Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE
prednesené 18. júna 2020[1]

Vec C-321/19

BY,
CZ
proti
Bundesrepublik Deutschland

[návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (Vrchný správny súd spolkovej krajiny Severné Porýnie-Vestfálsko, Nemecko)]

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Poplatky za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami – Smernica 1999/62/ES – Smernica 2006/38/ES – Výpočet mýta – Článok 7 ods. 9 – Zásada náhrady nákladov na infraštruktúru – Náklady na dopravnú políciu – Náklady na prevádzku – Externé náklady – Náklady vzťahujúce sa na návratnosť kapitálu – Článok 7a ods. 1 až 3 – Priamy účinok – Nízke prekročenie nákladov – Dodatočný výpočet – Obmedzenie časových účinkov rozsudku“

I. Úvod

1. Prejednávaná vec sa týka určenia sadzieb mýta uplatňovaných na ťažké nákladné vozidlá za používanie nemeckých diaľnic.

2. Návrh na začatie prejudiciálneho konania podal Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (Vrchný správny súd spolkovej krajiny Severné Porýnie-Vestfálsko, Nemecko) v spore medzi prevádzkovateľmi špedičného podniku, BY a CZ (ďalej len „žalobcovia vo veci samej“), a Spolkovou republikou Nemecko (ďalej len „žalovaná vo veci samej“), ktorého predmetom je vrátenie mýta.

3. Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka hlavne výkladu článku 7 ods. 9 smernice 1999/62/ES[2], zmenenej smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2006/38/ES zo 17. mája 2006[3] (ďalej len „zmenená smernica 1999/62“). Toto ustanovenie stanovuje, že mýto je založené *iba* na zásade náhrady nákladov na infraštruktúru, a vymenúva položky pre výpočet mýta.

1 Jazyk prednesu: francúzština.

2 Smernica Európskeho parlamentu a Rady zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami (Ú. v. ES L 187, 1999, s. 42; Mim. vyd. 07/004, s. 372). Táto smernica nahradila smernicu Rady 93/89/EHS z 25. októbra 1993 o zdaňovaní určitých vozidiel používaných v cestnej nákladnej doprave členskými štátmi a vyberaní mýt a poplatkov za používanie určitej infraštruktúry [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. ES L 279, 1993, s. 32).

3 Ú. v. EÚ L 157, 2006, s. 8.

4. Súdny dvor má objasniť otázku, či má článok 7 ods. 9 tejto smernice priamy účinok a či výpočet mýta môže zahŕňať také položky, akými sú náklady na dopravnú políciu. Súdny dvor bude navyše musieť rozhodnúť o tom, či nízke prekročenie nákladov predstavuje porušenie uvedeného článku, a ak áno, či toto ustanovenie umožňuje dodatočný výpočet v súdnom konaní.

5. V súlade s mojou analýzou navrhnem Súdnemu dvoru vykladať článok 7 ods. 9 zmenenej smernice 1999/62, na ktorého priamy účinok sa môže jednotlivec odvolávať, v tom zmysle, že nezahŕňa náklady na dopravnú políciu. Navrhnem mu tiež, aby rozhodol, že prekročenie nákladov na infraštruktúru, a to dokonca aj nízke, treba považovať za porušenie tohto ustanovenia a že toto ustanovenie, ako aj článok 7a ods. 1 a 2 tejto smernice bránia dodatočnému výpočtu, ktorý má preukázať, že v konečnom dôsledku stanovená sadzba mýta v skutočnosti neprekračuje uplatniteľné náklady.

II. Právny rámec

A. Právo Únie

6. Článok 2 zmenenej smernice 1999/62 stanovuje:

„Na účely tejto smernice:

a) ‚transeurópska cestná sieť' znamená cestnú sieť vymedzenú v oddiele 2 prílohy I k rozhodnutiu Európskeho parlamentu a Rady č. 1692/96/ES z 23. júla 1996 o základných usmerneniach Spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete [(Ú. v. ES L 228, 1996, s. 1; Mim. vyd. 07/002, s. 364) – rozhodnutie, ktoré bolo naposledy zmenené nariadením Rady č. 1791/2006 z 20. novembra 2006 (Ú. v. EÚ L 363, 2006, s. 1)], ako je znázornená na mapách. Mapy sa vzťahujú na zodpovedajúce oddiely uvedené v operatívnej časti a/alebo v prílohe II k uvedenému rozhodnutiu;

a. a.) ‚stavebné náklady' sú náklady súvisiace so stavbou vrátane, ak je to vhodné, finančných nákladov vynaložených:

– na novú infraštruktúru alebo na nové zlepšenia infraštruktúry (vrátane významných stavebných opráv) alebo

– na infraštruktúru alebo zlepšenia infraštruktúry (vrátane významných stavebných opráv), dokončené najviac tridsať rokov pred 10. júnom 2008, ak už 10. júna 2008 platia mýtne režimy, alebo dokončené najviac 30 rokov pred vytvorením akýchkoľvek nových mýtnych režimov zavedených po 10. júni 2008;… [4]

…

ii) … Náklady na infraštruktúru alebo na zlepšenia infraštruktúry môžu zahŕňať akékoľvek osobitné výdavky na infraštruktúru určené na zníženie zaťaženia hlukom alebo na zlepšenie bezpečnosti na cestách a skutočné platby vykonané prevádzkovateľom infraštruktúry a súvisiace s takými objektívnymi environmentálnymi prvkami, ako je ochrana pred kontamináciou pôdy;

ab) ‚finančné náklady' sú úroky z pôžičiek a/alebo výnosy akcionárov z vkladov do vlastného imania;

4 Podľa tohto článku 2 písm. a. a.) náklady na infraštruktúru alebo na zlepšenia infraštruktúry, ktoré boli dokončené pred uvedenými lehotami, možno za určitých podmienok tiež považovať za stavebné náklady.

…

b) ‚mýto' znamená platbu špecifickej sumy za vozidlo, ktoré prejazdí danú vzdialenosť na infraštruktúre uvedenej v článku 7 ods. 1; suma vychádza z prejazdenej vzdialenosti a z typu vozidla;

ba) ‚vážené priemerné mýto' je celkový príjem získaný z mýt za dané obdobie delený počtom kilometrov, ktoré vozidlo prešlo na danej sieti počas tohto obdobia, pričom príjem aj vozokilometre sa počítajú pre vozidlá, na ktoré sa uplatňujú mýta;

…"

7. Článok 7 tejto smernice stanovuje v odsekoch 1, 9 a 10:

„1. Členské štáty si môžu ponechať alebo zaviesť mýta a/alebo užívateľské poplatky na transeurópskej cestnej sieti alebo na jej častiach iba za podmienok stanovených v odsekoch 2 až 12. …

…

9. Mýta sú založené iba na zásade úhrady nákladov na infraštruktúru. Konkrétne, vážené priemerné mýta súvisia s nákladmi na výstavbu, prevádzku, údržbu a rozvoj príslušnej siete infraštruktúry. Vážené priemerné mýta môžu zahŕňať aj návratnosť kapitálu alebo ziskové rozpätie založené na trhových podmienkach[5].

10. a) Bez toho, aby boli dotknuté vážené priemerné mýta uvedené v odseku 9, môžu členské štáty odlíšiť mýtne sadzby na účely boja proti environmentálnym škodám, riešenia kongescie, minimalizácie škôd na infraštruktúre, optimalizácie využívania príslušnej infraštruktúry alebo na účely podpory bezpečnosti na cestách, ak toto odlíšenie:

– …

– nie je určené na vytvorenie dodatočných príjmov z mýt, pričom akékoľvek nezamýšľané zvýšenie príjmov (ktoré vedie k nesúladu váženého priemerného mýta s odsekom 9) sa vyvažuje zmenou štruktúry odlíšenia, ktorá sa musí vykonať do dvoch rokov po uplynutí účtovného roku, v ktorom je dodatočný príjem vytvorený,

…

8. Článok 7 ods. 11 uvedenej smernice stanovuje, že vo výnimočných prípadoch, ktoré sa týkajú infraštruktúry v horských oblastiach, a po informovaní Európskej komisie, sa na osobitných úsekoch cestných komunikácií môže na mýto uplatniť prirážka v prípade vážnych problémov s dopravným preťažením, ktoré ovplyvňuje voľný pohyb vozidiel alebo značných environmentálnych škôd spôsobených používaním vozidiel, za predpokladu dodržania určitých podmienok a najmä limitov maximálneho prekročenia váženého priemerného mýta vyjadrených ako jeho percento.

5 Článok 7 ods. 9 smernice 1999/62 uvádzal: „Merané priemerné hodnoty mýta sa musia vzťahovať na náklady [Vážené priemerné hodnoty mýta súvisia s nákladmi – *neoficiálny preklad*] na výstavbu, prevádzku a rozvoj príslušnej siete infraštruktúry". Toto ustanovenie zase nahradilo článok 7 písm. h) smernice Rady 93/89, podľa ktorého „sadzby mýta súvisia s nákladmi na výstavbu, prevádzku a rozvoj príslušnej siete infraštruktúry" [*neoficiálny preklad*].

