



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera întâi)

28 octombrie 2020 *

„Trimitere preliminară – Directiva 1999/62/CE – Directiva 2006/38/CE – Aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri – Articolul 7 alineatul (9) – Articolul 7a alineatele (1) și (2) – Taxe de trecere – Principiul recuperării costurilor infrastructurii – Costurile infrastructurii – Costuri de operare – Costuri cu poliția rutieră – Depășirea costurilor – Efect direct – Justificare *a posteriori* a unei taxe de trecere excesive – Limitarea în timp a efectelor hotărârii”

În cauza C-321/19,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (Tribunalul Administrativ Superior al Landului Renania de Nord-Westfalia, Germania), prin decizia din 28 martie 2019, primită de Curte la 18 aprilie 2019, în procedura

BY,

CZ

împotriva

Bundesrepublik Deutschland,

CURTEA (Camera întâi),

compusă din domnul J.-C. Bonichot, președinte de cameră, doamna R. Silva de Lapuerta (raportoare), vicepreședinta Curții, doamna C. Toader și domnii M. Safjan și N. Jääskinen, judecători,

avocat general: domnul H. Saugmandsgaard Øe,

grefier: doamna M. Krausenböck, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 4 martie 2020,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru CZ și BY, de M. Pfnür și A. Winczura, Rechtsanwälte;
- pentru Bundesrepublik Deutschland, de J. Hilf, F. Montag și M. Schleifenbaum, Rechtsanwälte;
- pentru guvernul german, de D. Klebs și J. Möller, în calitate de agenți;

* Limba de procedură: germana.

– pentru Comisia Europeană, de W. Mölls și N. Yerrell, în calitate de agenți,
după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 18 iunie 2020,
pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 7 alineatul (9) și a articolului 7a alineatele (1) și (2) din Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului 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, 07/vol. 7, p. 88), astfel cum a fost modificată prin Directiva 2006/38/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 mai 2006 (JO 2006, L 157, p. 8, Ediție specială, 07/vol. 15, p. 234) (denumită în continuare „Directiva 1999/62 modificată”).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între BY și CZ, pe de o parte, și Bundesrepublik Deutschland (Republica Federală Germania), pe de altă parte, în legătură cu cererea lor de rambursare a sumelor plătite cu titlu de taxe de trecere pentru utilizarea autostrăzilor federale germane.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

- 3 Articolul 2 din Directiva 1999/62 modificată prevede:

„În înțelesul prezentei directive:

- (a) «rețea rutieră transeuropeană» înseamnă rețeaua rutieră definită la punctul 2 al anexei I la Decizia nr. 1692/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 1996 privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport [(JO 1996, L 228, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 4, p. 3) – decizie modificată ultima dată prin Regulamentul nr. 1791/2006 al Consiliului din 20 noiembrie 2006 (JO 2006, L 363, p. 1, Ediție specială, 01/vol. 7, p. 15)], astfel cum este ilustrată în hărți. Hărțile se referă la sectoarele corespunzătoare menționate în partea operativă a și/sau în anexa II la decizia respectivă;
- (aa) «costuri de construcție» înseamnă costurile legate de construcție, inclusiv, dacă este cazul, costurile financiare ale:
 - infrastructurii noi sau ale îmbunătățirii infrastructurii noi (inclusiv reparații structurale semnificative) sau
 - infrastructurii sau ale îmbunătățirii infrastructurii (inclusiv reparații structurale semnificative) finalizate cu cel mult 30 de ani înainte de 10 iunie 2008, la care modalitățile de taxare sunt deja în aplicare la data de 10 iunie 2008 sau finalizate cu cel mult 30 de ani înainte de stabilirea noilor modalități de taxare introduse după 10 iunie 2008; de asemenea, pot fi considerate drept costuri de construcție costurile privind infrastructura sau îmbunătățirile aduse infrastructurii, finalizate înainte de aceste limite de timp, în cazul în care:
 - (i) un stat membru a stabilit un sistem de taxare care prevede recuperarea acestor costuri prin intermediul unui contract cu un operator al sistemului de taxare, sau alte acte legale având efect echivalent, care intră în vigoare înainte de 10 iunie 2008 sau

- (ii) un stat membru poate demonstra că argumentul care a justificat construirea infrastructurii respective era acela că infrastructura trebuia să aibă o durată de viață de peste 30 de ani.

În orice situație, proporția costurilor de construcție care urmează să fie luată în considerare nu depășește proporția perioadei duratei de viață a componentelor infrastructurii aflate în uz la 10 iunie 2008 sau până la data la care se introduc noile modalități de taxare, în cazul în care aceasta este o dată ulterioară.

Costurile infrastructurii sau ale îmbunătățirii infrastructurii pot include orice cheltuială specifică pentru infrastructura proiectată în vederea reducerii neplăcerilor legate de zgomot sau pentru îmbunătățirea siguranței rutiere și plățile reale efectuate de către operatorul infrastructurii corespunzător elementelor obiective de protecție a mediului, cum ar fi protecția împotriva contaminării solului.

