



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (első tanács)

2020. október 28.*

„Előzetes döntéshozatal – 1999/62/EK irányelv – 2006/38/EK irányelv – A nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjak – A 7. cikk (9) bekezdése – A 7a. cikk (1) és (2) bekezdése – Úthasználati díjak – Az infrastrukturális költségek megtérülésének elve – Infrastrukturális költségek – Üzemeltetési költségek – Közlekedésrendészeti költségek – A költségek túllépése – Közvetlen hatály – Az úthasználati díj túlzott mértékének utólagos igazolása – Az ítélet időbeli hatályának korlátozása”

A C-321/19. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet az Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (Észak-Rajna-Vesztfália tartomány közigazgatási felsőbbírósága, Németország) a Bírósághoz 2019. április 18-án érkezett, 2019. március 28-i határozatával terjesztett elő a

BY,

CZ

és

a **Bundesrepublik Deutschland**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (első tanács),

tagjai: J.-C. Bonichot tanácselnök, R. Silva de Lapuerta, a Bíróság elnökhelyettese (előadó), C. Toader, M. Safjan, és N. Jääskinen bírák,

főtanácsnok: H. Saugmandsgaard Øe,

hivatalvezető: M. Krausenböck tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2020. március 4-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– CZ és BY képviselőiben M. Pfnür és A. Winczura Rechtsanwältin,

* Az eljárás nyelve: német.

- a Bundesrepublik Deutschland képviselőiben J. Hilf, F. Montag és M. Schleifenbaum Rechtsanwälte,
 - a német kormány képviselőiben D. Klebs és J. Möller, meghatalmazotti minőségben,
 - az Európai Bizottság képviselőiben W. Mölls és N. Yerrell, meghatalmazotti minőségben,
- a főtanácsnok indítványának a 2020. június 18-i tárgyaláson történt meghallgatását követően, meghozta a következő

Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a 2006. május 17-i 2006/38/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL 2006. L 157., 8. o.) módosított, a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló, 1999. június 17-i 1999/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 1999. L 187., 42. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 4. kötet, 372. o.; helyesbítés: HL 2008. L 51., 27. o.; a továbbiakban: módosított 1999/62 irányelv) 7. cikke (9) bekezdésének és 7a. cikke (1) és (2) bekezdésének az értelmezésére vonatkozik.
- 2 E kérelmet az egyrészről BY és CZ, és másrészről a Bundesrepublik Deutschland (Németországi Szövetségi Köztársaság) között folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő, amelynek tárgya a német szövetségi autópályák használatáért fizetett díj jogcímén kifizetett összegek visszatérítése iránt az előbbieket által előterjesztett kérelem.

Jogi háttér

Az uniós jog

- 3 A módosított 1999/62 irányelv 2. cikke a következőket írja elő:

„Ezen irányelv alkalmazásában:

- a) »transzeurópai úthálózat«: a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló, 1996. július 23-i 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozat [(HL 1996. L 228., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 2. kötet, 364. o.) – utoljára a 2006. november 20-i 1791/2006 tanácsi rendelettel (HL 2006. L 363., 1. o.) módosított határozat] I. mellékletének 2. szakaszában meghatározott közúthálózat a térképes illusztrációnak megfelelően. A térképek az említett határozat rendelkező részében és/vagy II. mellékletében említett megfelelő szakaszokra utalnak;
- aa) »építési költségek«: az építkezéshez kapcsolódó költségek, beleértve adott esetben a következők finanszírozási költségeit is:
 - új infrastruktúra vagy új infrastrukturális fejlesztések (beleértve a jelentős strukturális javításokat), illetve

– 2008. június 10-ig legfeljebb 30 évvel befejezett infrastruktúra vagy infrastrukturális fejlesztések (beleértve a jelentős strukturális javításokat), amennyiben már úthasználati díjkivetési megállapodások vannak hatályban 2008. június 10. napján, vagy bármely, 2008. június 10-et követően bevezetett úthasználati díjkivetési megállapodás bevezetését megelőzően legfeljebb 30 évvel befejezett infrastruktúra- vagy infrastrukturális fejlesztés; az ezen határidőket megelőzően befejezett infrastruktúra- vagy infrastrukturális fejlesztési költségek szintén építési költségnek minősülnek, amennyiben:

- i. egy tagállam olyan úthasználati díjbeszedő rendszert hozott létre, amely ezen költségek megtérülését egy 2008. június 10-ig hatályba lépő, úthasználati díjbeszedő rendszer üzemeltetőjével kötött szerződés vagy más egyenértékű jogi aktus révén biztosítja; vagy
- ii. egy tagállam bizonyítani tudja, hogy a kérdéses infrastruktúra építésére azzal a feltétellel került sor, hogy a tervezési élettartam 30 évet meghaladó legyen.

Az építési költségek figyelembe veendő aránya semmiképpen sem haladhatja meg az infrastruktúra alkotórészei tervezési élettartamának fennálló idejéből – a 2008. június 10-én vagy, amennyiben az a későbbi, az új úthasználati díjbeszedési megállapodások bevezetésének napján – még hátralévő rész arányát.

