



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (pirmā palāta)

2020. gada 28. oktobrī*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Direktīva 1999/62/EK – Direktīva 2006/38/EK – Dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšana smagajiem kravas transportlīdzekļiem – 7. panta 9. punkts – 7.a panta 1. un 2. punkts – Nodevas – Infrastruktūras izmaksu atgūšanas princips – Infrastruktūras izmaksas – Pārvaldības izmaksas – Ar ceļu policiju saistītas izmaksas – Izmaksu pārsniegšana – Tiešā iedarbība – Pārmērīgas ceļu nodevas pamatojums *a posteriori* – Sprieduma iedarbības laikā ierobežojums

Lietā C-321/19

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen* (Ziemeļreinas Vestfālenes federālās zemes Augstākā administratīvā tiesa, Vācija) iesniedza ar 2019. gada 28. marta lēmumu un kas Tiesā reģistrēts 2019. gada 18. aprīlī, tiesvedībā

BY,

CZ

pret

Bundesrepublik Deutschland,

TIESA (pirmā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs Ž. K. Bonišo [*J.-C. Bonichot*], Tiesas priekšsēdētāja vietniece R. Silva de Lapuerta [*R. Silva de Lapuerta*] (referente), tiesneši K. Toadere [*C. Toader*], M. Safjans [*M. Safjan*] un N. Jēskinens [*N. Jääskinen*],

ģenerālvokāts: H. Saugmandsgors Ēe [*H. Saugmandsgaard Øe*],

sekretāre: M. Krauzenbeka [*M. Krausenböck*], administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2020. gada 4. marta tiesas sēdi,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

- CZ un BY vārdā – *M. Pfürer* un *A. Winczura*, *Rechtsanwälte*,
- *Bundesrepublik Deutschland* vārdā – *J. Hilf*, *F. Montag* un *M. Schleifenbaum*, *Rechtsanwälte*,
- Vācijas valdības vārdā – *D. Klebs* un *J. Möller*, pārstāvji,

* Tiesvedības valoda – vācu.

– Eiropas Komisijas vārdā – *W. Mölls* un *N. Yerrell*, pārstāvji,

noklausījusies ģenerālvokāta secinājumus 2020. gada 18. jūnijā tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 1999/62/EK (1999. gada 17. jūnijs) par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem (OV 1999, L 187, 42. lpp.), kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2006/38/EK (2006. gada 17. maijs) (OV 2006, L 157, 8. lpp.) (turpmāk tekstā – “grozītā Direktīva 1999/62”), 7. panta 9. punkta un 7.a panta 1. un 2. punkta interpretāciju.
- 2 Šis lūgums ir iesniegts saistībā ar tiesvedību starp BY un CZ, no vienas puses, un *Bundesrepublik Deutschland* (Vācijas Federatīvā Republika), no otras puses, saistībā ar pirmo divu minēto personu prasījumu atmaksāt summas, kas samaksātas kā autoceļu nodeva par Vācijas federālajiem autoceļiem.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

- 3 Grozītās Direktīvas 1999/62 2. pantā ir noteikts:

“Šajā direktīvā:

- a) “Eiropas autoceļu tīkls” ir Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmuma Nr. 1692/96/EK (1996. gada 23. jūlijs) par Kopienas pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai [(OV 1996, L 228, 1. lpp.) – lēmumā jaunākie grozījumi izdarīti ar Padomes 2006. gada 20. novembra Regulu Nr. 1791/2006 (OV 2006, L 363, 1. lpp.)] I pielikuma 2. pantā definēto autoceļu tīkls, kā norādīts kartēs. Kartes attiecas uz atbilstīgajām sadaļām, kas minētas šā Lēmuma operatīvajā daļā un/vai šā lēmuma II pielikumā;
- aa) “būvniecības izmaksas” ir izmaksas, kas saistītas ar būvniecību, tostarp, vajadzības gadījumā, finansēšanas izmaksas:
 - jaunai infrastruktūrai vai jaunas infrastruktūras uzlabojumiem (tostarp būtiskiem rekonstrukcijas darbiem); vai
 - infrastruktūrai vai infrastruktūras uzlabojumiem (tostarp būtiskiem rekonstrukcijas darbiem), kas pabeigti ne vēlāk kā 30 gadus pirms 2008. gada 10. jūnija, ja autoceļu nodevu iekasēšanas kārtība jau ir ieviesta līdz 2008. gada 10. jūnijam vai nostabilizēta ne senāk kā 30 gadus pirms jebkādas jaunas autoceļu nodevu iekasēšanas kārtības izveidošanas, kas ieviesta pēc 2008. gada 10. jūnija; izmaksas saistībā ar infrastruktūru vai infrastruktūras uzlabojumiem, kas pabeigti pirms šā termiņa, tāpat var tikt uzskatītas par būvniecības izmaksām, ja:
 - i) dalībvalstī ir izveidota autoceļu nodevu iekasēšanas sistēma, kas paredz šo izmaksu atgūšanu, izmantojot ar autoceļu nodevu iekasēšanas sistēmas īpašnieku noslēgtu līgumu vai citus līdzvērtīgus tiesību aktus, kas stājās spēkā pirms 2008. gada 10. jūnija, vai
 - ii) dalībvalsts var pierādīt, ka attiecīgās infrastruktūras būvniecība bija atkarīga no tā, vai tās tehniskais kalpošanas laiks pārsniedz 30 gadus;

Jebkurā gadījumā vērā ņemamā būvniecības izmaksu daļa nevar pārsniegt esošās tehniskās kalpošanas laika daļu infrastruktūras sastāvdaļām, kuras vēl ir lietošanā 2008. gada 10. jūnijā vai dienā, kad tiek ieviesta jauna autoceļu nodevu iekasēšanas kārtība, ja šī diena ir vēlāk.