[...]

- (b) «taxă de utilizare» înseamnă o anumită sumă plătabilă pentru un vehicul care parcurge o anumită distanță pe infrastructurile menționate la articolul 7 alineatul (1); suma se determină în funcție de distanța parcursă și de tipul vehiculului;
- (ba) «taxă de utilizare medie ponderată» înseamnă venitul total provenit din taxele de utilizare pe o perioadă dată împărțit la numărul de kilometri parcurși de vehicule pe o anumită rețea supusă taxării în perioada respectivă, atât venitul, cât și kilometrii fiind calculați pentru vehiculele la care se aplică taxele de utilizare;

[...]”

4 Articolul 7 din această directivă prevede:

„(1) Statele membre pot menține sau pot introduce taxe și/sau tarife de utilizare a rețelei transeuropene de drumuri, sau pe o parte a rețelei, doar în condițiile prevăzute la alineatele (2)-(12). Acest lucru nu aduce atingere dreptului statelor membre, în conformitate cu tratatul, de a aplica taxe și/sau tarife de utilizare a drumurilor neincluse în rețeaua transeuropeană de drumuri, printre altele pe drumuri paralele pe care poate fi deviat traficul de pe rețeaua transeuropeană de drumuri și/sau care sunt în competiție directă cu anumite părți ale rețelei respective sau altor tipuri de autovehicule neincluse în definiția «vehiculului» din rețeaua rutieră transeuropeană, cu condiția ca impunerea taxelor și/sau a tarifelor de utilizare pe astfel de drumuri să nu conducă la discriminări în ceea ce privește traficul internațional și să nu conducă la denaturarea concurenței între operatori.

[...]

(9) Taxele de trecere au la bază principiul recuperării doar a costurilor infrastructurii. Mai precis taxele medii ponderate se raportează la costurile de construcție și costurile de operare, de întreținere și dezvoltare a rețelei rutiere respective. De asemenea taxele medii ponderate pot include o rentabilitate a investițiilor sau o marjă de profit bazată pe condițiile pieței.

[...]”

5 Potrivit articolului 7a alineatele (1)-(3) din directiva menționată:

„(1) La determinarea nivelurilor taxelor medii ponderate care urmează să se aplice pe rețeaua de infrastructură respectivă sau pe o parte clar definită a unei astfel de rețele, statele membre iau în calcul diferite costuri menționate la articolul 7 alineatul (9). Costurile luate în considerare se referă la

rețea sau la partea de rețea pe care sunt impuse taxele și la vehiculele care sunt supuse taxării. Statele membre pot decide să nu recupereze aceste costuri prin venitul provenit din taxare sau să recupereze doar un procent din costuri.

(2) Taxele de utilizare se determină în conformitate cu articolul 7 și alineatul (1) din prezentul articol.

(3) Pentru modalitățile noi de taxare, altele decât cele implicând taxele de concesiune puse în aplicare de statele membre după 10 iunie 2008, statele membre calculează costurile folosind o metodologie bazată pe principiile de calcul de bază prevăzute în anexa III.

Pentru noile taxe de concesiune aplicate după 10 iunie 2008, nivelul maxim al taxelor de utilizare este echivalent cu sau mai mic decât nivelul care ar fi rezultat din folosirea unei metodologii bazate pe principiile de calcul de bază prevăzute în anexa III. Evaluarea unei astfel de echivalențe se face pe baza unei perioade de referință rezonabil de lungă, adecvată pentru natura unui contract de concesiune.

Modalitățile de taxare aflate deja în aplicare la 10 iunie 2008 sau pentru care s-au primit propuneri sau răspunsuri la invitațiile de a negocia în procedura negociată ca urmare a unui proces de achiziții publice înainte de 10 iunie 2008 nu se supun obligațiilor menționate la prezentul alineat, atât timp cât aceste modalități rămân în vigoare și cu condiția ca ele să nu fie modificate substanțial.”

- 6 Anexa III la Directiva 1999/62 modificată, intitulată „Principiile esențiale pentru alocarea costurilor și calculul taxelor de utilizare”, prevede la punctul 3:

„Costuri de operare, gestionare și taxare

Aceste costuri includ toate costurile atrase de operatorul infrastructurii care nu sunt reglementate la punctul 2 și care sunt legate de punerea în aplicare, exploatarea și gestionarea infrastructurii și a sistemului de taxare. Acestea includ în special:

- costuri de construire, amplasare și întreținere a cabinelor de taxare și a altor sisteme de taxare;
- costuri zilnice de exploatare, gestionare și punere în aplicare a sistemului de colectare a taxelor;
- redevențe și drepturi administrative legate de contractele de concesiune;
- costuri de gestionare, de administrare și de întreținere legate de exploatarea infrastructurii.

Costurile pot include rentabilitatea capitalului sau o marjă de profit ce reflectă gradul riscului transferat.