Az infrastruktúra vagy infrastrukturális fejlesztés költségei magukban foglalhatnak bármely egyedi, a zajártalom csökkentésére vagy a közúti biztonság javítására irányuló kiadást, és az infrastruktúra üzemeltetője által teljesített tényleges kifizetéseket, amelyek olyan objektív környezeti elemekhez kapcsolódnak, mint például a talajszennyezés elleni védekezés;

[...]

b) »úthasználati díj«: a 7. cikk (1) bekezdésében említett infrastruktúrák két pontja közötti távolság jármű általi megtételéért fizetendő összeg; a fizetendő összeg a megtett távolság és a járműtípus alapján kerül meghatározásra;

ba) »súlyozott átlagos úthasználati díj-tétel«: az úthasználati díjából befolyó, egy adott időszakra vonatkozó teljes bevétel és az adott hálózaton megtett járműkilométerek számának hányadosa, amelyen abban az időszakban úthasználati díj fizetése volt kötelező, mind a bevételt, mind a járműkilométereket azon járművek tekintetében kell kiszámolni, amelyekre az úthasználati díj vonatkozik;

[...]

4 Ezen irányelv 7. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) A tagállamok csak a (2)–(12) bekezdésben meghatározott feltételek szerint tarthatnak fenn, illetve vezethetnek be úthasználati díjakat és/vagy használati díjakat a transzeurópai közúthálózaton, vagy ezen hálózat részein. Ez nem sérti a tagállamok jogát úthasználati díjnak és/vagy használati díjnak a transzeurópai közúthálózatba nem tartozó utakon való, vagy a transzeurópai közúthálózaton a »jármű« fogalm meghatározása alá nem tartozó járműtípusokra, a Szerződéssel összhangban történő kivetésére, többek között kiterjesztve olyan párhuzamos utakra, amelyekre a transzeurópai közúthálózat forgalma áttevődhetne, és/vagy amelyek közvetlen versenyhelyzetben állnak a transzeurópai közúthálózat egyes szakaszaival, vagy a transzeurópai közúthálózaton közlekedő »jármű« meghatározás alá nem eső, egyéb típusú motoros járműre, azzal a feltétellel, hogy az ezen utakon kivetett úthasználati díj és/vagy

használati díj nem hozhatja a nemzetközi forgalmat hátrányos helyzetbe, és nem járhat a gazdasági szereplők közötti versenyt torzító hatással.

[...]

(9) Az úthasználatdíj-tételeket kizárólag az infrastrukturális költségek megtérülésének elvére kell alapozni. A súlyozott átlagos úthasználatdíj-tételeket kifejezetten az érintett infrastruktúra-hálózat építési, üzemeltetési, fenntartási és fejlesztési költségeihez kapcsolódóan kell megállapítani. A súlyozott átlagos úthasználati díjtételek tartalmazhatják a piaci feltételekre alapozott tőkehozamot vagy haszonkulcsot is.

[...]”

5 Az említett irányelv 7a. cikkének (1)–(3) bekezdése értelmében:

„(1) Az érintett infrastruktúra-hálózatra vagy ilyen hálózat egyértelműen meghatározott részére kivetett súlyozott átlagos úthasználati díjtételek mértékének meghatározásakor a tagállamoknak figyelembe kell venniük a 7. cikk (9) bekezdésében meghatározott különböző költségeket. A figyelembe vett költségek ahhoz a hálózathoz vagy hálózatrészhez kapcsolódnak, amelyre azok kivetésre kerültek, és az úthasználati díj fizetésére kötelezett járművekre vonatkoznak. A tagállamok dönthetnek úgy, hogy ezeket a költségeket nem, vagy csak meghatározott százalékban fedezik az úthasználati díjből származó bevételből.

(2) Az úthasználati díjakat ezen irányelv 7. cikkével és e cikk (1) bekezdésével összhangban kell meghatározni.

(3) A tagállamok által 2008. június 10-ét követően bevezetett koncessziós úthasználati díjakat tartalmazó úthasználatdíj-beszedő rendszereken kívüli, új úthasználatdíj-beszedő rendszerek tekintetében a tagállamok a III. mellékletben megállapított számítási alapelvekre alapozott módszer használatával számítják ki a költségeket.

A 2008. június 10-ét követően bevezetett koncessziós úthasználati díjak tekintetében ezek legmagasabb szintje megfelel annak a szintnek vagy annál kevesebb, mint amely a III. mellékletben meghatározott számítási alapelvekre alapozott módszer használatából eredt volna. Az ilyen megfelelés felmérését egy észszerűen hosszú, a koncessziós szerződés jellegének megfelelő referencia-időszak alapján kell elvégezni.

A már a 2008. június 10-én fennálló autópályadíj-beszedő rendszerekre vagy azokra, amelyre vonatkozóan ajánlattétel vagy tárgyalásos eljárás alkalmazásakor, a tárgyalásban való részvétellel való felhívásra a közbeszerzési eljárás szerint válaszok érkeztek 2008. június 10-ét megelőzően, nem alkalmazandók az ebben a bekezdésben megállapított kötelezettségek, amíg ezek a szerződések hatályban maradnak, feltéve, hogy nem kerül sor jelentős módosításukra.”

6 A módosított 1999/62 irányelvnek „A költségek felosztásának és az úthasználati díjak számításának alapelvei” című III. mellékletének 3. pontja a következőképpen rendelkezik:

„Üzemeltetési, kezelési és díjbeszedési költségek

Ezen költségek magukban foglalják az infrastruktúra üzemeltetőjénél felmerült összes olyan költséget, amely a 2. szakaszban nem szerepel, és amely az infrastruktúra és az úthasználati díjrendszer alkalmazásához, üzemeltetéséhez és kezeléséhez kapcsolódik. Ezek közé különösen az alábbiak tartoznak:

- a díjfizető kapuk és egyéb fizetőrendszerek építésének, kialakításának és karbantartásának költségei,
- a díjbeszedő rendszer üzemeltetésének, igazgatásának és végrehajtásának napi költségei,
- a koncessziós szerződésekhez kapcsolódó igazgatási díjak és illetékek,
- az infrastruktúra üzemeltetéséhez kapcsolódó kezelési, igazgatási és szolgáltatási költségek.