Infrastruktūras izmaksas vai infrastruktūras uzlabojumu izmaksas var ietvert jebkākus īpašus izdevumus saistībā ar infrastruktūru, kas paredzēti, lai samazinātu traucējumus, ko izraisa troksnis, vai lai uzlabotu satiksmes drošību, kā arī faktiskus maksājumus, ko veic infrastruktūras īpašnieks un kas atbilst vides jomā izvirzītiem mērķiem, piemēram, aizsardzība pret augsnes piesārņošanu;

[..]

- b) “autoceļu nodeva” ir noteikta summa, kas maksājama par transportlīdzekli, kas pārvietojas noteiktu attālumu, izmantojot 7. panta 1. punktā minētās infrastruktūras; šo apmēru nosaka pēc nobrauktā attāluma un transportlīdzekļa veida;
- ba) “vidējā svērtā autoceļu nodeva” ir kopējie ienākumi, kas iegūti no autoceļu nodevām noteiktā laikposmā, tos dalot ar kilometru skaitu, ko transportlīdzekļi nobraukuši noteiktā autoceļu tīklā, uz kuru attiecas autoceļu nodevas iekasēšana šajā laikposmā, gan ienākumus, gan transportlīdzekļu nobrauktos kilometrus aprēķinot transportlīdzekļiem, uz kuriem attiecas autoceļu nodeva;

[..].”

- 4 Šīs direktīvas 7. pantā ir noteikts:

“1. Dalībvalstis var saglabāt vai ieviest nodevas un/vai lietošanas maksu attiecībā uz Eiropas autoceļu tīklu vai šā tīkla daļām vienīgi saskaņā ar nosacījumiem, kas izklāstīti no 2. līdz 12. punktam. Tas neskar dalībvalstu tiesības saskaņā ar Līgumu piemērot nodevas un/vai lietošanas maksu uz autoceļiem, *inter alia* uz paralēliem autoceļiem, uz kuriem satiksme var tikt novirzīta no Eiropas autoceļu tīkla un/vai kuri tiešā veidā konkurē ar atsevišķām šā tīkla daļām, vai attiecībā uz cita veida mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kas neietilpst “transportlīdzekļu” definīcijā Eiropas autoceļu tīklā, ar noteikumu, ka autoceļu nodevas un/vai lietošanas maksas piemērošana uz šādiem autoceļiem nediskriminē starptautisko satiksmi un nerada operatoru konkurences izkropļojumus.

[..]

9. Autoceļu nodevu pamatā ir vienīgi infrastruktūras izmaksu segšanas princips. Konkrēti, nosakot vidējo svērto autoceļu nodevu, ņem vērā attiecīgās infrastruktūras tīkla būvniecības izmaksas un izmaksas, kas saistītas ar attiecīgās infrastruktūras tīkla pārvaldību, uzturēšanu un attīstību. Vidējā svērtā autoceļu nodeva var ietvert arī ienākumus saistībā ar peļņas normu, pamatojoties uz tirgus apstākļiem.

[..].”

- 5 Atbilstoši minētās direktīvas 7.a panta 1.–3. punktam:

“1. Nosakot vidējās svērtās autoceļu nodevu likmes, ko iekasē no attiecīgās infrastruktūras tīkla vai no konkrēti noteiktas šā tīkla daļas, dalībvalstis ņem vērā 7. panta 9. punktā noteiktās dažādās izmaksas. Izmaksas, kas tiek ņemtas vērā, attiecas uz tīklu vai tā daļu, kurā autoceļu nodevas tiek iekasētas, kā arī uz transportlīdzekļiem, kuriem piemērojama nodeva. Dalībvalstis var izvēlēties neatgūt šīs izmaksas no autoceļu nodevu ienākumiem vai atgūt vienīgi procentuālu daļu no izmaksām.

2. Autoceļu nodevas nosaka saskaņā ar šīs direktīvas 7. pantu un šā panta 1. punktu.

3. Attiecībā uz jaunu autoceļu nodevu iekasēšanas kārtību, kas neietver koncesijas nodevas, kuras dalībvalstis ieviešas pēc 2008. gada 10. jūnija, dalībvalstis aprēķina izmaksas, balstoties uz pamata aprēķinu metodikas principiem, kas izklāstīti III pielikumā.

Attiecībā uz jaunām koncesijas nodevām, kas ieviestas pēc 2008. gada 10. jūnija, maksimālā autoceļu nodevu likme ir līdzvērtīga vai nepārsniedz limeni, ko nosaka, aprēķinot izmaksas, izmantojot metodoloģiju, kas balstās uz III pielikumā noteiktajiem aprēķinu pamatprincipiem. Šo līdzvērtību pārbauda, pamatojoties uz pietiekami ilgu bāzes periodu, kas atbilst koncesijas līguma saturam.

Uz nodevu maksāšanas pasākumiem, kas jau ir ieviesti 2008. gada 10. jūnijā, vai pasākumiem, attiecībā uz kuriem ir saņemti piedāvājumi vai atbilde uz uzaicinājumiem risināt sarunas saskaņā ar sarunu procedūru un kuri ir bijuši izsludināti saskaņā ar valsts iepirkuma procesu pirms 2008. gada 10. jūnija, neattiecas šajā punktā izklāstītie pienākumi, tik ilgi, kamēr esošie pasākumi ir spēkā un ar noteikumu, ka tie vēlāk netiks būtiski grozīti.”