Astfel de costuri sunt repartizate în mod echitabil și transparent între toate clasele de vehicule care sunt supuse sistemului de taxare.”

Dreptul german

- 7 Potrivit instanței de trimitere, quantumul taxelor de trecere pentru utilizarea autostrăzilor federale germane pentru perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2009 și 31 decembrie 2014 este stabilit, în temeiul articolului 14 alineatul 3 din Bundesfernstraßenmautgesetz (Legea privind taxele de trecere pe căile rutiere interurbane federale) din 12 iulie 2011 (BGBl. 2011 I S., p. 1378), în anexa 4 la legea menționată. Această anexă stabilește aceste taxe de trecere pe baza, pe de o parte, a unui quantum fixat pe kilometru pentru vehiculele sau pentru ansamblurile de vehicule care au maximum trei osii și

pentru cele care au patru osii sau mai mult și, pe de altă parte, a categoriei căreia îi aparține vehiculul, care se determină în funcție de nivelul de emisii poluante. Nivelurile taxelor de trecere variază între 0,141 și 0,288 euro.

- 8 Această instanță precizează că nivelul taxei de trecere aplicabil perioadei de rambursare solicitate, cuprinsă între 1 ianuarie 2010 și 18 iulie 2011, a fost calculat pe baza *Aktualisierung der Wegekostenrechnung für die Bundesfernstraßen in Deutschland* (Raportul de expertiză privind costurile infrastructurilor rutiere în Germania) din 30 noiembrie 2007 (denumit în continuare „WKG 2007”), care privește o perioadă de calcul cuprinsă între anii 2007 și 2012, luând în considerare, printre altele, costurile capitalului investit în achiziția de terenuri pe care au fost construite autostrăzile și cheltuielile de operare a infrastructurilor rutiere, și anume costurile de întreținere, costurile de construcție, cheltuielile aferente sistemului de percepere a taxelor de trecere, precum și costurile cu poliția rutieră.

Litigiul principal și întrebările preliminare

- 9 BY și CZ au operat până la 31 august 2015 o societate de drept polonez care desfășura activități de transport rutier în special pe teritoriul german.
- 10 În acest cadru, BY și CZ au plătit, pentru perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2010 și 18 iulie 2011, un quantum total de 12 420,53 euro Republicii Federale Germania cu titlu de taxe de trecere pentru utilizarea autostrăzilor federale germane.
- 11 Estimând că această sumă era excesivă, BY și CZ au introdus o acțiune având ca obiect obținerea rambursării sale la Verwaltungsgericht Köln (Tribunalul Administrativ din Köln, Germania), care a respins-o.
- 12 BY și CZ au atacat cu apel această decizie la instanța de trimitere, arătând în esență că modalitățile de calcul pe baza cărora au fost fixate quantumurile taxelor de trecere pe care au trebuit să le achite au condus la stabilirea unor quantumuri excesive, cu încălcarea dreptului Uniunii.
- 13 Pentru a se pronunța cu privire la chestiunea cu care este sesizată, instanța de trimitere apreciază că trebuie să se examineze în prealabil dacă articolul 7 alineatul (9) și articolul 7a alineatele (1) și (2) din Directiva 1999/62 modificată au efect direct și dacă aceste dispoziții au fost transpuse în mod corect în dreptul german.
- 14 În această privință, instanța de trimitere amintește, în primul rând, că, în cauza în care s-a pronunțat Hotărârea din 5 februarie 2004, *Rieser Internationale Transporte* (C-157/02, EU:C:2004:76), Curtea a statuat că articolul 7 alineatul (9) din Directiva 1999/62 nu putea fi invocat de particulari împotriva unei autorități a statului în cazul netranspunerii sau al transpunerii incomplete a acestei directive. Totuși, în urma modificărilor aduse de legiuitorul Uniunii acestei directive în temeiul Directivei 2006/38, ea consideră că articolul 7 alineatul (9) din Directiva 1999/62 modificată are efect direct. Astfel, potrivit instanței de trimitere, această dispoziție conține de atunci o interdicție de depășire a costurilor în temeiul căreia sunt interzise nivelurile excesive ale taxei de trecere care nu sunt justificate de costurile infrastructurii.
- 15 În al doilea rând, ea ridică în esență problema dacă costurile cu poliția rutieră, care au fost luate în considerare la stabilirea nivelului taxelor de trecere în discuție în cauza principală, intră sub incidența noțiunii de „costuri[...] de operare”, în sensul articolului 7 alineatul (9) din Directiva 1999/62 modificată.