A költségek tartalmazhatnak az átruházott kockázat mértékét tükröző tőkehozamot vagy haszonkulcsot.

Ezeket a költségeket méltányos és átlátható módon kell megosztani az úthasználati díjrendszer által érintett valamennyi járműosztály között.”

A német jog

- 7 A kérdést előterjesztő bíróság közlése szerint a német szövetségi autópályák használatáért a 2009. január 1-je és 2014. december 31. közötti időszak vonatkozásában fizetendő úthasználati díj összegét a 2011. július 12-i Bundesfernstraßenmautgesetz (a nagy szövetségi főútvonalak használati díjairól szóló törvény) (BGBl. 2011. I, 1378. o.) 14. §-ának (3) bekezdése alapján a törvény 4. melléklete határozza meg. E melléklet ezen úthasználati díjakat egyrészt a legfeljebb három hajtótengellyel rendelkező, illetve a négy vagy több hajtótengellyel rendelkező járművek és járműszerelvények esetében előírt kilométerenkénti összegek, és másrészt a járműveknek a szennyezőanyag-kibocsátási szint szerinti kategóriája alapján állapítja meg. Az úthasználati díjak mértéke 0,141 eurótól 0,288 euróig terjed.
- 8 E bíróság közli, hogy az igényelt visszafizetésnek a 2010. január 1-jétől 2011. július 18-ig terjedő időszakra alkalmazandó úthasználati díj mértékét a 2007–2012. évek közötti számítási időszakra vonatkozó, 2007. november 30-i *Aktualisierung der Wegekostenrechnung für die Bundesfernstraßen in Deutschland* (a németországi közúti infrastruktúra költségeiről szóló szakértői jelentés; a továbbiakban: WKG 2007) alapján számították ki, figyelembe véve többek között az azon földterületek megszerzésébe fektetett tőke költségeit, amelyeken az autópályákat megépítették, a közúti infrastruktúrák üzemeltetési költségeit, azaz, a karbantartási költségeket, az építési költségeket, az úthasználati díj-beszedő rendszerhez kapcsolódó költségeket, valamint a közlekedésrendszethez kapcsolódó költségeket.

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

- 9 BY és CZ 2015. augusztus 31-ig egy lengyel jog szerint létrejött társaságot működtetett, amely többek között Németország területén közúti szállítási tevékenységet végzett.

- 10 BY és CZ a 2010. január 1-je és 2011. július 18. közötti időszak vonatkozásában összesen 12420,53 euró összeget fizetett a Németországi Szövetségi Köztársaságnak a németországi szövetségi autópályák használatáért.
- 11 Ezen összeget túlzottnak véelve BY és CZ keresetet indított annak visszatérítése iránt a Verwaltungsgericht Köln (kölni közigazgatási bíróság, Németország) előtt, amely e keresetet elutasította.
- 12 BY és CZ e határozattal szemben fellebbezést nyújtott be a kérdést előterjesztő bírósághoz, lényegében arra hivatkozva, hogy azok a számítási módszerek, amelyek alapján az általuk fizetendő díjak mértékét meghatározták, túlzott díjmértékek megállapításához vezettek, amelyek ellentétesek az uniós joggal.
- 13 A kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy az elé terjesztett kérdés elbírálásához előzetesen meg kell vizsgálni, hogy a módosított 1999/62 irányelv 7. cikkének (9) bekezdése, valamint 7a. cikkének (1) és (2) bekezdése közvetlen hatállyal rendelkezik-e, és e rendelkezéseket helyesen ültették-e át a német jogba.
- 14 E tekintetben a kérdést előterjesztő bíróság először is emlékeztet arra, hogy a 2004. február 5-i Rieser Internationale Transporte ítélet (C-157/02, EU:C:2004:76) alapjául szolgáló ügyben a Bíróság megállapította, hogy magánszemélyek nem hivatkozhatnak az 1999/62 irányelv 7. cikkének (9) bekezdésére valamely állami hatósággal szemben az említett irányelv átültetésének elmulasztása vagy hiányos átültetése esetén. Mindazonáltal ezen irányelvnek az uniós jogalkotó általi, a 2006/38 irányelv alapján történt módosításait követően az említett bíróság úgy véli, hogy a módosított 1999/62 irányelv 7. cikke (9) bekezdésének közvetlen hatálya van. A kérdést előterjesztő bíróság álláspontja szerint ugyanis e rendelkezés már tartalmazza a költségek túllépésének tilalmát, amelynek értelmében tiltott az infrastruktúra költségei által nem igazolt, túlzott mértékű úthasználati díj.
- 15 Másodszor a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy a közlekedésrendészeti költségek, amelyeket az alapügy tárgyát képező úthasználati díj mértékének meghatározásakor figyelembe vettek, a módosított 1999/62 irányelv 7. cikkének (9) bekezdése értelmében vett „üzemeltetési költségek” fogalmába tartoznak-e.
- 16 Egyébiránt a kérdést előterjesztő bíróság, rámutatva arra, hogy a német jogban meghatározott úthasználati díjak mértékének számítási módszerei hibákat tartalmaznak, többek között az azon földterületek megszerzésébe fektetett tőke díjait érintő költségek figyelembevételét illetően, amelyeken az autópályákat megépítették, azt a kérdést veti fel, hogy megállapítható-e a módosított 1999/62 irányelv 7. cikke (9) bekezdésének megsértése az infrastruktúra költségeinek csekély túllépése esetén.
- 17 Harmadszor és végezetül a kérdést előterjesztő bíróság megállapítja, hogy az úthasználati díj túlzott mértéke a nemzeti jogban korrigálható a költségek utólagos, bírósági eljárás keretében való kiszámításával. E bíróság a 2000. szeptember 26-i Bizottság kontra Ausztria ítélet (C-205/98, EU:C:2000:493) 138. pontjára hivatkozva ugyanakkor azt a kérdést veti fel, hogy az ilyen nemzeti szabályozás összeegyeztethető-e az uniós joggal. Abban az esetben, ha összeegyeztethető, a kérdést előterjesztő bíróság arra is választ vár, hogy milyen módszert kell követni az ilyen számítás elvégzéséhez.