6. Grozītās direktīvas 1999/62 III pielikuma “Izmaksu sadales un autoceļa nodevu aprēķināšanas pamatprincipi” 3. punktā ir noteikts:

“Pārvaldības, pārraudzības un autoceļu nodevas iekasēšanas izmaksas

Šajā izmaksu pozīcijā iekļauj visas izmaksas, kas radušās infrastruktūras operatoram un kas nav iekļautas 2. iedaļā, un kas attiecas uz infrastruktūras un autoceļu nodevu sistēmas ieviešanu, pārvaldību un pārraudzību. Konkrēti, tur iekļauj:

- nodevu iekasēšanas kabīņu un citu maksāšanas sistēmu būvniecības, uzstādīšanas un uzturēšanas izmaksas,
- ikdienas izmaksas, kas saistītas ar nodevu iekasēšanas sistēmas pārvaldīšanu, administrēšanu un kontroli,
- administratīvās maksas un atlīdzību saistībā ar koncesijas līgumiem,
- pārraudzības, administratīvās un pakalpojumu izmaksas saistībā ar infrastruktūras darbību.

Izmaksās var iekļaut kapitālieguldījumu atdevi vai peļņas normu, atspoguļojot nodotā riska pakāpi.

Šādas izmaksas sadala, pamatojoties uz taisnīgu un pārskatāmu pieeju, starp visām transportlīdzekļu klasēm, uz kurām attiecas autoceļu nodevu iekasēšanas sistēma.”

Vācijas tiesības

7. Iesniedzējtiesas skatījumā, autoceļu nodevu apmērs par Vācijas federālo autoceļu lietošanu laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2014. gada 31. decembrim ir noteikts saskaņā ar 2011. gada 12. jūlija *Bundesfernstraßenmautgesetz* (Likums par federālo ceļu nodevu) (*BGBI.* 2011 I S, 1378. lpp.) 14. panta 3. punktu ar tā 4. pielikumu. Šajā pielikumā nodeva ir noteikta, pirmkārt, pamatojoties uz maksu, kas noteikta par kilometru transporta līdzekļiem vai transportlīdzekļu apvienojumiem ar ne vairāk kā trim asīm un tādiem, kam ir vairāk kā četras asis, un, otrkārt, pamatojoties uz kategoriju, kurai transportlīdzeklis ir piederīgs, atkarībā no tā piesārņojošo emisiju līmeņa. Nodevas apmērs svārstās no 0,141 līdz 0,288 EUR.
8. Šī tiesa precizē, ka piemērojamo nodevu likme laikposmā no 2010. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 18. jūlijam tika aprēķināta, pamatojoties uz 2007. gada 30. novembra *Aktualisierung der Wegekostenrechnung für die Bundesfernstraßen in Deutschland* (atjauninājums par ceļu infrastruktūras

izmaksām Vācijā) (turpmāk tekstā – “WKG 2007”) par laikposmu no 2007. līdz 2012. gadam, ņemot vērā it īpaši tā kapitāla izmaksas, kas ieguldīts zemesgabalu iegādē, uz kuriem ir uzbūvēti autoceļi, un ceļu infrastruktūras ekspluatācijas izmaksas, proti, uzturēšanas izmaksas, izveidošanas izmaksas, ar nodevas iekasēšanas sistēmu saistītās izmaksas, kā arī ar ceļu policiju saistītās izmaksas.

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

- 9 BY un CZ līdz pat 2015. gada 31. augustam izmantoja saskaņā ar Polijas tiesībām dibinātas sabiedrības pakalpojumus, kura veic autopārvadījumus tostarp Vācijas teritorijā.
- 10 Šim nolūkam BY un CZ par laikposmu no 2010. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 18. jūlijam Vācijas Federatīvajai Republikai samaksāja 12 420,53 EUR autoceļu nodevās par Vācijas federālo autoceļu izmantošanu.
- 11 Uzskatīdami, ka šī summa ir pārmērīgi liela, BY un CZ cēla prasību *Verwaltungsgericht Köln* (Kēlnes Administratīvā tiesa), prasot tās atmaksu; šī prasība tika noraidīta.
- 12 BY un CZ šo lēmumu pārsūdzēja iesniedzējtiesā, būtībā norādot, ka aprēķina metode, pamatojoties uz kuru ir ticis noteikts nodevu apmērs, kas viņiem bija jāmaksā, ir novedusi pie pārmērīgas likmes, pārkāpjot Savienības tiesības.
- 13 Lai varētu izlemt šo iesniegto jautājumu, iesniedzējtiesa uzskata, ka sākumā ir jāizvērtē, vai grozītās Direktīvas 1999/62 7. panta 9. punktam un 7.a panta 1. un 2. punktam ir tieša iedarbība un vai šīs tiesību normas ir pareizi transponētas Vācijas tiesībās.
- 14 Šajā ziņā iesniedzējtiesa atgādina, pirmkārt, ka lietā, kurā pasludināts 2004. gada 5. februāra spriedums *Rieser Internationale Transporte* (C-157/02, EU:C:2004:76), Tiesa nosprieda, ka privātpersonas, vēršoties pret valsts iestādi, nevar atsaukties uz Direktīvas 1999/62 7. panta 9. punktu, ja šī direktīva nav tikusi transponēta vai ir transponēta nepilnīgi. Tomēr pēc tam, kad Savienības likumdevējs šajā direktīvā saskaņā ar Direktīvu 2006/38 izdarīja grozījumus, iesniedzējtiesa uzskata, ka grozītās Direktīvas 1999/62 7. panta 9. punktam ir tieša iedarbība. Faktiski, iesniedzējtiesas skatījumā, šajā tiesību normā šobrīd ir ietverts aizliegums pārsniegt izmaksas, saskaņā ar kuru ir aizliegtas pārmērīgas ceļu nodevas, kas nav pamatotas ar infrastruktūras izmaksām.
- 15 Otrkārt, tā būtībā vēlas noskaidrot, vai ceļu policijas izmaksām, kas ņemtas vērā pamatlietā aplūkoto autoceļu nodevu likmju noteikšanai, ir piemērojams jēdziens “pārvaldības izmaksas” grozītās Direktīvas 1999/62 7. panta 9. punkta izpratnē.
- 16 Turklāt, norādīdama, ka Vācijas tiesībās noteiktās autoceļu nodevas aprēķina metodes ir kļūdainas, it īpaši attiecībā uz tādu izmaksu ņemšanu vērā, kas atbilst atlīdzībai par ieguldīto kapitālu to zemesgabalu iegādē, uz kuriem uzbūvēti autoceļi, iesniedzējtiesa jautā, vai var konstatēt grozītās Direktīvas 1999/62 7. panta 9. punkta pārkāpumu infrastruktūras izmaksu nelielas pārsniegšanas gadījumā.
- 17 Treškārt un visbeidzot, iesniedzējtiesa norāda, ka valsts tiesībās ir atļauts pārmērīgas autoceļu nodevas likmes koriģēt *a posteriori* tiesvedības ietvaros. Atsaucoties uz 2000. gada 26. septembra sprieduma Komisija/Austrija (C-205/98, EU:C:2000:493) 138. punktu, tā tomēr jautā, vai tāds valsts tiesiskais regulējums ir saderīgs ar Savienības tiesībām. Gadījumā, ja tas tā būtu, iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot metodi, kas būtu jāizmanto šāda aprēķina veikšanā.