- 16 Pe de altă parte, deși arată că modalitățile de calcul al cuantumurilor taxei de trecere stabilite în dreptul german cuprind erori, în special în ceea ce privește luarea în considerare a costurilor care corespund rentabilității capitalului investit în achiziționarea terenurilor pe care au fost construite autostrăzile, instanța de trimitere ridică problema dacă se poate constata o încălcare a articolului 7 alineatul (9) din Directiva 1999/62 modificată în cazul unei depășiri ușoare a costurilor infrastructurii.
- 17 În al treilea și ultimul rând, instanța de trimitere arată că, în dreptul național, caracterul excesiv al nivelului unei taxe de trecere poate fi corectat printr-un calcul al costurilor realizat *a posteriori* în cadrul unei proceduri jurisdicționale. Referindu-se la punctul 138 din Hotărârea din 26 septembrie 2000, Comisia/Austria (C-205/98, EU:C:2000:493), aceasta ridică totuși problema dacă o asemenea reglementare națională este conformă cu dreptul Uniunii. În ipoteza în care aceasta ar fi situația, instanța de trimitere ridică totodată problema metodei care ar trebui urmată pentru efectuarea unui astfel de calcul.
- 18 În aceste condiții, Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (Tribunalul Administrativ Superior al Landului Renania de Nord-Westfalia, Germania) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Un particular supus taxei de trecere poate invoca în mod individual 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 [modificată], în cazul în care statul membru, la stabilirea legală a taxelor de trecere, nu a respectat pe deplin aceste dispoziții sau le-a pus în aplicare în mod eronat, în detrimentul 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 [modificată] și costurile cu poliția rutieră?
- b) Depășirea costurilor infrastructurii care sunt eligibile pentru a fi luate în considerare prin taxele de trecere medii ponderate cu o valoare de:
 - (i) până la 3,8 %, în special atunci când sunt luate în considerare costuri care nu sunt, prin natura lor, eligibile pentru a fi luate în considerare;
 - (ii) până la 6 %

determină o încălcare a interdicției privind depășirea costurilor prevăzute la articolul 7 alineatul (9) din Directiva 1999/62 [modificată], cu rezultatul că dreptul național nu este, prin urmare, aplicabil?

3) În cazul unui răspuns afirmativ la a doua întrebare litera b):

- a) Hotărârea Curții din 26 septembrie 2000, Comisia/Austria (C-205/98, EU:C:2000:493, punctul 138), trebuie interpretată în sensul că o depășire semnificativă a costurilor nu mai poate fi compensată printr-un calcul al costurilor *a posteriori*, după în cadrul unei proceduri jurisdicționale, prin care ar urma să se demonstreze că, în concluzie, taxa de trecere stabilită nu depășește de fapt costurile eligibile pentru a fi luate în considerare?
- b) În cazul unui răspuns negativ la a treia întrebare litera a):

La efectuarea calculului *a posteriori* 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?”

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la a doua întrebare litera a)

- 19 Prin intermediul celei de a doua întrebări litera a), care trebuie să fie examinată în primul rând, instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă articolul 7 alineatul (9) din Directiva 1999/62 modificată trebuie să fie interpretat în sensul că costurile cu poliția rutieră se încadrează în noțiunea de „costuri[...] de operare”, în sensul acestei dispoziții.
- 20 În această privință, articolul 7 alineatul (9) prima teză din Directiva 1999/62 modificată prevede că taxele de trecere au la bază principiul recuperării doar a costurilor infrastructurii. A doua teză a acestei dispoziții precizează că taxele medii ponderate se raportează la costurile de construcție și costurile de operare, de întreținere și dezvoltare a rețelei rutiere respective. A treia teză a dispoziției menționate prevede că taxele medii ponderate pot include și o rentabilitate a investițiilor sau o marjă de profit bazată pe condițiile pieței.
- 21 Articolul 7a alineatul (1) din Directiva 1999/62 modificată prevede că, la determinarea nivelurilor taxelor medii ponderate care urmează să se aplice pe rețeaua de infrastructură respectivă sau pe o parte clar definită a unei astfel de rețele, statele membre iau în calcul diferite costuri menționate la articolul 7 alineatul (9) din această directivă. Alineatul (2) al respectivului articol 7a precizează că taxele de utilizare se determină în conformitate cu alineatul (1) din acesta și cu articolul 7 din această directivă.
- 22 Din textul acestor dispoziții rezultă că taxele medii ponderate trebuie să fie determinate ținând seama numai de „costuril[e] infrastructurii” prevăzute la articolul 7 alineatul (9) din Directiva 1999/62 modificată, care face trimitere în această privință la costurile de construcție, de operare, de întreținere și de dezvoltare a rețelei rutiere respective.
- 23 După cum a subliniat domnul avocat general la punctul 30 din concluzii, trebuie să se considere de la bun început că costurile relevante pentru a se răspunde la prezenta întrebare nu sunt cele referitoare la construcția, la întreținerea sau la dezvoltarea rețelei de infrastructură respective, ci cele referitoare la operare.
- 24 În ceea ce privește mai exact noțiunea de „costuri[...] de operare” prevăzută la articolul 7 alineatul (9) a doua teză din Directiva 1999/62 modificată, aceasta se raportează la costurile care decurg din exploatarea infrastructurii respective.
- 25 Această interpretare este susținută de dispozițiile punctului 3 din anexa III la Directiva 1999/62 modificată, potrivit căreia costurile de operare includ toate costurile atrase de operatorul infrastructurii care sunt legate de exploatarea acesteia. În această privință trebuie să se arate că, deși din articolul 7a alineatul (3) din această directivă reiese că principiile fundamentale prevăzute în anexa III la aceasta se aplică la calculul taxelor medii ponderate pentru sistemele de taxare puse în aplicare după 10 iunie 2008, iar această anexă nu este, prin urmare, aplicabilă în cauza principală, ea furnizează totuși indicii privind conținutul noțiunilor echivalente utilizate în cadrul directivei menționate.
- 26 Or, după cum a arătat domnul avocat general la punctul 32 din concluzii, activitățile de poliție intră în responsabilitatea statului care acționează în exercitarea prerogativelor sale de putere publică, iar nu ca operator al infrastructurii rutiere.
- 27 Așadar, costurile legate de poliția rutieră nu pot fi considerate ca fiind „costuri[...] de operare”, prevăzute la articolul 7 alineatul (9) din Directiva 1999/62 modificată.

