

CURIA - Έγγραφο

38-48 minutes

Γλώσσα του εγγράφου : ECLI:EU:C:2020:866

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πρώτο τμήμα)

της 28ης Οκτωβρίου 2020 (*)

«Προδικαστική παραπομπή – Οδηγία 1999/62/EK – Οδηγία 2006/38/EK – Επιβολή τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής – Άρθρο 7, παράγραφος 9 – Άρθρο 7α, παράγραφοι 1 και 2 – Διόδια – Αρχή της ανάκτησης του κόστους των υποδομών – Κόστος των υποδομών – Κόστος λειτουργίας – Κόστος που συνδέεται με την τροχαία αστυνομία – Υπέρβαση του κόστους – Άμεσο αποτέλεσμα – Εκ των υστέρων δικαιολόγηση του υπερβολικού ύψους των διοδίων – Περιορισμός των διαχρονικών αποτελεσμάτων της απόφασης»

Στην υπόθεση C-321/19,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (διοικητικό εφετείο του ομόσπονδου κράτους της Βόρειας Ρηνανίας-Βεστφαλίας, Γερμανία) με απόφαση της 28ης Μαρτίου 2019, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 18 Απριλίου 2019, στο πλαίσιο της δίκης

BY,

CZ

κατά

Bundesrepublik Deutschland,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα),

συγκείμενο από τους J.-C. Bonichot, πρόεδρο τμήματος, R. Silva de Lapuerta (εισηγήτρια), Αντιπρόεδρο του Δικαστηρίου, C. Toader, M. Safjan και N. Jääskinen, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: H. Saugmandsgaard Øe

γραμματέας: M. Krausenböck, διοικητική υπάλληλος,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 4ης Μαρτίου 2020,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- οι CZ και BY, εκπροσωπούμενοι από τους M. Pfnür και A. Winczura, Rechtsanwälte,
- η Bundesrepublik Deutschland, εκπροσωπούμενη από την J. Hilf, τον F. Montag και τον M. Schleifenbaum, Rechtsanwälte,
- η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους D. Klebs και J. Möller,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τον W. Mölls και την N. Yerrell,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 18ης Ιουνίου 2020,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 7, παράγραφος 9, και του άρθρου 7α, παράγραφοι 1 και 2, της οδηγίας 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ΕΕ 1999, L 187, σ. 42), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2006/38/ΕΚ του Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 2006 (ΕΕ 2006, L 157, σ. 8) (στο εξής: τροποποιημένη οδηγία 1999/62).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ, αφενός, των BY και CZ και, αφετέρου, της Bundesrepublik Deutschland (Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας), με αντικείμενο το αίτημα των πρώτων για επιστροφή ποσών τα οποία κατέβαλαν ως διόδια για τη χρήση των γερμανικών ομοσπονδιακών αυτοκινητοδρόμων.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

3 Το άρθρο 2 της τροποποιημένης οδηγίας 1999/62 ορίζει τα εξής:

«Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας νοούνται ως:

α) “διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο”: το οδικό δίκτυο που καθορίζεται στο τμήμα 2 του παραρτήματος I της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών [(ΕΕ 1996, L 228, σ. 1) – απόφαση όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό 1791/2006 του Συμβουλίου της 20ής Νοεμβρίου 2006 (ΕΕ 2006, L 363, σ. 1)], όπως απεικονίζεται σε χάρτες. Οι χάρτες αναφέρονται στα αντίστοιχα τμήματα που μνημονεύονται στο διατακτικό ή/και στο παράρτημα II της εν λόγω απόφασης·

αα) “κόστος κατασκευής”: το κόστος που συνδέεται με την κατασκευή, συμπεριλαμβανομένου, ενδεχομένως, του χρηματοδοτικού κόστους:

– νέων υποδομών ή νέων βελτιώσεων υποδομής (συμπεριλαμβανομένων των σημαντικών δομικών επισκευών), ή

– υποδομών ή βελτιώσεων υποδομής (συμπεριλαμβανομένων σημαντικών δομ[ικ]ών επισκευών) που περατώθηκαν το αργότερο 30 έτη πριν από τις 10 Ιουνίου 2008, για τις οποίες λειτουργούν ήδη κατά τις 10 Ιουνίου 2008 ρυθμίσεις περί διοδίων ή που περατώθηκαν 30 το πολύ έτη πριν από την καθιέρωση τυχόν νέων ρυθμίσεων περί διοδίων που εισήχθησαν μετά τις 10 Ιουνίου 2008· το κόστος υποδομών ή βελτιώσεων υποδομής που περατώθηκαν πριν από τις ημερομηνίες αυτές μπορεί επίσης να θεωρείται ως κόστος κατασκευής, οσάκις:

i) ένα κράτος μέλος έχει θεσπίσει σύστημα διοδίων το οποίο προβλέπει την ανάκτηση του κόστους αυτού μέσω σύμβασης με φορέα λειτουργίας συστήματος διοδίων ή μέσω άλλων νομικών πράξεων ισοδύναμου αποτελέσματος, που αρχίζουν να ισχύουν πριν από τις 10 Ιουνίου 2008, ή

ii) ένα κράτος μέλος μπορεί να αποδείξει ότι η κατασκευή της συγκεκριμένης υποδομής εξαρτήθηκε από το εάν η υποδομή αυτή θα είχε εκ σχεδιασμού διάρκεια ζωής άνω των 30 ετών.

Σε κάθε περίπτωση, το ποσοστό του κόστους κατασκευής που λαμβάνεται υπόψη δεν πρέπει να υπερβαίνει το ποσοστό της υφιστάμενης εκ σχεδιασμού διάρκειας ζωής των κατασκευαστικών στοιχείων της υποδομής η οποία υπολείπεται στις 10 Ιουνίου 2008 ή κατά την ημερομηνία εισαγωγής των νέων ρυθμίσεων περί διοδίων, εάν η ημερομηνία αυτή είναι μεταγενέστερη.

Το κόστος υποδομών ή βελτιώσεων υποδομής μπορεί να συμπεριλαμβάνει τυχόν ειδικές δαπάνες υποδομής που αποσκοπούν στη μείωση των οχλήσεων οι οποίες σχετίζονται με το θόρυβο ή στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, και τα ποσά που όντως κατέβαλε ο φορέας λειτουργίας και αντιστοιχούν σε αντικειμενικά περιβαλλοντικά στοιχεία, όπως είναι, παραδείγματος χάριν, η προστασία έναντι της μόλυνσης του εδάφους·

[...]

β) “διόδια”: το καθορισμένο ποσό που πρέπει να καταβάλλεται για την πραγματοποιούμενη από όχημα συγκεκριμένη διαδρομή επί της υποδομής που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 1· το ποσό καθορίζεται με βάση τη διανυόμενη απόσταση και τον τύπο του οχήματος·

βα) “σταθμισμένο μέσο ύψος διοδίων”: τα συνολικά έσοδα που προκύπτουν, μέσω των διοδίων, κατά τη διάρκεια μιας δεδομένης περιόδου, διαιρούμενα διά του αριθμού των οχηματοχιλιομέτρων που διανύθηκαν επί του συγκεκριμένου δικτύου στο οποίο εφαρμόζονται διόδια κατά την περίοδο αυτή· τόσο τα έσοδα όσο και τα οχηματοχιλιόμετρα υπολογίζονται για τα οχήματα για τα οποία ισχύουν τα διόδια·

[...]».