18 Šajos apstākļos *Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen* (Ziemeļreinas-Vestfālenes federālās zemes Augstākā administratīvā tiesa, Vācija) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālos jautājumus:

- “1) Vai persona, kurai ir jāmaksā autoceļu nodeva, var, vēršoties valsts tiesās, atsaukties uz atbilstību noteikumiem par autoceļu nodevas aprēķināšanu saskaņā ar [grozītās] Direktīvas 1999/62 7. panta 9. punktu un 7.a panta 1. un 2. punktu, ja dalībvalsts, ar likumu nosakot autoceļu nodevas, šos noteikumus nav pilnībā ievērojusi vai ir kļūdaini transponējusi uz autoceļu nodevas maksātāja rēķina?
- 2) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša:
- a) Vai uz infrastruktūras tīkla pārvaldības izmaksām [grozītās] Direktīvas 1999/62 7. panta 9. punkta otrā teikuma izpratnē var attiecināt arī Ceļu policijas izmaksas?
 - b) Vai ar infrastruktūras izmaksu, uz kurām attiecinā vidējo svērtu autoceļu nodevu, pārsniegšanu robežās
 - i) līdz 3,8 %, it īpaši tad, ja tiek attiecinātas izmaksas, kas jau pēc būtības nav attiecināmas,
 - ii) līdz 6 %,

tiek pārkāpts aizliegums pārsniegt izmaksas saskaņā ar [grozītās] Direktīvas 1999/62 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 Komisija/Austrija (C-205/98, EU:C:2000:493, 138. punkts) ir jāsaprot tādējādi, ka ievērojamu izmaksu pārsniegšanu galu galā vairs nevar kompensēt ar tiesvedībā iesniegtu *a posteriori* izmaksu aprēķinu, lai pierādītu, ka noteiktā autoceļu nodevas likme rezultātā faktiski nepārsniedz attiecināmās izmaksas?
 - b) Gadījumā, ja uz trešā jautājuma a) daļu tiek sniegta noraidošā atbilde:

Vai, veicot *a posteriori* 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?”

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par otrā jautājuma a) daļu

- 19 Ar otrā jautājuma a) daļu, kas ir jāizskata vispirms, iesniedzējtiesa jautā, vai grozītās Direktīvas 1999/62 7. panta 9. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka ar ceļu policiju saistītās izmaksas ietilpst jēdzienā “pārvaldības izmaksas” šīs tiesību normas izpratnē.
- 20 Šai ziņā grozītās Direktīvas 1999/62 7. panta 9. punkta pirmajā teikumā ir minēts, ka autoceļu nodevu pamatā ir vienīgi infrastruktūras izmaksu segšanas princips. Šīs tiesību normas otrajā teikumā ir precizēts, ka, nosakot vidējās svērtās autoceļu nodevas, ņem vērā attiecīgās infrastruktūras tīkla pārvaldības, uzturēšanas un attīstības izmaksas. Minētās tiesību normas trešajā teikumā ir norādīts, ka vidējās svērtās autoceļu nodevas var ietvert arī ienākumus no ieguldītā kapitāla un peļņu, pamatojoties uz tirgus apstākļiem.
- 21 Grozītās Direktīvas 1999/62 7.a panta 1. punktā ir paredzēts, ka, nosakot vidējās svērtās autoceļu nodevu likmes, ko iekasē no attiecīgās infrastruktūras tīkla vai no konkrēti noteiktas šā tīkla daļas, dalībvalstis ņem vērā 7. panta 9. punktā noteiktās dažādās izmaksas. Šī panta 7.a panta 2. punktā ir precizēts, ka nodevas ir noteiktas saskaņā ar minētā panta 1. punktu un šīs direktīvas 7. pantu.

