



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (δέκατο τμήμα)

της 22ας Μαρτίου 2017¹

«Προδικαστική παραπομπή — Προσέγγιση των νομοθεσιών — Οδικές μεταφορές — Φορολογικές διατάξεις — Οδηγία 1999/62/ΕΚ — Επιβολή τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής — Διόδια — Υποχρέωση των κρατών μελών να θεσπίζουν αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις — Κατ' αποκοπήν πρόστιμο — Αναλογικότητα»

Στις συνεκδικαζόμενες υποθέσεις C-497/15 και C-498/15,

με αντικείμενο αιτήσεις προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (πρωτοβάθμιο δικαστήριο διοικητικών και εργατικών διαφορών Szeged, Ουγγαρία) με αποφάσεις της 14ης Σεπτεμβρίου 2015, που περιήλθαν στο Δικαστήριο στις 22 Σεπτεμβρίου 2015, στο πλαίσιο των δικών

Euro-Team Kft. (C-497/15),

Spirál-Gép Kft. (C-498/15)

κατά

Budapest Rendőrfőkapitánya,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (δέκατο τμήμα),

συγκείμενο από τους M. Berger (εισηγήτρια), πρόεδρο τμήματος, A. Borg Barthet και F. Biltgen, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: M. Bobek

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- η Ουγγρική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους M. Z. Fehér και G. Κοός, καθώς και από την A. Pálffy,
- η Πολωνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον B. Majczyna,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από την J. Hottiaux και τον L. Havas,

¹ — Γλώσσα διαδικασίας: η ουγγρική.

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, να εκδικάσει την υπόθεση χωρίς ανάπτυξη προτάσεων,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Οι αιτήσεις προδικαστικής αποφάσεως αφορούν την ερμηνεία του άρθρου 9α 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 2011/76/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Σεπτεμβρίου 2011 (ΕΕ 2011, L 269, σ. 1) (στο εξής: οδηγία 1999/62).
- 2 Οι αιτήσεις αυτές υποβλήθηκαν στο πλαίσιο δύο ενδίκων διαφορών μεταξύ, αντιστοίχως, της Euro-Team Kft. (υπόθεση C-497/15) και της Spirál-Gép Kft. (υπόθεση C-498/15) και του Budapest Rendőrfőkapitány (Αστυνομικού διευθυντή της Βουδαπέστης, Ουγγαρία), σχετικά με την επιβολή προστίμου λόγω χρησιμοποίησης τμήματος αυτοκινητοδρόμου χωρίς την εκ μέρους τους καταβολή των προβλεπομένων διοδίων.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

- 3 Οι αιτιολογικές σκέψεις 1, 12 και 15 της οδηγίας 1999/62 έχουν ως εξής:
 - «(1) η εξάλειψη των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων μεταφορών στα διάφορα κράτη μέλη απαιτεί τόσο την εναρμόνιση των συστημάτων φορολόγησης όσο και την καθιέρωση δικαίων μηχανισμών για τον καταλογισμό των δαπανών της υποδομής στους μεταφορείς»
 - [...].
 - (12) οι υφιστάμενες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού δεν μπορούν να εξαλειφθούν με απλή εναρμόνιση των φόρων ή των ειδικών φόρων κατανάλωσης καυσίμων, αλλά μέχρι να εισαχθούν καταλληλότεροι τρόποι φορολόγησης από τεχνική και οικονομική άποψη, οι στρεβλώσεις αυτές μπορούν να μετριασθούν μέσω της δυνατότητας διατήρησης ή καθιέρωσης διοδίων ή/και τελών χρήσης αυτοκινητοδρόμων· επιπροσθέτως, θα πρέπει να επιτραπεί στα κράτη μέλη να επιβάλλουν τέλη για τη χρήση γεφυρών, σηράγγων και οδών που διασχίζουν ορεινούς αυχένες»
 - [...].
 - (15) τα επίπεδα των τελών χρήσης θα πρέπει να βασίζονται στη διάρκεια χρήσης της εν λόγω υποδομής και θα πρέπει να διαφοροποιούνται ανάλογα με το πραγματικό κόστος που προκαλούν τα οδικά οχήματα».
- 4 Το άρθρο 1, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας αυτής ορίζει τα εξής:
 - «Η παρούσα οδηγία ισχύει για τους φόρους επί των οχημάτων, τα διόδια και τα τέλη χρήσης που επιβάλλονται στα οχήματα, όπως αυτά καθορίζονται στο άρθρο 2.»

5 Το άρθρο 2 της εν λόγω οδηγίας προβλέπει τα εξής:

«Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας νοούνται ως:

[...]

β) “διόδια”, το καθορισμένο ποσό που πρέπει να καταβάλλεται για ένα όχημα βάσει της διανυόμενης απόστασης επί συγκεκριμένης υποδομής και τύπου οχήματος και περιλαμβάνει το τέλος υποδομής και/ή το τέλος εξωτερικού κόστους·

[...]».

6 Κατά το άρθρο 7, παράγραφος 1, της οδηγίας 1999/62:

«Με την επιφύλαξη του άρθρου 9 παράγραφος 1α, τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρούν ή να εισάγουν διόδια και/ή τέλη χρήσης στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, ή σε ορισμένα τμήματα του εν λόγω δικτύου, και σε άλλα επιπλέον τμήματα του δικτύου αυτοκινητοδρόμων που δεν είναι τμήμα του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου υπό τις προϋποθέσεις που ορίζονται στις παραγράφους 2, 3 και 4 και 5 του παρόντος άρθρου και στα άρθρα 7α έως 7ια. Αυτό δεν θίγει το δικαίωμα των κρατών μελών, τηρουμένης της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να εφαρμόζουν διόδια και/ή τέλη χρήσης σε άλλες οδούς, υπό την προϋπόθεση ότι η επιβολή διοδίων και/ή τελών χρήσης σε τέτοιες άλλες οδούς δεν εισάγει διακρίσεις εις βάρος της διεθνούς κυκλοφορίας και δεν έχει ως αποτέλεσμα στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων μεταφορών.»

7 Το άρθρο 9α της οδηγίας 1999/62 ορίζει:

«Τα κράτη μέλη καθιερώνουν κατάλληλους ελέγχους και προσδιορίζουν το σύστημα κυρώσεων το οποίο ισχύει για τις παραβάσεις των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται κατ' εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζουν την εφαρμογή των κυρώσεων. Οι κυρώσεις αυτές πρέπει να είναι αποτελεσματικές, ανάλογες και αποτρεπτικές.»

Το ουγγρικό δίκαιο

Ο νόμος περί οδικής κυκλοφορίας

8 Το άρθρο 20, παράγραφος 1, του közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (νόμου I του 1988, περί οδικής κυκλοφορίας, στο εξής: νόμος περί οδικής κυκλοφορίας) ορίζει τα εξής:

«Επιβάλλεται πρόστιμο σε κάθε πρόσωπο το οποίο παραβαίνει τις διατάξεις που προβλέπονται από τον παρόντα νόμο, καθώς και από ειδικούς κανόνες δικαίου και από πράξεις του κοινοτικού δικαίου, σχετικά με:

[...]

m) το τέλος που αναλογεί στη διανυόμενη διαδρομή, το οποίο καταβάλλεται για τη χρήση τμήματος οδικού δικτύου με διόδια.

[...]»

9 Το άρθρο 21 του νόμου περί οδικής κυκλοφορίας ορίζει τα εξής:

«(1) Το πρόσωπο που εκμεταλλεύεται το όχημα ή, στην περίπτωση του άρθρου 21/A, παράγραφος 2, το πρόσωπο στο οποίο διατέθηκε το όχημα με σκοπό τη χρήση του, είναι υπεύθυνο για την τήρηση, κατά την εκμετάλλευση ή τη χρήση του οχήματος, των διατάξεων της ειδικής νομοθεσίας σχετικά με

[...]

h) το τέλος που αναλογεί στη διανυόμενη διαδρομή, το οποίο καταβάλλεται για τη χρήση τμήματος οδικού δικτύου με διόδια.