9. Článok 7a uvedenej smernice znie:

„1. Pri určovaní úrovní vážených priemerných mýt, ktoré sa majú vyberať na dotknutej infraštruktúrnej sieti alebo na presne vymedzenej časti tejto siete, zohľadňujú členské štáty rôzne náklady uvedené v článku 7 ods. 9 Zohľadnené náklady sa vzťahujú na sieť alebo na časť siete, na ktorej sa vyberá mýto, a na vozidlá, ktoré podliehajú mýtu. Členské štáty sa môžu rozhodnúť, že nebudú uhrádzať tieto náklady z príjmov z mýta alebo že uhradia len určité percento týchto nákladov.

2. Mýta sa určujú v súlade s článkom 7 a s odsekom 1 tohto článku.

3. Členské štáty vypočítajú náklady na nové mýtne režimy, ktoré sa líšia od tých, ktorých súčasťou sú koncesné mýta zavedené členskými štátmi po 10. júni 2008, použitím metodiky založenej na základných zásadách výpočtu uvedených v prílohe III.

…

Na mýtne režimy, ktoré boli už zavedené 10. júna 2008, alebo na tie, na ktoré bola v súlade s postupom verejného obstarávania vyhlásená verejná súťaž alebo ku ktorým boli doručené odpovede na výzvy na rokovanie v rámci s rokovacieho postupu verejného obstarávania pred 10. júnom 2008, sa nevzťahujú povinnosti uvedené v tomto odseku, pokiaľ zostanú v platnosti tieto režimy a ak sa podstatne nezmenia.

…“

10. Príloha III tej istej smernice, nazvaná „Hlavné zásady rozvrhnutia nákladov a výpočet mýt“, v bodoch 2.1, 3 a 4 stanovuje:

„2.1 Investičné náklady

– Investičné náklady zahrňujú náklady na výstavbu (vrátane nákladov na financovanie) a náklady na rozvoj infraštruktúry, navyše, kde je to vhodné, návratnosť kapitálových investícií alebo rozpätie zisku. Zahrňujú tiež náklady na nadobúdanie pôdy, plánovanie, projektovanie, dozor nad stavebnými zmluvami a projektovým riadením a na archeologický a pôdny prieskum, ako aj iné príslušné vedľajšie náklady.

– …

– Všetky minulé náklady sa zakladajú na zaplatených čiastkach. Náklady, ktoré majú vzniknúť, sa budú zakladať na prognózach primeraných nákladov.

– Môže sa predpokladať, že verejné investície budú financované z pôžičiek. Úrokové sadzby, ktoré sa majú uplatňovať na minulé náklady, sú sadzby, ktoré platili pre verejné pôžičky z tohto obdobia.

– …

– Zabezpečenie predpokladanej návratnosti kapitálu alebo rozpätia zisku je primerané vzhľadom na trhové podmienky a môže sa líšiť na účel zabezpečenia výkonnostných stimulov pre tretiu zmluvnú stranu v súvislosti s požiadavkami na kvalitu služieb. Návratnosť kapitálu sa môže zhodnotiť použitím ekonomických ukazovateľov, ako je IRR (vnútorná miera návratnosti kapitálu) alebo WACC (vážené priemerné kapitálové náklady).

…

3. Náklady na prevádzku, riadenie a vyberanie mýta

Tieto náklady zahŕňajú všetky náklady, ktoré vznikli prevádzkovateľovi infraštruktúry, na ktoré sa nevzťahuje oddiel 2 a ktoré súvisia s vykonávaním, prevádzkou a riadením infraštruktúry a s mýtnym systémom. …

…

4. Podiel nákladnej dopravy, koeficienty rovnocennosti a korekčný mechanizmus

– Výpočet mýta sa zakladá na skutočných alebo predpokladaných podieloch ťažkých nákladných vozidiel na vozokilometroch, ktoré sa v prípade potreby upravia podľa koeficientov rovnocennosti, aby sa vytvorila dostatočná rezerva na zvýšené náklady na výstavbu a opravu infraštruktúry používanej nákladnými vozidlami.

– Táto tabuľka uvádza orientačné koeficienty rovnocennosti. Ak členský štát používa koeficienty rovnocennosti, ktoré sa odlišujú od tých, ktoré sú uvedené v tabuľke, zakladajú sa na objektívne oprávnených kritériách a uverejnia sa.

– …

– Mýtne režimy, ktoré sa zakladajú na prognózach intenzity dopravy, stanovujú korekčné mechanizmy, podľa ktorých sa mýta pravidelne upravujú kvôli korekcii akýchkoľvek nižších alebo vyšších nákladov uhradených v dôsledku chybných prognóz.“

B. Nemecké právo

11. Podľa vnútroštátneho súdu je na základe § 14 ods. 3 Bundesfernstraßenmautgesetz (zákon o mýte na spolkových diaľkových komunikáciách) z 12. júla 2011 (BGBl. 2011 I, s. 1378) výška mýta za používanie nemeckých spolkových diaľnic na obdobie od 1. januára 2009 do 31. decembra 2014 určená v prílohe 4 uvedeného zákona. Tento zákon určuje sadzbu mýta za kilometer pre vozidlá alebo jazdné súpravy s viac ako tromi nápravami a viac ako štyrmi a viac nápravami v závislosti od štyroch kategórií zodpovedajúcich úrovni spôsobeného znečistenia. Sadzby sa pohybujú od 0,141 do 0,288 eura.

12. Vnútroštátny súd spresňuje, že sadzba mýta uplatniteľná na obdobie, za ktoré sa požaduje vrátenie, teda od 1. januára 2010 do 18. júla 2011, bola vypočítaná na základe „Aktualisierung der Wegekostenrechnung für die Bundesfernstraßen in Deutschland“, nazývaného aj „Wegekostengutachten“ (znalecký posudok týkajúci sa nákladov na cestnú infraštruktúru v Nemecku), z 30. novembra 2007 (ďalej len „WKG 2007“), ktorý sa týka výpočtového obdobia od roku 2007 do roku 2012. Pokiaľ ide o ocenenie pozemkov použitých na výstavbu diaľnic, vnútroštátny súd uvádza, že podľa dodatku z 22. septembra 2008 k WKG 2007 boli ako základ zohľadnené výsledky „Wegekostenrechnung für das Bundesfernstraßennetz unter Berücksichtigung der Vorbereitung einer streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr“ (znalecký posudok z roku 2002 týkajúci sa nákladov na cestnú infraštruktúru) z marca 2002, ktorý sa týka výpočtového obdobia od roku 2003 do roku 2010.

III. Spor vo veci samej, prejudiciálne otázky a konanie na Súdnom dvore

13. Žalobcovia vo veci samej prevádzkovali až do 31. augusta 2015 špedičný podnik so sídlom v Poľsku vykonávajúci cesty najmä v Nemecku, ktorý mal právnu formu spoločnosti založenej podľa poľského občianskeho práva („Spółka cywilna“). V tomto rámci žalobcovia vo veci samej zaplatili mýto za používanie nemeckých spolkových diaľnic za obdobie od 1. januára 2010 do 18. júla 2011.

14. Keďže žalobcovia vo veci samej sa domnievali, že zaplatená suma mýta bola neprimerane vysoká, podali v mene svojej spoločnosti na Verwaltungsgericht Köln (Správny súd Kolín, Nemecko) žalobu, v ktorej navrhovali vrátenie zaplatenej sumy.[6] Keď tento súd ich žalobu zamietol, žalobcovia vo veci samej podali odvolanie na vnútroštátny súd a v podstate tvrdili, že výpočet nákladov na účely mýta uplatneného v prejednávanej veci je neprimeraný a v rozpore s právom Únie.

15. Vnútroštátny súd sa domnieva, že na to, aby mohol rozhodnúť o tejto otázke, je potrebné najprv preskúmať, či článok 7 ods. 9 a článok 7a ods. 1 a 2 zmenenej smernice 1999/62 majú priamy účinok a či boli tieto ustanovenia správne prebraté do nemeckého práva.

16. V tejto súvislosti tento súd v prvom rade pripomína, že vo veci, v ktorej bol vyhlásený rozsudok Rieser Internationale Transporte[7], Súdny dvor rozhodol, že na pôvodné znenie článku 7 ods. 9 smernice 1999/62[8] sa jednotlivci nemohli odvolávať voči štátnemu orgánu v prípade neprebratia alebo neúplného prebratia tejto smernice. Podľa Súdneho dvora toto ustanovenie nebolo možné považovať za bezpodmienečné a dostatočne presné na to, aby sa naň mohli odvolávať jednotlivci voči štátnemu orgánu.

17. Po zmenách vykonaných normotvorcom Únie sa však vnútroštátny súd domnieva, že článok 7 ods. 9 zmenenej smernice 1999/62 má priamy účinok. Tento súd zdôrazňuje, že smernica, ktorá zmenila uvedenú smernicu, priniesla normatívne spresnenia, ktoré možno považovať za „bezpodmienečné a dostatočne presné“. Vnútroštátny súd tiež uvádza, že článok 7 ods. 9 zmenenej smernice 1999/62 obsahuje podľa jeho názoru zákaz prekročenia nákladov, na základe ktorého sú zakázané neprimerane vysoké sadzby mýta, ktoré nie sú odôvodnené nákladmi na infraštruktúru.

