



Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kymmenes jaosto)

22 päivänä maaliskuuta 2017^{1*}

Ennakkoratkaisupyyntö — Jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentäminen — Tieliikenne — Verotukseen liittyvät säädökset — Direktiivi 1999/62/EY — Verojen ja maksujen kantaminen raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä — Tietulli — Jäsenvaltioiden velvollisuus ottaa käyttöön tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia seuraamuksia — Kiinteämääräinen seuraamusmaksu — Oikeasuhteisuus

Yhdistetyissä asioissa C-497/15 ja C-498/15,

joissa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvista ennakkoratkaisupyyntöistä, jotka on esittänyt Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Szegedin hallinto- ja työtuomioistuin, Unkari) 14.9.2015 tekemillään päätöksillä, jotka ovat saapuneet unionin tuomioistuimeen 22.9.2015, saadakseen ennakkoratkaisun asioissa

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

Spirál-Gép Kft. (C-498/15)

vastaan

Budapest Rendőrfőkapitánya,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (kymmenes jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja M. Berger (esittelevä tuomari) sekä tuomarit A. Borg Barthet ja F. Biltgen,

julkisasiamies: M. Bobek,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

- Unkarin hallitus, asiamiehinään M. Z. Fehér, G. Koós ja A. Pálffy,
- Puolan hallitus, asiamiehenään B. Majczyna,
- Euroopan komissio, asiamiehinään J. Hottiaux ja L. Havas,

¹ — Oikeudenkäyntikieli: unkari.

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,
on antanut seuraavan

tuomion

- 1 Ennakkoratkaisupyynnöt koskevat verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä 17.6.1999 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 1999/62/EY (EYVL 1999, L 187, s. 42), sellaisena kuin se on muutettuna 27.9.2011 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2011/76/EU (EUVL 2011, L 269, s. 1) (jäljempänä direktiivi 1999/62), 9 a artiklan tulkintaa.
- 2 Nämä pyynnöt on esitetty kahdessa asiassa, joissa valittajina ovat Euro-Team Kft. (asia C-497/15) ja Spirál-Gép Kft. (asia C-498/15) sekä niiden vastapuolena Budapest Rendőrfőkapitánya (Budapestin poliisipäällikkö, Unkari) ja joissa on kyse seuraamusmaksusta, joka määrättiin erään moottoritieosuuden käyttämisestä sen vuoksi, ettei vaadittavaa tietullia ollut maksettu.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

- 3 Direktiivin 1999/62 johdanto-osan 1, 12 ja 15 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:
"1) jäsenvaltioiden kuljetusyritysten välisen kilpailun vääristymien poistaminen edellyttää sekä maksujärjestelmien yhdenmukaistamista että oikeudenmukaisen järjestelyn käyttöönottoa infrastruktuurikustannusten veloittamiseksi liikenteenharjoittajilta,
--
12) nykyisiä kilpailun vääristymiä ei voida poistaa ainoastaan yhdenmukaistamalla veroja tai polttoaineveroja, mutta siihen saakka kun teknisesti ja taloudellisesti asianmukaisemmat maksumuodot otetaan käyttöön, vääristymiä voidaan lieventää antamalla mahdollisuus jatkaa moottoriteiden tietullien ja/tai käyttäjämaksujen kantamista tai ottaa ne käyttöön; lisäksi jäsenvaltioiden olisi saatava kantaa maksuja siltojen, tunnelien ja vuoristosolien käytöstä,
--
15) käyttäjämaksujen määrien olisi perustuttava kyseisen infrastruktuurin käytön keston, ja niiden olisi oltava porrastettuja sen mukaan, millaisia kustannuksia maantieajoneuvot aiheuttavat".
- 4 Direktiivin 1999/62 1 artiklan ensimmäisessä kohdassa säädetään seuraavaa:
"Tätä direktiiviä sovelletaan 2 artiklassa määritellyistä ajoneuvoista kannettaviin ajoneuvoveroihin, tietulleihin ja käyttäjämaksuihin."
- 5 Direktiivin 1999/62 2 artiklassa säädetään seuraavaa:
"Tässä direktiivissä tarkoitetaan:
--

b) 'tietullilla' tiettyä määrää, joka ajoneuvosta on maksettava tietyissä infrastruktuurissa kuljetun matkan ja ajoneuvotyypin perusteella ja joka sisältää infrastruktuurimaksun ja/tai ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun;

--”

6 Direktiivin 1999/62 7 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Jäsenvaltiot voivat pitää voimassa tai ottaa käyttöön tietullit ja/tai käyttäjämaksut Euroopan laajuudessa tieverkossa tai sen tietyissä osissa ja lisäksi kaikissa muissa moottoritieverkkonsa osissa, jotka eivät kuulu Euroopan laajuiseen tieverkkoon, tämän artiklan 2–5 kohdassa sekä 7 a–7 k artiklassa säädettyjen edellytysten mukaisesti, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 9 artiklan 1 a kohdan soveltamista. Tämä ei vaikuta jäsenvaltioiden oikeuteen soveltaa Euroopan unionin toiminnasta tehtyä sopimusta noudattaen tietulleja ja/tai käyttäjämaksuja muilla teillä, edellyttäen ettei tietullien ja/tai käyttäjämaksujen veloittamisella tällaisilla muilla teillä syrjitä kansainvälistä liikennettä ja ettei se johda kilpailun vääristymiseen liikenteenharjoittajien välillä.”

7 Direktiivin 1999/62 9 a artiklassa säädetään seuraavaa:

”Jäsenvaltioiden on toteutettava riittävä valvonta ja säädettävä tämän direktiivin mukaisesti annettujen kansallisten säännösten rikkomiseen sovellettavasta seuraamusjärjestelmästä. Niiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet seuraamusten täytäntöönpanon varmistamiseksi. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.”

Unkarin oikeus

Tieliikennelaki

8 Vuoden 1988 tieliikennelain nro I (a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény, jäljempänä tieliikennelaki) 20 §:n 1 momentissa säädetään seuraavaa:

”Jokainen, joka rikkoo tämän lain säännöksiä, erityisiä oikeussäännöksiä tai yhteisön oikeuden säädöksiä, jotka koskevat

--

m) maksullisen tieosuuden käytöstä maksettavaa, ajettuun matkaan suhteutettua maksua, on tuomittava seuraamusmaksurangaistukseen.”