[...]

(2) Σε περίπτωση παραβάσεως των προβλεπομένων στην παράγραφο 1, επιβάλλεται στο πρόσωπο που εκμεταλλεύεται το όχημα ή, στην περίπτωση του άρθρου 21/A, παράγραφος 2, στο πρόσωπο στο οποίο διατέθηκε το όχημα με σκοπό τη χρήση του, διοικητικό πρόστιμο ύψους από 10 000 έως 300 000 φιορίνια [ουγγρικά (HUF) (περίπου 32 έως 974 ευρώ)]. Το ύψος των προστίμων που επιβάλλονται για την παράβαση των διάφορων διατάξεων καθορίζεται με διάταγμα. Οσάκις η ίδια συμπεριφορά συνιστά παράβαση περισσότερων διατάξεων και εξετάζεται στο πλαίσιο της ίδιας διαδικασίας, επιβάλλεται πρόστιμο του οποίου το ποσό αντιστοιχεί στο άθροισμα των ποσών των προστίμων που προβλέπονται για καθεμία από τις παραβάσεις αυτές.

[...]

(5) Η κυβέρνηση, λαμβάνοντας υπόψη τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 1, καθορίζει με διάταγμα τον κατάλογο των παραβάσεων οι οποίες μπορούν να τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο, το οποίο επιβάλλεται στο πρόσωπο που εκμεταλλεύεται το όχημα [...].»

Ο νόμος περί διοδίων

10 Το άρθρο 3, παράγραφοι 1 και 6, του az autópályák, autótutak és főutak használatáért fizetendő, meggett úttal arányos díjról szóló 2013. évi LXVII. törvény (νόμου LXVII του 2013, σχετικά με την καταβολή τέλους διοδίων, ανάλογου προς τη διανυόμενη απόσταση, για τη χρήση αυτοκινητοδρόμων, οδών ταχείας κυκλοφορίας και κύριων οδών, στο εξής: νόμος περί διοδίων) προβλέπει τα εξής:

«(1) Τα οχήματα που υπόκεινται στην καταβολή διοδίων πρέπει να διαθέτουν την προβλεπόμενη από τον παρόντα νόμο άδεια διελεύσεως ώστε να κυκλοφορούν σε τμήματα οδικού δικτύου με διόδια.

[...]

(6) Το πρόσωπο που εκμεταλλεύεται το όχημα είναι υπεύθυνο, όσον αφορά το εν λόγω όχημα, για την τήρηση των προβλεπομένων στην παράγραφο 1.»

11 Το άρθρο 14 του νόμου περί διοδίων προβλέπει τα εξής:

«Με την επιφύλαξη των εξαιρέσεων που προβλέπονται στο άρθρο 9, θεωρείται ότι δεν υφίσταται άδεια διελεύσεως όταν:

a) ο υπόχρεος καταβολής των διοδίων δεν αγόρασε, προτού ξεκινήσει τη χρήση τμήματος οδικού δικτύου με διόδια, εισιτήριο διαδρομής το οποίο αντιστοιχεί στο τμήμα που χρησιμοποίησε ούτε συνήψε έγκυρη σύμβαση με τον διαχειριστή του συστήματος διοδίων για την υποβολή δηλώσεων στον υπεύθυνο εισπράξεως διοδίων και την καταβολή των διοδίων βάσει του παρόντος νόμου,

- b) ο υπόχρεος καταβολής των διοδίων κυκλοφορεί σε τμήμα οδικού δικτύου με διόδια με δήλωση τέλους ή περιβαλλοντικής κατηγορίας κατώτερης εκείνης στην οποία υπάγεται το οικείο όχημα, ή
- c) υφίσταται, σε σχέση με το οικείο όχημα, έγκυρη σύμβαση κυκλοφορίας σε τμήμα οδικού δικτύου με διόδια, συναφθείσα με τον διαχειριστή του συστήματος διοδίων για την υποβολή δηλώσεων στον υπεύθυνο εισπράξεως διοδίων και την καταβολή των διοδίων βάσει του παρόντος νόμου, αλλά κατά την κυκλοφορία στο εν λόγω τμήμα δεν πληρούται οποιαδήποτε από τις προϋποθέσεις για τη νόμιμη λειτουργία της εγκαταστημένης επί του οχήματος συσκευής, οι οποίες θεσπίζονται με διάταγμα που εκδίδεται βάσει της εξουσιοδότησεως που περιέχεται στον παρόντα νόμο, χωρίς ο υπόχρεος καταβολής των διοδίων να έχει αγοράσει, προτού ξεκινήσει τη χρήση τμήματος οδικού δικτύου με διόδια, εισιτήριο διαδρομής το οποίο αντιστοιχεί στο τμήμα που χρησιμοποίησε.»

12 Το άρθρο 15 του νόμου αυτού ορίζει:

«(1) Το ύψος του προστίμου καθορίζεται κατά τρόπον ώστε να παρακινούνται οι υπόχρεοι στην καταβολή του προβλεπόμενου τέλους διοδίων.

(2) Τα επιβαλλόμενα πρόστιμα καταβάλλονται στον κεντρικό προϋπολογισμό ως έσοδα που εγγράφονται στο κεφάλαιο του άρθρου 14, παράγραφος 4, σημείο d), του νόμου CXCV του 2011, περί δημοσίων οικονομικών. Το πρόστιμο καταβάλλεται σε φιορίνια [ουγγρικά (HUF)], με έμβασμα στον τραπεζικό λογαριασμό που καθορίζεται με πράξη εκδιδόμενη δυνάμει του παρόντος νόμου.»

13 Το άρθρο 16 του εν λόγω νόμου προβλέπει:

«Η παράνομη οδική κυκλοφορία κατά την έννοια του παρόντος νόμου συνιστά παράβαση για την οποία μπορεί να επιβληθεί πρόστιμο σύμφωνα με τα οριζόμενα στον νόμο περί οδικής κυκλοφορίας.»

14 Το άρθρο 29/A, παράγραφοι 1, 4, 6 και 7, του νόμου περί διοδίων, που προστέθηκε στον νόμο αυτό με τον νόμο LIV του 2014, με ισχύ από τις 9 Νοεμβρίου 2014, ορίζει τα εξής:

«(1) Στις περιπτώσεις που προβλέπονται στις παραγράφους 2 έως 4, οι υποβάλλοντες αίτηση στον επιφορτισμένο με την εισπράξη των διοδίων οργανισμό (στο εξής: υπεύθυνος εισπράξεως διοδίων), βάσει των προβλεπομένων στις παραγράφους 6 και 7 (στο εξής: αίτηση), απαλλάσσονται βάσει των διατάξεων του παρόντος νόμου από την καταβολή του προστίμου που επιβάλλεται λόγω κυκλοφορίας χωρίς άδεια διελεύσεως, όπως προβλέπεται στο άρθρο 14, στοιχείο a, του παρόντος νόμου, κατά το διάστημα από την 1η Ιουλίου 2013 έως την 31η Μαρτίου 2014.

[...]

