

Δικαιώθηκε πολωνική εταιρεία για τις χρεώσεις διοδίων σε γερμανικούς αυτοκινητόδρομους

2020/10/29 09:28 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Το κόστος που συνδέεται με την τροχαία αστυνομία δεν μπορεί να ληφθεί υπόψη για τον υπολογισμό των διοδίων για τη χρήση του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου από τα βαρέα φορτηγά οχήματα.

Το κόστος αυτό δεν περιλαμβάνεται στο κόστος των υποδομών βάσει του οποίου πρέπει να υπολογίζεται το ύψος των εν λόγω διοδίων. Αυτό αναφέρει, σε απόφασή του, το Δικαστήριο της ΕΕ.

Η ανακοίνωση του Δικαστηρίου της ΕΕ

Οι ΒΥ και CZ εκμεταλλεύονταν εταιρία πολωνικού δικαίου, η οποία ασκούσε δραστηριότητες οδικών μεταφορών, μεταξύ άλλων, στο γερμανικό έδαφος.

Στο πλαίσιο αυτό, οι ΒΥ 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 ως διόδια για τη χρήση των γερμανικών ομοσπονδιακών αυτοκινητοδρόμων.

Εκτιμώντας ότι ο τρόπος υπολογισμού των διοδίων που υποχρεώθηκαν να καταβάλουν είχε ως αποτέλεσμα την επιβολή, κατά παραβίαση του δικαίου της Ένωσης, υπερβολικής οικονομικής υποχρέωσης, οι ΒΥ και CZ άσκησαν ενώπιον των γερμανικών δικαστηρίων αγωγή με αίτημα την επιστροφή του ποσού των εν λόγω διοδίων.

Επιληφθέν κατόπιν εφέσεως στο πλαίσιο της διαφοράς αυτής, το Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (διοικητικό εφετείο του ομόσπονδου κράτους της Βόρειας Ρηνανίας-Βεστφαλίας, Γερμανία) ερωτά το Δικαστήριο, κατ' ουσίαν, αν το γεγονός ότι το κόστος που συνδέεται με την τροχαία αστυνομία ελήφθη υπόψη κατά τον υπολογισμό των επίμαχων διοδίων συνιστά παράβαση της οδηγίας περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα οδικής υποδομής [\[1\]](#).

Με τη σημερινή απόφασή του, το Δικαστήριο διαπιστώνει, καταρχάς, ότι η οδηγία επιβάλλει 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.**

Συνεπώς, ένας ιδιώτης μπορεί να επικαλεστεί απευθείας ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων την υποχρέωση αυτή κατά κράτους μέλους, όταν το κράτος αυτό δεν έχει τηρήσει την εν λόγω υποχρέωση ή την έχει μεταφέρει πλημμελώς στο εσωτερικό δίκαιο.

Ακολουθώς, όσον αφορά το ζήτημα αν το κόστος που συνδέεται με την τροχαία αστυνομία εμπίπτει στην έννοια του «κόστους λειτουργίας» και μπορεί, ως εκ τούτου, να ληφθεί υπόψη κατά τον υπολογισμό των διοδίων, το Δικαστήριο επισημαίνει ότι η έννοια αυτή καλύπτει το κόστος που απορρέει από τη λειτουργία της σχετικής υποδομής.

Οι αστυνομικές δραστηριότητες υπάγονται, όμως, 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.

Συνεπώς, το κόστος που συνδέεται με την τροχαία αστυνομία δεν μπορεί να θεωρηθεί ως κόστος λειτουργίας κατά την έννοια της οδηγίας.

Όσον αφορά το γεγονός ότι, εν προκειμένω, η συνεκτίμηση του κόστους που συνδέεται με την τροχαία αστυνομία συνεπάγεται σχετικά μικρή, μόνον, υπέρβαση -της τάξης του 3,8 % ή του 6 %- του κόστους των υποδομών, το Δικαστήριο αποφαινεται ότι η οδηγία αντιτίθεται σε οποιαδήποτε υπέρβαση του κόστους των υποδομών η οποία προκύπτει, μεταξύ άλλων, από τη συνεκτίμηση κόστους μη δυνάμενου να ληφθεί υπόψη.

Τέλος, το Δικαστήριο απορρίπτει το αίτημα της Γερμανίας περί περιορισμού των διαχρονικών αποτελεσμάτων της απόφασης.

[\[1\]](#) Οδηγία 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).