9 Tieliikennelain 21 §:ssä säädetään seuraavaa:

”(1) Liikenteenharjoittaja tai – 21/A §:n 2 momentissa tarkoitettussa tapauksessa – ajoneuvon haltija on vastuussa siitä, että ajoneuvoa käytetään erityissäännöksistä ilmenevien niiden sääntöjen mukaisesti, jotka koskevat

--

h) tietullin maksuvelvollisuuden piiriin kuuluvilla tieosuuksilla perittäviä, ajettavaan matkaan suhteutettuja maksuja.

--

(2) Jos 1 momentin säännöksiä rikotaan, liikenteenharjoittajalle tai – 21/A §:ssä tarkoitetussa tapauksessa – ajoneuvon haltijalle on määrättävä vähintään 10 000 ja enintään 300 000 Unkarin forintin [(HUF) (n. 32 euroa ja 974 euroa)] suuruinen hallinnollinen seuraamusmaksu. Muiden säännösten rikkomisesta määrättävien seuraamusmaksujen määristä säädetään hallituksen asetuksella. Jos samalla menettelyllä rikotaan useita sääntöjä ja näitä rikkomuksia tutkitaan samassa menettelyssä, siitä on määrättävä seuraamusmaksu, joka vastaa kustakin rikkomuksesta säädetyn seuraamusmaksun yhteenlaskettua määrää.

--

(5) Hallitus määrää 1 momentin säännökset huomioon ottaen asetuksella ne rikkomukset, joista voidaan määrätä hallinnollinen seuraamusmaksu – liikenteenharjoittajalle.”

Tietulleista annettu laki

- 10 Moottoriteillä, moottoriliikenneteillä ja maanteillä sekä muilla teillä kuljettuun matkaan suhteutetuista maksuista annetun vuoden 2013 lain nro LXVII (az autópályák, autóutak és főutak használatáért fizetendő, megített úttal arányos díjról szóló 2013. évi LXVII. törvény, jäljempänä tietulleista annettu laki) 3 §:n 1 ja 6 momentissa säädetään seuraavaa:

”(1) Tietullin maksamisvelvollisuuden soveltamisalaan kuuluville ajoneuvoille on hankittava tässä laissa säädetty lupa maksullisten tieosuuksien käyttöä varten.

--

(6) Liikenteenharjoittaja vastaa siitä, että sen käyttämä ajoneuvo on 1 momentin säännöksen mukainen.”

- 11 Tietulleista annetun lain 14 §:ssä säädetään seuraavaa:

”Lupaa tien käyttämiseen ei – 9 §:ssä säädettyjä poikkeuksia lukuun ottamatta – ole, jos

- a) tietullin maksamiseen velvollinen on laiminlyönyt velvollisuutensa lunastaa käytettävää tieosuutta koskevan maksutositteen ennen tieosuuden käytön aloittamista eikä ole tehnyt tietullien hallinnoinnista vastaavan tahon kanssa pätevää sopimusta laissa tarkoitetun ilmoituksen jättämisestä tietullien kantamisesta vastaavalle taholle ja tietullien maksamisesta
- b) tietullin maksamiseen velvollinen käyttää tietullin alaisuuteen kuuluvaa tieosuutta sellaisen ilmoituksen perusteella, jonka mukaan kyseisen osuuden tariffi- tai ympäristönsuojeluluokitus on alhaisempi kuin asianomaista ajoneuvoa koskeva tariffi- tai ympäristönsuojeluluokitus, tai
- c) tietullin maksamiseen velvollisen ja tietullien hallinnoinnista vastaavan tahon välillä on olemassa kyseistä ajoneuvoa koskeva, voimassa oleva sopimus, joka koskee tietullien kantamisesta vastaavalle taholle tämän lain mukaan tehtäviä ilmoituksia ja tietullien maksamista, mutta tietullin maksamiseen velvollinen ei ole tietullin alaisella tieosuudella liikennöitäessä noudattanut yhtäkään vakuuden voimassapitämiselle tässä laissa annetun valtuutuksen nojalla annetuissa säännöksissä säädetystä ehdoista ja laiminlyö ennen tieosuuden käytön aloittamista tietullin maksamisvelvollisuuteen liittyvän maksutositteen lunastamisen käytettävälle tieosuudelle.”

- 12 Kyseisen lain 15 §:ssä säädetään seuraavaa:

”(1) Seuraamusmaksun määrä on vahvistettava siten, että se kannustaa maksuvelvollisia vaaditun tietullin maksamiseen.

(2) Määrätyistä seuraamusmaksuista saadut tulot on maksettava yleiseen talousarvioon valtion talousarviosta annetun vuoden 2011 lain nro CXCV 14 §:n 4 momentin d kohdassa tarkoitettuina budjettituloina. Seuraamusmaksu maksetaan [Unkarin] forintteina [HUF] pankkisiirtona tämän lain perusteella toteutetusta toimesta ilmenevälle tilille.”

13 Mainitun lain 16 §:ssä säädetään seuraavaa:

”Tämän lain tienkäyttöä koskevien säännösten rikkomisesta voidaan määrätä tieliikennelain mukainen seuraamusmaksu.”

14 Tietulleista annetun lain 29/A §:n, joka lisättiin kyseiseen lakiin vuoden 2014 lailla nro LIV 9.11.2014 alkavin vaikutuksin, 1, 4, 6 ja 7 momentissa säädetään seuraavaa:

”(1) Hakijat, jotka 2–4 momentissa säädettyissä olosuhteissa esittävät 6 ja 7 momentissa tarkoitettun hakemuksen (jäljempänä hakemus) tietullien kantamisesta vastaavalle taholle (jäljempänä tietullien kantamisesta vastaava taho), vapautetaan tässä laissa säädetyin edellytyksin maksamasta seuraamusmaksuja, jotka niille on määrätty 1.7.2013 ja 31.3.2014 välisenä aikana tapahtuneesta, 14 §:n a kohdassa tarkoitettua luvattomasta liikennöinnistä.