(4) Βάσει αιτιολογημένης αιτήσεως, ο αιτών, υπό τις προϋποθέσεις του άρθρου 7, απαλλάσσεται από την καταβολή του προστίμου που επιβάλλεται λόγω παραβάσεως των διατάξεων του άρθρου 14, στοιχείο a, στην περίπτωση που η επιβολή του προστίμου λαμβάνει χώρα σε τμήμα οδικού δικτύου με διόδια ή σε οδό που οδηγεί σε αυτό –κατά τη διάρκεια ισχύος του εισιτηρίου διαδρομής και μόνον άπαξ σε καθορισμένο σημείο ελέγχου σε κάθε κατεύθυνση της κυκλοφορίας– το οποίο θεωρείται λειτουργικά παράλληλο στο οδικό δίκτυο σε σχέση με το τμήμα για το οποίο το οικείο όχημα διέθετε άδεια διελεύσεως κατά το ίδιο χρονικό διάστημα, και η εν λόγω άδεια δεν χρησιμοποιήθηκε κατά τη διάρκεια ισχύος της.

[...]

(6) Επιπλέον των προβλεπομένων στις παραγράφους 2 έως 4, προκειμένου να απαλλαγεί από το πρόστιμο, ο αιτών οφείλει, πριν από την υποβολή της αιτήσεως, να καταβάλει στον υπεύθυνο εισπράξεως διοδίων, για κάθε πρόστιμο, έξοδα παροχής υπηρεσιών ύψους 12 000 HUF [περίπου 39 ευρώ], περιλαμβανομένου του φόρου προστιθέμενης αξίας, και να βεβαιώσει την καταβολή αυτή κατά την υποβολή της αιτήσεως. [...]

(7) Η αίτηση μπορεί να υποβληθεί εντός εξήντα ημερών από την έναρξη ισχύος του νόμου LIV του 2014 περί τροποποίησης του [νόμου περί διοδίων]. Βάσει της υποβληθείσας αιτήσεως, εφόσον το περιεχόμενο της αιτήσεως είναι σύμφωνο προς τα προβλεπόμενα στον παρόντα νόμο και δεν αποκλίνει από τις πληροφορίες της βάσεως δεδομένων του υπευθύνου εισπράξεως διοδίων, ο υπεύθυνος εισπράξεως διοδίων χορηγεί βεβαίωση στην οποία αναφέρεται κατά πόσον ο αιτών μπορεί να απαλλαγεί από την καταβολή του προστίμου, λαμβανομένης υπόψη της τηρήσεως των οριζόμενων στις παραγράφους 2 έως 4. Η εν λόγω βεβαίωση δεν χορηγείται εάν τα στοιχεία της αιτήσεως δεν συμφωνούν με τις πληροφορίες που περιέχονται στη βάση δεδομένων του υπευθύνου εισπράξεως διοδίων. Ο υπεύθυνος εισπράξεως διοδίων χορηγεί τη βεβαίωση εντός εκατόν είκοσι ημερών από την παραλαβή της αιτήσεως. [...]

Το κυβερνητικό διάταγμα 410/2007

- 15 Το άρθρο 1, παράγραφος 1, του a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegek köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről szóló 410/2007. (XII. 29.) Korm. Rendelet (κυβερνητικού διατάγματος 410, σχετικά με τον κατάλογο οδικών παραβάσεων που τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο, το ύψος των προστίμων που μπορούν να επιβληθούν σε περίπτωση παραβάσεως των σχετικών διατάξεων, το καθεστώς διαθέσεως αυτών και τις προϋποθέσεις συμμετοχής στον έλεγχο), της 29ης Δεκεμβρίου 2007 (στο εξής: κυβερνητικό διάταγμα 410/2007), ορίζει τα εξής:

«Βάσει του άρθρου 21, παράγραφος 1, του [νόμου περί οδικής κυκλοφορίας], σε περίπτωση παραβάσεως των διατάξεων των άρθρων 2 έως 8/A, στο πρόσωπο που εκμεταλλεύεται το όχημα [...] επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο το ύψος του οποίου καθορίζεται με το παρόν διάταγμα.»

- 16 Το άρθρο 8/A του κυβερνητικού διατάγματος 410/2007 ορίζει τα εξής:

«(1) Σε σχέση με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 21, παράγραφος 1, στοιχείο h), του [νόμου περί οδικής κυκλοφορίας], σε περίπτωση παραβάσεως των διατάξεων του παραρτήματος 9, το πρόσωπο που εκμεταλλεύεται το όχημα υποχρεούται να καταβάλλει πρόστιμο το ύψος του οποίου καθορίζεται ανάλογα με την κατηγορία του οχήματος.

(2) Το πρόσωπο που εκμεταλλεύεται το όχημα μπορεί να τιμωρηθεί μόνον άπαξ με το πρόστιμο που προβλέπεται στην παράγραφο 1, λόγω κυκλοφορίας χωρίς άδεια με το ίδιο όχημα εντός των οκτώ ωρών που έπονται της πρώτης διαπιστώσεως της μη επιτρεπόμενης κυκλοφορίας με το συγκεκριμένο όχημα.

[...]»

- 17 Το άρθρο 9 αυτού του διατάγματος ορίζει τα εξής:

«Α	Β		
	B1	B2	B3
1. Παράβαση του νόμου περί διοδίων	Ύψος του προστίμου ανάλογα με την κατηγορία του οχήματος		
	J2	J3	J4
2. Παράβαση του άρθρου 14, στοιχείο α)	140 000	150 000	165 000
3. Παράβαση του άρθρου 14, στοιχείο β)	80 000	90 000	110 000
4. Παράβαση του άρθρου 14, στοιχείο c)	140 000	150 000	165 000»

Το κυβερνητικό διάταγμα 209/2013

- 18 Το άρθρο 24, παράγραφος 3, του az ED törvény végrehajtásáról szóló 209/2013 (VI. 18.) Korm. rendelet (κυβερνητικού διατάγματος 209, σχετικά με την εφαρμογή του νόμου περί διοδίων), της 18ης Ιουνίου 2013 (στο εξής: κυβερνητικό διάταγμα 209/2013), ορίζει τα εξής:

«Το εισιτήριο διαδρομής επέχει θέση άδειας διελεύσεως για ένα ταξίδι, εκτελούμενο χωρίς διακοπή, βάσει των χαρακτηριστικών του οχήματος που δηλώνονται κατά την αγορά του εισιτηρίου. Το εισιτήριο διαδρομής δεν μεταβιβάζεται και το περιεχόμενό του δεν τροποποιείται ως προς τη διαδρομή ή τα χαρακτηριστικά του οχήματος που δηλώνονται κατά την αγορά του. Το εισιτήριο διαδρομής μπορεί να χρησιμοποιηθεί για ταξίδι που ξεκινά την προκαθορισμένη ημερομηνία, σύμφωνα με τις ακόλουθες διατάξεις:

- a) όταν η ισχύς του ξεκινά την ημέρα αγοράς του εισιτηρίου διαδρομής, από τη στιγμή της αγοράς του έως το τέλος της επόμενης ημέρας,
 - b) όταν αγοράστηκε έως 30 ημέρες νωρίτερα, από την αρχή της καθορισμένης ημερολογιακής ημέρας έως το τέλος της επόμενης ημέρας.»
- 19 Το άρθρο 26, παράγραφος 1, στοιχείο α), του κυβερνητικού διατάγματος 209/2013 ορίζει τα εξής:

«Πριν από την έναρξη της χρήσεως του τμήματος οδικού δικτύου με διόδια, ο υπόχρεος καταβολής των διοδίων οφείλει να βεβαιώνεται ότι η έννομη σχέση που τον συνδέει με τον διαχειριστή του συστήματος διοδίων του επιτρέπει πραγματικά να κάνει χρήση του ηλεκτρονικού συστήματος διοδίων το οποίο εκμεταλλεύεται ο δικαιούχος των διοδίων και, στο πλαίσιο αυτό, ότι έχει αγοράσει το εισιτήριο διαδρομής που αντιστοιχεί στη διαδρομή που όντως διανύεται.»