4 Το άρθρο 7 της οδηγίας αυτής ορίζει τα ακόλουθα:

«1. Τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρούν ή να εισάγουν διόδια ή/και τέλη χρήσης στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, ή σε τμήμα του εν λόγω δικτύου, μόνον υπό τις προϋποθέσεις που ορίζονται στις παραγράφους 2 έως 12. Αυτό δεν θίγει το δικαίωμα των κρατών μελών, τηρουμένης της συνθήκης, να εφαρμόζουν διόδια ή/και τέλη χρήσης σε οδούς που δεν περιλαμβάνονται στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, μεταξύ άλλων στις παράλληλες οδούς στις οποίες μπορεί να εκτρέπεται η κυκλοφορία από το διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο ή/και οι οποίες βρίσκονται σε άμεσο ανταγωνισμό με ορισμένα τμήματα του δικτύου αυτού, ή σε άλλους τύπους οχημάτων με κινητήρα που δεν καλύπτονται από τον ορισμό του “οχήματος” στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, υπό την προϋπόθεση ότι η επιβολή διοδίων ή/και τελών χρήσης στις οδούς αυτές δεν εισάγει διακρίσεις εις βάρος της διεθνούς κυκλοφορίας και δεν έχει ως αποτέλεσμα στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων παραγόντων.

[...]

9. Τα διόδια βασίζονται στην αρχή της ανάκτησης του κόστους των υποδομών μόνον. Ειδικότερα, το σταθμισμένο μέσο ύψος των διοδίων συναρτάται με το κόστος κατασκευής και το κόστος λειτουργίας, συντήρησης και ανάπτυξης του σχετικού δικτύου υποδομής. Το σταθμισμένο μέσο ύψος των διοδίων μπορεί να περιλαμβάνει επίσης απόδοση επί του κεφαλαίου ή περιθώριο κέρδους βάσει των συνθηκών της αγοράς.

[...]»

5 Κατά το άρθρο 7α, παράγραφοι 1 έως 3, της εν λόγω οδηγίας:

«1. Κατά τον καθορισμό των επιπέδων του σταθμισμένου μέσου ύψους διοδίων που επιβάλλονται για το συγκεκριμένο δίκτυο υποδομής ή για σαφώς καθορισμένο τμήμα του δικτύου αυτού, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη το κάθε είδους κόστος που προβλέπεται στο άρθρο 7 παράγραφος 9. Το κόστος που λαμβάνεται υπόψη αφορά το δίκτυο ή το τμήμα του δικτύου για το οποίο επιβάλλονται διόδια και τα οχήματα στα οποία επιβάλλονται τα διόδια. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέγουν να μην ανακτούν το κόστος αυτό μέσω εισοδήματος εκ διοδίων ή να ανακτούν ένα ποσοστό μόνον του κόστους.

2. Τα διόδια καθορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 7 και την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.

3. Όσον αφορά νέες ρυθμίσεις περί διοδίων, πλην των ρυθμίσεων που αφορούν διόδια εκ παραχωρήσεως, θεσπιζόμενες από τα κράτη μέλη μετά τις 10 Ιουνίου 2008, τα κράτη μέλη υπολογίζουν το κόστος χρησιμοποιώντας μέθοδο που στηρίζεται στις βασικές αρχές υπολογισμού που καθορίζονται στο παράρτημα III.

Όσον αφορά νέα διόδια εκ παραχωρήσεως, θεσπιζόμενα μετά τις 10 Ιουνίου 2008, το ανώτατο επίπεδο των διοδίων είναι ισοδύναμο προς ή κατώτερο από το επίπεδο το οποίο θα προέκυπτε από τη χρησιμοποίηση μιας μεθοδολογίας στηριζόμενης στις βασικές αρχές υπολογισμού που καθορίζονται στο παράρτημα III. Ο υπολογισμός

αυτού του ισοδυνάμου γίνεται με βάση περίοδο αναφοράς εύλογης διάρκειας που ενδείκνυται από τη φύση της σύμβασης παραχώρησης.

Οι ρυθμίσεις περί διοδίων οι οποίες ισχύουν ήδη κατά τις 10 Ιουνίου 2008 ή για τις οποίες έχουν ήδη ληφθεί προσφορές ή απαντήσεις σε προσκλήσεις διαπραγμάτευσης δυνάμει της κατόπιν διαπραγματεύσεων διαδικασίας στο πλαίσιο διαδικασίας δημόσιων συμβάσεων πριν από τις 10 Ιουνίου 2008, δεν υπόκεινται στις υποχρεώσεις που καθορίζονται στην παρούσα παράγραφο, εφόσον οι ρυθμίσεις αυτές εξακολουθούν να ισχύουν και υπό τον όρον ότι δεν τροποποιούνται ουσιωδώς.»

6 Το παράρτημα III της τροποποιημένης οδηγίας 1999/62, με τίτλο «Βασικές αρχές για τον καταμερισμό του κόστους και τον υπολογισμό των διοδίων», ορίζει στο σημείο 3 τα εξής:

«Κόστος λειτουργίας, διαχείρισης και είσπραξης διοδίων

Το κόστος αυτό περιλαμβάνει όλες τις δαπάνες στις οποίες υποβάλλεται ο φορέας λειτουργίας της υποδομής οι οποίες δεν καλύπτονται από το τμήμα 2 και οι οποίες αφορούν την εγκατάσταση, τη λειτουργία και τη διαχείριση της υποδομής και του συστήματος διοδίων. Περιλαμβάνει ειδικότερα:

- το κόστος κατασκευής, εγκατάστασης και συντήρησης σταθμών διοδίων και άλλων συστημάτων πληρωμής,
- το τρέχον κόστος λειτουργίας, διαχείρισης και επιβολής της εφαρμογής του συστήματος είσπραξης διοδίων,
- διοικητικά τέλη και επιβαρύνσεις που σχετίζονται με τις συμβάσεις παραχώρησης,
- το κόστος διαχείρισης, το διοικητικό κόστος και το κόστος υπηρεσιών που αφορούν τη λειτουργία της υποδομής.

Το κόστος αυτό μπορεί να περιλαμβάνει απόδοση κεφαλαίου ή περιθώριο κέρδους που να αντικατοπτρίζει το βαθμό του αναλαμβανόμενου κινδύνου.

Το κόστος αυτό κατανέμεται με δίκαιο και διαφανή τρόπο μεταξύ όλων των κλάσεων οχημάτων που υπόκεινται στο σύστημα διοδίων.»