--

(4) Hakija vapautetaan 7 momenttiin perustuvan hakemuksen nojalla 14 §:n a kohdan säännöksen rikkomisesta määrätyn seuraamusmaksun maksamisesta, jos seuraamusmaksu on määrätty – maksutositteiden voimassaoloaikana, enintään yhden kerran tietystä tarkastuspisteessä kummankin ajosuunnan osalta – liikennöinnistä tietullin alaisella tieosuudella tai siihen liittyvällä tiellä, joka on tieverkko huomioiden toiminnallisesti samansuuntainen sen tieosuuden kanssa, jolla kyseisellä ajoneuvolla oli lupa liikennöidä saman ajanjakson aikana, eikä se ollut tosiasiallisesti käyttänyt kyseistä lupaa tämän voimassaoloaikana.

(6) Seuraamusmaksusta vapauttaminen edellyttää 2–4 momentissa säädettyjen edellytysten täyttymisen lisäksi, että hakija on ennen hakemuksen esittämistä korvannut tietullien kantamisesta vastaavalle taholle kunkin seuraamusmaksun osalta palvelusta aiheutuneet kulut 12 000 HUF:lla [(n. 39 euroa)] arvonlisäveroineen ja että se hakemuksen jättöhetkellä osoittaa maksaneensa kyseisen määrän. --

(7) Hakemus voidaan esittää [tietulleja koskevan lain] muuttamisesta annetun vuoden 2014 lain nro LIV voimaantuloa seuraavan 60 päivän kuluessa. Jos hakemus on sisällöltään tämän lain säännösten mukainen eikä eroa tietullien kantamisesta vastaavan tahon tietokannassa olevista tiedoista, viimeksi mainittu antaa todistuksen, jossa ilmoitetaan, että hakija voidaan 2–4 momentissa säädettyillä edellytyksillä vapauttaa seuraamusmaksun maksamisesta. Tällaista todistusta ei anneta, jos hakemuksessa esitetyt tiedot eivät ole yhteneväisiä tietullien kantamisesta vastaavan tahon tietokannassa olevien tietojen kanssa. Tietullien kantamisesta vastaava taho antaa todistuksen 120 päivän kuluessa hakemuksen vastaanottamisesta. --”

Hallituksen asetus nro 410/2007

15 Tieliikenneerikkomuksista määrättävistä seuraamusmaksuista sekä niiden määrästä ja asianmukaisesta käytöstä ja tarkastuksiin osallistumisesta koskevista edellytyksistä 29.12.2007 annetun hallituksen asetuksen nro 410/2007 (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) (jäljempänä seuraamusmaksuasetus) 1 §:n 1 momentissa säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa vahvistetaan niiden hallinnollisten seuraamusmaksujen määrät, jotka [tieliikennelain] 21 §:n 1 momentin mukaan on määrättävä liikenteenharjoittajalle, jos 2–8/A §:n säännöksiä on rikottu.”

16 Seuraamusmaksuasetuksen 8/A §:ssä säädetään seuraavaa:

”(1) [Tieliikennelain] 21 §:n 1 momentin h kohdassa tarkoitettulla liikenteenharjoittajalla on velvollisuus maksaa seuraamusmaksu, jonka määrä liitteessä 9 olevia säännöksiä rikottaessa määräytyy ajoneuvoluokan mukaan.

(2) Liikenteenharjoittajalle voidaan määrätä 1 momentissa tarkoitettu seuraamusmaksu vain yhden kerran, jos luvaton liikennöinti on tapahtunut samalla ajoneuvolla ja jos kyseisen ajoneuvon luvaton liikennöinti havaittiin enintään 8 tunnin kuluessa ensimmäisestä luvattomasta liikennöinnistä.

--”

17 Kyseisen asetuksen liitteessä 9 säädetään seuraavaa:

"A	B		
	B1	B2	B3
1. Tietulleista annetun lain rikkominen	Seuraamusmaksun määrä ajoneuvoluokittain		
	J2	J3	J4
2. 14 §:n a alakohdan rikkominen	140 000	150 000	165 000
3. 14 §:n b alakohdan rikkominen	80 000	90 000	110 000
4. 14 §:n c alakohdan rikkominen	140 000	150 000	165 000”

Hallituksen asetus nro 209/2013

18 Tietulleista annetun lain täytäntöönpanosta 18.6.2013 annetun hallituksen asetuksen nro 209/2013 (az ED törvény végrehajtásáról szóló 209/2013 (VI. 18.) Korm. Rendelet, jäljempänä asetus nro 209/2013) 24 §:n 3 momentissa säädetään seuraavaa:

”Maksutosite oikeuttaa käyttämään ajoneuvoa keskeytyksittä tietyllä tieosuudella ajoneuvolla tosittien lunastusajankohtana olleiden ominaispiirteiden mukaisesti. Maksutositetta ei voida siirtää eikä siihen sen lunastusajankohtana merkittyä reittiä ja ilmoitettuja ajoneuvon ominaispiirteitä voida muuttaa. Maksutositetta saadaan käyttää siihen edeltä käsin merkittynä päivänä tehtävään matkaan, ja se on voimassa seuraavasti:

- sen lunastamisajankohtaa seuraavan päivän päättymiseen asti, jos kyseinen tosite on voimassa lunastamispäivästään lähtien;
- siihen merkityn kalenteripäivän alusta seuraavan päivän päättymiseen asti, jos kyseinen tosite on lunastettu enintään 30 päivää aikaisemmin.”

19 Asetuksen nro 209/2013 26 §:n 1 momentin a kohdassa säädetään seuraavaa:

”Tietullin maksamiseen velvollisen on ennen tieosuuden käytön aloittamista huolehdittava siitä, että sen ja tietullien hallinnoinnista vastaavan tahon välinen oikeussuhde oikeuttaa sen tosiasiallisesti käyttämään sillä tieosuudella, jolta tietulli maksetaan, olevaa tietullien kantamisesta vastaavan tahon hoitamaa elektronista [tietullien kanto]järjestelmää, ja tässä yhteydessä siitä, että se on lunastanut tosiasiallisesti kuljettavaa reittiä vastaavan maksutositteen.”