Οι διαφορές της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

- 20 Η Euro-Team, προσφεύγουσα της κύριας δίκης στην υπόθεση C-497/15, είναι επιχείρηση με έδρα την Ουγγαρία. Προκειμένου το βαρύ φορτηγό όχημα που αυτή εκμεταλλεύεται να μπορεί να κυκλοφορήσει, στις 6 Σεπτεμβρίου 2014, στο τμήμα με διόδια «Βουδαπέστη-Gyula», η προσφεύγουσα είχε αγοράσει εκ των προτέρων το αναγκαίο εισιτήριο διαδρομής σύμφωνα με τη νομοθεσία περί διοδίων.

- 21 Στις 6 Σεπτεμβρίου 2014, εξαιτίας σφάλματος του συστήματος πλοηγώσεως του οχήματος, ο οδηγός αυτού, υπάλληλος της Euro-Team, προσπέρασε την έξοδο από την οποία έπρεπε να είχε εξέλθει από τον αυτοκινητόδρομο M5, προκειμένου να συνεχίσει τη διαδρομή του στην οδό 5, χαμηλότερης κατηγορίας, για την οποία διέθετε άδεια διελεύσεως. Ως εκ τούτου, συνέχισε τη διαδρομή του στον αυτοκινητόδρομο M5, χωρίς να διαθέτει έγκυρο εισιτήριο διαδρομής και χωρίς να έχει καταβάλει το τέλος που αναλογούσε στη διανυθείσα διαδρομή στο εν λόγω τμήμα του αυτοκινητοδρόμου.
- 22 Το τμήμα αυτό του αυτοκινητοδρόμου, μήκους περίπου 5 χλμ., είναι, στην πράξη, παράλληλο της οδού 5. Η τιμή του εισιτηρίου διαδρομής για το εν λόγω τμήμα ανέρχεται σε 324 HUF (περίπου 1 ευρώ), ήτοι σε ποσό κατώτερο εκείνου που χρεωνόταν για το αντίστοιχο τμήμα της οδού 5 και το οποίο ανερχόταν, κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών, σε 520 HUF (περίπου 1,7 ευρώ). Σύμφωνα με τις διαπιστώσεις του αιτούντος δικαστηρίου, σε σχέση με τη διαδρομή που αναγραφόταν στο εισιτήριο διαδρομής που είχε αγοράσει εκ των προτέρων η Euro-Team, αυτή δεν αποκόμισε κάποιο όφελος ούτε προκάλεσε κάποια ζημία.
- 23 Εντούτοις, ο Budapest Rendőrfőkapitánya (Αστυνομικός διευθυντής της Βουδαπέστης, Ουγγαρία), με απόφαση της 8ης Δεκεμβρίου 2014, επέβαλε στην Euro-Team διοικητικό πρόστιμο ύψους 165 000 HUF (περίπου 535 ευρώ), σύμφωνα με το κυβερνητικό διάταγμα 410/2007, με την αιτιολογία ότι, παραλείποντας να αγοράσει εκ των προτέρων εισιτήριο διαδρομής που να αντιστοιχεί στο οφειλόμενο τέλος διοδίων για τη χρήση του τμήματος του αυτοκινητοδρόμου που βρίσκεται μεταξύ των χιλιομετρικών σημείων 85 και 90, η επιχείρηση αυτή παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τον νόμο περί διοδίων.
- 24 Η Euro-Team άσκησε προσφυγή κατά της εν λόγω αποφάσεως ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, υποστηρίζοντας, μεταξύ άλλων, ότι η προβλεπόμενη από το κυβερνητικό διάταγμα 410/2007 κύρωση ήταν αντίθετη προς το δίκαιο της Ένωσης, καθόσον το ύψος του επιβληθέντος προστίμου ήταν δυσανάλογο.
- 25 Η Spirál-Gép, προσφεύγουσα της κύριας δίκης στην υπόθεση C-498/15, είναι επιχείρηση με έδρα ομοίως την Ουγγαρία. Προκειμένου το βαρύ φορτηγό όχημα που αυτή εκμεταλλεύεται να μπορεί να κυκλοφορήσει, στις 25 Απριλίου 2014, στο τμήμα με διόδια «Kaba-Bököny», η προσφεύγουσα είχε αγοράσει εκ των προτέρων το αναγκαίο εισιτήριο διαδρομής σύμφωνα με τη νομοθεσία περί διοδίων.
- 26 Την ίδια ημέρα, εντούτοις, ο οδηγός του οχήματος, υπάλληλος της Spirál-Gép, προσπέρασε από απροσεξία την έξοδο από την οποία έπρεπε να έχει εξέλθει από τον αυτοκινητόδρομο M35. Ως εκ τούτου, συνέχισε να κυκλοφορεί στον αυτοκινητόδρομο M35, μεταξύ των χιλιομετρικών σημείων 24 και 35, μολονότι το τμήμα αυτό δεν περιλαμβανόταν στην προβλεπόμενη διαδρομή για την οποία είχε καταβληθεί τέλος χρήσης. Αντιληφθείς το σφάλμα του και καθόσον δεν ήταν εφικτό να πραγματοποιήσει αναστροφή, ο οδηγός σταμάτησε το όχημά του στην λωρίδα έκτακτης ανάγκης του αυτοκινητοδρόμου αυτού και προέβη, τηλεφωνικώς και με δική του πρωτοβουλία, στην αγορά εισιτηρίου διαδρομής καταβάλλοντας το τέλος διοδίων που αντιστοιχούσε στο εν λόγω τμήμα.
- 27 Συναφώς, το αιτούν δικαστήριο διαπιστώνει ότι, σε σχέση με το ποσό του τέλους διοδίων που είχε πληρωθεί εκ των προτέρων καθώς και σε σχέση με το ποσό του τέλους διοδίων που κατέβαλε, κατά τρόπο αυθόρμητο, ο οδηγός του οχήματος, ύψους 1 597 HUF (περίπου 5,2 ευρώ), η Spirál-Gép δεν αποκόμισε κάποιο όφελος ούτε προκάλεσε κάποια ζημία.
- 28 Ο Budapest Rendőrfőkapitánya (Αστυνομικός διευθυντής της Βουδαπέστης), με απόφαση της 16ης Μαρτίου 2015, επέβαλε στη Spirál-Gép διοικητικό πρόστιμο ύψους 140 000 HUF (περίπου 454 ευρώ), σύμφωνα με το κυβερνητικό διάταγμα 410/2007, με την αιτιολογία ότι, παραλείποντας να αγοράσει εκ των προτέρων τίτλο διαδρομής που να αντιστοιχεί στο οφειλόμενο τέλος διοδίων για τη χρήση του τμήματος του αυτοκινητοδρόμου που βρίσκεται μεταξύ των χιλιομετρικών σημείων 24 και 35, η επιχείρηση αυτή παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τον νόμο περί διοδίων.