Το γερμανικό δίκαιο

7 Κατά το αιτούν δικαστήριο, το ύψος των διοδίων για τη χρήση των γερμανικών ομοσπονδιακών αυτοκινητοδρόμων για το χρονικό διάστημα από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2014 καθορίζεται, δυνάμει του άρθρου 14, παράγραφος 3, του Bundesfernstraßenmautgesetz (νόμου περί διοδίων στους μεγάλους ομοσπονδιακούς οδικούς άξονες), της 12ης Ιουλίου 2011 (BGBl. 2011 I S., σ. 1378), στο παράρτημα 4 του νόμου αυτού. Το εν λόγω παράρτημα καθορίζει τα ως άνω διόδια, αφενός, βάσει ενός ορισμένου ποσού ανά χιλιόμετρο για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που έχουν έως τρεις άξονες και τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων με τέσσερις ή περισσότερους άξονες και, αφετέρου, βάσει

της κατηγορίας στην οποία υπάγεται το όχημα ανάλογα με το επίπεδο εκπομπών ρύπων. Το ύψος των διοδίων κυμαίνεται από 0,141 έως 0,288 ευρώ.

8 Το δικαστήριο αυτό διευκρινίζει ότι το ύψος των διοδίων που ίσχυαν για το χρονικό διάστημα ως προς το οποίο ζητείται η επιστροφή, δηλαδή από την 1η Ιανουαρίου 2010 έως τις 18 Ιουλίου 2011, υπολογίστηκε βάσει της Aktualisierung der Wegekostenrechnung für die Bundesfernstraßen in Deutschland (έκθεση πραγματογνωμοσύνης σχετικά με το κόστος των οδικών υποδομών στη Γερμανία), της 30ής Νοεμβρίου 2007 (στο εξής: WKG 2007), η οποία αφορούσε περίοδο υπολογισμού καλύπτουσα τα έτη 2007 έως 2012, λαμβανομένων υπόψη, μεταξύ άλλων, του κόστους του κεφαλαίου που επενδύθηκε στην αγορά των οικοπέδων στα οποία κατασκευάστηκαν οι αυτοκινητόδρομοι και των δαπανών λειτουργίας των οδικών υποδομών, δηλαδή του κόστους συντήρησης, του κόστους κατασκευής, των εξόδων που αφορούσαν το σύστημα είσπραξης των διοδίων καθώς και του κόστους που αφορούσε την τροχαία αστυνομία.

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

9 Οι BY και CZ εκμεταλλεύονταν, έως τις 31 Αυγούστου 2015, εταιρία πολωνικού δικαίου η οποία ασκούσε δραστηριότητες οδικών μεταφορών, μεταξύ άλλων, στο γερμανικό έδαφος.

10 Στο πλαίσιο αυτό, οι BY και CZ κατέβαλαν, για το χρονικό διάστημα από την 1η Ιανουαρίου 2010 έως τις 18 Ιουλίου 2011, το συνολικό ποσό των 12 420,53 ευρώ στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας ως διόδια για τη χρήση των γερμανικών ομοσπονδιακών αυτοκινητοδρόμων.

11 Εκτιμώντας ότι το ποσό αυτό ήταν υπερβολικό, οι BY και CZ άσκησαν αγωγή, με αίτημα την επιστροφή του, ενώπιον του Verwaltungsgericht Köln (διοικητικού πρωτοδικείου Κολωνίας, Γερμανία), το οποίο απέρριψε την αγωγή.

12 Οι BY και CZ άσκησαν έφεση κατά της απόφασης αυτής ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, υποστηρίζοντας, εν συνόψει, ότι ο τρόπος υπολογισμού βάσει του οποίου ορίστηκε το ύψος των διοδίων που υποχρεώθηκαν να καταβάλουν είχε ως αποτέλεσμα τον καθορισμό διοδίων υπερβολικού ύψους, κατά παραβίαση του δικαίου της Ένωσης.

13 Προκειμένου να αποφανθεί επί του ζητήματος που υποβλήθηκε στην κρίση του, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι πρέπει να εξεταστεί αρχικά αν το άρθρο 7, παράγραφος 9, και το άρθρο 7α, παράγραφοι 1 και 2, της τροποποιημένης οδηγίας 1999/62 έχουν άμεσο αποτέλεσμα και αν οι διατάξεις αυτές μεταφέρθηκαν ορθώς στο γερμανικό δίκαιο.

14 Συναφώς, το αιτούν δικαστήριο υπενθυμίζει, πρώτον, ότι, στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση της 5ης Φεβρουαρίου 2004, Rieser Internationale Transporte (C-157/02, EU:C:2004:76), το Δικαστήριο έκρινε ότι το άρθρο 7, παράγραφος 9, της οδηγίας 1999/62 δεν μπορούσε να προβληθεί από ιδιώτες κατά κρατικής αρχής σε περίπτωση μη μεταφοράς ή ατελούς μεταφοράς της οδηγίας αυτής στο εσωτερικό δίκαιο. Ωστόσο, κατόπιν των τροποποιήσεων που επέφερε ο νομοθέτης της Ένωσης στην οδηγία αυτή δυνάμει της οδηγίας 2006/38, το αιτούν

δικαστήριο φρονεί ότι το άρθρο 7, παράγραφος 9, της τροποποιημένης οδηγίας 1999/62 έχει άμεσο αποτέλεσμα. Συγκεκριμένα, κατά το αιτούν δικαστήριο, η διάταξη αυτή περιέχει πλέον απαγόρευση υπέρβασης του κόστους, βάσει της οποίας απαγορεύονται τα διόδια υπερβολικού ύψους που δεν δικαιολογούνται από το κόστος των υποδομών.

15 Δεύτερον, το εν λόγω δικαστήριο διερωτάται, κατ' ουσίαν, αν το κόστος που συνδέεται με την τροχαία αστυνομία, το οποίο ελήφθη υπόψη κατά τον καθορισμό του ύψους των επίμαχων στην υπόθεση της κύριας δίκης διοδίων, εμπίπτει στην έννοια του «κόστους λειτουργίας», κατά το άρθρο 7, παράγραφος 9, της τροποποιημένης οδηγίας 1999/62.

16 Εξάλλου, το αιτούν δικαστήριο, μολοντί επισημαίνει ότι ο τρόπος υπολογισμού του καθοριζόμενου κατά το γερμανικό δίκαιο ύψους των διοδίων ενέχει σφάλματα, ιδίως όσον αφορά τη συνεκτίμηση του κόστους το οποίο αντιστοιχεί στην απόδοση του κεφαλαίου που επενδύθηκε στην αγορά των οικοπέδων στα οποία κατασκευάστηκαν οι αυτοκινητόδρομοι, διερωτάται αν μπορεί να διαπιστωθεί παράβαση του άρθρου 7, παράγραφος 9, της τροποποιημένης οδηγίας 1999/62 σε περίπτωση μικρής υπέρβασης του κόστους των υποδομών.

17 Τρίτον και τελευταίο, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι, κατά το εθνικό δίκαιο, ο υπερβολικός χαρακτήρας του ύψους των διοδίων μπορεί να διορθωθεί με υπολογισμό του κόστους ο οποίος προσκομίζεται εκ των υστέρων στο πλαίσιο ένδικης διαδικασίας. Ωστόσο, το εν λόγω δικαστήριο, παραπέμποντας στη σκέψη 138 της απόφασης της 26ης Σεπτεμβρίου 2000, Επιτροπή κατά Αυστρίας (C-205/98, EU:C:2000:493), διερωτάται αν μια τέτοια εθνική ρύθμιση είναι σύμφωνη με το δίκαιο της Ένωσης. Σε καταφατική περίπτωση, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται επίσης ως προς τη μέθοδο που πρέπει να ακολουθηθεί για την πραγματοποίηση ενός τέτοιου υπολογισμού.