Pääasiat ja ennakkoratkaisukysymykset

- 20 Euro-Team, joka on asiassa C-497/15 kyseessä olevan pääasian valittaja, on Unkariin sijoittautunut yritys. Jotta Euro-Teamin liikennöimällä tavaraliikenteen ajoneuvolla olisi 6.9.2014 voitu käyttää Budapestin ja Gyulan välistä, tietullin alaista tieosuutta, se lunasti vaadittavan maksutositteen edeltä käsin tietulleista annetun lainsäädännön mukaisesti.
- 21 Euro-Teamin palveluksessa ollut ajoneuvon kuljettaja ohitti ajoneuvon navigaatiojärjestelmässä olleen vian takia sen liittymän, josta hänen olisi pitänyt poistua moottoritieltä M5 siirtyäkseen alempaan luokkaan kuuluvalle tielle nro 5, jota varten hänellä oli käyttöluupa. Hän siis jatkoi matkaansa moottoritielellä M5, vaikkei hänellä ollut pätevää tositetta tietullin maksamisesta ja vaikkei hän ollut maksanut matkaan suhteutettua maksua kyseiseltä moottoritieosuudelta.
- 22 Kyseinen noin 5 kilometrin pituinen moottoritieosuus on käytännössä samansuuntainen kuin tie nro 5. Kyseiseltä moottoritieosuudelta kannettava tietulli on 324 HUF (n. 1 euro) eli tien nro 5 vastaavalta reittiosuudelta kannettavaa 520 HUF:n (n. 1,7 euroa) suuruista tietullia alhaisempi. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen toteamusten mukaan Euro-Team ei saanut ennalta lunastettuun maksutositteeseen merkityltä reitiltä harhautumisesta etua eikä aiheuttanut sillä vahinkoa.
- 23 Budapest Rendőrfőkapitánya (Budapestin poliisipäällikkö, Unkari) määräsi 8.12.2014 tekemällään päätöksellä Euro-Teamin seuraamusmaksuasetuksen mukaisesti maksamaan 165 000 HUF:n (n. 535 euroa) suuruisen hallinnollisen seuraamusmaksun siitä syystä, ettei kyseinen yritys ollut noudattanut tietulleista annettuun lakiin perustuvia velvollisuuksiaan, koska se ei ollut edeltä käsin lunastanut maksutositetta kyseiselle kilometrien 85 ja 90 väliselle moottoritieosuudelle.
- 24 Euro-Team valitti kyseisestä päätöksestä ennakkoratkaisua pyytäneeseen tuomioistuimeen väittäen muun muassa, että seuraamusmaksuasetuksessa säädetty seuraamus on unionin oikeuden vastainen, koska se oli määrältään suhteeton.
- 25 Spirál-Gép, joka on asiassa C-498/15 pääasian valittaja, on sekin Unkariin sijoittautunut yritys. Jotta sen liikennöimällä tavaraliikenteen ajoneuvolla olisi 25.4.2014 voitu käyttää Kaban ja Bökönyn välistä, tietullin alaista tieosuutta, se lunasti vaadittavan maksutositteen edeltä käsin tietulleista annetun lainsäädännön mukaisesti.
- 26 Spirál-Gépin palveluksessa ollut kyseisen ajoneuvon kuljettaja ohitti mainittuna päivänä vahingossa sen liittymän, josta hänen olisi pitänyt poistua moottoritieltä M35. Hän jatkoi tämän vuoksi matkaansa samalla moottoritielellä kilometrien 24 ja 35 välisen matkan, vaikkei kyseinen tieosuus kuulunut siihen suunniteltuun reittiin, jolta käyttömaksu oli maksettu. Huomattuaan erehdyksensä kyseinen kuljettaja pysäytti ajoneuvon mainitun moottoritien pengeralueelle, koska hän ei voinut kääntyä takaisin samalla tiellä, ja maksoi puhelimitse omasta aloitteestaan tietullin kyseiseltä tieosuudelta.
- 27 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa tältä osin, että kun edeltä käsin maksetun tietullin määrä ja sen 1 597 HUF:n (n. 5,2 euroa) suuruisen tietullin määrä, jonka ajoneuvon kuljettaja maksoi omasta aloitteestaan, otetaan huomioon, Spirál-Gép ei saanut siitä etua eikä aiheuttanut sillä vahinkoa.