- 29 Η Spirál-Gép άσκησε προσφυγή κατά της εν λόγω αποφάσεως ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, υποστηρίζοντας, μεταξύ άλλων, ότι η προβλεπόμενη από το εν λόγω κυβερνητικό διάταγμα κύρωση ήταν δυσανάλογη και, ως εκ τούτου, αντίθετη προς το δίκαιο της Ένωσης.
- 30 Σε αμφότερες τις υποθέσεις αυτές, το αιτούν δικαστήριο εκθέτει ότι, δυνάμει του άρθρου 21 του νόμου περί οδικής κυκλοφορίας, το πρόσωπο που εκμεταλλεύεται το όχημα υπέχει αντικειμενική ευθύνη, υπό την έννοια ότι το επιβληθέν διοικητικό πρόστιμο οφείλεται ανεξαρτήτως υπαιτιότητας. Επομένως, εκτός των περιπτώσεων που ρητώς προβλέπονται στον νόμο αυτό, η αρχή δεν μπορεί να λάβει υπόψη τις ειδικές και ατομικές περιστάσεις του προσώπου που εκμεταλλεύεται το όχημα ούτε να ελέγξει κατά πόσον η παράβαση είναι πράγματι καταλογιστέα στο πρόσωπο αυτό, ήτοι εάν είναι αποτέλεσμα σαφούς προθέσεως ή απλής απροσεξίας.
- 31 Κατά συνέπεια, το γεγονός ότι, στην υπόθεση C-497/15, η Euro-Team διέθετε τίτλο χρήσης των οδικών υποδομών ο οποίος ίσχυε για τμήμα παράλληλο εκείνου στο οποίο τελέστηκε η παράβαση και ότι το οφειλόμενο ποσό διοδίων για το τελευταίο αυτό τμήμα ήταν χαμηλότερο του ποσού που είχε καταβληθεί για την προβλεπόμενη διαδρομή δεν ασκεί επιρροή. Το ίδιο ισχύει στην υπόθεση C-498/15, στην οποία ο οδηγός του οχήματος, υπάλληλος της Spirál-Gép, κατέβαλε με δική του πρωτοβουλία, εντός 20 λεπτών από την τέλεση της παραβάσεως, το προβλεπόμενο για τη χρήση του εν λόγω αυτοκινητοδρόμου τέλος διοδίων.
- 32 Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι βάσει του άρθρου 9α της οδηγίας 1999/62 τα κράτη μέλη διαθέτουν ευρεία διακριτική ευχέρεια όσον αφορά την επιλογή των κυρώσεων που μπορούν να επιβάλλουν ώστε να διασφαλίζεται η καταβολή των διοδίων. Εντούτοις, λαμβανομένων υπόψη των ιδιαιτεροτήτων των παραβάσεων περί των οποίων πρόκειται στις εκκρεμείς ενώπιόν του υποθέσεις, το αιτούν δικαστήριο διατηρεί αμφιβολίες για το κατά πόσον το ύψος του επιβληθέντος σε μία εκ των προσφευγουσών προστίμου, το οποίο είναι περίπου 500 φορές υψηλότερο των οφειλομένων διοδίων, μπορεί να θεωρηθεί ανάλογο.
- 33 Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά, ωστόσο, ότι η διάταξη του άρθρου 29/A του νόμου περί διοδίων, η οποία, λαμβανομένων υπόψη των ημερομηνιών τελέσεως των παραβάσεων, δεν έχει εφαρμογή *rationae temporis* στα πραγματικά περιστατικά των υποθέσεων αυτών, θα επέτρεπε την επιβολή κυρώσεων ανάλογων προς τη σοβαρότητα των παραβάσεων αυτών.
- 34 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (πρωτοβάθμιο δικαστήριο διοικητικών και εργατικών διαφορών του Szeged) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:
- «1) Έχει η απαίτηση της αναλογικότητας, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 9α της οδηγίας 1999/62 [...], την έννοια ότι αντιβαίνει σε αυτήν σύστημα επιβολής κυρώσεων, όπως το προβλεπόμενο στο παράρτημα 9 του [κυβερνητικού διατάγματος 410/2007], το οποίο προβλέπει την επιβολή κατ' αποκοπήν προστίμου –ανεξάρτητα από τη σοβαρότητα της παραβάσεως– σε περίπτωση μη τηρήσεως των κανόνων που αφορούν την αγορά εισιτηρίου διαδρομής;
- 2) Συνάδει το διοικητικό πρόστιμο του παραρτήματος 9 του [κυβερνητικού διατάγματος 410/2007] με την απαίτηση που επιβάλλει το άρθρο 9α της οδηγίας 1999/62, κατά το οποίο οι καθοριζόμενες από το εθνικό δίκαιο κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές;
- 3) Έχει η απαίτηση της αναλογικότητας του άρθρου 9α της οδηγίας 1999/62 την έννοια ότι αντιβαίνει σε αυτήν, αφενός, σύστημα επιβολής κυρώσεων όπως το επίμαχο στη διαφορά της κύριας δίκης, το οποίο θεσπίζει αντικειμενική ευθύνη των παραβατών, και, αφετέρου, το προβλεπόμενο από το εν λόγω σύστημα ύψος της κυρώσεως;»

- 35 Με απόφαση του Προέδρου του Δικαστηρίου της 19ης Οκτωβρίου 2015 αποφασίστηκε η συνεκδίκαση των υποθέσεων C-497/15 και C-498/15 προς διευκόλυνση της έγγραφης και της προφορικής διαδικασίας και προς έκδοση κοινής αποφάσεως.

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου και του δεύτερου ερωτήματος

- 36 Με το πρώτο και το δεύτερο ερώτημα, τα οποία πρέπει να εξετασθούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινισθεί αν το άρθρο 9α της οδηγίας 1999/62 έχει την έννοια ότι αντιβαίνει προς τις προβλεπόμενες από αυτό απαιτήσεις περί αποτελεσματικότητας, αναλογικότητας και αποτρεπτικού χαρακτήρα των κυρώσεων ένα σύστημα επιβολής κυρώσεων, όπως το επίμαχο στην κύρια δίκη, το οποίο προβλέπει την επιβολή κατ' αποκοπήν προστίμου για όλες τις παραβάσεις, ανεξάρτητα από τη φύση και τη σοβαρότητά τους, των κανόνων σχετικά με την υποχρέωση εκ των προτέρων καταβολής των διοδίων που αφορούν τη χρήση οδικών υποδομών.
- 37 Καταρχάς, πρέπει να υπομνησθεί ότι, κατά το άρθρο 9α της οδηγίας 1999/62, τα κράτη μέλη καθιερώνουν κατάλληλους ελέγχους και προσδιορίζουν το σύστημα κυρώσεων το οποίο ισχύει για τις παραβάσεις των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται κατ' εφαρμογήν της παρούσας οδηγίας. Λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζουν την εφαρμογή των κυρώσεων. Οι κυρώσεις αυτές πρέπει να είναι αποτελεσματικές, ανάλογες και αποτρεπτικές.
- 38 Εντούτοις, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η εν λόγω οδηγία δεν περιλαμβάνει λεπτομερέστερες διατάξεις σχετικά με τη θέσπιση των εν λόγω εθνικών κυρώσεων και, ειδικότερα, δεν προβλέπει ρητά κριτήρια για την εκτίμηση του αναλογικού χαρακτήρα των κυρώσεων αυτών.
- 39 Κατά πάγια νομολογία, ελλείψει εναρμονίσεως της νομοθεσίας της Ένωσης στον τομέα των κυρώσεων που επιβάλλονται σε περίπτωση μη τηρήσεως των προϋποθέσεων που προβλέπει σύστημα το οποίο έχει θεσπιστεί με τη νομοθεσία αυτή, τα κράτη μέλη είναι αρμόδια να επιλέγουν τις κυρώσεις που θεωρούν κατάλληλες. Οφείλουν, πάντως, να ασκούν την αρμοδιότητα αυτή τηρώντας το δίκαιο της Ένωσης και τις γενικές αρχές του και, κατά συνέπεια, την αρχή της αναλογικότητας (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 9ης Φεβρουαρίου 2012, Urbán, C-210/10, EU:C:2012:64, σκέψη 23, και της 19ης Οκτωβρίου 2016, EL-EM-2001, C-501/14, EU:C:2016:777, σκέψη 37).
- 40 Επομένως, εν προκειμένω, τα επιτρεπόμενα από την επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης εθνική νομοθεσία κατασταλτικά μέτρα δεν πρέπει να υπερβαίνουν τα προσήκοντα και αναγκαία όρια για την επίτευξη των σκοπών που θεμιτώς επιδιώκονται με την νομοθεσία αυτή, εξυπακουομένου ότι, όταν υφίσταται δυνατότητα επιλογής μεταξύ περισσότερων κατάλληλων μέτρων, πρέπει να επιλέγεται το λιγότερο καταναγκαστικό και ότι τα μειονεκτήματα που προκαλούνται δεν πρέπει να είναι υπέρμετρα σε σχέση με τους επιδιωκόμενους σκοπούς (βλ. απόφαση της 19ης Οκτωβρίου 2016, EL-EM-2001, C-501/14, EU:C:2016:777, σκέψη 39 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 41 Στο πλαίσιο της οδηγίας 1999/62, οι επιδιωκόμενοι σκοποί συνίστανται, όπως προκύπτει από την πρώτη αιτιολογική σκέψη της, τόσο στην εναρμόνιση των συστημάτων φορολόγησης όσο και στην καθιέρωση δικαίων μηχανισμών για τον καταλογισμό των δαπανών της υποδομής στους μεταφορείς, προκειμένου να καταστεί δυνατή η εξάλειψη των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων μεταφορών στα διάφορα κράτη μέλη.
- 42 Το Δικαστήριο έχει κρίνει, στο πλαίσιο αυτό, ότι η αυστηρότητα των κυρώσεων πρέπει να συνάδει προς τη σοβαρότητα των παραβάσεων τις οποίες αυτές κολάζουν, ιδίως διασφαλίζοντας όντως ένα αποτρεπτικό αποτέλεσμα, τηρουμένης της γενικής αρχής της αναλογικότητας (απόφαση της 19ης Οκτωβρίου 2016, EL-EM-2001, C-501/14, EU:C:2016:777, σκέψη 40).