- 28 O asemenea interpretare este susținută de lucrările pregătitoare ale acestei directive. Astfel, din Propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 1999/62, prezentată la 23 iulie 2003 [COM(2003) 448 final, p. 4], reiese că Comisia Europeană propusese inițial ca pentru determinarea nivelurilor taxelor de trecere să se ia în considerare costuri externe precum costurile în legătură cu accidente ne suportate de asigurări, care rămân în sarcina societății în ansamblul ei. Aceste costuri ar trebui să includă în special costurile administrative ale serviciilor publice mobilizate în cadrul accidentelor rutiere. Totuși, legiuitorul Uniunii nu a reținut această propunere în Directiva 1999/62 modificată.
- 29 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, trebuie să se răspundă la a doua întrebare litera a) că articolul 7 alineatul (9) din Directiva 1999/62 modificată trebuie interpretat în sensul că costurile legate de poliția rutieră nu se încadrează în noțiunea de „costuri[...] de operare”, în sensul acestei dispoziții.

Cu privire la a doua întrebare litera b)

- 30 Prin intermediul celei de a doua întrebări litera b), care trebuie examinată în al doilea rând, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 7 alineatul (9) din Directiva 1999/62 modificată trebuie interpretat în sensul că se opune ca taxele medii ponderate să depășească costurile infrastructurii rețelei de infrastructură respective cu 3,8 % sau cu 6 %, în special din cauza luării în considerare a costurilor care nu se încadrează în noțiunea de „costuril[e] infrastructurii”, în sensul acestei dispoziții.
- 31 În această privință, după cum reiese din cuprinsul punctelor 20 și 22 din prezenta hotărâre, pe de o parte, articolul 7 alineatul (9) prima teză din Directiva 1999/62 modificată prevede că taxele de trecere au la bază principiul recuperării doar a costurilor infrastructurii. Pe de altă parte, statele membre trebuie să determine taxele medii ponderate ținând seama numai de „costuril[e] infrastructurii”, astfel cum sunt enumerate în mod expres la acest articol.
- 32 Prin urmare, articolul 7 alineatul (9) din Directiva 1999/62 modificată se opune oricărei depășiri a costurilor infrastructurii rețelei de infrastructură respective care ar rezulta din erori de calcul neneglijabile sau din luarea în considerare a unor costuri care nu fac parte dintre cele vizate la această dispoziție, precum costurile legate de poliția rutieră.
- 33 Așadar, trebuie să se răspundă la a doua întrebare litera b) că articolul 7 alineatul (9) din Directiva 1999/62 modificată trebuie interpretat în sensul că se opune ca taxele medii ponderate să depășească costurile infrastructurii rețelei de infrastructură respective cu 3,8 % sau cu 6 % din cauza unor erori de calcul neneglijabile sau a luării în considerare a unor costuri care nu se încadrează în noțiunea de „costuril[e] infrastructurii”, în sensul acestei dispoziții.

Cu privire la prima întrebare

- 34 Prin intermediul primei întrebări, care trebuie examinată în al treilea rând, instanța de trimitere solicită să se stabilească în esență dacă un particular poate invoca dispozițiile articolului 7 alineatul (9) și ale articolului 7a alineatele (1) și (2) din Directiva 1999/62 modificată în fața instanțelor naționale împotriva unui stat membru atunci când acesta nu a respectat dispozițiile menționate sau le-a transpus incorect.
- 35 Potrivit unei jurisprudențe constante, în toate cazurile în care dispozițiile unei directive sunt, în ceea ce privește conținutul, necondiționate și suficient de precise, particularii au dreptul să le invoce împotriva unui stat membru în fața instanțelor acestuia fie atunci când acest stat membru nu a transpus în

termenele stabilite directiva în dreptul național, fie atunci când a transpus în mod incorect directiva în cauză (Hotărârea din 21 noiembrie 2018, Ayubi, C-713/17, EU:C:2018:929, punctul 37 și jurisprudența citată).