- 28 Budapest Rendőrfőkapitánya (Budapestin poliisipäällikkö) määräsi 16.3.2015 tekemällään päätöksellä Spirál-Gépin seuraamusmaksuasetuksen mukaisesti maksamaan 140 000 HUF:n (n. 454 euroa) suuruisen hallinnollisen seuraamusmaksun siitä syystä, ettei kyseinen yritys ollut noudattanut tietulleista annettuun lakiin perustuvia velvollisuuksiaan, koska se ei ollut edeltä käsin lunastanut maksutositetta kyseiselle kilometrien 24 ja 35 väliselle moottoritieosuudelle.
- 29 Spirál-Gép valitti kyseisestä päätöksestä ennakkoratkaisua pyytäneeseen tuomioistuimeen, jossa se on väittänyt muun muassa, että seuraamusmaksuasetuksessa säädetty seuraamus oli suhteeton ja näin ollen unionin oikeuden vastainen.
- 30 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin selittää näissä molemmissa asioissa, että liikenteenharjoittajalla on objektiivinen vastuu tieliikennelain 21 §:ssä tarkoitetuista rikkomisista, koska sille voidaan sen tuottamuksesta riippumatta määrätä hallinnollinen seuraamusmaksu. Kyseiset viranomaiset eivät näin ollen voi – kyseisessä laissa nimenomaisesti tarkoitettuja tapauksia lukuun ottamatta – ottaa huomioon liikenteenharjoittajan henkilökohtaista ja erityistä tilannetta, eivätkä ne voi tutkia, voidaanko rikkomisen todellakin lukea tämän syyksi, toisin sanoen onko se seurausta tämän nimenomaisesta aikomuksesta vai pelkästä varomattomuudesta.
- 31 Näin ollen asiassa C-497/15 sillä seikalla, että Euro-Teamin hallussa oli rikkomishetkellä tieinfrastruktuurin käyttöä koskeva maksutosite, joka oli pätevä toisella samansuuntaisella reitillä, joka ei ollut se reitti, jolla rikkomisen tapahtui, ja että viimeksi mainitulta osuudelta maksettavan tietullin määrä oli suunnitellulta reitiltä maksettavaa määrää alhaisempi, ei ole merkitystä. Näin on myös asiassa C-498/15, jossa Spirál-Gépin palveluksessa ollut ajoneuvon kuljettaja maksoi 20 minuutin kuluessa rikkomisesta omasta aloitteestaan kyseisen moottoritien käytöstä vaaditun tietullin.
- 32 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa, että direktiivin 1999/62 9 a artiklalla jätetään jäsenvaltioille laaja harkintavalta, kun nämä valitsevat seuraamuksia, joilla tietullien maksaminen pyritään takaamaan. Se epäilee kuitenkin, ettei toiselle valittajalle määrätty seuraamusmaksu, joka oli määrältään yli 500-kertainen tietullin maksutositteen hintaan nähden, ole – siinä käsiteltävänä olevissa asioissa kyseessä olevien rikkomusten erityispiirteet huomioon ottaen – suhteellisuusperiaatteen mukainen.
- 33 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo kuitenkin, että tietulleista annetun lain 29/A §, jota kyseisten rikkomusten tekoajankohdat huomioiden ei rationae temporis sovelleta kyseisissä asioissa, mahdollistaa näiden rikkomusten vakavuuteen nähden oikeasuhteisten seuraamusmaksujen määräämisen.
- 34 Tässä tilanteessa Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Szegedin hallinto- ja työtuomioistuin, Unkari) on päättänyt lykätä asian ratkaisemista ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:
- ”1) Onko – – direktiivin 1999/62 – – 9 a artiklassa säädettyä oikeasuhteisuutta koskevaa edellytystä tulkittava siten, että se on esteenä [seuraamusmaksuasetuksen] liitteessä 9 käyttöön otetun kaltaiselle seuraamusjärjestelmälle, jossa säädetään infrastruktuurin käyttöön liittyvän maksutositteen lunastamiseen liittyvien säännösten noudattamatta jättämisestä kiinteämääräinen seuraamusmaksu, joka ei määräydy rikkomisen vakavuuden mukaan?
- 2) Soveltuuko [seuraamusmaksuasetuksen] liitteessä 9 säädetty hallinnollinen seuraamusmaksu yhteen [direktiivin 1999/62] 9 a artiklassa asetetun sen edellytyksen kanssa, jonka mukaan kansallisessa laissa säädettyjen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia?

- 3) Onko [direktiivin 1999/62] 9 a artiklassa tarkoitettua oikeasuhteisuutta koskevaa vaatimusta tulkittava siten, että se on yhtäältä esteenä pääasioissa kyseessä olevan kaltaiselle seuraamusjärjestelmälle, jolla otetaan käyttöön rikkomuksen tekijän objektiivinen vastuu, ja toisaalta esteenä tämän järjestelmän mukaisen seuraamuksen määrälle?”
- 35 Asiat C-497/15 ja C-498/15 yhdistettiin unionin tuomioistuimen presidentin 19.10.2015 antamalla määräyksellä kirjallista ja suullista menettelyä sekä tuomion antamista varten.

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen ja toinen kysymys

- 36 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin kysyy ensimmäisellä ja toisella kysymyksellään, jotka on syytä tutkia yhdessä, pääasiallisesti, onko direktiivin 1999/62 9 a artiklaa tulkittava siten, että siinä tarkoitettut vaatimukset, joiden mukaan seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia, ovat esteenä pääasioissa kyseessä olevan kaltaiselle seuraamusjärjestelmälle, jonka mukaan tieinfrastruktuurin käytöstä kannettavan tietullin etukäteistä maksuvelvollisuutta koskevien sääntöjen kaikista rikkomisista – olivatpa nämä luonteeltaan tai vakavuudeltaan millaisia hyvänsä – määrätään kiinteämääräinen seuraamusmaksu.
- 37 Aluksi on syytä muistuttaa, että direktiivin 1999/62 9 a artiklan mukaan jäsenvaltioiden on toteutettava riittävä valvonta ja säädettävä tämän direktiivin mukaisesti annettujen kansallisten säännösten rikkomiseen sovellettavasta seuraamusjärjestelmästä. Niiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet seuraamusten täytäntöönpanon varmistamiseksi. Näiden seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.
- 38 On kuitenkin todettava, ettei kyseiseen direktiiviin sisälly tarkempia sääntöjä näiden kansallisten seuraamusten vahvistamisesta ja ettei siinä varsinkaan vahvisteta mitään nimenomaista perustetta tällaisten seuraamusten oikeasuhteisuuden arvioimiseksi.
- 39 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan silloin, kun unionin lainsäädäntöä ei ole yhdenmukaistettu niiden seuraamusten osalta, joita sovelletaan unionin lainsäädännössä vahvistetussa järjestelmässä säädettyjen edellytysten noudattamatta jättämisen vuoksi, jäsenvaltiot ovat toimivaltaisia valitsemaan niistä asianmukaisilta vaikuttavat seuraamukset. Niiden on kuitenkin käytettävä toimivaltaansa unionin oikeuden ja sen yleisten periaatteiden, näin ollen myös suhteellisuusperiaatteen, mukaisesti (ks. mm. tuomio 9.2.2012, Urbán, C-210/10, EU:C:2012:64, 23 kohta ja tuomio 19.10.2016, EL-EM-2001, C-501/14, EU:C:2016:777, 37 kohta).
- 40 Tässä tapauksessa pääasioiden oikeudenkäyntien kohteena olevilla, kansallisen lainsäädännön mukaan sallituilla rankaisutoimenpiteillä ei siten saada ylittää niitä rajoja, jotka johtuvat siitä, mikä on tarpeellista asianomaisella lainsäädännöllä lainmukaisesti tavoiteltujen päämäärien toteuttamiseksi ja tähän soveltuvaa, eli silloin, kun on mahdollista valita usean tarkoituksenmukaisen toimenpiteen välillä, on valittava vähiten rajoittava, eivätkä toimenpiteistä aiheutuvat haitat saa olla liian suuria tavoiteltuihin päämääriin nähden (tuomio 19.10.2016, EL-EM-2001, C-501/14, EU:C:2016:777, 39 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 41 Direktiivin 1999/62 tavoitteena on sen ensimmäisen perustelukappaleen mukaan samalla sekä maksujärjestelmien yhdenmukaistaminen että oikeudenmukaisen järjestelyn käyttöönoton infrastruktuurikustannusten veloittamiseksi liikenteenharjoittajilta jäsenvaltioiden kuljetusyritysten välisen kilpailun vääristymien poistamiseksi.