- 43 Εξάλλου, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι η αρχή της αναλογικότητας επιβάλλεται στα κράτη μέλη όχι μόνον όσον αφορά τον καθορισμό των συστατικών στοιχείων μιας παραβάσεως και τον ορισμό των κανόνων σχετικά με το ύψος του ποσού των προστίμων, αλλά και όσον αφορά την εκτίμηση των στοιχείων που είναι δυνατό να λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό του προστίμου (απόφαση της 19ης Οκτωβρίου 2016, EL-EM-2001, C-501/14, EU:C:2016:777, σκέψη 41).
- 44 Εν προκειμένω, επισημαίνεται ότι το άρθρο 21, παράγραφος 2, του νόμου περί οδικής κυκλοφορίας προβλέπει ότι στο πρόσωπο που εκμεταλλεύεται όχημα και το οποίο παραβαίνει τις διατάξεις σχετικά με την υποχρέωση καταβολής τέλους, ποσού ανάλογου προ τη διανυόμενη απόσταση, για τη χρήση τμήματος οδικού δικτύου με διόδια επιβάλλεται πρόστιμο ύψους από 10 000 έως 300 000 HUF (περίπου 32 έως 974 ευρώ). Στο πλαίσιο ακριβώς αυτό, το παράρτημα 9 του κυβερνητικού διατάγματος 410/2007 καθορίζει τα πρόστιμα για τις επίμαχες παραβάσεις, τα οποία διαφέρουν ανάλογα με την κατηγορία στην οποία εμπίπτουν τα οχήματα βάσει του αριθμού των αξόνων τους και των οποίων το κατ' αποκοπήν ποσό ανέρχεται μεταξύ 140 000 και 165 000 HUF (περίπου 454 και 535 ευρώ).
- 45 Οι κυρώσεις για την παράβαση των διατάξεων του εθνικού δικαίου που θεσπίζονται κατ' εφαρμογήν της οδηγίας 1999/62 πρέπει όχι μόνον να είναι ανάλογες προς τις διαπραχθείσες παραβάσεις αλλά και αποτρεπτικές. Εν προκειμένω, στην υπόθεση C-497/15, το ύψος του επιβληθέντος στην Euro-Team προστίμου είναι 500 φορές υψηλότερο του ποσού των μη καταβληθέντων διοδίων το οποίο είναι χαμηλότερο του πράγματι καταβληθέντος ποσού για το αντίστοιχο της οδού 5 τμήμα. Στην υπόθεση C-498/15, το ύψος του προστίμου είναι 87 φορές υψηλότερο του ποσού των διοδίων που καταβλήθηκαν εκ των υστέρων.
- 46 Λαμβανομένου υπόψη του ύψους των επιβληθέντων προστίμων σε σχέση με το ποσό των πράγματι οφειλομένων και μη καταβληθέντων εκ των προτέρων διοδίων, δεν χωρεί αμφιβολία ότι το συγγραφικό σύστημα κατασταλτικών μέτρων έχει, λόγω της αυστηρότητας των προβλεπομένων κυρώσεων και της συστηματικής επιβολής τους, αποτελεσματικό και αποτρεπτικό χαρακτήρα.
- 47 Όσον αφορά την τήρηση της αρχής της αναλογικότητας, διαπιστώνεται ότι η μοναδική προσαρμογή των προστίμων που προβλέπονται από το σύστημα αυτό, η οποία προκύπτει από το κυβερνητικό διάταγμα 410/2007, είναι αυτή που αφορά την κατηγορία στην οποία εμπίπτει το όχημα, κατηγορία που καθορίζεται βάσει του αριθμού των αξόνων. Εντούτοις, η προσαρμογή αυτή, η οποία ουδόλως συνδέεται με τη συμπεριφορά του προσώπου που εκμεταλλεύεται το όχημα ή του οδηγού του, δεν λαμβάνει υπόψη τη φύση και τη σοβαρότητα της διαπραχθείσας παραβάσεως. Όπως επισημαίνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με τις γραπτές παρατηρήσεις της, η αρμόδια αρχή δεν μπορεί να λάβει υπόψη, για παράδειγμα, την απόσταση που διανύθηκε χωρίς να καταβληθούν τα προβλεπόμενα διόδια. Ως εκ τούτου, το πρόστιμο που επιβάλλεται ως κύρωση για την παράβαση της επίμαχης στην κύρια δίκη υποχρέωσης καταβολής διοδίων συνίσταται σε ένα κατ' αποκοπήν ποσό και δεν διαφοροποιείται ούτε ανάλογα με τα χιλιόμετρα που διανύθηκαν χωρίς άδεια ούτε ανάλογα με το αν ο παραβάτης είχε καταβάλει ή όχι εκ των προτέρων τα διόδια για μια συγκεκριμένη διαδρομή.
- 48 Επιπλέον, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της οδηγίας 1999/62, που ορίζονται ιδίως στα άρθρα 7α έως 7ι αυτής, το επίμαχο στην κύρια δίκη σύστημα χρεώσεως για τη χρήση του οδικού δικτύου θεσπίστηκε κατά τρόπον ώστε η συμμετοχή των χρηστών στη συντήρηση της υποδομής να είναι ανάλογη της χρήσης της από αυτούς και να λαμβάνει υπόψη την κατηγορία, από απόψεως εκπομπών, στην οποία εμπίπτει το χρησιμοποιούμενο όχημα. Εντούτοις, η μη προσαρμογή των προστίμων ανάλογα με τη βαρύτητα της παραβάσεως ενδέχεται να αντιβαίνει προς την αρχή αυτή της συμμετοχής.
- 49 Το Δικαστήριο έχει αποφανθεί ότι η επιβολή κατ' αποκοπήν προστίμου για οποιαδήποτε παράβαση υποχρεώσεων που προβλέπονται από τον νόμο, χωρίς προσαρμογή του ύψους του εν λόγω προστίμου αναλόγως της σοβαρότητας της παραβάσεως, είναι δυσανάλογη προς τους σκοπούς που επιδιώκει η νομοθεσία της Ένωσης (βλ. απόφαση της 9ης Φεβρουαρίου 2012, Urbán, C-210/10, EU:C:2012:64, σκέψη 41).