18 Ilyen körülmények között az Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (Észak-Rajna-Vesztfália tartomány közigazgatási felsőbbírósága) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) Hivatkozhat-e a nemzeti bíróságok előtt egy úthasználati díj fizetésére kötelezett jogalany [a módosított 1999/62 irányelv] 7. cikkének (9) bekezdése, 7a. cikkének (1) és (2) bekezdése szerinti úthasználatdíj-számításra vonatkozó előírások betartására (függetlenül annak a 7a. cikkének (3) bekezdése III. melléklettel összefüggésben értelmezett szabályaitól), amennyiben a tagállam az úthasználati díjak törvényi meghatározása során ezeket az előírásokat nem tartotta be teljes mértékben, vagy azokat az úthasználati díj fizetésére kötelezettre nézve hátrányosan, helytelenül ültette át?

2) Az 1. kérdésre adandó igenlő válasz esetén:

- a) Az érintett infrastruktúra-hálózatnak a [módosított 1999/62 irányelv] 7. cikke (9) bekezdésének második mondata értelmében vett üzemeltetési költségeiként elfogadhatóak-e a közlekedésrendészeti költségek?
- b) A súlyozott átlagos úthasználati díjtételekben elfogadható tárgybeli infrastruktúra-költségek
 - i) legfeljebb 3,8%-kal történő túllépése, különösen akkor, ha olyan költségeket vesznek figyelembe, amelyek alapvetően nem elfogadhatóak,
 - ii) legfeljebb 6%-kal történő túllépése

a [módosított 1999/62 irányelv] 7. cikkének (9) bekezdése szerinti költségtúllépési tilalom megsértését vonja-e maga után, azzal a következménnyel, hogy a nemzeti jog e tekintetben nem alkalmazható?

3) A 2. b) kérdésre adandó igenlő válasz esetén:

- a) Úgy kell-e értelmezni a Bizottság kontra Ausztria ítéletet (C-205/98, EU:C:2000:493, 138. pont), hogy a költségek jelentős meghaladását ennek következtében már nem lehet kiegyenlíteni egy bírósági eljárásban elvégzett utólagos költségszámítás útján, amelynek azt kellene bizonyítani, hogy a megállapított úthasználati díj végeredményben valójában nem haladja meg az elfogadható költségeket?
- b) A 3. a) kérdésre adandó nemleges válasz esetén:

A számítási időszak elteltét követően az utólagos költségszámításhoz teljes mértékben a tényleges költségekből és úthasználati díjbevételekből kell-e kiindulni, azaz nem az eredeti költségszámítás erre vonatkozó előirányzataiból?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

A második kérdés a) pontjáról

19 A kérdést előterjesztő bíróság a második kérdésének a) pontjával, amelyet elsőként kell megvizsgálni, azt kívánja megtudni, hogy a módosított 1999/62 irányelv 7. cikkének (9) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy a közlekedésrendészeti költségek az e rendelkezés értelmében vett „üzemeltetési költségek” fogalmába tartoznak.