18. V druhom rade si vnútroštátny súd v podstate kladie otázku, či sa na náklady na dopravnú políciu, ktoré boli zohľadnené pri určení sadzby mýta, o ktoré ide vo veci samej, vzťahuje pojem „náklady na prevádzku“ v zmysle článku 7 ods. 9 zmenenej smernice 1999/62. Podľa jeho názoru činnosť polície neslúži na zabezpečenie fungovania infraštruktúry, ale skôr na zaistenie toho, aby užívatelia ciest dodržiavali pravidlá cestnej premávky a na riešenie následkov ich prípadného porušenia. Okrem toho, hoci vnútroštátny súd uvádza, že sadzby mýta stanovené v nemeckom práve sa zakladajú na nesprávnych výpočtoch, najmä pokiaľ ide o výpočet návratnosti kapitálovej investície do nadobudnutia pozemkov, na ktorých boli vybudované diaľnice, pýta sa, či možno konštatovať porušenie článku 7 ods. 9 zmenenej smernice 1999/62 aj v prípade nízkeho prekročenia nákladov na infraštruktúru.

19. V treťom a poslednom rade vnútroštátny súd uvádza, že vnútroštátne právo umožňuje, aby neprimeraná sadzba mýta bola dodatočne opravená v súdnom konaní. S odkazom na bod 138 rozsudku Komisia/Rakúsko[9] sa však pýta, či je taká vnútroštátna právna úprava v súlade s právom Únie. V tejto súvislosti vnútroštátny súd kladie aj otázku, či treba pri dodatočnom výpočte nákladov po uplynutí výpočtového obdobia v celom rozsahu vychádzať zo skutočných nákladov a skutočne vybraných príjmov z mýta.

20. Za týchto okolností Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (Vrchný správny súd spolkovej krajiny Severné Porýnie-Vestfálsko) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Môže sa jednotlivec, ktorý je povinný platiť mýto, odvolávať pred vnútroštátnymi súdmi na dodržiavanie ustanovení o výpočte mýta podľa článku 7 ods. 9, článku 7a ods. 1 a 2 [zmenenej smernice 1999/62] (nezávisle od právnej úpravy tejto smernice obsiahnutej v článku 7a ods. 3

6 Žalobcovia vo veci samej na pojednávaní uviedli, že z dôvodov súvisiacich s vnútroštátnym konaním, navrhujú vrátenie takmer celej sumy takto zaplateného mýta.

7 Rozsudok z 5. februára 2004 (C-157/02, EU:C:2004:76, body 41 a 42, ďalej len „rozsudok Rieser Internationale Transporte“).

8 Pozri poznámku pod čiarou 5 vyššie.

9 Rozsudok z 26. septembra 2000 (C-205/98, EU:C:2000:493, ďalej len „rozsudok Komisia/Rakúsko“).

v spojení s prílohou III), ak členský štát pri prijímaní zákonnej úpravy sadzieb mýta tieto ustanovenia v celom rozsahu nedodržal alebo ich nesprávne prebral na ujmu osôb povinných platiť mýto?

2. V prípade kladnej odpovede na prvú otázku:

   a) Možno ako náklady na prevádzku siete infraštruktúry v zmysle článku 7 ods. 9 druhej vety [zmenenej smernice 1999/62] uplatniť aj náklady týkajúce sa dopravnej polície?

   b) Vedie prekročenie nákladov na infraštruktúru, ktoré si možno uplatniť v súvislosti s váženým priemerným mýtom, v rozsahu

      i) do 3,8 %, najmä vtedy, ak sa uplatnia náklady, ktoré sú už vo svojej podstate neuplatniteľné;

      ii) do 6 %,

      k porušeniu zákazu prekročenia výšky nákladov podľa článku 7 ods. 9 [zmenenej smernice 1999/62] s tým dôsledkom, že sa vnútroštátne právo v tomto rozsahu neuplatní?

3. V prípade kladnej odpovede na druhú otázku písm. b):

   a) Má sa rozsudok [Komisia/Rakúsko (bod 138)] chápať v tom zmysle, že v konečnom dôsledku nemožno výrazné prekročenie výšky nákladov vyvážiť prostredníctvom dodatočného výpočtu nákladov predloženého v súdnom konaní, ktorým sa má preukázať, že výsledná stanovená sadzba mýta v skutočnosti neprekračuje uplatniteľné náklady?

   b) V prípade zápornej odpovede na tretiu otázku písm. a):

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

21. Písomné pripomienky predložili žalobcovia vo veci samej, žalovaná, nemecká vláda, ako aj Komisia. Tí istí účastníci konania a dotknuté osoby boli zastúpení na pojednávaní, ktoré sa konalo 4. marca 2020.

IV. Analýza

22. Navrhujem analyzovať otázky vnútroštátneho súdu tak, že začnem druhou prejudiciálnou otázkou, ktorá sa v podstate týka toho, či náklady na dopravnú políciu predstavujú náklady na prevádzku siete infraštruktúry v zmysle článku 7 ods. 9 zmenenej smernice 1999/62 a či má nízke prekročenie nákladov na infraštruktúru za následok porušenie tohto ustanovenia (časť A). Tento prístup umožní určiť, do akej miery spôsobuje taký výpočet mýta, aký bol urobený v prejednávanej veci, problém súladu so zmenenou smernicou 1999/62. Táto časť analýzy bude predstavovať východiskový bod pre preskúmanie prvej prejudiciálnej otázky týkajúcej sa priameho účinku ustanovení tejto smernice (časť B). Následne preskúmam tretiu a poslednú prejudiciálnu otázku, ktorej predmetom je dodatočný výpočet (časť C). V poslednom rade sa budem zaoberať časovým obmedzením účinkov rozsudku Súdneho dvora (časť D).

A. O nákladoch na dopravnú políciu a nízkom prekročení nákladov na infraštruktúru (druhá prejudiciálna otázka)

23. V prvom rade preskúmam, či náklady na infraštruktúru zahŕňajú náklady na dopravnú políciu a v druhom rade to, či nízke prekročenie nákladov na infraštruktúru môže byť v súlade so zmenenou smernicou 1999/62.

1. O nákladoch na dopravnú políciu [druhá otázka písm. a)]

24. Myslím si, že náklady na dopravnú políciu nepredstavujú náklady na infraštruktúru, najmä náklady na prevádzku, v zmysle článku 7 ods. 9 zmenenej smernice 1999/62.

25. V súlade s tradičnou metódou výkladu [10] sa moja analýza zakladá na znení tohto ustanovenia, na prácach na príprave zmenenej smernice 1999/62 a na účele tejto smernice.

a) O doslovnom výklade

26. Pri doslovnom výklade treba odkázať na znenie článku 7 ods. 9 zmenenej smernice 1999/62 v jeho celosti. Najprv uvádzam, že toto ustanovenie vôbec nespomína náklady na dopravnú políciu vo výpočte „mýta“ [11]. Okrem toho z doslovnej analýzy znenia tohto ustanovenia vyplýva, že toto ustanovenie taxatívne vymenúva položky, ktoré sa môžu nachádzať v tomto výpočte.

27. Prvá veta článku 7 ods. 9 tejto smernice tak uvádza, že mýto, definované ako platba špecifickej sumy za vozidlo, ktoré prejazdí danú vzdialenosť na infraštruktúre, je založené *iba* na zásade náhrady nákladov na infraštruktúru. Táto zásada je vysvetlená v nasledujúcich vetách týkajúcich sa „váženého priemerného mýta“ definovaného s odkazom na príjem získaný z mýta za dané obdobie a v závislosti od počtu kilometrov prejdených vozidlom. [12] Druhá veta spresňuje, že vážené priemerné mýta súvisia s nákladmi na výstavbu, prevádzku, údržbu a rozvoj príslušnej siete infraštruktúry. Tretia veta spresňuje, že vážené priemerné mýta môžu zahŕňať aj návratnosť kapitálu alebo ziskové rozpätie založené na trhových podmienkach.

28. Vzťah medzi prvou vetou týkajúcou sa mýta a nákladmi, ktoré možno uplatniť na účely jeho výpočtu, vyplýva z použitia výrazu „konkrétne“ alebo porovnateľnej terminológie v druhej vete v jej jednotlivých jazykových verziách. [13] Tento vzťah vyplýva aj z tretej vety, ktorá spresňuje, ktoré ďalšie položky „môžu zahŕňať“ vážené priemerné mýta.

29. Článok 7 ods. 9 zmenenej smernice 1999/62 tak upravuje jediné položky, ktoré možno uplatniť pri výpočte váženého priemerného mýta.

30. Relevantné náklady sú obmedzené na náklady na výstavbu, prevádzku, údržbu a rozvoj príslušnej siete infraštruktúry. Stavebné náklady sú podrobne definované v článku 2 písm. a. a.) zmenenej smernice 1999/62 a nezahŕňajú náklady na dopravnú políciu. Spomedzi ostatných nákladov ani náklady na údržbu a rozvoj siete nemôžu zahŕňať náklady na dopravnú políciu, pričom vnútroštátny súd sa okrem toho pýta Súdneho dvora konkrétne iba na *náklady na prevádzku*.

10 Pozri v tomto zmysle, pokiaľ ide o zohľadnenie znenia ustanovenia a účelu dotknutej smernice, najmä rozsudok z 11. marca 2020, X (Vymáhanie dodatočného dovozného cla) (C-160/18, EU:C:2020:190, bod 34), a pokiaľ ide o zohľadnenie prípravných prác, rozsudok z 1. októbra 2019, Planet49 (C-673/17, EU:C:2019:801, bod 48).