50 Κατόπιν των προεκτεθέντων, στο πρώτο και στο δεύτερο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 9α της οδηγίας 1999/62 έχει την έννοια ότι αντιβαίνει στην απαίτηση αναλογικότητας που αυτό προβλέπει ένα σύστημα επιβολής κυρώσεων, όπως το επίμαχο στην κύρια δίκη, το οποίο προβλέπει την επιβολή κατ' αποκοπήν προστίμου για όλες τις παραβάσεις, ανεξάρτητα από τη φύση και τη σοβαρότητά τους, των κανόνων σχετικά με την υποχρέωση εκ των προτέρων καταβολής των διοδίων που αφορούν τη χρήση οδικών υποδομών.

Επί του τρίτου ερωτήματος

51 Με το τρίτο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινισθεί αν το άρθρο 9α της οδηγίας 1999/62 έχει την έννοια ότι αντιβαίνει στην απαίτηση αναλογικότητας που αυτό προβλέπει, αφενός, ένα σύστημα επιβολής κυρώσεων, όπως το επίμαχο στην κύρια δίκη, το οποίο θεσπίζει αντικειμενική ευθύνη των παραβατών και, αφετέρου, το προβλεπόμενο από το εν λόγω σύστημα ύψος των κυρώσεων.

52 Υπενθυμίζεται ότι από τη δικογραφία που υποβλήθηκε ενώπιον του Δικαστηρίου προκύπτει ότι, κατά το παράρτημα 9 του κυβερνητικού διατάγματος 410/2007, οι επιφορτισμένες με την εφαρμογή του εθνικές αρχές έχουν δέσμια αρμοδιότητα όσον αφορά το κατ' αποκοπήν ποσό του προστίμου που προβλέπεται σε περίπτωση παραβάσεως του νόμου περί διοδίων. Επομένως, οι εν λόγω αρχές δεν έχουν την ευχέρεια να λαμβάνουν υπόψη τις εκάστοτε ειδικές και συγκεκριμένες περιστάσεις και, συνακόλουθα, να προσαρμόζουν το εν λόγω ποσό στις περιστάσεις αυτές.

53 Όσον αφορά, καταρχάς, το συμβατό της καθιερώσεως αντικειμενικής ευθύνης προς την αρχή της αναλογικότητας, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι το Δικαστήριο έχει επανειλημμένως κρίνει ότι ένα τέτοιο σύστημα που τιμωρεί την παραβίαση του δικαίου της Ένωσης δεν είναι, αυτό καθεαυτό, ασυμβίβαστο προς το δίκαιο αυτό (βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 9ης Φεβρουαρίου 2012, Urbán, C-210/10, EU:C:2012:64, σκέψη 47 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

54 Συγκεκριμένα, κατά το Δικαστήριο, η θέσπιση συστήματος αντικειμενικής ευθύνης δεν είναι δυσανάλογη προς τους επιδιωκόμενους σκοπούς, όταν το σύστημα αυτό είναι ικανό να ενθαρρύνει τα πρόσωπα τα οποία αφορά να τηρούν τις διατάξεις κανονισμού και όταν οι επιδιωκόμενοι σκοποί είναι γενικού ενδιαφέροντος ικανού να δικαιολογήσει τη θέσπιση ενός τέτοιου συστήματος (απόφαση της 9ης Φεβρουαρίου 2012, Urbán, C-210/10, EU:C:2012:64, σκέψη 48 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

55 Εν συνεχεία, πρέπει να υπομνησθεί ότι η οδηγία 1999/62 καλεί τον εθνικό νομοθέτη να επιβάλει στα βαρέα φορτηγά οχήματα τέλη για τη χρήση των οδικών υποδομών. Στο πλαίσιο αυτό, το επίμαχο στην κύρια δίκη εθνικό σύστημα, με το οποίο η οδηγία μεταφέρεται στο εθνικό δίκαιο, προβλέπει ότι τα πρόσωπα που εκμεταλλεύονται τα εν λόγω οχήματα υποχρεούνται στην καταβολή τέλους για τη χρήση των υποδομών αυτών και θεσπίζει ένα μηχανισμό κυρώσεων που κατατείνει στη διασφάλιση της τηρήσεως της υποχρέωσης πληρωμής. Βάσει της εθνικής νομοθεσίας, η παράβαση της υποχρέωσης αυτής στοιχειοθετείται όταν ο χρήστης οδικών υποδομών με διόδια δεν κατέβαλε, πριν από τη χρήση των υποδομών, τα προβλεπόμενα διόδια. Ένα τέτοιο σύστημα αντικειμενικής ευθύνης παροτρύνει, επομένως, τα πρόσωπα που εκμεταλλεύονται βαρέα φορτηγά οχήματα να καταβάλουν εκ των προτέρων τα οφειλόμενα διόδια.

56 Δεδομένου ότι, αφενός, το εν λόγω σύστημα αντικειμενικής ευθύνης είναι ικανό να παρακινήσει τα πρόσωπα που εκμεταλλεύονται οχήματα να τηρήσουν την υποχρέωση εκ των προτέρων καταβολής των τελών που οφείλονται για τη χρήση των οδικών υποδομών και, αφετέρου, ότι οι επιδιωκόμενοι από την ουγγρική νομοθεσία σκοποί, ήτοι η καταπολέμηση των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων μεταφορών και η εφαρμογή της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει», έχουν χαρακτήρα γενικού συμφέροντος, η θέσπιση, με την εν λόγω νομοθεσία, συστήματος αντικειμενικής ευθύνης μπορεί να θεωρηθεί δικαιολογημένη.