- 20 E tekintetben a módosított 1999/62 irányelv 7. cikke (9) bekezdésének első mondata úgy rendelkezik, hogy az úthasználati díjtételeket kizárólag az infrastrukturális költségek megtérülésének elvére kell alapozni. E rendelkezés második mondata pontosítja, hogy a súlyozott átlagos úthasználatidíj-tételeket kifejezetten az érintett infrastruktúra-hálózat építési, üzemeltetési, fenntartási és fejlesztési költségeihez kapcsolódóan kell megállapítani. Az említett rendelkezés harmadik mondata szerint a súlyozott átlagos úthasználatidíj-tételek tartalmazhatják a piaci feltételekre alapozott tőkehozamot vagy haszonkulcsot is.
- 21 A módosított 1999/62 irányelv 7a. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy az érintett infrastruktúra-hálózatra vagy az ilyen hálózat egyértelműen meghatározott részére kivetett súlyozott átlagos úthasználati díjtételek mértékének meghatározásakor a tagállamoknak figyelembe kell venniük az ezen irányelv 7. cikkének (9) bekezdésében meghatározott különböző költségeket. E 7a. cikk (2) bekezdése pontosítja, hogy az úthasználati díjakat e cikk (1) bekezdésével és ezen irányelv 7. cikkével összhangban kell meghatározni.
- 22 E rendelkezések szövegéből következik, hogy a súlyozott átlagos úthasználatidíj-tételek meghatározásakor kizárólag a módosított 1999/62 irányelv 7. cikkének (9) bekezdésében említett „infrastrukturális költségeket” kell figyelembe venni, és e rendelkezés e tekintetben az érintett infrastruktúra-hálózat építési, üzemeltetési, fenntartási és fejlesztési költségeire utal.
- 23 Amint azt a főtanácsnok az indítványának a 30. pontjában hangsúlyozta, először is meg kell állapítani, hogy a jelen kérdésre adandó válasz szempontjából releváns költségek nem az érintett infrastruktúra-hálózat építéséhez, fenntartásához és fejlesztéséhez kapcsolódnak, hanem annak üzemeltetéséhez kapcsolódó költségek.
- 24 Ami konkrétan a „üzemeltetési költségeknek” a módosított 1999/62 irányelv 7. cikke (9) bekezdésének második mondatában szereplő fogalmát illeti, az az érintett infrastruktúra üzemeltetésével kapcsolatos költségekre vonatkozik.
- 25 Ezt az értelmezést megerősítik a módosított 1999/62 irányelv III. melléklete 3. pontjának rendelkezései, amelyek szerint az üzemeltetési költségek magukban foglalják az infrastruktúra üzemeltetőjénél felmerült összes olyan költséget, amely az infrastruktúra üzemeltetéséhez kapcsolódik. E tekintetben meg kell jegyezni, hogy bár ezen irányelv 7a. cikkének (3) bekezdéséből az következik, hogy a III. mellékletében foglalt alapelveket a 2008. június 10. után bevezetett úthasználati díjbeszedő rendszerek súlyozott átlagos útdíjtételeinek a számítására kell alkalmazni, és így e melléklet az alapügyre nem alkalmazandó, az ugyanakkor támpontokat ad az említett irányelv keretében használt egyenértékű fogalmak terjedelmére vonatkozóan.
- 26 Márpedig, amint arra a főtanácsnok az indítványának a 32. pontjában rámutatott, a rendészeti tevékenységek a közhatalmi jogosítványokat gyakorló hatóságként eljáró állam felelősségi körébe tartoznak, nem pedig az autópályainfrastruktúra-üzemeltetői minőségben eljáró állam felelősségi körébe.
- 27 A közlekedésrendészeti költségek tehát nem tekinthetők a módosított 1999/62 irányelv 7. cikkének (9) bekezdése szerinti „üzemeltetési költségeknek”.
- 28 Ezt az értelmezést megerősítik ezen irányelv előkészítő anyagai is. A 1999/62 irányelvet módosító európai parlamenti és tanácsi irányelvre vonatkozó, 2003. július 23-án előterjesztett javaslatból (COM(2003) 448 végleges, 4. o.) ugyanis kitűnik, hogy az Európai Bizottság eredetileg azt javasolta, hogy az úthasználati díj mértékének meghatározásához vegyék figyelembe az olyan külső

költségeket, mint a biztosítás által nem fedezett, a társadalom egészét terhelő baleseti költségek. E költségeknek konkrétan magukban kellett foglalniuk a közúti balesetek keretében igénybe vett közszolgáltatások adminisztratív költségeit. Az uniós jogalkotó azonban a módosított 1999/62 irányelvben nem fogadta el ezt a javaslatot.

- 29 A fenti megfontolások összességére tekintettel a második kérdés a) pontjára azt a választ kell adni, hogy a módosított 1999/62 irányelv 7. cikkének (9) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a közlekedésrendészeti költségek nem tartoznak az „üzemeltetési költségeknek” az e rendelkezés értelmében vett fogalmába.

A második kérdés b) pontjáról

- 30 A kérdést előterjesztő bíróság a második kérdésének b) pontjával, amelyet másodikként kell vizsgálni, lényegében arra vár választ, hogy a módosított 1999/62 irányelv 7. cikkének (9) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy azzal ellentétes, ha a súlyozott átlagos úthasználatdíj-tételek 3,8%-kal vagy 6%-kal meghaladják az érintett infrastruktúra-hálózat infrastrukturális költségeit, többek között olyan költségek figyelembevétele miatt, amelyek nem tartoznak az infrastrukturális költségeknek az e rendelkezés értelmében vett fogalmába.
- 31 E tekintetben, amint az a jelen ítélet 20. és 22. pontjából kitűnik, egyrészt a módosított 1999/62 irányelv 7. cikke (9) bekezdésének első mondata előírja, hogy az úthasználati díjtételeket kizárólag az infrastrukturális költségek megtérülésének elvére kell alapozni. Másrészt a tagállamoknak a súlyozott átlagos úthasználatdíj-tételeket kizárólag azon „infrastrukturális költségek” figyelembevételével kell meghatározniuk, amelyeket e cikk kifejezetten felsorol.
- 32 Így a módosított 1999/62 irányelv 7. cikkének (9) bekezdésével ellentétes az érintett infrastruktúra-hálózat infrastrukturális költségeinek minden olyan túllépése, amely jelentősebb számítási hibából, vagy olyan költségek figyelembevételéből származik, amelyek nem tartoznak az e rendelkezésben felsorolt költségek közé, mint például a közlekedésrendészeti költségek.
- 33 Következésképpen a második kérdés b) pontjára azt a választ kell adni, hogy a módosított 1999/62 irányelv 7. cikkének (9) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azzal ellentétes, ha a súlyozott átlagos úthasználatdíj-tételek 3,8%-kal vagy 6%-kal meghaladják az érintett infrastruktúra-hálózat infrastrukturális költségeit, jelentősebb számítási hibák, vagy olyan költségek figyelembevétele miatt, amelyek nem tartoznak az „infrastrukturális költségeknek” az e rendelkezés értelmében vett fogalmába.

Az első kérdésről

- 34 A kérdést előterjesztő bíróság az első kérdésével, amelyet harmadikként kell megvizsgálni, lényegében arra vár választ, hogy magánszemély hivatkozhat-e a módosított 1999/62 irányelv 7. cikkének (9) bekezdésére és 7a. cikkének (1) és (2) bekezdésére a nemzeti bíróságok előtt valamely tagállammal szemben, ha az nem tartotta be e rendelkezéseket, vagy azokat helytelenül ültette át.

