklady podľa tejto smernice majú nepochybne považovať za náklady v zmysle článku 7 ods. 9 smernice.
- 7 Praktický účinok takýchto podrobných požiadaviek sa zaistí len vtedy, ak majú aj napriek miere voľnej úvahy, pokiaľ ide o metódu výpočtu, priamy účinok a sú právne vymožiteľné.

- 8 Vnútroštátny súd sa preto domnieva, že doterajšia judikatúra Súdneho dvora týkajúca sa článku 7 ods. 9 smernice 1999/62 v predchádzajúcom znení (rozsudok z 5. februára 2004, *Rieser Internationale Transporte*, C-157/02, EU:C:2004:76, bod 40 a nasl.) je prekonaná.

***O druhej otázke***

- 9 Pri výpočte použitej sadzby mýta sa ako náklady na prevádzku siete dopravnej infraštruktúry v zmysle článku 7 ods. 9 druhej vety smernice 1999/62 zohľadnili o. i. náklady dopravnej polície. Podľa názoru vnútroštátneho súdu sa na takéto náklady vôbec nemalo prihliadať a v každom prípade sa nemali zohľadniť v celom rozsahu.
- 10 Náklady na prevádzku siete dopravnej infraštruktúry v zmysle článku 7 ods. 9 druhej vety smernice 1999/62 totiž patria k „nákladom na infraštruktúru“ (článok 7 ods. 9 prvá veta smernice). Činnosť dopravnej polície však spravidla neslúži na zabezpečenie fungovania infraštruktúry. Naopak, dopravná polícia skôr dohliada na dodržiavanie dopravných predpisov a rieši následky prípadných porušení. Táto činnosť však nijako nesúvisí so samotnou infraštruktúrou a jej prevádzkyschopnosťou.
- 11 Aj genéza prijímania tohto právneho predpisu potvrdzuje, že náklady dopravnej polície sa nepovažujú za náklady na infraštruktúru. S výdavkami na „policajnú službu a nehody“ sa počas legislatívneho procesu zaoberalo samostatne ako s „externými nákladmi“ resp. „nákladmi, ktoré vyplynuli z nehody“. Ich zohľadnenie sa výslovne zamietlo.
- 12 V každom prípade sa náklady dopravnej polície pri výpočte použitej sadzby mýta značne nadhodnotili. Okrem výdavkov na dopravné kontroly sa totiž zjavne prihliadalo aj na náklady boja proti trestnej činnosti. Keďže nie je jasné, z akých jednotlivých položiek pozostávali zohľadnené náklady, ide o závažne a zjavne nesprávny postup.
- 13 Použitá sadzba mýta je postihnutá aj ďalšími výpočtovými pochybeniami. Na účely zdanenia nadobudnutia pozemku sa malo vychádzať z obstarávacích nákladov (fikcia podniku: verejná správa) a nemalo sa postupovať na základe nákladov, ktoré vyplynuli z aktuálneho navýšenia cien zisťovaných s ohľadom na referenčný rok 2002 (fikcia podniku: podnik, ktorý má sčasti súkromnoprávny charakter resp. verejný podnik, ktorý je povinný pripravovať obchodné prognózy a vystavovať faktúry). Keďže cieľom výpočtu je len zachovanie podstaty majetku, nemožno hodnotu pozemku upravovať podľa aktuálneho navýšenia cien. V opačnom prípade by sa získal príspevok na opätovné nadobudnutie, hoci pozemky nie je potrebné opätovne nadobúdať.
- 14 Použitá sadzba mýta je z dôvodu uvedených výpočtových nedostatkov približne o 6 % vyššia, pričom len na základe zohľadnenia nákladov na dopravnú políciu prekračuje nevyhnutné náklady o 3,8 %.