18 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (διοικητικό εφετείο του ομόσπονδου κράτους της Βόρειας Ρηνανίας-Βεστφαλίας, Γερμανία) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Μπορεί ένας ιδιώτης υπόχρεος καταβολής διοδίων να επικαλεστεί ενώπιον εθνικού δικαστηρίου την τήρηση των διατάξεων περί υπολογισμού των διοδίων κατά το άρθρο 7, παράγραφος 9, και το άρθρο 7α, παράγραφοι 1 και 2, της [τροποποιημένης οδηγίας 1999/62], εάν το κράτος μέλος, κατά τον νομοθετικό καθορισμό του ύψους των διοδίων, δεν συμμορφώθηκε πλήρως με τις εν λόγω διατάξεις ή εάν τις μετέφερε εσφαλμένως στο εσωτερικό δίκαιο εις βάρος του υπόχρεου καταβολής διοδίων;

2) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα:

α) Μπορεί το κόστος που συνδέεται με την τροχαία αστυνομία να συνυπολογιστεί στο κόστος λειτουργίας του δικτύου υποδομής κατά την έννοια του άρθρου 7, παράγραφος 9, δεύτερη περίοδος, της [τροποποιημένης οδηγίας 1999/62];

β) Συνεπάγεται η υπέρβαση του κόστους υποδομών το οποίο μπορεί να συνυπολογιστεί στο σταθμισμένο μέσο ύψος των διοδίων σε ποσοστό:

i) έως 3,8 %, ιδίως όταν λαμβάνεται υπόψη κόστος το οποίο δεν μπορεί, κατ' αρχήν, να συνυπολογιστεί,

ii) έως 6 %

παραβίαση της προβλεπόμενης στο άρθρο 7, παράγραφος 9, της [τροποποιημένης οδηγίας 1999/62] απαγορεύσεως της υπερβάσεως του κόστους, με αποτέλεσμα να μην εφαρμόζεται, στο μέτρο αυτό, το εθνικό δίκαιο;

3) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο δεύτερο ερώτημα, στοιχείο β΄:

α) Πρέπει η απόφαση του Δικαστηρίου της 26ης Σεπτεμβρίου 2000, Επιτροπή κατά Αυστρίας (C-205/98, EU:C:2000:493, σκέψη 138), να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι μια σημαντική υπέρβαση του κόστους δεν μπορεί εν τέλει να αντισταθμιστεί από έναν εκ των υστέρων υπολογισμό του κόστους ο οποίος προσκομίζεται στο πλαίσιο ένδικης διαδικασίας και με τον οποίο επιδιώκεται να αποδειχθεί ότι, εν τέλει, το καθορισμένο ύψος των διοδίων δεν υπερβαίνει στην πραγματικότητα το κόστος που μπορεί να ληφθεί υπόψη;

β) Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο τρίτο ερώτημα, στοιχείο α΄:

Πρέπει ο εκ των υστέρων υπολογισμός του κόστους μετά τη λήξη της περιόδου υπολογισμού να βασιστεί πλήρως στο πραγματικό κόστος και στα πράγματι εισπραχθέντα έσοδα από τα διόδια, ήτοι να μη βασιστεί στις σχετικές υποθέσεις που έγιναν δεκτές στο πλαίσιο του αρχικού κατά πρόβλεψη υπολογισμού;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του δεύτερου προδικαστικού ερωτήματος, στοιχείο α΄

19 Με το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, στοιχείο α΄, το οποίο πρέπει να εξεταστεί πρώτο κατά σειρά, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί αν το άρθρο 7, παράγραφος 9, της τροποποιημένης οδηγίας 1999/62 έχει την έννοια ότι το κόστος που συνδέεται με την τροχαία αστυνομία εμπίπτει στην κατά τη διάταξη αυτή έννοια του «κόστους λειτουργίας».

20 Συναφώς, το άρθρο 7, παράγραφος 9, πρώτη περίοδος, της τροποποιημένης οδηγίας 1999/62 ορίζει ότι τα διόδια βασίζονται στην αρχή της ανάκτησης του κόστους των υποδομών μόνον. Η δεύτερη περίοδος της διάταξης αυτής διευκρινίζει ότι το σταθμισμένο μέσο ύψος των διοδίων συναρτάται με το κόστος κατασκευής και το κόστος λειτουργίας, συντήρησης και ανάπτυξης του σχετικού δικτύου υποδομής. Η τρίτη περίοδος της εν λόγω διάταξης ορίζει ότι το σταθμισμένο μέσο ύψος των διοδίων μπορεί να περιλαμβάνει επίσης απόδοση επί του κεφαλαίου ή περιθώριο κέρδους βάσει των συνθηκών της αγοράς.

21 Το άρθρο 7α, παράγραφος 1, της τροποποιημένης οδηγίας 1999/62 προβλέπει ότι τα κράτη μέλη, όταν καθορίζουν τα επίπεδα του σταθμισμένου μέσου ύψους

διοδίων που επιβάλλονται για το συγκεκριμένο δίκτυο υποδομής ή για σαφώς καθορισμένο τμήμα του δικτύου αυτού, λαμβάνουν υπόψη το κάθε είδους κόστος που προβλέπεται στο άρθρο 7, παράγραφος 9, της οδηγίας. Η παράγραφος 2 του άρθρου 7α διευκρινίζει ότι τα διόδια καθορίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου αυτού και το άρθρο 7 της οδηγίας.

22 Από το γράμμα των ως άνω διατάξεων προκύπτει ότι το σταθμισμένο μέσο ύψος των διοδίων πρέπει να καθορίζεται λαμβανομένου υπόψη μόνον του «κόστους των υποδομών» που διαλαμβάνεται στο άρθρο 7, παράγραφος 9, της τροποποιημένης οδηγίας 1999/62, το οποίο κάνει λόγο, συναφώς, για το κόστος κατασκευής, λειτουργίας, συντήρησης και ανάπτυξης του σχετικού δικτύου υποδομής.

23 Όπως τόνισε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 30 των προτάσεών του, πρέπει εκ προοιμίου να γίνει δεκτό ότι το κρίσιμο για την απάντηση στο εξεταζόμενο ερώτημα κόστος δεν είναι το κόστος που αφορά την κατασκευή, τη συντήρηση ή την ανάπτυξη του σχετικού δικτύου υποδομής, αλλά το κόστος λειτουργίας.

24 Όσον αφορά, ειδικότερα, την έννοια του «κόστους λειτουργίας» κατά το άρθρο 7, παράγραφος 9, δεύτερη περίοδος, της τροποποιημένης οδηγίας 1999/62, η έννοια αυτή καλύπτει το κόστος που απορρέει από τη λειτουργία της σχετικής υποδομής.