11 Pozri článok 2 písm. b) zmenenej smernice 1999/62.

12 Pozri článok 2 písm. ba) zmenenej smernice 1999/62.

13 Nasledujúce jazykové verzie používajú porovnateľnú terminológiu: verzie v španielčine („en particular“), češtine („konkrétně“), dánčine („specielt“), angličtine („specifically“), chorvátčine („to znači“), taliančine („in particolare“), holandčine („meer bepaald“), poľštine („w szczególności“), portugalčine („especificamente“), rumunčine („mai precis“), slovenčine („konkrétne“), slovinčine („to pomeni“), švédčine („särskilt“). Výraz „ausdrücklich“ v nemeckej verzii znamená „výslovne“. Maďarská verzia používa rovnakým spôsobom výraz „kifejezetten“.

31. Rovnako ako vnútroštátny súd, žalobcovia vo veci samej a Komisia si myslím, že náklady na dopravnú políciu nie sú nákladmi na prevádzku. Pojem nákladov na prevádzku sa totiž vzťahuje na náklady vytvorené pri prevádzke dotknutého stavebného diela. Prevádzka diaľnice však nezahŕňa činnosť polície.

32. Ako zdôraznila Komisia, činnosť polície vyplýva zo zodpovednosti štátu konajúceho v inom postavení než v postavení prevádzkovateľa diaľničnej infraštruktúry, teda konajúceho ako orgán vykonávajúci oprávnenia verejnej moci.

33. Tento výklad pojmu „náklady na prevádzku“ je potvrdený ustanoveniami bodu 3 prílohy III zmenenej smernice 1999/62, ktorý spresňuje, že ide o náklady, ktoré vznikli prevádzkovateľovi. Táto príloha III sa samozrejme z časového hľadiska neuplatňuje na výpočet mýta, o ktoré ide vo veci samej, pretože v súlade s článkom 7a ods. 3 tejto smernice sa táto smernica neuplatňuje na mýtne systémy, ktoré už boli zavedené 10. júna 2008, ako je mýtny systém vo veci samej, ale môže byť aspoň inšpiráciou pre výklad terminológie použitej v zostávajúcej časti uvedenej smernice. V tejto súvislosti podotýkam, že vzťah medzi takto uvedenými nákladmi a prevádzkovateľom je zvlášť zjavný v nemeckej verzii zmenenej smernice 1999/62, ktorá hovorí o „Kosten für *Betrieb*“ (náklady na prevádzku) vo svojom článku 7 ods. 9 a o „Kosten des Infrastruktur*betreibers*“ (nákladoch prevádzkovateľa infraštruktúry) vo svojej prílohe III bode 3.[14] Dodávam, že táto príloha III nikde neuvádza náklady na dopravnú políciu.

34. Na podporu tohto výkladu dodávam, že cieľom ostatných ustanovení tejto zmenenej smernice je obmedziť náklady, ktoré možno uplatniť na účely výpočtu mýta.

35. Článok 7 ods. 1 zmenenej smernice 1999/62 tak upravuje, že členské štáty si môžu ponechať alebo zaviesť mýta na cestnej sieti *iba* za podmienok stanovených v článku 7 ods. 2 až 12 tejto smernice. Podľa článku 7a ods. 1 uvedenej smernice členské štáty pri určovaní úrovní vážených priemerných mýt zohľadňujú rôzne náklady uvedené v článku 7 ods. 9 tej istej smernice. Rovnako článok 7 ods. 10 písm. a), zvlášť tretia zarážka tohto ustanovenia[15], a článok 7 ods. 11 písm. b) druhá zarážka[16] zmenenej smernice 1999/62 obmedzujú zvýšenie sadzieb váženého priemerného mýta s odkazom na článok 7 ods. 9 tejto smernice.

36. Domnievam sa preto, že zo znenia článku 7 ods. 9 zmenenej smernice 1999/62 nevyplýva ani výslovne, ani nepriamo, že toto ustanovenie, a najmä v ňom obsiahnutý pojem „náklady na prevádzku“, sa vzťahuje na náklady na dopravnú políciu.

b) O prípravných prácach

37. Prípravné práce potvrdzujú tento výklad, pričom rozptyľujú akékoľvek otázky o úmysle normotvorcu zohľadniť náklady na dopravnú políciu v nákladoch na infraštruktúru.

14 V rovnakom zmysle pozri anglickú verziu, ktorá používa výraz „costs of *operating*“ (náklady na prevádzku) v článku 7 ods. 9 a výraz „costs incurred by the infrastructure *operator*“ (náklady vzniknuté prevádzkovateľovi infraštruktúry) v prílohe III bode 3 zmenenej smernice 1999/62.

15 Článok 7 ods. 10 písm. a) zmenenej smernice 1999/62 upravuje odlíšenie sadzieb mýta, ale „bez toho, aby boli dotknuté vážené priemerné mýta“. Vo svojej tretej zarážke toto ustanovenie vyžaduje, aby odlíšenie nebolo „určené na vytvorenie dodatočných príjmov z mýt“.

16 Článok 7 ods. 11 písm. b) druhá zarážka zmenenej smernice 1999/62 povoľuje prirážku k mýtu vo výnimočných prípadoch, ktoré sa týkajú infraštruktúry v horských oblastiach, pod podmienkou, že táto prirážka nepresiahne 15 % váženého priemerného mýta vypočítaného v súlade s odsekom 9 alebo 25 % v osobitných prípadoch. Toto ustanovenie neupravuje žiadnu ďalšiu prirážku k váženému priemernému mýtu a zdôrazňuje, že toto mýto sa vypočíta v súlade s článkom 7 ods. 9 zmenenej smernice 1999/62.

38. V tejto súvislosti uvádzam, že už od prijatia Zelenej knihy Komisie s názvom „Spravodlivé a efektívne určovanie cien v doprave“ [*neoficiálny preklad*] [17], ktorá skúma možnosti internalizácie externých nákladov [18], Komisia uvažovala o zahrnutí nákladov na dopravnú políciu, ktoré sa rovnako ako náklady spôsobené znečistením považovali za externé náklady, do nákladov na infraštruktúru. Normotvorca Únie však odmietol tento prístup tak pri prijatí smernice 1999/62, ako aj smernice 2006/38, ktorá viedla k zmenenej smernici 1999/62.

39. Pokiaľ ide v prvom rade o práce na príprave smernice 1999/62, Komisia sa v dôvodovej správe svojho návrhu smernice [19] domnievala, že externé náklady zahŕňali *náklady na políciu a náklady súvisiace s nehodami* [20], ale v tomto štádiu neuvažovala o ich zahrnutí do samotného textu smernice. Tento text uvádzal iba to, že mýto zahŕňa aj položku určenú na úhradu externých nákladov definovaných ako „náklady súvisiace s dopravným preťažením, znečistením ovzdušia a hlukom“ [*neoficiálny preklad*] [21].

40. V Európskom parlamente zase Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a ochranu spotrebiteľa vydal stanovisko [22], podľa ktorého mala smernica odkazovať na štyri hlavné zdroje externých nákladov vyplývajúcich z dopravy, ktoré sú uvedené v Zelenej knihe, a to premávku, znečistenie ovzdušia, hluk a nehody. Parlament sa však neriadil týmto stanoviskom a dokonca navrhol vypustenie všetkých ustanovení, ktoré mali zahrnúť externé náklady, až dovtedy, kým bude k dispozícii viac poznatkov k tejto problematike. [23]

41. Keďže Rada Európskej únie nesúhlasila so stanoviskom Komisie, [24] prijala spoločnú pozíciu, ktorá sa pridržiavala prístupu Parlamentu, a teda neponechala pojem „externé náklady“, pričom Rada uviedla, že podrobná štúdia týkajúca sa externých nákladov ešte neexistuje. [25] Rada navyše zdôraznila, že členské štáty, ktoré uplatňujú mýtny systém, musia rešpektovať základnú zásadu týkajúcu sa vzťahu medzi výškou mýta a nákladmi na infraštruktúru. [26]

42. Smernica 1999/62 napokon prijatá Parlamentom a Radou neupravovala ustanovenie o externých nákladoch. [27]

43. Pokiaľ ide v druhom rade o práce na príprave smernice 2006/38, z návrhu smernice [28] vyplýva, že Komisia tentokrát plánovala zohľadniť náklady na dopravnú políciu tak, že chcela do článku 7 ods. 9 tejto smernice zahrnúť náklady súvisiace s nehodami v rozsahu, v akom neboli hradené z poistenia. [29]

17 KOM(95) 691 v konečnom znení.

18 Pozri podnadpis Zelenej knihy „Možnosti v oblasti internalizácie externých nákladov dopravy v Európskej únii“ [*neoficiálny preklad*].

19 Návrh smernice Rady o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami predložený Komisiou z 10. júla 1996 [KOM(96)331 v konečnom znení] [*neoficiálny preklad*] (ďalej len „návrh smernice 1999/62“).

20 Pozri návrh smernice 1999/62, s. 12.

21 Pozri návrh smernice 1999/62 [s. 45 (definícia) a 48 (článok 7 ods. 8 a 9)].

22 Stanovisko Výboru pre životné prostredie, verejné zdravie a ochranu spotrebiteľa z 23. mája 1997 vložené do správy Európskeho parlamentu k návrhu smernice Rady o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami zo 4. júla 1997 (A4-0243/97) (ďalej len „správa Parlamentu“, s. 21, 23 a 33).

23 Pozri správu Parlamentu, s. 20.

24 Zmenený návrh smernice Rady o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami predložený Komisiou v súlade s článkom 189 A ods. 2 Zmluvy ES z 13. júla 1998 [*neoficiálny preklad*] [KOM(1998) 427 v konečnom znení], strana 2.