- 42 Unionin tuomioistuin on tässä yhteydessä todennut, että seuraamusten on ankaruudeltaan vastattava niillä rangaistavien loukkausten vakavuutta ja että niillä on erityisesti varmistettava todellinen varoittava vaikutus yleistä suhteellisuusperiaatetta kuitenkin noudattaen (tuomio 19.10.2016, EL-EM-2001, C-501/14, EU:C:2016:777, 40 kohta).
- 43 Unionin tuomioistuin on lisäksi katsonut, ettei suhteellisuusperiaate velvoita jäsenvaltioita ainoastaan silloin, kun nämä määrittävät rikkomisen tunnusmerkistöä ja seuraamusmaksujen määrää koskevia sääntöjä, vaan myös silloin, kun nämä arvioivat, mitä seikkoja voidaan ottaa huomioon seuraamusmaksun määrää vahvistettaessa (tuomio 19.10.2016, EL-EM-2001, C-501/14, EU:C:2016:777, 41 kohta).
- 44 Nyt esillä olevassa asiassa on syytä todeta, että tieliikennelain 21 §:n 2 momentissa säädetään, että liikenteenharjoittajan, joka ei noudata velvollisuuttaan maksaa käyttömaksu tietullin alaisen tieosuuden käytöstä, on maksettava 10 000–300 000 HUF:n (n. 32–974 euroa) suuruinen, ajettavan matkan pituuteen suhteutettu seuraamusmaksu. Seuraamusmaksuasetuksen liitteessä 9 säädetään tältä osin kyseisistä rikkomuksista määrättävistä seuraamusmaksuista, jotka vaihtelevat sen mukaan, mihin akselien lukumäärän perusteella vahvistettuun luokkaan ajoneuvo kuuluu, ja joiden kiinteät määrät ovat 140 000 HUF:sta 165 000 HUF:iin (n. 454 euroa ja 535 euroa).
- 45 Direktiivin 1999/62 perusteella annettujen kansallisten säännösten rikkomisista määrättävien seuraamusten on oltava oikeassa suhteessa rikkomisiin, minkä lisäksi niiden on oltava myös tehokkaita ja varoittavia. Tässä tapauksessa asiassa C-497/15 Euro-Teamille langetetun seuraamusmaksun määrä on yli 500-kertainen maksamatta jääneen tietullin määrään – joka oli tien nro 5 vastaavan osuuden käytöstä todellisuudessa maksettua määrää alhaisempi – verrattuna. Asiassa C-498/15 seuraamusmaksu oli yli 87 kertaa suurempi kuin myöhässä maksettu tietulli.
- 46 Kun otetaan huomioon määrättyjen seuraamusmaksujen määrän suhde tosiasiallisesti maksettavan ja edeltä käsin maksamatta jääneen tietullin hintaan, on epäilyksetöntä, että Unkarin rangaistustoimenpidejärjestelmä on tehokas ja varoittava siitä syystä, että vahvistetut seuraamukset ovat ankaria ja niitä sovelletaan säännöllisesti.
- 47 Suhteellisuusperiaatteen noudattamisesta on todettava, että ainoa kyseisessä järjestelmässä säädetty, seuraamusmaksuasetuksesta ilmenevä seuraamusmaksuja koskeva muuttuja liittyy asianomaisen ajoneuvon luokkaan, joka vahvistetaan tämän akselien lukumäärän perusteella. Kyseisellä muuttujalla, joka ei ole minkäänlaisessa suhteessa liikenteenharjoittajan tai tämän kuljettajan käyttäytymiseen, ei kuitenkaan oteta huomioon rikkomisen luonnetta eikä vakavuutta. Kuten Euroopan komissio on kirjallisissa huomautuksissaan todennut, toimivaltaiset viranomaiset eivät voi ottaa huomioon esimerkiksi sen ajomatkan pituutta, jolta vaadittavaa tietullia ei ole maksettu. Pääasioissa kyseessä olevan maksuvelvollisuuden laiminlyönnistä määrättävä seuraamusmaksu on siis määrältään kiinteä, eikä se määräydy suhteessa ilman lupaa ajettuihin kilometreihin eikä edes suhteessa siihen, onko rikkomukseen syyllistynyt henkilö edeltä käsin maksanut tietullin määrän tietyltä reitiltä.
- 48 Lisäksi muun muassa direktiivin 1999/62 7–7 k artiklasta ilmenevien vaatimusten mukaisesti pääasioissa kyseessä oleva tietullijärjestelmä on toteutettu siten, että käyttäjien osallistuminen infrastruktuurin kunnossapitoon määräytyy suhteessa siihen, miten paljon ne sitä käyttävät, ja että siinä otetaan huomioon käytetyn ajoneuvon päästöluokitus. Kyseisen osallistumisperiaatteen vastaisena voidaan kuitenkin pitää sitä, ettei seuraamusmaksuja ole mukautettu rikkomisen vakavuuteen.
- 49 Unionin tuomioistuin on jo katsonut, että kiinteämääräisen seuraamusmaksun soveltaminen kaikkiin laissa säädettyjen velvollisuuksien noudattamatta jättämissä siten, ettei seuraamusmaksun rahamäärässä ole rikkomuksen vakavuudesta riippuvia eroja, on unionin lainsäädännöllä tavoiteltavien päämäärien kannalta katsoen selvästi suhteellisuusperiaatteen vastaista (ks. tuomio 9.2.2012, Urbán, C-210/10, EU:C:2012:64, 41 kohta).