- 22 No šo tiesību normu formulējuma izriet, ka vidējās svērtās autoceļu nodevu likmes ir jānosaka, ņemot vērā tikai grozītās Direktīvas 1999/62 7. panta 9. punktā minētās “infrastruktūras izmaksas”, šai sakarā atsaucoties uz attiecīgās infrastruktūras tīkla pārvaldīšanas, uzturēšanas un attīstības izmaksām.
- 23 Kā secinājumu 30. punktā ir norādījis ģenerāladvokāts – sākotnēji jāuzskata, ka izmaksas, kuras ir nozīmīgas atbildē uz šo jautājumu, nav izmaksas, kas ir saistītas ar infrastruktūras tīkla būvniecību, uzturēšanu un attīstību, bet gan tās, kas attiecas uz pārvaldību.
- 24 It īpaši attiecībā uz grozītās Direktīvas 1999/62 7. panta 9. punktā minēto jēdzienu “pārvaldības izmaksas” – tas ir saistīts ar izmaksām, kuras izriet no attiecīgās infrastruktūras pārvaldīšanas.
- 25 Šo interpretāciju apstiprina grozītās Direktīvas 1999/62 III pielikuma 3. punkta noteikumi, saskaņā ar kuriem pārvaldības izmaksās iekļauj visas izmaksas, kas radušās infrastruktūras operatoram un kas attiecas uz tās pārvaldību. Šai sakarā jānorāda, ka, lai gan no šīs direktīvas 7.a panta 3. punkta izriet, ka tās III pielikumā noteiktie pamatprincipi ir piemērojami pēc 2008. gada 10. jūnija ieviestās vidējās svērtās ceļa nodevas aprēķinam un ka šis pielikums līdz ar to nav piemērojams pamatlīmenī, tajā tomēr ir sniegtas norādes par līdzvērtīgu jēdzienu, kas izmantoti minētajā direktīvā, piemērojamību.
- 26 Kā secinājumu 32. punktā ir minējis ģenerāladvokāts – policijas darbības ietilpst valsts atbildībā, un tā rīkojas, īstenojot savas publiskās varas funkcijas, nevis kā ceļu infrastruktūras operators.
- 27 Tādējādi ar ceļu policiju saistītās izmaksas nav uzskatāmas par grozītās Direktīvas 1999/62 7. panta 9. punktā minētajām “pārvaldības izmaksām”.
- 28 Šādu interpretāciju apstiprina šīs direktīvas sagatavošanas dokumenti. No Priekšlikuma Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu 1999/62, kurš iesniegts 2003. gada 23. jūlijā (COM(2003) 448, galīgā redakcija, 4. lpp.), izriet, ka Eiropas Komisija sākotnēji bija ierosinājusi ceļu nodevas apmēra noteikšanai ņemt vērā ārējās izmaksas, piemēram, nelaimes gadījumu izmaksas, uz kurām neattiecas apdrošināšana, kas ir jāsedz sabiedrībai kopumā. Šīm izmaksām jo īpaši būtu bijis jāietver to sabiedrisko pakalpojumu administratīvās izmaksas, kas sniegti ceļu satiksmes negadījumos. Tomēr Savienības likumdevējs, pieņemdam grozīto Direktīvu 1999/62, šo priekšlikumu neatbalstīja.
- 29 Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, uz otrā jautājuma a) daļu ir jāatbild, ka grozītās Direktīvas 1999/62 7. panta 9. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka ar ceļu policiju saistītās izmaksas neietilpst jēdzienā “pārvaldības izmaksas” šīs tiesību normas izpratnē.

Par otrā jautājuma b) daļu

- 30 Ar otrā jautājuma b) daļu, kas ir jāizskata kā otrā pēc kārtas, iesniedzējtiesa jautā, vai grozītās Direktīvas 1999/62 7. panta 9. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka ar to netiek pieļauts, ka vidējās svērtās ceļa nodevas pārsniedz attiecīgās infrastruktūras tīkla infrastruktūras izmaksas 3,8 % apmērā vai 6 % apmērā, it īpaši tādēļ, ka tiek ņemtas vērā izmaksas, kuras šīs tiesību normas izpratnē neietilpst jēdzienā “infrastruktūras izmaksas”.
- 31 Šai ziņā, kā izriet no šī sprieduma 20. un 22. punkta, pirmkārt, grozītās Direktīvas 1999/62 7. panta 9. punkta pirmajā teikumā ir paredzēts, ka autoceļu nodevu pamatā ir vienīgi infrastruktūras izmaksu segšanas princips. Otrkārt, dalībvalstīm ir jānosaka vidējās svērtās ceļa nodevas, ņemot vērā tikai un vienīgi “infrastruktūras izmaksas”, kuras skaidri un gaiši ir uzskaitītas šajā pantā.
- 32 No tā izriet, ka ar grozītās Direktīvas 1999/62 7. panta 9. punktu netiek pieļauts nekāds attiecīgās infrastruktūras tīkla infrastruktūras izmaksu pārsniegums, kas būtu radies vērā ņemamu kļūdu rezultātā aprēķinos vai ņemot vērā izmaksas, kuras neietilpst šajā tiesību normā minētajās izmaksās, piemēram, ar ceļu policiju saistītās.

- 33 Tādējādi uz otrā jautājuma b) daļu ir jāatbild, ka grozītās Direktīvas 1999/62 7. panta 9. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka ar to netiek pieļauts, ka vidējās svērtās ceļa nodevas pārsniedz attiecīgās infrastruktūras tīkla infrastruktūras izmaksas 3,8 % apmērā vai 6 % apmērā ievērojamu kļūdu aprēķinos dēļ vai ņemot vērā izmaksas, kuras neietilpst jēdzienā “infrastruktūras izmaksas” šīs tiesību normas izpratnē.