25 Spoločná pozícia (ES) č. 14/1999 prijatá Radou 18. januára 1999 (Ú. v. ES C 58, 1999, s. 1, pozri predovšetkým s. 12, ďalej len „spoločná pozícia“).

26 Pozri spoločnú pozíciu, s. 14.

27 Z tohto dôvodu nesúhlasím s názorom nemeckej vlády, že odmietnutie Parlamentu a Rady zahrnúť externé náklady sa týkalo iba externých nákladov, pre ktoré ešte neexistovali poznatky postačujúce na ich vyčíslenie, ale nevzťahovalo sa na náklady na dopravnú políciu. Parlament a Rada odmietli všetky ustanovenia o externých nákladoch.

28 Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami, predložený Komisiou z 23. júla 2003 [*neoficiálny preklad*] [KOM(2003) 448 v konečnom znení] (ďalej len „návrh smernice 2006/38“).

29 Pozri návrh smernice 2006/38, s. 4 a nasl., s. 22 a nasl. Príloha III navrhnutá Komisiou upravovala odsek vzťahujúci sa na náklady súvisiace s nehodami, ktoré podľa Komisie zahŕňali aj administratívne náklady verejnej služby uvoľnené v prípade nehôd, pozri s. 33 a nasl. návrhu smernice 2006/38.

44. Parlament rovnako uvažoval o zohľadnení nákladov súvisiacich s nehodami, pričom obmedzil ich rozsah na náklady zodpovedajúce skutočným platbám, ktoré správca infraštruktúry vynaložil na investície určené na predchádzanie a zníženie počtu nehôd.[30]

45. Rada však prijala spoločnú pozíciu, ktorá vôbec nespomína nehody. Táto inštitúcia teda neprijala návrh Parlamentu v tejto otázke, ktorý bol ešte obmedzenejší ako návrh Komisie.[31]. Text zmenenej smernice 1999/62, ktorý bol napokon prijatý, neobsahuje ustanovenie o externých nákladoch.

46. V dôsledku toho treba konštatovať, že prípravné práce potvrdzujú výklad, podľa ktorého článok 7 ods. 9 druhá veta zmenenej smernice 1999/62 nezahŕňa náklady na dopravnú políciu.

c) O teleologickom výklade

47. Účel zmenenej smernice 1999/62 nevedie k inému záveru. Z jej odôvodnení 1 a 2 vyplýva, že normotvorca sa rozhodol v etapách harmonizovať systémy vyberania poplatkov a zaviesť spravodlivé mechanizmy spoplatňovania dopravcov za používanie infraštruktúry s cieľom odstrániť narušenia hospodárskej súťaže medzi dopravnými podnikmi v Únii.[32]

48. Zmenená smernica 1999/62 tak upravuje pravidlá záväzné pre všetky členské štáty, pričom zároveň uvažuje o zmenách v budúcnosti.

49. Tieto zmeny sa však týkajú predovšetkým internalizácie externých nákladov a týmto spôsobom uplatňovania zásady „znečisťovateľ platí“. Ako vyplýva z odôvodnení 18 a 19 smernice 2006/38[33], tieto zmeny sú plánované iba *pre budúcnosť. Budúca* povaha tohto zámeru je potvrdená článkom 11 ods. 3 tretím odsekom zmenenej smernice 1999/62, podľa ktorého prináleží Komisii, aby predložila všeobecne platný, transparentný a zrozumiteľný model posudzovania všetkých externých nákladov, ako aj analýzu vplyvu internalizácie externých nákladov.

50. Normotvorca Únie teda v medziobdobí úmyselne vylúčil internalizáciu externých nákladov a najmä nákladov na dopravnú políciu z pôsobnosti zmenenej smernice 1999/62 a vzhľadom na obmedzenia uložené v jej článku 7 ods. 9 členské štáty nemohli tieto náklady zahrnúť do výpočtu nákladov na infraštruktúru.

51. Nesúhlasím preto s názorom nemeckej vlády, že bezpečnosť cestnej premávky alebo využívania infraštruktúry, sledovaná dopravnou políciou, je charakteristikou cestnej siete, z ktorej vyplýva, že nezohľadnenie týchto nákladov ako nákladov na infraštruktúru by porušovalo zásadu „užívateľ platí“ a „znečisťovateľ platí“. Nesúhlasím ani s názorom žalovanej vo veci samej, že nezohľadnenie týchto nákladov v prípade verejného prevádzkovateľa by viedlo k rozdielnemu zaobchádzaniu s verejnými

30 Správa k návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami, z 23. marca 2004 (A5-0220/2004), s. 19, 20 (pozmeňujúci návrh 28) a 32.

31 Spoločná pozícia (ES) č. 33/2005 zo 6. septembra 2005 na účely smernice Európskeho Parlamentu a Rady, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami (Ú. v. EÚ C 275 E, 2005, s. 1, pozri predovšetkým s. 17).

32 Pozri v tomto zmysle rozsudok Komisia/Rakúsko, body 91 a 92.

33 Odôvodnenie 18 smernice 2006/38 uvádza: „Na umožnenie budúceho zasväteného a objektívneho rozhodnutia týkajúceho sa možného uplatňovania zásady ‚znečisťovateľ platí‘ na všetky druhy dopravy prostredníctvom internalizácie externých nákladov by sa mali vypracovať jednotné zásady výpočtov vychádzajúce z vedecky overených údajov. Akékoľvek budúce rozhodnutie o tejto veci by malo v plnej miere zohľadňovať už existujúcu daňovú záťaž spoločností podnikajúcich v nákladnej doprave vrátane daní z vozidiel a spotrebnej dane z palív“. Podľa odôvodnenia 19 tejto smernice „Komisia by mala začať s vytváraním všeobecne platného, transparentného a zrozumiteľného modelu posudzovania externých nákladov pre všetky druhy dopravy, ktorý bude slúžiť ako základ pre budúce výpočty poplatkov za použitie infraštruktúry“.

a súkromnými prevádzkovateľmi, keďže náklady vynaložené na zaistenie bezpečnosti infraštruktúry diaľničnými hliadkami, francúzskymi koncesionármi alebo diaľničnou políciou [34] sú nákladmi, ktoré vznikli súkromnému správcovi infraštruktúry, a v dôsledku toho nákladmi na prevádzku v rámci koncesných zmlúv. [35]

52. V tejto súvislosti po prvé zdôrazňujem, že *osobitné* výdavky na infraštruktúru, ktoré majú zlepšiť bezpečnosť na cestách, sú súčasťou nákladov na financovanie infraštruktúry v zmysle článku 2 písm. a. a.) druhej zarážky bodu ii) tretieho pododseku zmenenej smernice 1999/62. Navyše súhlasím s názorom, ktorý vyjadrila Komisia na pojednávaní na Súdnom dvore, že náklady na dopravnú políciu nie sú nákladmi prevádzkovateľa na rozdiel od nákladov na civilné služby, ako je to v prípade zamestnancov cestnej správy v Nemecku alebo diaľničných hliadok vo Francúzsku.

53. Po druhé samotná smernica 1999/62, naposledy zmenená smernicou 2013/22/EU [36], ktorá vo svojom článku 2 písm. bb) upravuje „poplatok za externé náklady“, definuje takýto poplatok ako poplatok vyberaný na účely úhrady nákladov vynaložených v členskom štáte v súvislosti so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou a/alebo v súvislosti s hlukom spôsobeným premávkou. Náklady súvisiace s nehodami, ktoré sú súčasťou nákladov na dopravnú políciu, sa nenachádzajú ani v tejto definícii, ani v inom ustanovení tejto smernice.

54. Po tretie dodávam, že stanovisko Komisie z 10. decembra 2014 [37], na ktoré sa odvoláva žalovaná vo veci samej ako na dôkaz toho, že Komisia sa domnievala, že náklady na dopravnú políciu predstavujú náklady na infraštruktúru a konkrétnejšie náklady na prevádzku, ako aj stanovisko Komisie zo 16. januára 2019 [38], odkazujú na znalecké posudky týkajúce sa nákladov na cestnú infraštruktúru v Nemecku na roky 2013 až 2017 a roky 2018 až 2022. Nevzťahujú sa teda na obdobie rozhodné vo veci samej. Navyše, keďže stanovisko Komisie nemá záväzné právne účinky, [39] nemôže zmeniť právny dosah smernice prijatej Parlamentom a Radou.

55. V dôsledku toho navrhujem Súdnemu dvoru, aby na druhú prejudiciálnu otázku písm. a) odpovedal tak, že článok 7 ods. 9 zmenenej smernice 1999/62 sa má vykladať v tom zmysle, že nezahŕňa náklady na dopravnú políciu ako náklady na infraštruktúru a predovšetkým ani ako náklady na prevádzku.

2. O nízkom prekročení nákladov na infraštruktúru [druhá otázka písm. b)]

56. Vnútroštátny súd poznamenáva, že podľa rozsudku Komisia/Rakúsko [40] predstavuje prekročenie nákladov na výstavbu, prevádzku a rozvoj diaľnice o viac ako 150 % nesplnenie povinností vyplývajúcich z článku 7 písm. h) smernice 93/89. Vnútroštátny súd sa pýta Súdneho dvora, či má nízke prekročenie týchto nákladov rovnaké následky.