- 35 Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint minden esetben, amikor valamely irányelv rendelkezései tartalmukat tekintve feltétlenek és kellően pontosak, azokra a magánszemélyek a nemzeti bíróságok előtt a tagállammal szemben hivatkozhatnak, ha a tagállam elmulasztotta az irányelv határidőn belüli átültetését a nemzeti jogba, vagy azt helytelenül ültette át (2018. november 21-i Ayubi ítélet, C-713/17, EU:C:2018:929, 37. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 36 Valamely uniós jogi rendelkezés akkor feltétlen, ha olyan kötelezettséget fogalmaz meg, amely nem tartalmaz feltételt, és nem függ – a végrehajtásában vagy hatályában – az Unió intézményeinek vagy a tagállamoknak semmilyen jogi aktusától. Az ilyen rendelkezés akkor kellően pontos ahhoz, hogy egy jogalany hivatkozhatson rá, és a bíróság alkalmazhassa, ha egyértelműen fogalmaz meg valamely kötelezettséget (2010. július 1-jei Gassmayr ítélet, C-194/08, EU:C:2010:386, 45. pont).
- 37 A Bíróság a 2004. február 5-i Rieser Internationale Transporte ítélet (C-157/02, EU:C:2004:76) 42. pontjában megállapította, hogy magánszemélyek sem a közúti árufuvarozásra használt egyes járművekre kivetett adóknak, valamint az egyes infrastruktúrák használatáért beszedett úthasználati díjaknak és használati díjaknak a tagállamok általi alkalmazásáról szóló, 1993. október 25-i 93/89/EGK tanácsi irányelv (HL 1993. L 279., 32. o.) 7. cikkének h) pontjára, sem az 1999/62 irányelv 7. cikkének (9) bekezdésére nem hivatkozhatnak állami hatósággal szemben az említett irányelvek átültetésének elmulasztása vagy hiányos átültetése esetén.
- 38 Ami ugyanis a 93/89 irányelv 7. cikkének h) pontját illeti, amely szerint „az úthasználatidj-tételeket az érintett infrastruktúra-hálózat építési, üzemeltetési és fejlesztési költségeihez kapcsolódóan állapítják meg”, ezen ítélet 40. és 41. pontjában a Bíróság megállapította, hogy e rendelkezés nem tekinthető feltétel nélkülinek és kellően pontosnak ahhoz, hogy arra magánszemélyek valamely állami hatósággal szemben hivatkozhatnak, mivel először is az említett rendelkezés nem határozza meg azon kapcsolat jellegét, amelynek az úthasználatidj-tételek és az érintett infrastruktúra-hálózat építési, üzemeltetési és fejlesztési költségei között fenn kell állnia, másodsor az nem állapítja meg e három költségtételt, és végül harmadszor, bár általános iránymutatást ad az úthasználati díjak kiszámításához, nem jelöl meg konkrét számítási módszert, és e tekintetben a tagállamok számára igen széles mérlegelési mozgásteret biztosít.
- 39 A Bíróság az említett ítélet 41. pontjában megállapította, hogy ez az értékelés még inkább alkalmazandó az 1999/62 irányelv 7. cikkének (9) bekezdésére, mivel e rendelkezés szövege azonos a 93/89 irányelv 7. cikkének h) pontjával, kivéve, hogy az nem az „úthasználatidj-tételek”, hanem a „súlyozott átlagos úthasználatidj-tételek” fogalmára vonatkozik, anélkül azonban, hogy azt meghatározná.
- 40 A jelen ügyben, amint az a jelen ítélet 22. pontjából kitűnik, a módosított 1999/62 irányelv 7. cikke (9) bekezdésének első mondatából, valamint ezen irányelv 7a. cikkének (1) és (2) bekezdéséből az következik, hogy a súlyozott átlagos úthasználatidj-tételeket kizárólag az „infrastrukturális költségek” figyelembevételével kell meghatározni.
- 41 Annak előírásával, hogy az úthasználati díjtételeket kizárólag az „infrastrukturális költségek” megtérülésének elvére kell alapozni, a módosított 1999/62 irányelv 7. cikkének (9) bekezdése egyértelműen meghatározza azon kapcsolat jellegét, amelynek az úthasználati díjtételek mértéke és az érintett infrastruktúra költségei között fenn kell állnia.

- 42 Ezenfelül a módosított 1999/62 irányelv 7. cikke (1) bekezdésének és 7. cikke (9) bekezdésének együttes olvasatából az következik, hogy az ezen utóbbi rendelkezésben említett „érintett infrastruktúra” az ezen irányelv 2. cikkének a) pontjában meghatározott „transzeurópai úthálózat” infrastruktúra-hálózatának felel meg. Az említett irányelv a 2. cikkében meghatározza továbbá az „úthasználati díj”, a „súlyozott átlagos úthasználati díjtétel” és az „építési költségek” fogalmát.
- 43 Amint arra a főtanácsnok az indítványának a 83. pontjában rámutatott, a Bíróság által a 2004. február 5-i Rieser Internationale Transporte ítéletben (C-157/02, EU:C:2004:76) kiemelt főbb hiányosságokat, amelyek akadályozták az 1999/62 irányelv 7. cikke (9) bekezdésének közvetlen hatályát, az uniós jogalkotó tehát pótolta az ezen irányelv tekintetében a 2006/38 irányelvvel végrehajtott módosítások során.
- 44 Bár a módosított 1999/62 irányelv továbbra is mérlegelési mozgásteret biztosít a tagállamok számára az úthasználati díjak számítására vonatkozó módszer tekintetében, ez a körülmény nem érinti azon kötelezettség pontos és feltétel nélküli jellegét, amely arra vonatkozik, hogy az úthasználati díj-tételeket kizárólag az ezen irányelv 7. cikkének (9) bekezdésében említett „infrastrukturális költségek” figyelembevételével kell meghatározni.
- 45 Ebből következik, hogy a módosított 1999/62 irányelv 7. cikkének (9) bekezdése és ezen irányelv 7a. cikkének (1) és (2) bekezdése azon tagállamok számára, amelyek a transzeurópai úthálózaton úthasználati díjakat vezetnek be vagy tartanak fenn, pontos és feltétel nélküli kötelezettséget ír elő arra vonatkozóan, hogy ezen úthasználati díj-tételek szintjét kizárólag az „infrastrukturális költségeknek”, nevezetesen az érintett infrastruktúra-hálózat építési, üzemeltetési, fenntartási és fejlesztési költségeinek a figyelembevételével kell meghatározni.
- 46 Következésképpen az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy magánszemélyek a nemzeti bíróságok előtt közvetlenül hivatkozhatnak valamely tagállammal szemben a módosított 1999/62 irányelv 7. cikkének (9) bekezdésében említett infrastruktúrális költségek kizárólagos figyelembevételére irányuló, e rendelkezésben, valamint az említett irányelv 7a. cikkének (1) és (2) bekezdésében előírt kötelezettségre, ha e tagállam nem tartotta be e kötelezettséget, vagy azt helytelenül ültette át.