- 36 O dispoziție din dreptul Uniunii este necondiționată în cazul în care enunță o obligație care nu este însoțită de nicio condiție și nici nu este subordonată, în privința executării sau a efectelor, intervenției vreunui act fie al instituțiilor Uniunii, fie al statelor membre. Aceasta este suficient de precisă pentru a fi invocată de un justițiabil și aplicată de instanța națională atunci când enunță o obligație în termeni neechivoci (Hotărârea din 1 iulie 2010, Gassmayr, C-194/08, EU:C:2010:386, punctul 45).
- 37 La punctul 42 din Hotărârea din 5 februarie 2004, Rieser Internationale Transporte (C-157/02, EU:C:2004:76), Curtea a statuat că nici articolul 7 litera (h) din Directiva 93/89/CEE a Consiliului din 25 octombrie 1993 privind aplicarea de către statele membre a taxelor pentru anumite vehicule utilizate la transportul rutier de mărfuri și taxele și tarifele de utilizare pentru utilizarea anumitor infrastructuri (JO 1993, L 279, p. 32), nici articolul 7 alineatul (9) din Directiva 1999/62 nu puteau fi invocate de particulari împotriva unei autorități a statului în caz de netranspunere sau de transpunere incompletă a acestor directive.
- 38 Astfel, în ceea ce privește articolul 7 litera (h) din Directiva 93/89, potrivit căruia „nivelurile taxelor de trecere se raportează la costurile de construcție, de operare și de dezvoltare a rețelei rutiere respective”, Curtea a statuat, la punctele 40 și 41 din această hotărâre, că dispoziția respectivă nu putea fi considerată ca fiind necondiționată și suficient de precisă pentru a putea fi invocată de particulari împotriva unei autorități a statului, pentru motivul că, în primul rând, dispoziția menționată nu preciza natura legăturii care trebuia să existe între nivelurile taxei de trecere și costurile de construcție, de operare și de dezvoltare a rețelei rutiere respective, în al doilea rând, că nu definea aceste trei tipuri de costuri și, în sfârșit, în al treilea rând, că, deși impunea o linie directoare generală pentru calcularea taxelor de trecere, ea nu indica nicio metodă de calcul concretă și lăsa statelor membre o marjă de apreciere foarte extinsă în această privință.
- 39 La punctul 41 din hotărârea menționată, Curtea a estimat că această apreciere se aplica *a fortiori* articolului 7 alineatul (9) din Directiva 1999/62, în măsura în care această dispoziție era redactată în termeni identici cu cei ai articolului 7 litera (h) din Directiva 93/89, cu excepția faptului că nu viza noțiunea de „nivel al taxei de trecere”, ci pe cea de „taxe medii ponderate”, fără însă a o defini.
- 40 În speță, astfel cum reiese din cuprinsul punctului 22 din prezenta hotărâre, din articolul 7 alineatul (9) prima teză din Directiva 1999/62 modificată și din articolul 7a alineatele 1 și 2 din această directivă rezultă că taxele medii ponderate trebuie să fie determinate ținând seama doar de „costuril[e] infrastructurii”.
- 41 Întrucât prevede că taxele de trecere au la bază principiul recuperării doar a „costurilor infrastructurii”, articolul 7 alineatul (9) din Directiva 1999/62 modificată precizează în mod clar natura legăturii care trebuie să existe între nivelurile taxelor de trecere și costurile infrastructurii respective.
- 42 În plus, din articolul 7 alineatul (1) coroborat cu articolul 7 alineatul (9) din Directiva 1999/62 modificată decurge că „rețe[aua] rutier[ă] respectiv[ă]”, vizată la această ultimă dispoziție, corespunde unei rețele de infrastructură situate pe „rețea[ua] rutieră transeuropeană”, care este definită la articolul 2 litera (a) din această directivă. Directiva menționată definește de asemenea, la articolul 2, noțiunile de „taxă de utilizare”, de „taxă de utilizare medie ponderată”, precum și de „costuri de construcție”.

- 43 După cum a arătat domnul avocat general la punctul 83 din concluzii, principalele deficiențe evidențiate de Curte în Hotărârea din 5 februarie 2004, *Rieser Internationale Transporte* (C-157/02, EU:C:2004:76), care împiedicau articolul 7 alineatul (9) din Directiva 1999/62 să aibă un efect direct au fost, așadar, acoperite de legiuitorul Uniunii cu ocazia modificărilor aduse acestei directive prin Directiva 2006/38.
- 44 Deși Directiva 1999/62 modificată lasă încă o marjă de apreciere statelor membre în ceea ce privește modalitățile de calcul al taxelor de trecere, această împrejurare nu afectează caracterul precis și necondiționat al obligației de a determina taxele de trecere ținând seama doar de „costuril[e] infrastructurii”, vizate la articolul 7 alineatul (9) din această directivă.
- 45 Rezultă că articolul 7 alineatul (9) din Directiva 1999/62 modificată și articolul 7a alineatele (1) și (2) din această directivă impun statelor membre care introduc sau mențin taxe de trecere asupra rețelei rutiere transeuropene o obligație precisă și necondiționată de a determina nivelul acestor taxe de trecere ținând seama doar de „costuril[e] infrastructurii”, și anume costurile de construcție, de operare, de întreținere și de dezvoltare a rețelei rutiere respective.
- 46 Prin urmare, trebuie să se răspundă la prima întrebare că un particular poate invoca în mod direct în fața instanțelor naționale obligația de a ține seama doar de costurile infrastructurii prevăzute la articolul 7 alineatul (9) din Directiva 1999/62 modificată, impusă de această dispoziție, precum și de articolul 7a alineatele (1) și (2) din aceasta, împotriva unui stat membru atunci când acesta nu a respectat obligația menționată sau a transpus-o incorect.