- 57 Κατά συνέπεια, η θέσπιση συστήματος αντικειμενικής ευθύνης, όπως το επίμαχο στην κύρια δίκη, το οποίο τιμωρεί την παράβαση των εν λόγω υποχρεώσεων δεν είναι αυτή καθαυτή ασύμβατη προς το δίκαιο της Ένωσης.
- 58 Όσον αφορά, δεύτερον, τον προσδιορισμό από το επίμαχο στην κύρια δίκη σύστημα κυρώσεων του ύψους του προστίμου που αντιστοιχεί σε κάθε κατηγορία παραβάσεων, υπενθυμίζεται η παρατεθείσα στις σκέψεις 39 και 40 της παρούσας αποφάσεως νομολογία, κατά την οποία τα κράτη μέλη είναι αρμόδια να επιλέγουν τις κυρώσεις που θεωρούν κατάλληλες. Εν πάση περιπτώσει, τα κράτη μέλη οφείλουν να ασκούν την αρμοδιότητα αυτή τηρώντας το δίκαιο της Ένωσης και τις γενικές αρχές του και, κατά συνέπεια, την αρχή της αναλογικότητας. Επομένως, τα κατασταλτικά μέτρα δεν πρέπει, ειδικότερα, να υπερβαίνουν τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των σκοπών που θεμιτώς επιδιώκονται με τη σχετική νομοθεσία και, επιπλέον, να είναι δυσανάλογα σε σχέση με τους σκοπούς αυτούς.
- 59 Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι η αρχή της αναλογικότητας επιβάλλεται στα κράτη μέλη όχι μόνον όσον αφορά τον καθορισμό των συστατικών στοιχείων μιας παραβάσεως και τον ορισμό των κανόνων σχετικά με το ύψος του ποσού των προστίμων, αλλά και όσον αφορά την εκτίμηση των στοιχείων που είναι δυνατό να λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό του προστίμου (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 9ης Φεβρουαρίου 2012, *Urbán*, C-210/10, EU:C:2012:64, σκέψη 54, καθώς και της 19ης Οκτωβρίου 2016, *EL-EM-2001*, C-501/14, EU:C:2016:777, σκέψη 41).
- 60 Κατόπιν της διευκρινίσεως αυτής, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η υποχρέωση την οποία υπέχουν οι αρμόδιες εθνικές αρχές να επιβάλλουν κυρώσεις όσον αφορά την παράβαση της υποχρεώσεως καταβολής τελών για τη χρήση οδικής υποδομής και κατ' αποκοπήν πρόστιμο ύψους από 140 000 έως 165 000 HUF (περίπου 454 έως 535 ευρώ), χωρίς να μπορούν να συνεκτιμήσουν τις εκάστοτε συγκεκριμένες και ειδικές περιστάσεις και, ενδεχομένως, να μειώσουν το ύψος του προστίμου αυτού, δεν πληροί τις προϋποθέσεις που θέτει η νομολογία που παρατίθεται στις σκέψεις 39 και 40 της παρούσας αποφάσεως.
- 61 Επομένως, το ουγγρικό σύστημα κυρώσεων είναι δυσανάλογο, ιδίως σε υποθέσεις όπως αυτές των κύριων δικών.
- 62 Συναφώς, επισημαίνεται ότι δεν αμφισβητείται ότι, αφενός, στην υπόθεση C-497/15, ο οδηγός του οικείου οχήματος, λόγω σφάλματος του συστήματος πλοηγήσεως, προσπέρασε την έξοδο από την οποία έπρεπε να είχε εξέλθει από τον αυτοκινητόδρομο προκειμένου να συνεχίσει τη διαδρομή του σε οδό χαμηλότερης κατηγορίας για την οποία διέθετε άδεια διελεύσεως. Ως εκ τούτου, ο ως άνω οδηγός διέτρεξε περίπου 5 χλμ. στον αυτοκινητόδρομο αυτό, το επίμαχο τμήμα του οποίου ήταν παράλληλο προς την οδό χαμηλότερης κατηγορίας, χωρίς να έχει προηγουμένως καταβάλει διόδια. Το οφειλόμενο ποσό για τη διαδρομή των 5 χλμ. που πραγματοποιήθηκε στον αυτοκινητόδρομο ήταν χαμηλότερο αυτού που χρεώνεται για τη χρήση του αντίστοιχου τμήματος της οδού χαμηλότερης κατηγορίας. Όπως διαπίστωσε το αιτούν δικαστήριο, η Euro-Team, με την παράβαση αυτή, δεν αποκόμισε όφελος ούτε προκάλεσε οικονομική ζημία στον κρατικό προϋπολογισμό.
- 63 Αφετέρου, στην υπόθεση C-498/15, ο οδηγός του οικείου οχήματος, ο οποίος είχε εφοδιασθεί με εισιτήριο που του επέτρεπε να κάνει χρήση οδικής υποδομής στο πλαίσιο διαφορετικού δρομολογίου, κατέβαλε, με δική του πρωτοβουλία, αφού διαπίστωσε το σφάλμα του και σταμάτησε στη λωρίδα ταχείας κυκλοφορίας του αυτοκινητοδρόμου, δεδομένου ότι δεν ήταν εφικτό να πραγματοποιήσει αναστροφή, τα προβλεπόμενα διόδια. Εν προκειμένω, από την απόφαση του αιτούντος δικαστηρίου προκύπτει ότι ο οδηγός, λόγω σφάλματος, κινήθηκε επί 20 λεπτά στον αυτοκινητόδρομο καθόσον δεν εξήλθε από την προβλεπόμενη έξοδο. Και στην περίπτωση αυτή, κατά τις διαπιστώσεις του αιτούντος δικαστηρίου, η Spirál-Gép δεν αποκόμισε όφελος ούτε προκάλεσε ζημία.

- 64 Υπό τις συνθήκες αυτές, πρώτον, όσον αφορά την προϋπόθεση ότι το κατασταλτικό μέτρο δεν πρέπει να υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των σκοπών που θεμιτώς επιδιώκονται με την επίμαχη στην κύρια δίκη νομοθεσία, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι οι αρμόδιες εθνικές αρχές θα μπορούσαν να επιτύχουν τους επιδιωκόμενους σκοπούς με λιγότερο περιοριστικά μέτρα, δεδομένου ότι οι τελεσθείσες παραβάσεις δεν έθιγαν τους επιδιωκόμενους από την οδηγία 1999/62 σκοπούς, ήτοι την εναρμόνιση των συστημάτων φορολόγησης όσο και την καθιέρωση δικαιών μηχανισμών για τον καταλογισμό των δαπανών της υποδομής στους μεταφορείς, προκειμένου να καταστεί δυνατή η εξάλειψη των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων μεταφορών στα διάφορα κράτη μέλη.
- 65 Δεύτερον, όσον αφορά την προϋπόθεση ότι το κατασταλτικό μέτρο δεν πρέπει να είναι δυσανάλογο σε σχέση με τους εν λόγω σκοπούς, από την απόφαση του αιτούντος δικαστηρίου στην υπόθεση C-497/15 προκύπτει ότι το ύψος του επιβληθέντος στην Euro-Team προστίμου είναι 500 φορές υψηλότερο του ποσού των μη καταβληθέντων διοδίων το οποίο είναι χαμηλότερο του πράγματι καταβληθέντος ποσού για το αντίστοιχο της οδού 5 τμήμα. Στην υπόθεση C-498/15, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι το ποσό αυτό είναι 87 φορές υψηλότερο από το ποσό των διοδίων που καταβλήθηκαν εκ των υστέρων. Κατά συνέπεια, το ύψος της κυρώσεως στις υποθέσεις των κύριων δικών είναι δυσανάλογο σε σχέση με τη διαπραχθείσα παράβαση.
- 66 Κατόπιν των προεκτεθέντων, στο τρίτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 9α της οδηγίας 1999/62 έχει την έννοια ότι δεν αντιβαίνει στην απαίτηση αναλογικότητας που αυτό προβλέπει ένα σύστημα επιβολής κυρώσεων, όπως το επίμαχο στην κύρια δίκη, το οποίο θεσπίζει αντικειμενική ευθύνη. Αντιθέτως, αντιβαίνει στην απαίτηση αυτή το ύψος των κυρώσεων που προβλέπονται από το εν λόγω σύστημα.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 67 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπόδιτος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σε 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 (δέκατο τμήμα) αποφαινεται:

- 1) Το άρθρο 9α 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 2011/76/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Σεπτεμβρίου 2011, έχει την έννοια ότι αντιβαίνει στην απαίτηση αναλογικότητας που αυτό προβλέπει ένα σύστημα επιβολής κυρώσεων, όπως το επίμαχο στην κύρια δίκη, το οποίο προβλέπει την επιβολή κατ' αποκοπήν προστίμου για όλες τις παραβάσεις, ανεξάρτητα από τη φύση και τη σοβαρότητά τους, των κανόνων σχετικά με την υποχρέωση εκ των προτέρων καταβολής των διοδίων που αφορούν τη χρήση οδικών υποδομών.
- 2) Το άρθρο 9α της οδηγίας 1999/62, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2011/76, έχει την έννοια ότι δεν αντιβαίνει στην απαίτηση αναλογικότητας που αυτό προβλέπει ένα σύστημα επιβολής κυρώσεων, όπως το επίμαχο στην κύρια δίκη, το οποίο θεσπίζει αντικειμενική ευθύνη. Αντιθέτως, αντιβαίνει στην απαίτηση αυτή το ύψος των κυρώσεων που προβλέπονται από το εν λόγω σύστημα.

(υπογραφές)