25 Η ερμηνεία αυτή ενισχύεται από τις διατάξεις του παραρτήματος III, σημείο 3, της τροποποιημένης οδηγίας 1999/62, κατά τις οποίες το κόστος λειτουργίας περιλαμβάνει όλες τις βαρύνουσες τον φορέα λειτουργίας της υποδομής δαπάνες οι οποίες αφορούν τη λειτουργία της εν λόγω υποδομής. Συναφώς, επισημαίνεται ότι, μολοντί από το άρθρο 7α, παράγραφος 3, της οδηγίας αυτής προκύπτει ότι οι βασικές αρχές που καθορίζονται στο παράρτημα III της οδηγίας εφαρμόζονται στον υπολογισμό του σταθμισμένου μέσου ύψους των διοδίων για τις ρυθμίσεις περί διοδίων που θεσπίστηκαν μετά τις 10 Ιουνίου 2008 και ότι, ως εκ τούτου, το εν λόγω παράρτημα δεν έχει εφαρμογή στην υπόθεση της κύριας δίκης, εντούτοις το παράρτημα αυτό παρέχει ενδείξεις ως προς το περιεχόμενο των αντίστοιχων εννοιών που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της εν λόγω οδηγίας.

26 Όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 32 των προτάσεών του, οι αστυνομικές δραστηριότητες υπάγονται στην αρμοδιότητα του κράτους το οποίο ενεργεί στο πλαίσιο της άσκησης των προνομίων δημόσιας εξουσίας που διαθέτει, και όχι ως φορέας λειτουργίας της οδικής υποδομής.

27 Συνεπώς, το κόστος που συνδέεται με την τροχαία αστυνομία δεν μπορεί να θεωρηθεί ως «κόστος λειτουργίας» κατά την έννοια του άρθρου 7, παράγραφος 9, της τροποποιημένης οδηγίας 1999/62.

28 Η ερμηνεία αυτή επιρρωννύεται από τις προπαρασκευαστικές εργασίες της εν λόγω οδηγίας. Συγκεκριμένα, από την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62, η οποία υποβλήθηκε στις 23 Ιουλίου 2003 [COM(2003) 448 τελικό, σ. 4], προκύπτει ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε προτείνει αρχικά να λαμβάνεται υπόψη, για τον καθορισμό του ύψους των διοδίων, και το εξωτερικό κόστος, όπως το κόστος των ατυχημάτων το οποίο δεν καλύπτεται ασφαλιστικά και βαρύνει την κοινωνία στο

σύνολό της. Το κόστος αυτό θα περιελάμβανε, μεταξύ άλλων, το διοικητικό κόστος των δημόσιων υπηρεσιών που κινητοποιούνται σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος. Ωστόσο, ο νομοθέτης της Ένωσης δεν υιοθέτησε την πρόταση αυτή στο πλαίσιο της τροποποιημένης οδηγίας 1999/62.

29 Κατόπιν όλων των ανωτέρω σκέψεων, στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, στοιχείο α', πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 7, παράγραφος 9, της τροποποιημένης οδηγίας 1999/62 έχει την έννοια ότι το κόστος που συνδέεται με την τροχαία αστυνομία δεν εμπίπτει στην κατά τη διάταξη αυτή έννοια του «κόστους λειτουργίας».

Επί του δεύτερου προδικαστικού ερωτήματος, στοιχείο β'

30 Με το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, στοιχείο β', το οποίο πρέπει να εξεταστεί δεύτερο κατά σειρά, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 7, παράγραφος 9, της τροποποιημένης οδηγίας 1999/62 έχει την έννοια ότι δεν επιτρέπει να υπερβαίνει το σταθμισμένο μέσο ύψος των διοδίων κατά 3,8 % ή κατά 6 % το κόστος υποδομών του σχετικού δικτύου υποδομής, ιδίως λόγω της συνεκτίμησης κόστους το οποίο δεν εμπίπτει στην κατά τη διάταξη αυτή έννοια του «κόστους των υποδομών».

31 Συναφώς, όπως προκύπτει από τις σκέψεις 20 και 22 της παρούσας απόφασης, αφενός, το άρθρο 7, παράγραφος 9, πρώτη περίοδος, της τροποποιημένης οδηγίας 1999/62 προβλέπει ότι τα διόδια βασίζονται στην αρχή της ανάκτησης του κόστους των υποδομών μόνον. Αφετέρου, τα κράτη μέλη πρέπει να καθορίζουν το σταθμισμένο μέσο ύψος των διοδίων λαμβάνοντας υπόψη μόνον το «κόστος των υποδομών», όπως αυτό ρητώς εξειδικεύεται στο εν λόγω άρθρο.

32 Επομένως, το άρθρο 7, παράγραφος 9, της τροποποιημένης οδηγίας 1999/62 αντιτίθεται σε οποιαδήποτε υπέρβαση του κόστους υποδομών του σχετικού δικτύου υποδομής η οποία προκύπτει από μη αμελητέα σφάλματα υπολογισμού ή από τη συνεκτίμηση κόστους μη εμπίπτοντος στο κόστος που διαλαμβάνεται στη διάταξη αυτή, όπως είναι το κόστος που συνδέεται με την τροχαία αστυνομία.

33 Συνεπώς, στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, στοιχείο β', πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 7, παράγραφος 9, της τροποποιημένης οδηγίας 1999/62 έχει την έννοια ότι δεν επιτρέπει να υπερβαίνει το σταθμισμένο μέσο ύψος των διοδίων κατά 3,8 % ή κατά 6 % το κόστος υποδομών του σχετικού δικτύου υποδομής, λόγω μη αμελητέων σφαλμάτων υπολογισμού ή λόγω της συνεκτίμησης κόστους το οποίο δεν εμπίπτει στην κατά τη διάταξη αυτή έννοια του «κόστους των υποδομών».

Επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος

34 Με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα, το οποίο πρέπει να εξεταστεί τρίτο κατά σειρά, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν ένας ιδιώτης μπορεί να επικαλεστεί ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων τις διατάξεις του άρθρου 7, παράγραφος 9, και του άρθρου 7α, παράγραφοι 1 και 2, της τροποποιημένης οδηγίας 1999/62 κατά κράτους μέλους, όταν το κράτος αυτό δεν έχει τηρήσει τις εν λόγω διατάξεις ή τις έχει μεταφέρει πλημμελώς στο εσωτερικό δίκαιο.