50 Edellä lausuttu huomioon ottaen ensimmäiseen ja toiseen kysymykseen on vastattava niin, että direktiivin 1999/62 9 a artiklaa on tulkittava siten, että siinä tarkoitettu oikeasuhteisuutta koskeva vaatimus on esteenä pääasioissa kyseessä olevan kaltaiselle seuraamusjärjestelmälle, jonka mukaan tieinfrastruktuurin käytöstä kannettavan tietullin etukäteistä maksuvelvollisuutta koskevien sääntöjen kaikista rikkomisista – olivatpa nämä luonteeltaan tai vakavuudeltaan millaisia hyvänsä – määrätään kiinteämääräinen seuraamusmaksu.

Kolmas kysymys

51 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin kysyy kolmannella kysymyksellään pääasiallisesti, onko direktiivin 1999/62 9 a artiklaa tulkittava siten, että siinä tarkoitettu oikeasuhteisuutta koskeva vaatimus on esteenä yhtäältä pääasioissa kyseessä olevan kaltaiselle seuraamusjärjestelmälle, jolla on otettu käyttöön rikkomuksen tekijän objektiivinen vastuu, ja toisaalta esteenä kyseisen järjestelmän mukaisten seuraamusten määrälle.

52 On syytä muistuttaa unionin tuomioistuimelle jätetystä asiakirja-aineistosta ilmenevän, että seuraamusmaksuasetuksen liitteessä 9 asetetaan kyseisen asetuksen täytäntöönpanosta vastaavat kansalliset viranomaiset tilanteeseen, jossa niiden harkintavalta on sidottua sen kiinteän määrän osalta, jota sovelletaan määrättäessä seuraamusmaksu tietulleista annetun lain rikkomisesta. Kyseisillä viranomaisilla ei näin ollen ole mahdollisuutta ottaa huomioon kunkin yksittäistapauksen konkreettisia ja erityisiä olosuhteita eikä siis sovittaa kyseistä määrää näiden olosuhteiden mukaisesti.

53 Ensinnäkin objektiivisen vastuun käyttöön ottamisen yhteensopivuudesta suhteellisuusperiaatteen kanssa on todettava, että unionin tuomioistuin on jo useaan otteeseen katsonut, että tällainen järjestelmä, jolla unionin oikeuden rikkominen sanktioidaan, ei ole sellaisenaan unionin oikeuden vastainen (ks. mm. tuomio 9.2.2012, Urbán, C-210/10, EU:C:2012:64, 47 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

54 Unionin tuomioistuimen mukaan nimittäin objektiivisen vastuun järjestelmän käyttöön ottaminen ei ole suhteetonta sillä tavoiteltuihin päämääriin nähden silloin, kun tämä järjestelmä on omiaan kannustamaan asianomaisia henkilöitä noudattamaan asetuksen säännöksiä ja kun tavoitellut päämäärät palvelevat sellaista yleistä etua, joka voi oikeuttaa tällaisen järjestelmän käyttöönoton (tuomio 9.2.2012, Urbán, C-210/10, EU:C:2012:64, 48 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

55 Sitten on muistutettava, että direktiivi 1999/62 velvoittaa kansalliset lainsäätäjät siihen, että niiden on perittävä raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta maksu tiettyjen tieinfrastruktuurien käytöstä. Pääasioissa kyseessä olevassa kansallisessa järjestelmässä, jolla kyseinen direktiivi on pantu täytäntöön, säädetään näin, että näiden ajoneuvojen liikenteenharjoittajien on maksettava maksu kyseisten infrastruktuurien käytöstä, ja sillä otetaan käyttöön seuraamusmenetelmä, jolla pyritään takaamaan maksuvelvollisuuden noudattaminen. Kansallisen lainsäädännön perusteella kyseistä velvollisuutta ei ole noudatettu silloin, kun tietullin alaisen tieinfrastruktuurin käyttäjä ei ennen sen käyttöä ole maksanut vaadittavan tietullin määrää. Tällaisella objektiivisen vastuun järjestelmällä kannustetaan näin raskaita tavaraliikenteen ajoneuvoja liikennöiviä liikenteenharjoittajia maksamaan edeltä käsin niiden maksettavaksi kuuluvan tietullin määrää.

56 Koska yhtäältä mainittu objektiivisen vastuun järjestelmä on omiaan kannustamaan liikenteenharjoittajia noudattamaan velvollisuuttaan maksaa tieinfrastruktuurien käytöstä kannettavat maksut edeltä käsin ja koska toisaalta Unkarin lainsäädännöllä tavoiteltavat päämäärät, joina ovat kuljetusyritysten välisen kilpailun vääristymien torjuminen ja saastuttaja maksaa -periaatteen käytännön toteuttaminen, ovat yleisen edun mukaisia, mainitulla lainsäädännöllä käyttöön otettua objektiivisen vastuun järjestelmää voidaan pitää perusteltuna.