A harmadik kérdésről

- 47 A kérdést előterjesztő bíróság a harmadik kérdésével, amelyet utolsóként kell vizsgálni, arra vár választ, hogy a módosított 1999/62 irányelvet a 2000. szeptember 26-i Bizottság kontra Ausztria ítélet (C-205/98, EU:C:2000:493) 138. pontjával összefüggésben úgy kell-e értelmezni, hogy azzal ellentétes, ha az úthasználati díj túlzott mértékét utólagosan, az infrastruktúrális költségek bírósági eljárás keretében való újraszámításával igazolják. Nemleges válasz esetén a kérdést előterjesztő bíróság arra vár választ, hogy az ilyen számításnak kizárólag a tényleges költségeken és a ténylegesen beszedett díjbevételeken kell-e alapulnia, figyelmen kívül hagyva az előzetes számításban alkalmazott feltételezéseket.
- 48 E tekintetben a Bíróság ezen ítélet 138. pontjában megállapította, hogy az Osztrák Köztársaság az érintett autópályára alkalmazandó úthasználati díj mértékének megemelését nem igazolhatja új költségszámítási módszer bevezetésével, mivel egyrészt nem fejtette ki, hogy e módszer mennyiben megfelelőbb, és másrészt a 93/89 irányelv 7. cikkének h) pontja, amely szerint az

úthasználati díj mértékét az érintett infrastruktúra-hálózat építési, üzemeltetési és fejlesztési költségeihez kapcsolódóan kell megállapítani, azt feltételezi, hogy az úthasználati díj mértékének kiigazítására az azt igazoló számítást követően kerüljön sor.

- 49 Az ilyen megfontolások alkalmazandók az alapügy tárgyát képezőhöz hasonló, olyan esetben is, amelyben az úthasználati díjak túlzottnak minősülő mértékének igazolása nem egy új számítási módszer utólagos alkalmazásából, hanem az eredetileg figyelembe vett infrastrukturális költségek bírósági eljárás keretében való naprakésszé tételéből származik.
- 50 E körülmények között a harmadik kérdésre azt a választ kell adni, hogy a módosított 1999/62 irányelvet a 2000. szeptember 26-i Bizottság kontra Ausztria ítélet (C-205/98, EU:C:2000:493) 138. pontjával összefüggésben úgy kell értelmezni, hogy azzal ellentétes, ha az úthasználati díj túlzott mértékét utólagosan, az infrastrukturális költségek bírósági eljárás keretében végzett újraszámításával igazolják.

A jelen ítélet időbeli hatályának korlátozásáról

- 51 A tárgyaláson a Németországi Szövetségi Köztársaság azt kérte a Bíróságtól, hogy korlátozza a jelen ítélet időbeli hatályát, amennyiben úgy ítéli meg, hogy a módosított 1999/62 irányelv 7. cikke (9) bekezdésének és 7a. cikke (1) és (2) bekezdésének rendelkezései közvetlen hatállyal rendelkeznek.
- 52 A Németországi Szövetségi Köztársaság a kérelmének alátámasztása érdekében először is arra hivatkozott, hogy bizonytalanság áll fenn a módosított 1999/62 irányelv 7. cikkének (9) bekezdése értelmében vett „üzemeltetési költségek” fogalmának terjedelmét illetően, ami nagyrészt a Bizottság magatartásából ered. A Németországi Szövetségi Köztársaság álláspontja szerint ugyanis a Bizottság az 2014. december 10-i, az 1999/62/EK irányelv 7h. cikkének (2) bekezdésén alapuló, az új úthasználati díj -rendszernek a Németországban való bevezetéséről szóló véleményében (C(2014)9313 végleges), és a 2019. január 16-i, az 1999/62/EK irányelv 7h. cikkének (2) bekezdésén alapuló, az új úthasználati díj-beszedő berendezésnek a Németországban való bevezetéséről szóló véleményében (C(2019)60) úgy vélte, hogy a közlekedésrendészeti költségek az említett fogalomba tartoznak.
- 53 Másodszor a Németországi Szövetségi Köztársaság felhívta a Bíróság figyelmét a jelen ítélet visszaható hatályú alkalmazásából eredő súlyos pénzügyi következményekre.
- 54 A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint azon értelmezés, amelyet az utóbbi valamely uniós jogszabály kapcsán fejt ki az EUMSZ 267. cikkben rá ruházott hatáskör gyakorlása során, megmagyarázza és pontosítja e szabály jelentését és hatályát, amely szerint azt a hatálybalépésének időpontjától értelmezni és alkalmazni kell, illetőleg értelmezni és alkalmazni kellett volna. Ebből következően az így értelmezett szabályt a bíróságok alkalmazhatják, és azt alkalmazniuk kell az értelmezés iránti kérelemről határozó ítélet előtt keletkezett és létrejött jogviszonyokra is, ha egyébként teljesülnek azon feltételek, amelyek lehetővé teszik az említett szabály alkalmazására vonatkozó pernek a hatáskörrel rendelkező bíróságok előtti megindítását (2019. március 14-i Skanska Industrial Solutions és társai ítélet, C-724/17, EU:C:2019:204, 55. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