34 Keď súkromný správca infraštruktúry využije v rámci koncesnej zmluvy políciu na zaistenie bezpečnosti infraštruktúry.

35 Pozri prílohu III bod 3 zmenenej smernice 1999/62.

36 Smernica Rady z 13. mája 2013, ktorou sa z dôvodu pristúpenia Chorvátskej republiky upravujú určité smernice v oblasti dopravnej politiky (Ú. v. EÚ L 158, 2013, s. 356).

37 Stanovisko Komisie z 10. decembra 2014 v súlade s článkom 7 h ods. 2 smernice 1999/62/ES k zavedeniu nového mýtneho systému v Nemecku [C(2014) 9313 final].

38 Stanovisko Komisie v súlade s článkom 7 h ods. 2 smernice 1999/62/ES k zavedeniu nového mýtneho systému v Nemecku [C(2019)60] – neuverejnené.

39 Pozri rozsudok z 12. septembra 2006, Reynolds Tobacco a i./Komisia (C-131/03 P, EU:C:2006:541, bod 55), ako aj uznesenie zo 14. mája 2012, Sepracor Pharmaceuticals (Ireland)/Komisia (C-477/11 P, neuverejnené, EU:C:2012:292, bod 52).

40 Pozri body 135 a 140 tohto rozsudku.

a) O prekročení nákladov na infraštruktúru uplatnením nákladov neupravených v zmenenej smernici 1999/62

57. Ako som vysvetlil vyššie,[41] článok 7 ods. 9 zmenenej smernice 1999/62 vylučuje, aby mýto zahŕňalo iné položky než položky uvedené v tomto ustanovení. V dôsledku toho prekročenie nákladov na infraštruktúru z dôvodu uplatnenia týchto iných položiek predstavuje porušenie tohto ustanovenia a povinnosť zaplatiť mýto založené na týchto položkách treba považovať za povinnosť bez právneho základu.

58. Keďže na náklady na dopravnú políciu sa nevzťahuje ani pojem „náklady na prevádzku“, ani všeobecnejšie pojem náklady na infraštruktúru, článok 7 ods. 9 zmenenej smernice 1999/62 bráni prekročeniu v rozsahu 3,8 % alebo akémukoľvek prekročeniu z titulu týchto nákladov. V dôsledku toho nemá význam skúmať, či došlo pri výpočte týchto nákladov k prípadnej chybe v tom zmysle, že neboli uplatnené len náklady na dopravnú políciu vo vlastnom zmysle slova, ale aj náklady na boj proti kriminalite vo všeobecnosti.[42] Keďže žiadne z týchto nákladov nepatria k nákladom uvedeným v článku 7 ods. 9 zmenenej smernice 1999/62, musia byť vylúčené v celom rozsahu. Nie je preto nevyhnutné spresniť, či náklady vo výške približne 730 miliónov eur za rok 2010 pozostávajú výlučne z nákladov na dopravnú políciu, ako to spochybnil vnútroštátny súd a žalobcovia vo veci samej.

59. Ďalej preskúmam nízke prekročenie nákladov upravených v zmenenej smernici 1999/62, a to nákladov vzťahujúcich sa na návratnosť kapitálových investícií spomenutých v článku 7 ods. 9 tretej vete uvedenej smernice.

b) O nízkom prekročení nákladov na infraštruktúru vzťahujúcich sa na návratnosť kapitálových investícií

60. Navrhujem Súdnemu dvoru, aby rozhodol, že dokonca aj nízke prekročenie nákladov na infraštruktúru vzťahujúcich sa na návratnosť kapitálových investícií upravených v článku 7 ods. 9 zmenenej smernice 1999/62 predstavuje porušenie tohto ustanovenia.

61. V prejednávanej veci prekročenie spôsobené chybami vo výpočte návratnosti kapitálových investícií je v rozsahu 2,2 % (6 % – 3,8 %).

62. Takéto prekročenie samozrejme nie je porovnateľné s viac ako 150 % prekročením uvádzaným v rozsudku Komisia/Rakúsko.

63. Zdôrazňujem však, že ani článok 7 ods. 9 zmenenej smernice 1999/62, ani iné ustanovenia tejto smernice neobsahujú pravidlo *de minimis*. Navyše článok 7 ods. 9 prvá veta tejto smernice uvádza, že mýto je založené *iba* na zásade náhrady nákladov na infraštruktúru, čo bráni prekročeniu, nech je akokoľvek nízke.

64. Dokonca aj nízke prekročenie nákladov na infraštruktúru vzťahujúcich sa na návratnosť kapitálových investícií treba preto považovať za porušenie článku 7 ods. 9 zmenenej smernice 1999/62.

65. Pokiaľ ide o to, či boli prekročené náklady na infraštruktúru vzťahujúce sa na návratnosť kapitálových investícií, zdôrazňujem, že Súdnemu dvoru nebola výslovne položená takáto otázka. Napriek tomu subsidiárne a na účely poskytnutia užitočnej odpovede vnútroštátnemu súdu uvediem nasledujúce spresnenia.

41 Pozri body 24 až 55 vyššie.

42 Žalovaná vo veci samej sa domnieva, že náklady na boj proti kriminalite vo všeobecnosti sa líšia od nákladov na dopravnú políciu a tvrdí, že vždy dbala na to, aby tieto náklady z účtovného hľadiska oddelila.

66. Zdôrazňujem, že vnútroštátny súd sa domnieva, že došlo k chybám, pretože základná hodnota majetku, teda pozemkov, na ktorých boli vybudované dotknuté diaľnice, ktorá slúžila na výpočet úrokov, nemala byť vypočítaná so zohľadnením aktualizovaných denných hodnôt tohto majetku. Výpočet sa tým nesprávne zakladal na fikcii čiastočne súkromného a čiastočne verejného podniku, pretože v dotknutom období sa vážne neuvažovalo o privatizácii diaľničnej siete. [43]

67. Ak sa podľa tohto súdu použije iná „fikcia“, a to fikcia „podniku verejnej správy“, hodnota pozemkov, na základe ktorej sú vypočítané úroky, by mohla byť uvedená iba v *nadobúdacej cene*. Túto hodnotu nemožno následne upraviť, ako to bolo v prejednávanej veci, pretože v takom prípade by nešlo len o návratnosť kapitálovej investície vrátane inflácie, ale bol by dosiahnutý dodatočný príjem, ktorý by zohľadňoval reprodukčné náklady pozemkov, a to dokonca aj v prípade, ak by tieto pozemky nemuseli byť nahradené.

68. V tejto súvislosti zdôrazňujem, že možnosť návratnosti kapitálu je upravená v článku 7 ods. 9 tretej vete zmenenej smernice 1999/62. Toto ustanovenie výslovne uvádza, že vážené priemerné mýta môžu zahŕňať aj návratnosť kapitálu založenú na trhových podmienkach. Navyše článok 2 písm. a. a.) tejto smernice stanovuje, že stavebné náklady zahŕňajú prípadne finančné náklady, ktoré sú definované v článku 2 písm. ab) uvedenej smernice ako úroky z pôžičiek a/alebo výnosy akcionárov z vkladov do vlastného imania.

69. Hoci je členským štátom pri výpočte mýta ponechaná voľná úvaha, najmä aby uprednostnili určitú metodológiu výpočtu pred inou a určili výšku výnosu z infraštruktúry, napriek tomu je potrebné, aby vykonané voľby boli realistické a aby náklady zodpovedali existujúcej alebo predpokladanej ekonomickej realite. Inak by bol článok 7 ods. 9 zmenenej smernice 1999/62 zbavený potrebného účinku.

70. Ak teda nebola plánovaná žiadna privatizácia, ani žiadne nahradenie diaľnic a pozemkov, na ktorých sú vybudované, a ak neexistujú iné dôležité ekonomické dôvody, čo musí overiť vnútroštátny súd, môže sa tento súd oprávnene domnievať, že nebolo realistické zohľadniť pri výpočte mýta aktualizovanú hodnotu týchto pozemkov.

71. Súhlasím preto so stanoviskom vnútroštátneho súdu, že preskúmanie dodržania článku 7 ods. 9 zmenenej smernice 1999/62 vyžaduje overiť, že posúdenie návratnosti kapitálových investícií sa nezakladá na nesprávnych predpokladoch, ktoré skresľujú existujúcu alebo predpokladanú ekonomickú realitu.

72. Vzhľadom na všetky tieto úvahy treba podľa môjho názoru odpovedať na druhú prejudiciálnu otázku písm. b) tak, že dokonca aj nízke prekročenie nákladov na infraštruktúru, upravených v článku 7 ods. 9 zmenenej smernice 1999/62, je porušením tohto ustanovenia.

73. Subsidiárne uvádzam, že článok 7 ods. 9 tejto smernice sa má vykladať v tom zmysle, že bráni výpočtu návratnosti kapitálu založenému na hodnotách, ktoré nezohľadňujú ekonomickú realitu.

B. O priamom účinku (prvá prejudiciálna otázka)

74. Svojou prvou prejudiciálnou otázkou sa vnútroštátny súd pýta Súdneho dvora na priamy účinok článku 7 ods. 9 a článku 7a ods. 1 a 2 zmenenej smernice 1999/62.

43 Podľa vnútroštátneho súdu to vyplýva z nemeckého Základného zákona a konkrétnejšie z článku 90 ods. 1 druhej vety Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (Základný zákon Spolkovej republiky Nemecko) z 23. mája 1949 (BGBl 1949 I, s. 1).