Cu privire la a treia întrebare

- 47 Prin intermediul celei de a treia întrebări, care trebuie examinată în ultimul rând, instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă Directiva 1999/62 modificată, citită în lumina punctului 138 din Hotărârea din 26 septembrie 2000, *Comisia/Austria* (C-205/98, EU:C:2000:493), trebuie interpretată în sensul că se opune ca nivelul excesiv al unei taxe de trecere să fie justificat *a posteriori* printr-un nou calcul al costurilor infrastructurii efectuat în cadrul unei proceduri jurisdicționale. În cazul unui răspuns negativ, instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă un asemenea calcul trebuie să se bazeze exclusiv pe costurile reale și pe veniturile percepute în mod real din taxele de trecere, iar nu pe ipotezele care fuseseră reținute în calculul estimativ.
- 48 În această privință, Curtea a statuat, la punctul 138 din această hotărâre, că Republica Austria nu putea justifica creșterea nivelului taxelor de trecere aplicabil autostrăzii vizate prin stabilirea unei noi metode de calcul al costurilor din moment ce, pe de o parte, nu explicase în ce măsură această metodă era mai adecvată și, pe de altă parte, articolul 7 litera (h) din Directiva 93/89, potrivit căruia nivelurile taxelor de trecere sunt legate de costurile de construcție, de operare și de dezvoltare a rețelei rutiere respective, implica faptul că adaptarea nivelului taxelor de trecere trebuie să fie consecutivă calculului care o justifică.
- 49 Asemenea considerații se aplică și într-un caz precum cel din litigiul principal, în care justificarea nivelurilor taxelor de trecere considerate excesive ar rezulta nu din aplicarea *a posteriori* a unei noi metodologii de calcul, ci din actualizarea costurilor infrastructurii luate în considerare inițial, în cadrul unei proceduri jurisdicționale.
- 50 În aceste condiții, trebuie să se răspundă la a treia întrebare că Directiva 1999/62 modificată, citită în lumina punctului 138 din Hotărârea din 26 septembrie 2000, *Comisia/Austria* (C-205/98, EU:C:2000:493), trebuie interpretată în sensul că se opune ca un nivel excesiv al unei taxe de trecere să fie justificat *a posteriori* printr-un nou calcul al costurilor infrastructurii efectuat în cadrul unei proceduri jurisdicționale.