- 55 A Bíróság csak kivételesen, az uniós jogrendhez szorosan hozzátartozó jogbiztonság általános elvének alkalmazása útján korlátozhatja bármely érdekelt azon lehetőségét, hogy a jóhiszeműen létrejött jogviszonyok vitatása céljából a Bíróság által értelmezett rendelkezésre hivatkozzon. A Bíróság az érdekeltek jóhiszeműségére és a súlyos zavarok kockázatának fennállására vonatkozó két alapvető feltétel teljesülése esetén határozhat e korlátozás mellett (2019. március 14-i Skanska Industrial Solutions és társai ítélet, C-724/17, EU:C:2019:204, 56. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 56 Konkrétabban fogalmazva, a Bíróság ezt a megoldást csak világosan meghatározott körülmények között alkalmazta, többek között abban az esetben, amikor az érvényesnek és hatályosnak vélt szabályozás alapján jóhiszeműen létesített jogviszonyok nagy száma miatt súlyos gazdasági következmények felmerülésének kockázata állt fenn, és úgy tűnt, hogy a magánszemélyeket és a nemzeti hatóságokat az uniós rendelkezések hatályát illető objektív és jelentős bizonytalanság az uniós szabályozásnak meg nem felelő magatartásra indította, és e bizonytalansághoz esetleg maguk a tagállamok vagy a Bizottság magatartása is hozzájárult (2019. március 14-i Skanska Industrial Solutions és társai ítélet, C-724/17, EU:C:2019:204, 57. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 57 A jelen ügyben meg kell állapítani, hogy a Németországi Szövetségi Köztársaság nem terjesztett elő olyan bizonyítékot, amely biztosítaná az érdekeltek jóhiszeműségére vonatkozó feltételnek való megfelelést.
- 58 Amint arra a főtanácsnok az indítványának a 99. és 100. pontjában rámutatott, a Németországi Szövetségi Köztársaság konkrétan nem fejtette ki, hogy a Bizottságnak a jelen ítélet 52. pontjában említett véleményei, amelyekben ezen intézmény kedvező véleményt adott a közlekedésrendészeti költségekhez kapcsolódó infrastrukturális költségeket is magában foglaló új úthasználatdíj-rendszerekre vonatkozóan, milyen indokok alapján járultak hozzá ahhoz, hogy a módosított 1999/62 irányelv 7. cikke (9) bekezdésének hatályához objektív és jelentő bizonytalanság kapcsolódjon.
- 59 Az alapeljárás tárgyát képező, a 2010. január 1-jétől 2011. július 18-ig terjedő időszakra vonatkozó úthasználati díjak mértékét ugyanis a 2007. és 2012. évek közötti számítási időszakra vonatkozó WKG 2007 alapján számították ki. Márpedig meg kell állapítani, hogy a Bizottság említett véleményei e számítási időszaknál későbbiek, ezért azokat nem lehetett figyelembe venni az alapügy tárgyát képező úthasználati díj mértékének a meghatározásakor.
- 60 E körülmények között a jelen ítélet időbeli hatálya korlátozásának nincs helye.

A költségekről

- 61 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (első tanács) a következőképpen határozott:

- 1) A 2006. május 17-i 2006/38/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel módosított, a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló, 1999. június 17-i 1999/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 7. cikkének (9) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a közlekedésrendészeti költségek nem tartoznak az „üzemeltetési költségeknek” az e rendelkezés értelmében vett fogalmába.
- 2) A 2006/38 irányelvvel módosított 1999/62 irányelv 7. cikkének (9) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azzal ellentétes, ha a súlyozott átlagos úthasználatdíj-tételek 3,8%-kal vagy 6%-kal meghaladják az érintett infrastruktúra-hálózat infrastrukturális költségeit, többek között jelentősebb számítási hibák, vagy olyan költségek figyelembevétele miatt, amelyek nem tartoznak az „infrastrukturális költségeknek” az e rendelkezés értelmében vett fogalmába.
- 3) Magánszemélyek a nemzeti bíróságok előtt közvetlenül hivatkozhatnak valamely tagállammal szemben a 2006/38 irányelvvel módosított 1999/62 irányelv 7. cikkének (9) bekezdésében említett infrastrukturális költségek kizárólagos figyelembevételére irányuló, e rendelkezésben, valamint az említett irányelv 7a. cikkének (1) és (2) bekezdésében előírt kötelezettségre, ha e tagállam nem tartotta be e kötelezettséget, vagy azt helytelenül ültette át.
- 4) A 2006/38 irányelvvel módosított 1999/62 irányelvet a 2000. szeptember 26-i Bizottság kontra Ausztria ítélet (C-205/98, EU:C:2000:493) 138. pontjával összefüggésben úgy kell értelmezni, hogy azzal ellentétes, ha az úthasználati díj túlzott mértékét utólagosan, az infrastrukturális költségek bírósági eljárás keretében végzett újraszámításával igazolják.

Aláírások