75. Pripomínam, že z ustálenej judikatúry Súdneho dvora vyplýva, že vo všetkých prípadoch, keď sa ustanovenia smernice javia z hľadiska ich obsahu ako bezpodmienečné a dostatočne presné, možno sa na ne v prípade, ak neboli vykonávacie opatrenia prijaté v stanovených lehotách, odvolávať voči akémukoľvek vnútroštátnemu ustanoveniu, ktoré nie je v súlade so smernicou, alebo aj v prípadoch, keď vymedzujú práva, ktoré jednotlivci môžu uplatniť voči štátu. [44]

76. Po uplynutí lehoty na prebratie 10. júna 2008 [45] vzniká iba otázka, či uvedené ustanovenia možno považovať za dostatočne presné.

77. Ako som uviedol v bode 69 vyššie, článok 7 ods. 9 zmenenej smernice 1999/62 upravuje voľnú úvahu členských štátov v oblasti výpočtu váženého priemerného mýta. Táto okolnosť však podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora nemá vplyv na presnosť a bezpodmienečnosť ustanovenia, pokiaľ je možné určiť minimálnu ochranu, ktorú musia poskytnúť členské štáty, a pokiaľ súdne preskúmanie umožňuje overiť dodržanie tohto minimálneho obsahu. [46]

78. Voľná úvaha navyše nevylučuje možnosť súdneho preskúmania vykonaného na overenie toho, či ju vnútroštátne orgány neprekročili, [47] a teda či vnútroštátna právna úprava a jej uplatňovanie zostali v medziach vymedzených dotknutou európskou právnou úpravou. [48]

79. Pokiaľ ide o smernicu 1999/62, Súdny dvor v rozsudku Rieser Internationale Transporte rozhodol, že článok 7 ods. 9 tejto smernice nemožno považovať za bezpodmienečný a dostatočne presný na to, aby sa naň mohli odvolávať jednotlivci voči orgánu štátu, pretože toto ustanovenie je ešte menej presné ako článok 7 písm. h) smernice 93/89. Z tohto rozsudku vyplýva, že článok 7 ods. 9 smernice 1999/62 ukladal členským štátom všeobecné usmernenie pre výpočet mýta, ale neuvádzal žiadnu konkrétnu metódu výpočtu a nechával členským štátom v tejto súvislosti *veľmi širokú* mieru voľnej úvahy. [49] Konkrétnejšie článok 7 ods. 9 smernice 1999/62 mal rovnaké znenie ako článok 7 písm. h) smernice 93/89 s tou výnimkou, že sa netýkal „sadzieb mýta“, ale „vážených priemerných mýt“, pričom však tento pojem nedefinoval. [50]

80. Článok 7 písm. h) smernice 93/89 uvádzal, že sadzby mýta súvisia s nákladmi na výstavbu, prevádzku a rozvoj príslušnej siete infraštruktúry. Podľa Súdneho dvora tento článok nespresňoval povahu tohto vzťahu a nedefinoval ani tri dotknuté položky nákladov, teda výstavbu, prevádzku a rozvoj, ani pojem „príslušná sieť infraštruktúry“ [51].

81. Zdôrazňujem, že článok 7 ods. 9 druhá veta zmenenej smernice 1999/62 rovnako vo svojom znení stanovuje, že vážené priemerné mýta *súvisia* s nákladmi na výstavbu, prevádzku, údržbu a rozvoj príslušnej siete infraštruktúry. Ako som však vysvetlil vyššie, [52] tento článok 7 ods. 9 v súčasnosti jasne spresňuje, že mýto je založené *iba* na zásade náhrady nákladov na infraštruktúru, ktoré sú taxatívne vymenované v tomto ustanovení, čo obmedzuje voľnú úvahu členských štátov.

44 Pozri rozsudky z 19. novembra 1991, Francovich a i. (C-6/90 a C-9/90, EU:C:1991:428, bod 11); z 11. júla 2002, Marks & Spencer (C-62/00, EU:C:2002:435, bod 25); zo 4. októbra 2018, Link Logistik N&N (C-384/17, EU:C:2018:810, bod 47), ako aj z 13. februára 2019, Human Operator (C-434/17, EU:C:2019:112, bod 38).

45 Pozri článok 2 ods. 1 prvú vetu smernice 2006/38.

46 Pozri rozsudky zo 14. júla 1994, Faccini Dori (C-91/92, EU:C:1994:292, bod 17); z 1. júla 2010, Gassmayr (C-194/08, EU:C:2010:386, bod 51); z 24. januára 2012, Dominguez (C-282/10, EU:C:2012:33, bod 35), ako aj v tomto zmysle zo 6. septembra 2018, Hampshire (C-17/17, EU:C:2018:674, body 43 až 46 a 58 až 60).

47 Pozri rozsudky z 1. februára 1977, Verbond van Nederlandse Ondernemingen (51/76, EU:C:1977:12, bod 24), a z 24. októbra 1996, Kraaijeveld a i. (C-72/95, EU:C:1996:404, bod 59); pozri rovnako rozsudok z 26. júna 2019, Craeynest a i. (C-723/17, EU:C:2019:533, bod 45).

48 Pozri rozsudok z 5. septembra 2012, Rahman a i. (C-83/11, EU:C:2012:519, bod 25); pozri rovnako rozsudok z 26. júna 2019, Craeynest a i. (C-723/17, EU:C:2019:533, bod 45).

49 Pozri rozsudok Rieser Internationale Transporte, bod 40 a nasl.

50 Pozri rozsudok Rieser Internationale Transporte, bod 41.

51 Pozri rozsudok Rieser Internationale Transporte, bod 40.

52 Pozri bod 27 vyššie.

82. Navyše na rozdiel od jej predchádzajúcich verzií zmenená smernica 1999/62 definuje vo svojom článku 2 príslušnú sieť infraštruktúry, teda „transeurópsku cestnú sieť“, ako aj pojmy „vážené priemerné mýta“, „stavebné náklady“ a „finančné náklady“, pričom tieto finančné náklady môžu byť prípadne zahrnuté v stavebných nákladoch.

83. Z toho podľa môjho názoru vyplýva, že hlavné nedostatky, na ktoré Súdny dvor poukázal v rozsudku Rieser Internationale Transporte, ktoré bránili tomu, aby mal článok 7 ods. 9 smernice 1999/62 priamy účinok, normotvorca Únie odstránil v zmenenej smernici 1999/62. Jej článok 7 ods. 9 podľa môjho názoru ukladá členským štátom jasnú povinnosť určiť mýto iba na základe nákladov vymenovaných v tomto ustanovení. Existencia voľnej úvahy, ako aj to, že v prejednávanej veci sa neuplatňuje príloha III zmenenej smernice 1999/62[53], nebránia tomu, aby vnútroštátny súd na návrh jednotlivca vykonal preskúmanie dodržania tejto povinnosti spočívajúce v tom, že prinajmenšom overí, že náklady, ktoré nepatria k nákladom upraveným v tejto smernici, ako sú napríklad náklady na dopravnú políciu, neboli zahrnuté do výpočtu mýta.[54]

84. V dôsledku toho treba podľa môjho názoru odpovedať na prvú prejudiciálnu otázku tak, že jednotlivec sa na vnútroštátnom súde môže odvolávať na priamy účinok článku 7 ods. 9 zmenenej smernice 1999/62, aby dosiahol overenie, či zohľadnením nákladov na dopravnú políciu pri určení mýta vnútroštátna právna úprava a jej uplatňovanie zostali v medziach voľnej úvahy upravenej v článku 7 ods. 9 tejto smernice.

C. O dodatočnom výpočte (tretia prejudiciálna otázka)

85. Svojou treťou prejudiciálnou otázkou sa vnútroštátny súd pýta na dôsledky takého výkladu článku 7 ods. 9 zmenenej smernice 1999/62 Súdnym dvorom, z ktorého by vyplynulo, ako to navrhujem, že výpočet mýta preskúmaný vo veci samej je nesprávny. Tento súd chce vedieť, či je možné vykonať dodatočný výpočet nákladov na infraštruktúru založený na skutočných nákladoch a poplatkoch skutočne vybratých z titulu mýta. Podľa vnútroštátneho súdu je taký výpočet v nemeckom práve za určitých okolností dovolený, ale môže viesť k tomu, že žalobcom nebudú vrátené požadované sumy.

86. Pokiaľ by totiž tieto náklady boli vyššie ako vybrané poplatky,[55] mohli by vyvážiť sadzby mýta považované za neprimerane vysoké podľa zmenenej smernice 1999/62. Vnútroštátny súd spresňuje, že takéto vyváženie, vykonané po dodatočnom výpočte, je v nemeckom práve dovolené pod podmienkou, že chyba nie je vážna a zjavná. Tento súd sa však pýta, či je toto vyváženie v súlade so zmenenou smernicou 1999/62 skúmanou s prihliadnutím na rozsudok Komisia/Rakúsko a zvlášť jeho bod 138.

87. Pripomínam, že Súdny dvor v tejto súvislosti odmietol odôvodnenie zvýšenia sadzby mýta za použitie diaľnice cez Brenner (Rakúsko), založené na *novej metóde* výpočtu nákladov predloženej Rakúskou republikou počas súdneho konania. Súdny dvor sa domnieval, že tento členský štát nevysvetlil, v akom rozsahu bola táto nová metóda výpočtu vhodnejšia na účely výpočtu nákladov na dotknutú diaľnicu.