Cu privire la limitarea în timp a efectelor prezentei hotărâri

- 51 În ședință, Republica Federală Germania a solicitat Curții să limiteze efectele în timp ale prezentei hotărâri în ipoteza în care ar aprecia că dispozițiile articolului 7 alineatul (9) și ale articolului 7a alineatele (1) și (2) din Directiva 1999/62 modificată produc efect direct.
- 52 În susținerea cererii sale, Republica Federală Germania a arătat, în primul rând, că ar exista o incertitudine în privința conținutului noțiunii de „costuri[...] de operare”, în sensul articolului 7 alineatul (9) din Directiva 1999/62 modificată, care ar rezulta, în mare parte, din comportamentul adoptat de Comisie. Astfel, potrivit Republicii Federale Germania, în avizele din 10 decembrie 2014, în conformitate cu articolul 7h alineatul (2) din Directiva 1999/62/CE, cu privire la instituirea unui nou sistem de taxe de trecere în Germania [C(2014) 9313 final], și din 16 ianuarie 2019, în conformitate cu articolul 7h alineatul (2) din Directiva 1999/62/CE, cu privire la introducerea unui nou dispozitiv de taxă de trecere în Germania [C(2019) 60], Comisia ar fi considerat că costurile referitoare la poliția rutieră s-ar încadra în noțiunea menționată.
- 53 În al doilea rând, Republica Federală Germania a atras atenția Curții asupra consecințelor financiare grave care ar decurge din aplicarea retroactivă a prezentei hotărâri.
- 54 Potrivit unei jurisprudențe constante, interpretarea pe care Curtea o dă unei norme de drept al Uniunii, în exercitarea competenței pe care i-o conferă articolul 267 TFUE, lămurește și precizează semnificația și domeniul de aplicare ale acestei norme, astfel cum trebuie sau ar fi trebuit să fie înțeleasă și aplicată de la intrarea sa în vigoare. Rezultă că norma astfel interpretată poate și trebuie să fie aplicată de instanță chiar și raporturilor juridice născute și constituite înainte de hotărârea asupra cererii de interpretare dacă, pe de altă parte, sunt reunite și condițiile care permit supunerea litigiului privind aplicarea normei respective instanțelor competente (Hotărârea din 14 martie 2019, Skanska Industrial Solutions și alții, C-724/17, EU:C:2019:204, punctul 55, precum și jurisprudența citată).
- 55 Numai în mod excepțional, în aplicarea principiului general al securității juridice, inerent ordinii juridice a Uniunii, Curtea poate fi determinată să limiteze posibilitatea oricărei persoane interesate de a invoca o dispoziție pe care a interpretat-o în scopul de a contesta raporturi juridice stabilite cu bună-credință. Pentru a putea impune o astfel de limitare, este necesară întrunirea a două criterii esențiale: buna-credință a celor interesați și riscul unor perturbări grave (Hotărârea din 14 martie 2019, Skanska Industrial Solutions și alții, C-724/17, EU:C:2019:204, punctul 56, precum și jurisprudența citată).
- 56 Mai precis, Curtea nu a recurs la această soluție decât în circumstanțe bine determinate, și anume în cazul în care exista un risc de repercusiuni economice grave, cauzate mai ales de numărul mare de raporturi juridice constituite cu bună-credință pe baza reglementării considerate ca fiind în mod legal în vigoare, și atunci când reieșea că particularii și autoritățile naționale au fost determinați să adopte un comportament neconform dreptului Uniunii, ca urmare a unei incertitudini obiective și importante privind domeniul de aplicare al normelor de drept al Uniunii, incertitudine la care contribuise eventual însuși comportamentul altor state membre sau al Comisiei (Hotărârea din 14 martie 2019, Skanska Industrial Solutions și alții, C-724/17, EU:C:2019:204, punctul 57, precum și jurisprudența citată).
- 57 În speță, trebuie să se constate că Republica Federală Germania nu a adus elemente de natură să îndeplinească criteriul referitor la buna-credință a mediilor interesate.
- 58 În special, astfel cum a subliniat domnul avocat general la punctele 99 și 100 din concluzii, Republica Federală Germania nu a expus motivele pentru care avizele Comisiei menționate la punctul 52 din prezenta hotărâre, prin care această instituție a dat aviz favorabil unor noi sisteme de taxe de trecere care cuprindeau costuri ale infrastructurii legate de poliția rutieră, ar fi contribuit la afectarea conținutului articolului 7 alineatul (9) din Directiva 1999/62 modificată, printr-o incertitudine obiectivă și importantă.

- 59 Astfel, nivelul taxelor de trecere în discuție în litigiul principal, aferent perioadei 1 ianuarie 2010-18 iulie 2011, a fost calculat pe baza WKG 2007, care privește o perioadă de calcul cuprinsă între anii 2007 și 2012. Or, trebuie să se constate că avizele menționate ale Comisiei sunt ulterioare acestei perioade de calcul și, prin urmare, nu puteau să fie luate în considerare pentru determinarea nivelului taxelor de trecere în discuție în litigiul principal.
- 60 În aceste condiții, nu este necesară limitarea în timp a efectelor prezentei hotărâri.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 61 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera întâi) declară:

- 1) **Articolul 7 alineatul (9) din Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1999 de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2006/38/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 mai 2006, trebuie interpretat în sensul că costurile legate de poliția rutieră nu se încadrează în noțiunea de „costuri[...] de operare”, în sensul acestei dispoziții.**
- 2) **Articolul 7 alineatul (9) din Directiva 1999/62, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2006/38, trebuie interpretat în sensul că se opune ca taxele medii ponderate să depășească costurile infrastructurii rețelei de infrastructură respective cu 3,8 % sau cu 6 % din cauza unor erori de calcul neneglijabile sau a luării în considerare a unor costuri care nu se încadrează în noțiunea de „costurile[e] infrastructurii”, în sensul acestei dispoziții.**
- 3) **Un particular poate invoca în mod direct în fața instanțelor naționale obligația de a ține seama doar de costurile infrastructurii prevăzute la articolul 7 alineatul (9) din Directiva 1999/62, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2006/38, impusă de această dispoziție, precum și de articolul 7a alineatele (1) și (2) din aceasta, împotriva unui stat membru atunci când acesta nu a respectat obligația menționată sau a transpus-o incorect.**
- 4) **Directiva 1999/62, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2006/38, citită în lumina punctului 138 din Hotărârea din 26 septembrie 2000, Comisia/Austria (C-205/98, EU:C:2000:493), trebuie interpretată în sensul că se opune ca un nivel excesiv al unei taxe de trecere să fie justificat *a posteriori* printr-un nou calcul al costurilor infrastructurii efectuat în cadrul unei proceduri jurisdicționale.**

Semnături