Par pirmo jautājumu

- 34 Ar pirmo jautājumu, kas ir jāizskata kā trešais pēc kārtas, iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai privātpersona valsts tiesās pret dalībvalsti var atsaukties uz grozītās Direktīvas 1999/62 7. panta 9. punktu un 7.a panta 1. un 2. punktu, ja tā nav ievērojusi šīs tiesību normas vai ir nepareizi tās transponējusi.
- 35 Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru visos gadījumos, kad direktīvas noteikumi pēc to satura ir beznosacījuma un pietiekami precīzi, privātpersonām ir tiesības uz tiem atsaukties valsts tiesās pret dalībvalsti, ja šī dalībvalsts nav transponējusi direktīvu noteiktajā termiņā valsts tiesībās vai arī ja tā ir veikusi nepareizu transponēšanu (spriedums, 2018. gada 21. novembris, *Ayubi*, C-713/17, EU:C:2018:929, 37. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 36 Savienības tiesību norma ir beznosacījuma tad, ja tā nosaka pienākumu, kas nav nedz saistīts ar kādu nosacījumu, nedz arī izpildes vai seku ziņā tas ir pakārtots kādam Savienības iestāžu vai dalībvalstu aktam. Tiesību norma ir pietiekami precīza, lai lietas dalībnieks uz to varētu atsaukties un tiesa – piemērot, tad, ja tā pienākumu nosaka nepārprotamā formulējumā (spriedums, 2010. gada 1. jūlijs, *Gassmayr*, C-194/08, EU:C:2010:386, 45. punkts).
- 37 2004. gada 5. februāra sprieduma *Rieser Internationale Transporte* (C-157/02, EU:C:2004:76) 42. punktā Tiesa nosprieda, ka ne uz Padomes Direktīvas 93/89/EEK (1993. gada 25. oktobris) par to, kā dalībvalstis piemēro nodokļus noteiktiem transportlīdzekļiem, kas tiek izmantoti preču pārvadāšanai pa autoceļiem, kā arī ceļa nodevas un lietošanas maksas, kas iekasētas noteiktu infrastruktūru izmantošanai (OV 1993, L 279, 32. lpp.), 7. panta h) punktu, ne arī Direktīvas 1999/62 7. panta 9. punktu privātpersonas nevar atsaukties pret valsts varu, ja šīs direktīvas nav transponētas vai ir transponētas nepilnīgi.
- 38 Proti, attiecībā uz Direktīvas 93/89 7. panta h) punktu, saskaņā ar kuru “braukšanas maksas likmes ir saistītas ar attiecīgā infrastruktūras tīkla izveidošanas, ekspluatācijas un attīstības izmaksām”, Tiesa minētā sprieduma 40. un 41. punktā nosprieda, ka šī tiesību norma nevar tikt uzskatīta par beznosacījuma un pietiekami precīzu, lai uz to privātpersonas varētu atsaukties pret valsts iestādi, pamatojoties, pirmkārt, uz to, ka minētajā tiesību normā nav precizēts, kādam ir jābūt saiknes raksturam starp nodevu likmēm un attiecīgā infrastruktūras tīkla būvniecības, ekspluatācijas un attīstības izmaksām, otrkārt, ka tajā nav definētas šīs trīs pozīcijas un visbeidzot, treškārt, lai arī tajā ir noteiktas vadlīnijas nodevu aprēķinam, tajā nav norādīta konkrēta aprēķina metode un ar to dalībvalstīm šai sakarā ir piešķirta ļoti plaša rīcības brīvība.
- 39 Minētā sprieduma 41. punktā Tiesa uzskatīja, ka Direktīvas 1999/62 7. panta 9. punkta formulējums bija identisks Direktīvas 93/89 7. panta h) punkta formulējumam, izņemot to, ka tas attiecās nevis uz “autoceļu nodevu likmēm”, bet “vidējām svērtām autoceļu nodevām”, tomēr tajā šis jēdziens netika definēts.
- 40 Šajā gadījumā, kā tas redzams šī sprieduma 22. punktā, no grozītās Direktīvas 1999/62 7. panta 9. punkta pirmā teikuma un šī direktīvas 7.a panta 1. un 2. punkta izriet, ka vidējās svērtās autoceļu nodevas ir jānosaka, ņemot vērā tikai “infrastruktūras izmaksas”.

- 41 Paredzot, ka nodevas ir balstītas tikai un vienīgi uz “infrastruktūras izmaksu” atgūšanas principu, grozītās Direktīvas 1999/62 7. panta 9. punktā ir skaidri precizēts tādas saiknes raksturs, kurai ir jāpastāv starp nodevu likmēm un attiecīgajām infrastruktūras izmaksām.
- 42 Tālāk, kopsakarā lasot grozītās Direktīvas 1999/62 7. panta 1. punktu un 7. panta 9. punktu, var izsecināt, ka otrajā minētajā tiesību normā norādītās “attiecīgās infrastruktūras izmaksas” atbilst tādas infrastruktūras tīklam, kas atrodas “Eiropas autoceļu tīklā”, kurš ir definēts šīs direktīvas 2. panta a) punktā. Minētās direktīvas 2. pantā ir arī definēti jēdzieni “autoceļu nodeva”, “vidējā svērtā autoceļu nodeva”, kā arī “būvniecības izmaksas”.
- 43 Kā ģenerālvokāts ir norādījis secinājumu 83. punktā, galvenos trūkumus, ko Tiesa ir uzsvērusi 2004. gada 5. februāra spriedumā *Rieser Internationale Transporte* (C-157/02, EU:C:2004:76) un kas liedz piešķirt Direktīvas 1999/62 7. panta 9. punktam tiešu iedarbību, Savienības likumdevējs tātad ir novērsis, izdarot grozījumus šajā direktīvā ar Direktīvu 2006/38.
- 44 Lai arī ar grozīto Direktīvu 1999/62 dalībvalstīm tiek piešķirta rīcības brīvība attiecībā uz autoceļu nodevas aprēķināšanas kārtību, šis apstāklis neietekmē pienākuma noteikt autoceļu nodevu, tikai un vienīgi ņemot vērā šīs direktīvas 7. panta 9. punktā minētās “infrastruktūras izmaksas”, precīzo un beznosacījuma raksturu.
- 45 No tā izriet, ka ar grozītās Direktīvas 1999/62 7. panta 9. punktu un tās 7.a panta 1. un 2. punktu dalībvalstīm, kuras Eiropas autoceļu tīklā ievieš vai saglabā autoceļu nodevas, tiek noteikts precīzs un beznosacījuma pienākums paredzēt šo autoceļu nodevu līmeni, ņemot vērā tikai un vienīgi “infrastruktūras izmaksas”, proti, attiecīgās infrastruktūras tīkla būvniecības, pārvaldīšanas, uzturēšanas un attīstības izmaksas.
- 46 Tādēļ uz pirmo jautājumu ir jāatbild, ka privātpersona valsts tiesās var tieši atsaukties uz pienākumu ņemt vērā vienīgi grozītās Direktīvas 1999/62 7. panta 9. punktā, kā arī tās 7.a panta 1. un 2. punktā noteiktās infrastruktūras izmaksas lietās pret dalībvalsti, ja tā nav izpildījusi šo pienākumu vai direktīvu ir transponējusi nepareizi.