88. Súdny dvor dodal, že článok 7 písm. h) smernice 93/89 vyžaduje, aby úprava sadzieb mýta *nasledovala po výpočte*, ktorý ju odôvodňuje a že toto ustanovenie v dôsledku toho nemôže odôvodniť zvýšenie týchto sadzieb na základe výpočtu vykonaného *dodatočne*.

53 Ako vyplýva z bodu 33 vyššie, táto príloha sa neuplatňuje z časového hľadiska.

54 Pokiaľ ide o priame odvolanie sa na ustanovenie práva Únie v prípade prekročenia voľnej úvahy, pozri rozsudok z 28. júna 2007, JP Morgan Fleming Claverhouse Investment Trust a The Association of Investment Trust Companies (C-363/05, EU:C:2007:391, bod 61).

55 Žalovaná vo veci samej vo svojich písomných pripomienkach tvrdí, že tak je to vo veci samej a že skutočne nahradené náklady za obdobie rokov 2009 až 2014 predstavujú zníženie o približne 11 % v porovnaní s nákladmi odhadovanými v znaleckom posudku.

89. Treba teda preskúmať, či sa zmenená smernica 1999/62 preskúmaná s prihliadnutím na tento rozsudok, najmä jej článok 7 ods. 9 a jej článok 7a ods. 1 a 2, má vykladať v tom zmysle, že bráni dodatočnému výpočtu vykonanému v súdnom konaní, ktorý má preukázať, že v konečnom dôsledku stanovená sadzba mýta v skutočnosti neprekračuje uplatniteľné náklady.

90. V tejto súvislosti v prvom rade pripomínam, že súd je povinný prijať opatrenia na vykonanie rozsudku Súdneho dvora v súlade s článkom 260 ods. 1 ZFEÚ. Ak teda z rozsudku Súdneho dvora vyplýva, že výpočet nákladov na stanovenie mýta je podľa zmenenej smernice 1999/62 nesprávny, vnútroštátny súd, ktorý rozhoduje v spore vo veci samej, bude musieť požadovať vrátenie navyše vybraných súm, ak naň bude podaný návrh v tomto zmysle.

91. Tento súd by nemohol zohľadniť dodatočné výpočty a rozhodnúť, že vrátenie súm vybratých navyše na základe nesprávnych výpočtov nie je potrebné bez porušenia tohto článku 260 ods. 1 ZFEÚ a narušenia účinnosti zmenenej smernice 1999/62, tak ako ju vykladá Súdny dvor.

92. V druhom rade dodávam, že článok 7 ods. 9 a článok 7a ods. 1 a 2 zmenenej smernice 1999/62 neuvádzajú možnosť dodatočného výpočtu. Pripomínam tiež, že článok 7 ods. 9 tejto smernice vymenúva položky, ktoré možno zahrnúť do výpočtu mýta taxatívne.

93. Napokon v treťom rade zdôrazňujem, že zmenená smernica 1999/62 nevylučuje úpravu mýta založenú na skutočných nákladoch pod podmienkou, že systém výpočtu je stanovený *pred* touto úpravou a je zverejnený. Podotýkam, že takýto výklad potvrdzuje príloha III bod 4 prvá a tretia zarážka tejto smernice, v zmysle ktorej mýta môžu byť pravidelne upravené a opravené z dôvodu korekcie akýchkoľvek nižších alebo vyšších nákladov uhradených v dôsledku chybných prognóz. Tento výklad zodpovedá analýze Súdneho dvora v bode 138 rozsudku Komisia/Rakúsko, podľa ktorého úprava sadzieb mýta musí *nasledovať* po výpočte, ktorý ju odôvodňuje.

94. V dôsledku toho navrhujem odpovedať na tretiu prejudiciálnu otázku tak, že zmenená smernica 1999/62, najmä jej článok 7 ods. 9 a jej článok 7a ods. 1 a 2, sa má vykladať v tom zmysle, že bráni dodatočnému výpočtu vykonanému v súdnom konaní, ktorý má preukázať, že v konečnom dôsledku stanovená sadzba mýta v skutočnosti neprekračuje uplatniteľné náklady.

D. O časovom obmedzení účinkov rozsudku

95. V prípade, ak Súdny dvor odpovie na tretiu prejudiciálnu otázku tak, ako to odporúčam, žalovaná vo veci samej navrhuje, aby boli časovo obmedzené účinky vyhláseného rozsudku. Zdôrazňujem, že tento návrh bol podaný oneskorene, teda v štádiu pojednávania na Súdnom dvore.

96. Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora časové obmedzenie účinkov rozsudku, v ktorom Súdny dvor v prejudiciálnom konaní vykladá ustanovenie práva Únie, predstavuje mimoriadne opatrenie, ktoré predpokladá, aby boli splnené dve podstatné kritériá, ktorými sú *dobrá viera* dotknutých osôb a *riziko vážnych ťažkostí*.[56]

97. Súdny dvor pristupoval k takémuto riešeniu len za presne stanovených okolností, a to najmä vtedy, keď existovalo riziko vážnych ekonomických dôsledkov, predovšetkým vzhľadom na veľký počet právnych vzťahov, ktoré vznikli v dobrej viere na základe právnej úpravy, ktorá sa oprávnene považovala za platnú, a keď sa zdalo, že jednotlivci a vnútroštátne orgány boli *nabádaní* k správaniu, ktoré nie je v súlade s právom Únie z dôvodu vážnej a objektívnej neistoty týkajúcej sa dosahu ustanovení práva Únie, ku ktorej prípadne prispelo i správanie iných členských štátov alebo Komisie.[57]

56 Pozri rozsudok z 3. októbra 2019, Schuch-Ghannadan (C-274/18, EU:C:2019:828, body 61 a 62, ako aj citovaná judikatúra).

57 Pozri rozsudok z 3. októbra 2019, Schuch-Ghannadan (C-274/18, EU:C:2019:828, bod 62 a citovaná judikatúra).

98. V prejednávanej veci žalovaná vo veci samej neposkytla dôkazy, ktoré by mohli splniť tieto dve kumulatívne kritériá.

99. Na jednej strane žalovaná vo veci samej nepredložila dôkaz o dobrej viere dotknutých osôb. Konkrétnejšie neuviedla, v čom stanoviská Komisie z rokov 2014 a 2019[58], ktorými dala Komisia kladné stanovisko k novým mýtnym systémom zahŕňajúcim náklady na infraštruktúru súvisiace s dopravnou políciou, prispeli k objektívnej a značnej neistote o rozsahu článku 7 ods. 9 zmenenej smernice 1999/62. Sadzba mýta, o ktorú ide v spore vo veci samej, vzťahujúca sa na obdobie od 1. januára 2010 do 18. júla 2011, bola totiž vypočítaná na základe WKG 2007, ktorý sa týka výpočtového obdobia od roku 2007 do roku 2012.[59]

100. Treba teda uviesť, že tieto stanoviská boli prijaté až po dotknutom období, a preto nemohli byť zohľadnené pri určení mýta, o ktoré ide vo veci samej.

101. Na druhej strane žalovaná vo veci samej, ktorá na pojednávaní navrhla časové obmedzenie účinkov rozsudku, neuviedla podrobnosti o existencii rizika vážnych ekonomických ťažkostí. Som si vedomý *potenciálneho* ekonomického významu tejto veci. Suma 200 miliónov eur ročne z titulu nákladov na dopravnú políciu pripísateľných ťažkým nákladným vozidlám, uvedená v rozhodnutí vnútroštátneho súdu a pripomenutá žalovanou vo veci samej na pojednávaní, však vzhľadom na uplatnenie pravidiel premlčania upravených vnútroštátnym právom sama osebe nestačí na preukázanie rizika vážnych ekonomických dôsledkov.

102. V dôsledku toho navrhujem, aby bol zamietnutý návrh na časové obmedzenie účinkov vyhláseného rozsudku.

V. Návrh

103. Vzhľadom na predchádzajúce úvahy navrhujem Súdnemu dvoru, aby odpovedal na prejudiciálne otázky, ktoré položil Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (Vrchný správny súd spolkovej krajiny Severné Porýnie-Vestfálsko, Nemecko), takto:

1. Jednotlivec sa na vnútroštátnom súde môže odvolávať na priamy účinok článku 7 ods. 9 a článku 7a ods. 1 a 2 smernice Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami, zmenenej smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2006/38/ES zo 17. mája 2006, aby dosiahol overenie, či zohľadnením nákladov na dopravnú políciu pri určení mýta vnútroštátna právna úprava a jej uplatňovanie zostali v medziach voľnej úvahy upravenej v článku 7 ods. 9 tejto smernice.

2. Článok 7 ods. 9 smernice 1999/62, zmenenej smernicou 2006/38, sa má vykladať v tom zmysle, že nezahŕňa náklady na dopravnú políciu ako náklady na infraštruktúru a predovšetkým ani ako náklady na prevádzku.

   Dokonca aj nízke prekročenie nákladov na infraštruktúru, upravených v článku 7 ods. 9 tejto smernice, je porušením tohto ustanovenia.

3. Smernica 1999/62, zmenená smernicou 2006/38, najmä jej článok 7 ods. 9 a jej článok 7a ods. 1 a 2, sa má vykladať v tom zmysle, že bráni dodatočnému výpočtu vykonanému v súdnom konaní, ktorý má preukázať, že v konečnom dôsledku stanovená sadzba mýta v skutočnosti neprekračuje uplatniteľné náklady.

58 Pozri bod 54 vyššie.

59 Pozri bod 12 vyššie.