35 Κατά πάγια νομολογία, σε κάθε περίπτωση κατά την οποία οι διατάξεις μιας οδηγίας είναι, από άποψη περιεχομένου, απαλλαγμένες αιρέσεων και αρκούντως ακριβείς, οι ιδιώτες μπορούν να τις επικαλούνται κατά κράτους μέλους ενώπιον των δικαστηρίων του, είτε όταν το εν λόγω κράτος μέλος παρέλειψε να μεταφέρει εμπροθέσμως την οδηγία στο εσωτερικό του δίκαιο είτε όταν έχει προβεί σε πλημμελή μεταφορά της οδηγίας αυτής (απόφαση της 21ης Νοεμβρίου 2018, Ayubi, C-713/17, EU:C:2018:929, σκέψη 37 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

36 Μια διάταξη του δικαίου της Ένωσης είναι απαλλαγμένη αιρέσεων, όταν θεσπίζει υποχρέωση η οποία δεν συνοδεύεται από καμία επιφύλαξη ούτε απαιτείται για την εκτέλεσή της ή την επαγωγή των αποτελεσμάτων της η έκδοση κάποιας πράξης, είτε των οργάνων της Ένωσης είτε των κρατών μελών. Μια διάταξη είναι αρκούντως ακριβής ώστε να μπορούν να την επικαλεστούν οι ιδιώτες και να την εφαρμόσει το δικαστήριο, όταν θεσπίζει υποχρέωση χωρίς διφορούμενη διατύπωση (απόφαση της 1ης Ιουλίου 2010, Gassmayr, C-194/08, EU:C:2010:386, σκέψη 45).

37 Στη σκέψη 42 της απόφασης της 5ης Φεβρουαρίου 2004, Rieser Internationale Transporte (C-157/02, EU:C:2004:76), το Δικαστήριο έκρινε ότι ούτε το άρθρο 7, στοιχείο η', της οδηγίας 93/89/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 1993, σχετικά με την εφαρμογή, εκ μέρους των κρατών μελών, των φόρων επί ορισμένων οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για οδική μεταφορά εμπορευμάτων, καθώς και των διοδίων και τελών χρήσης που εισπράττονται για τη χρησιμοποίηση ορισμένων έργων υποδομής (ΕΕ 1993, L 279, σ. 32), ούτε το άρθρο 7, παράγραφος 9, της οδηγίας 1999/62 μπορούσαν να προβληθούν από ιδιώτες κατά κρατικής αρχής σε περίπτωση μη μεταφοράς ή ατελούς μεταφοράς στο εσωτερικό δίκαιο των οδηγιών αυτών.

38 Συγκεκριμένα, όσον αφορά το άρθρο 7, στοιχείο η', της οδηγίας 93/89, κατά το οποίο το «ύψος των διοδίων συναρτάται με το κόστος κατασκευής, εκμετάλλευσης και ανάπτυξης του συγκεκριμένου δικτύου υποδομής», το Δικαστήριο έκρινε, στις σκέψεις 40 και 41 της ως άνω απόφασης, ότι η διάταξη αυτή δεν μπορούσε να θεωρηθεί ως απαλλαγμένη αιρέσεων και αρκούντως ακριβής ώστε να είναι δυνατόν να προβληθεί από ιδιώτες κατά κρατικής αρχής, διότι, πρώτον, η εν λόγω διάταξη δεν διευκρίνιζε τη φύση της σχέσης που έπρεπε να υφίσταται μεταξύ του ύψους των διοδίων και του κόστους κατασκευής, εκμετάλλευσης και ανάπτυξης του οικείου δικτύου υποδομής, δεύτερον, δεν προσδιόριζε τις τρεις αυτές περιπτώσεις του κόστους και, τέλος, τρίτον, μολονότι επέβαλλε μια γενική κατευθυντήρια γραμμή για τον υπολογισμό των τελών διοδίων, δεν μνημόνευε καμία συγκεκριμένη μέθοδο υπολογισμού και άφηνε, συναφώς, στα κράτη μέλη ευρύτατο περιθώριο εκτίμησης.

39 Στη σκέψη 41 της εν λόγω απόφασης, το Δικαστήριο έκρινε ότι η εκτίμηση αυτή ίσχυε κατά μείζονα λόγο όσον αφορά το άρθρο 7, παράγραφος 9, της οδηγίας 1999/62, στο μέτρο που η διάταξη αυτή είχε όμοια διατύπωση με εκείνη του άρθρου 7, στοιχείο η', της οδηγίας 93/89, με εξαίρεση το γεγονός ότι δεν αφορούσε την έννοια του «ύψους των διοδίων», αλλά την έννοια του «σταθμισμένου μέσου ύψους των διοδίων», χωρίς ωστόσο να την προσδιορίζει.

40 Εν προκειμένω, από το άρθρο 7, παράγραφος 9, πρώτη περίοδος, της τροποποιημένης οδηγίας 1999/62 και από το άρθρο 7α, παράγραφοι 1 και 2, της οδηγίας αυτής συνάγεται, όπως προκύπτει από τη σκέψη 22 της παρούσας απόφασης,

ότι το σταθμισμένο μέσο ύψος των διοδίων πρέπει να καθορίζεται λαμβανομένου υπόψη μόνον του «κόστους των υποδομών».

41 Προβλέποντας ότι τα διόδια βασίζονται μόνο στην αρχή της ανάκτησης του «κόστους των υποδομών», το άρθρο 7, παράγραφος 9, της τροποποιημένης οδηγίας 1999/62 διευκρινίζει σαφώς τη φύση της σχέσης που πρέπει να υφίσταται μεταξύ του ύψους των διοδίων και του κόστους των σχετικών υποδομών.

42 Επιπλέον, από το άρθρο 7, παράγραφος 1, σε συνδυασμό με το άρθρο 7, παράγραφος 9, της τροποποιημένης οδηγίας 1999/62 προκύπτει ότι το «σχετικό δίκτυο υποδομής», στο οποίο αναφέρεται η τελευταία αυτή διάταξη, αντιστοιχεί σε δίκτυο υποδομής ευρισκόμενο στο «διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο», το οποίο ορίζεται στο άρθρο 2, στοιχείο α', της οδηγίας αυτής. Η εν λόγω οδηγία ορίζει επίσης, στο άρθρο 2, τις έννοιες των «διοδίων», του «σταθμισμένου μέσου ύψους διοδίων» καθώς και του «κόστους κατασκευής».

43 Επομένως, όπως τόνισε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 83 των προτάσεών του, οι κύριες ελλείψεις τις οποίες επισήμανε το Δικαστήριο στην απόφαση της 5ης Φεβρουαρίου 2004, *Rieser Internationale Transporte* (C-157/02, EU:C:2004:76), και οι οποίες εμπόδιζαν το άρθρο 7, παράγραφος 9, της οδηγίας 1999/62 να αναπτύξει άμεσο αποτέλεσμα καλύφθηκαν από τον νομοθέτη της Ένωσης μέσω των τροποποιήσεων που επήλθαν στην οδηγία αυτή με την οδηγία 2006/38.

44 Μολονότι η τροποποιημένη οδηγία 1999/62 εξακολουθεί να αφήνει περιθώριο εκτίμησης στα κράτη μέλη όσον αφορά τον τρόπο υπολογισμού των διοδίων, το γεγονός αυτό δεν επηρεάζει τον ακριβή και απαλλαγμένο αιρέσεων χαρακτήρα της υποχρέωσης καθορισμού των διοδίων λαμβανομένου υπόψη μόνον του «κόστους των υποδομών», το οποίο διαλαμβάνεται στο άρθρο 7, παράγραφος 9, της οδηγίας αυτής.