Par trešo jautājumu

- 47 Ar trešo jautājumu, kas ir jāizskata kā pēdējais, iesniedzējtiesa jautā, vai grozītā Direktīva 1999/62, lasot to kopā ar 2000. gada 26. septembra sprieduma Komisija/Austrija (C-205/98, EU:C:2000:493) 138. punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka ar to netiek pieļauts, ka pārmērīga autoceļu nodevas likme tiek pamatota *a posteriori* ar jaunu infrastruktūras izmaksu aprēķinu, kurš ir iesniegts tiesvedībā. Noraidošas atbildes gadījumā iesniedzējtiesa jautā, vai šāda aprēķina pamatā noteikti ir jābūt reālajām izmaksām un faktiski iekasētajām autoceļu nodevām, nevis aplēsēm, kuras ir tikušas ņemtas vērā provizorisksajā aprēķinā.
- 48 Šai sakarā minētā sprieduma 138. punktā Tiesa nosprieda, ka Austrijas Republika nevarēja pamatot attiecīgajam autoceļam piemērojamo autoceļu nodevas palielinājumu ar jaunas izmaksu aprēķina metodes radišanu, jo, pirmkārt, tā nepaskaidroja, cik lielā mērā šī metode ir vispiemērotākā, un, otrkārt, Direktīvas 93/89 7. panta h) punkts, saskaņā ar kuru autoceļu nodevu likmes ir saistītas ar attiecīgās infrastruktūras tīkla būvniecības, pārvaldīšanas, uzturēšanas un attīstības izmaksām, nozīmē, ka autoceļu nodevas likmes pielāgošana seko aprēķinam, kas to pamato.
- 49 Šādi apsvērumi ir piemērojami arī tādā gadījumā kā pamatlietā, kur autoceļu nodevu likmju, kas tiek uzskatītas par pārmērīgām, pamatojums izriet nevis no jauna aprēķina metodes piemērošanas *a posteriori*, bet gan no tādu infrastruktūras izmaksu aktualizēšanas, kuras sākotnēji tika ņemtas vērā tiesvedībā.

50 Šajos apstākļos uz trešo jautājumu ir jāatbild, ka grozītā Direktīva 1999/62, lasot to kopā ar 2000. gada 26. septembra sprieduma Komisija/Austrija (C-205/98, EU:C:2000:493) 138. punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka ar to netiek pieļauts, ka pārmērīga autoceļu nodevas likme tiek pamatota *a posteriori* ar jaunu infrastruktūras izmaksu aprēķinu, kurš ir iesniegts tiesvedībā.

Par šī sprieduma iedarbības ierobežošanu laikā

51 Tiesas sēdē Vācijas Federatīvā Republika lūdza Tiesu ierobežot šī sprieduma iedarbību laikā, ja tā nospriedīs, ka grozītās Direktīvas 1999/62 7. panta 9. punktam un 7.a panta 1. un 2. punktam ir tieša iedarbība.

52 Savas prasības pamatojumam Vācijas Federatīvā Republika norādīja, pirmkārt, ka nav skaidrības par jēdziena “pārvaldības izmaksas” tvērumu grozītās Direktīvas 1999/62 7. panta 9. punkta izpratnē, kas lielā mērā izrietot no Komisijas pieņemtās rīcības. Vācijas Federatīvās Republikas skatījumā, 2014. gada 10. decembra atzinumā atbilstoši Direktīvas 1999/62/EK 7.h panta 2. punktam par jaunas maksas sistēmas ieviešanu Vācijā (C(2014)9313 *final*) un 2019. gada 16. janvāra atzinumā atbilstoši Direktīvas 1999/62/EK 7.h panta 2. punktam par jaunas ceļa nodevas sistēmas ieviešanu Vācijā (C(2019)60) Komisija esot uzskatījusi, ka ar ceļu policiju saistītās izmaksas ietilpst minētajā jēdzienā.

53 Otrkārt, Vācijas Federatīvā Republika vērsa Tiesas uzmanību uz vērā ņemamām finansiālajām sekām, kas rastos, ja šis spriedums tiktu piemērots ar atpakaļejošu spēku.