- 15 Je otázne, či takéto prekročenie odporuje zákazu prekročenia výšky nevyhnutných nákladov podľa článku 7 ods. 9 smernice 1999/62.
- 16 Podľa judikatúry Súdneho dvora týkajúcej sa článku 7 ods. 9 smernice 1999/62 v predchádzajúcom znení, dochádza k porušeniu zákazu prekročenia výšky nevyhnutných nákladov vždy vtedy, ak vyberané mýto presahuje náklady o viac ako 150 % (rozsudok z 26. septembra 2000, Komisia/Rakúsko, C-205/98, EU:C:2000:493, bod 135). Toto konštatovanie platí podľa vnútroštátneho súdu aj pre nové znenie predmetného ustanovenia.
- 17 O tom, či možno relevantné porušenie zákazu prekročenia výšky nevyhnutných nákladov konštatovať aj v prípade menšieho prekročenia nákladov, Súdny dvor doposiaľ nerozhodol.
- 18 Záver, v zmysle ktorého postačuje aj drobné prekročenie, podporuje znenie článku 7 ods. 9 prvej vety, podľa ktorého sú mýta založené „iba“ na zásade úhrady nákladov na infraštruktúru. „Výlučná povaha“ súvisu medzi nákladmi na infraštruktúru a mýtom je narušená už vtedy, ak sa čo i len v zanedbateľnej časti zohľadnia náklady, ktoré na základe svojej povahy nebolo možné uplatniť vôbec alebo neboli uplatnené správne.
- 19 Okrem toho môže byť spochybnená účinnosť zákazu prekročenia výšky nevyhnutných nákladov a zásady, v zmysle ktorej platí náklady na infraštruktúru užívateľ (pozri odôvodnenie 2 smernice 2006/38/ES).
- 20 Ďalej treba zohľadniť, že členské štáty disponujú pri výbere metódy určenia nákladov širokou mierou voľnej úvahy (rozsudok Súdneho dvora z 5. februára 2004, Rieser Internationale Transporte, C-157/02, EU:C:2004:76, bod 40). Samotná táto skutočnosť však už vedie k tomu, že v závislosti od výberu metódy možno v prípade rovnakej infraštruktúry dospieť k rôznym výškam mýta. Ak sa k tomu pridá relevantný priestor pre prekročenie takto stanovených sadzieb, môže byť ohrozený harmonizovaný účinok smernice a zamýšľaná ochrana dopravných podnikov s poplatkovou povinnosťou (pozri odôvodnenie 1 smernice 2006/38).
- 21 Podľa názoru vnútroštátneho súdu preto nezávisle od rozsahu prekročenia dochádza k relevantnému porušeniu zákazu prekročenia výšky nevyhnutných nákladov vždy vtedy, ak sa uplatnia náklady, ktoré nie sú nákladmi na infraštruktúru, keď sa výška nákladov v skutočnosti zakladá na nesprávnych predpokladoch, keď samotný výpočet nie je jednotný alebo ak sa náklady uplatnia dva krát. Ako príklad možno uviesť v tejto veci prípad nákladov dopravnej polície a dane z nadobudnutia pozemku.
- 22 Proti vysloveniu záveru o porušení zákazu prekročenia výšky nevyhnutných nákladov v prípade drobného prekročenia, by bolo možné odkázať na znenie článku 7 ods. 9 druhej vety, podľa ktorého vážené priemerné mýta musia „súvisieť“ s konkrétnymi nákladmi. V tomto ohľade generálny advokát vo svojich návrhoch vo veci Rieser Internationale Transporte (C-157/02, EU:C:2003:438)

zastával názor, že takáto „súvislosť“ nemá rovnaký význam ako prísne dodržiavanie.

- 23 V súlade s nemeckým právom, podľa ktorého sa chyba vo výpočte na rozdiel od práva Únie spája v zásade s celkovou neplatnosťou sadzby poplatku, sa v prípade zákazov prekročenia výšky nevyhnutných nákladov v závislosti od právnej oblasti, akceptujú prekročenia v rozsahu od 3 % do 12 %. Takto sa zohľadňuje okolnosť, že pri výpočte poplatkov ide o predbežné rozhodnutie, ktoré je nevyhnutne spojené s určitým rizikom omylu. Obdobne sa v prípade závažného a zjavne nesprávneho stanovenia sadzby nákladov takýto priestor pre omyl nepripúšťa.

***O tretej otázke***

- 24 Nemecká judikatúra vychádza v súvislosti s vnútroštátnym právom v zásade z predpokladu, že neprímerane vysoká nesmie byť len výsledná sadzba poplatku. Možno ju vyvážiť ešte aj počas súdneho konania prostredníctvom dodatočného výpočtu, ak nejde o závažné a zjavné pochybenie pri stanovení sadzby nákladov. Ak sa však už výpočtové obdobie tak, ako v tejto veci, skončilo, musí sa vykonať zúčtovanie na základe rovnakej metódy výpočtu a s pomocou skutočných nákladov a skutočných príjmov z poplatkov. Možnosti opravy sa pritom obmedzujú len na pochybenia týkajúce sa uplatnených nákladov, ktorých výšku možno určiť na konci príslušného výpočtového roku.
- 25 K takémuto dodatočnému zúčtovaniu doposiaľ Spolková republika Nemecko nepristúpila. Vnútroštátny súd však nemôže vylúčiť, že v ďalšom konaní dôjde k dodatočnému zúčtovaniu. Z rozsudku Súdneho dvora z 26. septembra 2000, Komisia/Rakúsko (C-205/98, EU:C:2000:493, bod 138) však nedokáže jednoznačne vyvodiť, či by sa takéto dodatočné zúčtovanie považovalo z hľadiska práva Únie za relevantné a ako by sa prípadne malo postupovať. Súdny dvor síce uviedol, že zvýšene poplatkov mýta nemožno odôvodniť prostredníctvom dodatočne vyhotoveného zúčtovania. Nie je však jasné, či v tomto prípade ide o ťažiskovú úvahu.