45 Ως εκ τούτου, το άρθρο 7, παράγραφος 9, της τροποποιημένης οδηγίας 1999/62 και το άρθρο 7α, παράγραφοι 1 και 2, της οδηγίας αυτής επιβάλλουν στα κράτη μέλη που εισάγουν ή διατηρούν διόδια στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο τη σαφή και απαλλαγμένη αιρέσεων υποχρέωση να καθορίζουν το επίπεδο των διοδίων λαμβάνοντας υπόψη μόνον το «κόστος των υποδομών», δηλαδή το κόστος κατασκευής, λειτουργίας, συντήρησης και ανάπτυξης του σχετικού δικτύου υποδομής.

46 Συνεπώς, στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι ένας ιδιώτης μπορεί να επικαλεστεί απευθείας ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων την υποχρέωση να λαμβάνεται υπόψη μόνον το κόστος των υποδομών το οποίο διαλαμβάνεται στο άρθρο 7, παράγραφος 9, της τροποποιημένης οδηγίας 1999/62 – υποχρέωση η οποία επιβάλλεται από τη διάταξη αυτή καθώς και από το άρθρο 7α, παράγραφοι 1 και 2, της εν λόγω οδηγίας – κατά κράτους μέλους, όταν το κράτος αυτό δεν έχει τηρήσει την ως άνω υποχρέωση ή την έχει μεταφέρει πλημμελώς στο εσωτερικό δίκαιο.

Επί του τρίτου προδικαστικού ερωτήματος

47 Με το τρίτο προδικαστικό ερώτημα, το οποίο πρέπει να εξεταστεί τελευταίο, το αιτούν δικαστήριο ερωτά αν η τροποποιημένη οδηγία 1999/62, ερμηνευόμενη υπό το

πρίσμα της σκέψης 138 της απόφασης της 26ης Σεπτεμβρίου 2000, Επιτροπή κατά Αυστρίας (C-205/98, EU:C:2000:493), έχει την έννοια ότι αποκλείει να δικαιολογείται εκ των υστέρων τυχόν υπερβολικό ύψος των διοδίων με νέο υπολογισμό του κόστους των υποδομών ο οποίος προσκομίζεται στο πλαίσιο ένδικης διαδικασίας. Σε περίπτωση αρνητικής απάντησης, το αιτούν δικαστήριο ερωτά αν ένας τέτοιος υπολογισμός πρέπει να στηρίζεται αποκλειστικά στο πραγματικό κόστος και στα πράγματι εισπραχθέντα έσοδα από διόδια, και όχι στις υποθέσεις που είχαν ληφθεί υπόψη στο πλαίσιο του κατά πρόβλεψη υπολογισμού.

48 Συναφώς, το Δικαστήριο έκρινε, στη σκέψη 138 της απόφασης αυτής, ότι η Δημοκρατία της Αυστρίας δεν μπορούσε να δικαιολογήσει την αύξηση του ύψους των διοδίων που ίσχυαν στον αυτοκινητόδρομο τον οποίο αφορούσε η επίκληση νέας μεθόδου υπολογισμού του κόστους, δεδομένου ότι, αφενός, δεν είχε εξηγήσει σε ποιον βαθμό η μέθοδος αυτή ήταν πλέον πρόσφορη και, αφετέρου, το άρθρο 7, στοιχείο η', της οδηγίας 93/89, κατά το οποίο το ύψος των διοδίων συναρτάται με το κόστος κατασκευής, εκμετάλλευσης και ανάπτυξης του σχετικού δικτύου υποδομής, σήμαινε ότι η αναπροσαρμογή του ύψους των διοδίων έπεται του υπολογισμού που τη δικαιολογεί.

49 Οι ως άνω εκτιμήσεις ισχύουν και σε περίπτωση όπως αυτή της υπόθεσης της κύριας δίκης, στην οποία η δικαιολόγηση του ύψους των διοδίων το οποίο θεωρείται υπερβολικό δεν προκύπτει από την εκ των υστέρων εφαρμογή νέας μεθόδου υπολογισμού, αλλά από την επικαιροποίηση, στο πλαίσιο ένδικης διαδικασίας, του κόστους των υποδομών που είχε ληφθεί αρχικά υπόψη.

50 Υπό τις συνθήκες αυτές, στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι η τροποποιημένη οδηγία 1999/62, ερμηνευόμενη υπό το πρίσμα της σκέψης 138 της απόφασης της 26ης Σεπτεμβρίου 2000, Επιτροπή κατά Αυστρίας (C-205/98, EU:C:2000:493), έχει την έννοια ότι αποκλείει να δικαιολογείται εκ των υστέρων τυχόν υπερβολικό ύψος των διοδίων με νέο υπολογισμό του κόστους των υποδομών ο οποίος προσκομίζεται στο πλαίσιο ένδικης διαδικασίας.

Επί του περιορισμού των διαχρονικών αποτελεσμάτων της παρούσας απόφασης

51 Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας ζήτησε από το Δικαστήριο να περιορίσει τα διαχρονικά αποτελέσματα της παρούσας απόφασης σε περίπτωση που κρίνει ότι οι διατάξεις του άρθρου 7, παράγραφος 9, και του άρθρου 7α, παράγραφοι 1 και 2, της τροποποιημένης οδηγίας 1999/62 έχουν άμεσο αποτέλεσμα.

52 Προς στήριξη του αιτήματός της, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας υποστήριξε, πρώτον, ότι υφίσταται αβεβαιότητα ως προς το περιεχόμενο της έννοιας του «κόστους λειτουργίας», κατά το άρθρο 7, παράγραφος 9, της τροποποιημένης οδηγίας 1999/62, η οποία προκύπτει, σε μεγάλο βαθμό, από τη συμπεριφορά της Επιτροπής. Συγκεκριμένα, κατά την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, με τις γνώμες της 10ης Δεκεμβρίου 2014, σύμφωνα με το άρθρο 7η, παράγραφος 2, της οδηγίας 1999/62/EK, σχετικά με την καθιέρωση νέου συστήματος διοδίων στη Γερμανία [C(2014) 9313 τελικό], και της 16ης Ιανουαρίου 2019, σύμφωνα με το άρθρο 7η, παράγραφος 2, της οδηγίας 1999/62/EK, για την εισαγωγή νέων ρυθμίσεων

περί διοδίων στη Γερμανία [C(2019) 60], η Επιτροπή έκρινε ότι το κόστος που αφορά την τροχαία αστυνομία εμπίπτει στην εν λόγω έννοια.

53 Δεύτερον, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας επέστησε την προσοχή του Δικαστηρίου στις σοβαρές οικονομικές συνέπειες που θα είχε η αναδρομική εφαρμογή της παρούσας απόφασης.