54 Saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru Tiesas sniegtā Savienības tiesību normas interpretācija, īstenojot ar LESD 267. pantu piešķirto kompetenci, izskaidro un precizē šīs tiesību normas nozīmi un tvērumu, kādā tā ir jāsaprot un jāpiemēro vai kādā tā būtu bijusi jāsaprot un jāpiemēro no tās spēkā stāšanās brīža. No tā izriet, ka šādi interpretētu normu tiesa var piemērot un tiesai tā ir jāpiemēro tiesiskām attiecībām, kas ir radušās un ir nodibinātas pirms sprieduma par lūgumu sniegt interpretāciju taisīšanas, ja turklāt ir izpildīti nosacījumi, kuri ļauj kompetentajās tiesās uzsākt tiesvedību attiecībā uz minētās tiesību normas piemērošanu (spriedums, 2019. gada 14. marts, *Skanska Industrial Solutions* u.c., C-724/17, EU:C:2019:204, 55. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

55 Tiesa tikai izņēmuma kārtā, piemērojot Savienības tiesību sistēmai raksturīgo vispārējo tiesiskās noteiktības principu, var ierobežot iespēju ieinteresētajām personām atsaukties uz tās interpretēto tiesību normu, lai apstrīdētu labticīgi nodibinātas tiesiskās attiecības. Lai varētu pieņemt lēmumu par šādu ierobežojumu, ir jābūt izpildītiem diviem būtiskiem kritērijiem, proti, ieinteresēto personu labticības esamībai un būtisku traucējumu rašanās riskam (spriedums, 2019. gada 14. marts, *Skanska Industrial Solutions* u.c., C-724/17, EU:C:2019:204, 56. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

56 Precīzāk, Tiesa ir izmantojusi šādu risinājumu tikai ļoti konkrētos apstākļos, kad pastāvēja risks, ka varētu iestāties smagas ekonomiskas sekas, it īpaši saistībā ar tādu tiesisko attiecību lielo skaitu, kas nodibinātas labticīgi, pamatojoties uz regulējumu, kurš tika uzskatīts par spēkā esošu, un izrādījās, ka privātpersonas un valsts iestādes bija iesaistītas rīcībā, kas neatbilda Savienības tiesībām saistībā ar objektīvu un būtisku nenoteiktību attiecībā uz Savienības tiesību normu piemērojamību; šo nenoteiktību varēja veicināt tāda pati rīcība no citu dalībvalstu vai Komisijas puses (spriedums, 2019. gada 14. marts, *Skanska Industrial Solutions* u.c., C-724/17, EU:C:2019:204, 57. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

57 Šajā gadījumā ir jākonstatē, ka Vācijas Federatīvā Republika nav sniegusi informāciju, kas atbilstu kritērijam par ieinteresēto personu labticību.

- 58 Precizāk, kā to secinājumu 99. un 100. punktā ir norādījis ģenerāladvokāts, Vācijas Federatīvā Republika nav norādījusi iemeslus, kā dēļ šī sprieduma 52. punktā minētie Komisijas atzinumi, kuros šī iestāde sniedza labvēlīgu atzinumu par autoceļu nodevu jauno iekasēšanas kārtību, kas ietver ar ceļu policiju saistītās infrastruktūras izmaksas, ir izraisījuši objektīvas un nopietnas neskaidrības par grozītās Direktīvas 1999/62 7. panta 9. punkta piemērojamību.
- 59 Proti, pamatlietā aplūkotās autoceļu nodevu likmes laikposmā no 2010. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 18. jūlijam tika aprēķinātas, pamatojoties uz *WKG 2007*, kas attiecās uz laikposmu no 2007. līdz 2012. gadam. Ir jākonstatē, ka minētie Komisijas atzinumi ir pieņemti pēc šī aprēķina perioda un līdz ar to nevar tikt ņemti vērā, lai noteiktu pamatlietā aplūkoto ceļa nodevu likmi.
- 60 Šajos apstākļos šī sprieduma iedarbība laikā nav jāierobežo.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 61 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (pirmā palāta) nospriež:

- 1) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 1999/62/EK (1999. gada 17. jūnijs) par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2006/38/EK (2006. gada 17. maijs), 7. panta 9. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka ar ceļu policiju saistītās izmaksas neietilpst jēdzienā “pārvaldības izmaksas” šīs tiesību normas izpratnē.
- 2) Direktīvas 1999/62, kas grozīta ar Direktīvu 2006/38, 7. panta 9. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka ar to netiek pieļauts, ka vidējās svērtās ceļa nodevas pārsniedz attiecīgās infrastruktūras tīkla infrastruktūras izmaksas 3,8 % apmērā vai 6 % apmērā ievērojamu kļūdu aprēķinos dēļ vai ņemot vērā izmaksas, kuras neietilpst jēdzienā “infrastruktūras izmaksas” šīs tiesību normas izpratnē.
- 3) Privātpersona valsts tiesās var tieši atsaukties uz pienākumu ņemt vērā vienīgi Direktīvas 1999/62, kas grozīta ar Direktīvu 2006/38, 7. panta 9. punktā, kā arī tās 7.a panta 1. un 2. punktā noteiktās infrastruktūras izmaksas lietās pret dalībvalsti, ja tā nav izpildījusi šo pienākumu vai direktīvu ir transponējusi nepareizi.
- 4) Direktīva 1999/62, kas grozīta ar Direktīvu 2006/38, lasot to kopā ar 2000. gada 26. septembra sprieduma Komisija/Austrija (C-205/98, EU:C:2000:493) 138. punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka ar to netiek pieļauts, ka pārmērīga autoceļu nodevas likme tiek pamatota *a posteriori* ar jaunu infrastruktūras izmaksu aprēķinu, kurš ir iesniegts tiesvedībā.

[Paraksti]