54 Κατά πάγια νομολογία, η ερμηνεία που δίνει το Δικαστήριο σε κανόνα του δικαίου της Ένωσης, κατά την άσκηση της αρμοδιότητας που παρέχει το άρθρο 267 ΣΛΕΕ, δια φωτίζει και διευκρινίζει τη σημασία και το περιεχόμενο του κανόνα αυτού, όπως πρέπει ή θα έπρεπε να νοείται και να εφαρμόζεται από τον χρόνο της θέσης του σε ισχύ. Συνεπώς, ο κατ' αυτόν τον τρόπο ερμηνευθείς κανόνας μπορεί και πρέπει να εφαρμόζεται από τα δικαστήρια ακόμη και σε έννομες σχέσεις που γεννήθηκαν και συνήφθησαν πριν από την έκδοση της απόφασης επί της αίτησης ερμηνείας, εφόσον συντρέχουν κατά τα λοιπά οι προϋποθέσεις που επιτρέπουν να υποβληθεί στην κρίση των αρμόδιων δικαστηρίων διαφορά σχετική με την εφαρμογή του εν λόγω κανόνα (απόφαση της 14ης Μαρτίου 2019, Skanska Industrial Solutions κ.λπ., C-724/17, EU:C:2019:204, σκέψη 55 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

55 Μόνον εντελώς κατ' εξαίρεση μπορεί το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν της συμφυούς με την έννομη τάξη της Ένωσης γενικής αρχής της ασφάλειας δικαίου, να αποφασίσει τον περιορισμό της δυνατότητας την οποία έχει κάθε ενδιαφερόμενος να επικαλεστεί διάταξη την οποία έχει ερμηνεύσει το Δικαστήριο, προκειμένου να αμφισβητήσει έννομες σχέσεις που έχουν συσταθεί καλόπιστα. Για να μπορεί να αποφασιστεί ένας τέτοιος περιορισμός, είναι αναγκαίο να πληρούνται δύο ουσιώδη κριτήρια, δηλαδή να υπάρχει καλή πίστη των ενδιαφερόμενων κύκλων και κίνδυνος σοβαρών διαταραχών (απόφαση της 14ης Μαρτίου 2019, Skanska Industrial Solutions κ.λπ., C-724/17, EU:C:2019:204, σκέψη 56 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

56 Ειδικότερα, το Δικαστήριο κατέφυγε στη λύση αυτή μόνον υπό πολύ συγκεκριμένες περιστάσεις, και δη όταν υπήρχε κίνδυνος σοβαρών οικονομικών συνεπειών οφειλόμενων, ιδίως, στον μεγάλο αριθμό των έννομων σχέσεων που είχαν συσταθεί καλόπιστα βάσει ρύθμισης η οποία εθεωρείτο νομίμως ισχύουσα και εφόσον προέκυπτε ότι οι ιδιώτες και οι εθνικές αρχές είχαν παρακινηθεί σε συμπεριφορά αντιβαίνουσα στο δίκαιο της Ένωσης λόγω αντικειμενικής και σοβαρής αβεβαιότητας ως προς το περιεχόμενο των διατάξεων του δικαίου της Ένωσης, αβεβαιότητας στη δημιουργία της οποίας είχε ενδεχομένως συμβάλει η ίδια η συμπεριφορά άλλων κρατών μελών ή της Επιτροπής (απόφαση της 14ης Μαρτίου 2019, Skanska Industrial Solutions κ.λπ., C-724/17, EU:C:2019:204, σκέψη 57 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

57 Εν προκειμένω, διαπιστώνεται ότι η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας δεν προσκόμισε στοιχεία από τα οποία να προκύπτει ότι πληρούνται το κριτήριο της καλής πίστης των ενδιαφερόμενων κύκλων.

58 Ειδικότερα, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στα σημεία 99 και 100 των προτάσεών του, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας δεν εξέθεσε τους λόγους για τους οποίους οι μνημονευθείσες στη σκέψη 52 της παρούσας απόφασης γνώμες της Επιτροπής, με τις οποίες το εν λόγω θεσμικό όργανο γνωμοδότησε υπέρ

νέων συστημάτων διοδίων που περιλαμβάνουν κόστος υποδομών συνδεδεμένο με την τροχαία αστυνομία, συνέβαλαν στη δημιουργία αντικειμενικής και σοβαρής αβεβαιότητας ως προς το περιεχόμενο του άρθρου 7, παράγραφος 9, της τροποποιημένης οδηγίας 1999/62.

59 Συγκεκριμένα, το ύψος των επίμαχων στην υπόθεση της κύριας δίκης διοδίων, όσον αφορά το χρονικό διάστημα από την 1η Ιανουαρίου 2010 έως τις 18 Ιουλίου 2011, υπολογίστηκε βάσει της WKG 2007, η οποία αφορούσε περίοδο υπολογισμού καλύπτουσα τα έτη 2007 έως 2012. Διαπιστώνεται, όμως, ότι οι ως άνω γνώμες της Επιτροπής είναι μεταγενέστερες της εν λόγω περιόδου υπολογισμού και, ως εκ τούτου, δεν μπορούσαν να ληφθούν υπόψη για τον καθορισμό του ύψους των επίμαχων στην υπόθεση της κύριας δίκης διοδίων.

60 Υπό τις συνθήκες αυτές, δεν συντρέχει λόγος να περιοριστούν τα διαχρονικά αποτελέσματα της παρούσας απόφασης.

Επί των δικαστικών εξόδων

61 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (πρώτο τμήμα) αποφαινεται:

- 1) **Το άρθρο 7, παράγραφος 9, της οδηγίας 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2006/38/ΕΚ του Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 2006, έχει την έννοια ότι το κόστος που συνδέεται με την τροχαία αστυνομία δεν εμπίπτει στην κατά τη διάταξη αυτή έννοια του «κόστους λειτουργίας».**
- 2) **Το άρθρο 7, παράγραφος 9, της οδηγίας 1999/62, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2006/38, έχει την έννοια ότι δεν επιτρέπει να υπερβαίνει το σταθμισμένο μέσο ύψος των διοδίων κατά 3,8 % ή κατά 6 % το κόστος υποδομών του σχετικού δικτύου υποδομής, λόγω μη αμελητέων σφαλμάτων υπολογισμού ή λόγω της συνεκτίμησης κόστους το οποίο δεν εμπίπτει στην κατά τη διάταξη αυτή έννοια του «κόστους των υποδομών».**
- 3) **Ένας ιδιώτης μπορεί να επικαλεστεί απευθείας ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων την υποχρέωση να λαμβάνεται υπόψη μόνον το κόστος των υποδομών το οποίο διαλαμβάνεται στο άρθρο 7, παράγραφος 9, της οδηγίας 1999/62, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2006/38, –υποχρέωση η οποία επιβάλλεται από τη διάταξη αυτή καθώς και από το άρθρο 7α, παράγραφοι 1 και 2, της εν λόγω οδηγίας– κατά κράτους μέλους, όταν το κράτος αυτό δεν έχει τηρήσει την ως άνω υποχρέωση ή την έχει μεταφέρει πλημμελώς στο εσωτερικό δίκαιο.**

4) Η οδηγία 1999/62, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2006/38, ερμηνευόμενη υπό το πρίσμα της σκέψης 138 της απόφασης της 26ης Σεπτεμβρίου 2000, Επιτροπή κατά Αυστρίας (C-205/98, EU:C:2000:493), έχει την έννοια ότι αποκλείει να δικαιολογείται εκ των υστέρων τυχόν υπερβολικό ύψος των διοδίων με νέο υπολογισμό του κόστους των υποδομών ο οποίος προσκομίζεται στο πλαίσιο ένδικης διαδικασίας.

(υπογραφές)

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.