- 57 Pääasioissa kyseessä olevan kaltainen objektiivisen vastuun järjestelmä, jolla määrätään seuraamukset mainittujen velvollisuuksien noudattamatta jättämisestä, ei siis sellaisenaan ole unionin oikeuden vastainen.
- 58 Pääasioissa kyseessä olevassa seuraamusjärjestelmässä säädetyn, kutakin rikkomustyyppiä vastaavan seuraamusmaksumäärän vahvistamisen osalta on toiseksi palautettava mieliin tämän tuomion 39 ja 40 kohdassa mainittu oikeuskäytäntö, jonka mukaan jäsenvaltioilla on toimivalta valita asianmukaisiksi katsomansa seuraamukset. Niiden on kuitenkin käytettävä toimivaltaansa unionin oikeuden ja sen yleisten periaatteiden, näin ollen myös suhteellisuusperiaatteen, mukaisesti. Rankaisutoimenpiteillä ei siten saada ylittää niitä rajoja, jotka johtuvat siitä, mikä on tarpeellista asianomaisella lainsäädännöllä lainmukaisesti tavoiteltujen päämäärien toteuttamiseksi, eivätkä ne myöskään saa olla ylimitoitettuja näihin päämääriin nähden.
- 59 Tässä suhteessa on syytä muistuttaa, ettei suhteellisuusperiaate velvoita jäsenvaltioita ainoastaan rikkomisen tunnusmerkistön määrittelyssä ja seuraamusmaksujen ankaruutta koskevien sääntöjen määrittämisessä vaan myös niiden seikkojen arvioinnissa, jotka voidaan ottaa huomioon seuraamusmaksun suuruuden määrittämisessä (ks. mm. tuomio 9.2.2012, Urbán, C-210/10, EU:C:2012:64, 54 kohta ja tuomio 19.10.2016, EL-EM-2001, C-501/14, EU:C:2016:777, 41 kohta).
- 60 Tämän tultua täsmennetyksi on todettava, että niille kansallisille viranomaisille, joiden tehtäviin kuuluu määrätä seuraamukset tieinfrastruktuurien käyttömaksujen maksuvelvollisuuden laiminlyönneistä ja langettaa 140 000 HUF:n ja 165 000 HUF:n (n. 454–535 euroa) välillä vaihteleva kiinteämääräinen seuraamusmaksu ilman, että ne voisivat ottaa huomioon kunkin yksittäistapauksen konkreettisia ja erityisiä olosuhteita tai tarvittaessa alentaa kyseisen seuraamusmaksun määrää, asetettu velvollisuus ei täytä tämän tuomion 39 ja 40 kohdassa mainitussa oikeuskäytännössä asetettuja edellytyksiä.
- 61 Unkarin seuraamusjärjestelmä on näin ollen selvästi suhteellisuusperiaatteen vastainen erityisesti pääasioiden kaltaisissa asioissa.
- 62 Tältä osin on syytä todeta olevan kiistatonta, että yhtäältä asiassa C-497/15 asianomaisen ajoneuvon kuljettaja ohitti ajoneuvon navigaatiojärjestelmässä olleen vian takia sen liittymän, josta hänen olisi pitänyt poistua moottoritieltä siirtyäkseen alempaan luokkaan kuuluvalle tielle, jota varten hänellä oli käyttö lupa. Kyseinen kuljettaja siis jatkoi kyseisellä moottoritielellä noin 5 kilometrin matkan tietullia edeltä käsin maksamatta, ja kyseinen tieosuus oli samansuuntainen alempaan luokkaan kuuluneen tien kanssa. Moottoritielellä ajatun 5 kilometrin pituisen matkan perusteella maksettava määrä oli alempaan luokkaan kuuluneelta, siihen rinnastettavalta tieosuudelta perittyä maksua pienempi. Kuten ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuimien on todennut, Euro-Team ei saanut kyseisestä rikkomisesta etua eikä aiheuttanut sillä vahinkoa valtion talousarviolle.
- 63 Toisaalta asiassa C-498/15 kyseisen ajoneuvon kuljettaja, joka oli varustautunut tieinfrastruktuurin käyttöä varten annettavalla maksutositteella toista reittiä varten, maksoi erehdyksensä huomattuaan ja pysäytettyään ajoneuvonsa mainitun moottoritien pengeralueelle – koska hän ei voinut kääntyä takaisin – puhelimitse omasta aloitteestaan kyseiseltä tieosuudelta vaaditun tietullin. Nyt käsiteltävässä asiassa ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että kyseinen kuljettaja käytti erehdyksessä moottoritietä 20 minuutin ajan siitä syystä, että hän oli ohittanut moottoritien suunnitellun ulosajoliittymän. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen toteamusten mukaisesti Spirál-Gép ei tässäkään tapauksessa saanut etua eikä aiheuttanut vahinkoa.
- 64 Edellytyksestä, jonka mukaan rankaisutoimenpiteillä ei saada ylittää niitä rajoja, jotka johtuvat siitä, mikä on tarpeellista asianomaisella lainsäädännöllä lainmukaisesti tavoiteltujen päämäärien toteuttamiseksi, on näin ollen ensinnäkin todettava, että toimivaltaiset kansalliset viranomaiset voisivat saavuttaa tavoitellut päämäärät myös vähemmän rajoittavilla toimenpiteillä, koska tehdyillä rikkomuksilla ei vaarannettu direktiivillä 1999/62 tavoiteltavia päämääriä, joina ovat

maksujärjestelmien yhdenmukaistaminen ja oikeudenmukaisen järjestelyn käyttöönotto infrastruktuurikustannusten veloittamiseksi liikenteenharjoittajilta jäsenvaltioiden kuljetusyritysten välisen kilpailun vääristymien poistamiseksi.

- 65 Toiseksi edellytyksestä, jonka mukaan rangaistustoimenpide ei saa olla suhteeton kyseisiin päämääriin nähden, asiaa C-497/15 koskevasta ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että Euro-Teamille langetetun seuraamusmaksun määrä oli yli 500-kertainen maksamatta jääneen tietullin määrään – joka oli tien nro 5 vastaavan osuuden käytöstä todellisuudessa maksettua määrää alhaisempi – verrattuna. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa, että asiassa C-498/15 kyseinen määrä oli yli 87 kertaa suurempi kuin myöhässä maksettu tietulli. Seuraamuksen määrä on pääasioissa näin ollen selvästi suhteeton tehtyyn rikkomukseen nähden.
- 66 Edellä lausutun perusteella kolmanteen kysymykseen on vastattava niin, että direktiivin 1999/62 9 a artiklaa on tulkittava siten, ettei siinä tarkoitettu oikeasuhteisuutta koskeva vaatimus ole esteenä pääasioissa kyseessä olevan kaltaiselle seuraamusjärjestelmälle, jolla on otettu käyttöön objektiivinen vastuu. Sitä vastoin sitä on tulkittava siten, että se on esteenä kyseisen järjestelmän mukaisen seuraamuksen määrälle.

Oikeudenkäyntikulut

- 67 Pääasioiden asianosaisten osalta asioiden käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (kymmenes jaosto) on ratkaissut asiat seuraavasti:

- 1) **Verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä 17.6.1999 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 1999/62/EY, sellaisena kuin se on muutettuna 27.9.2011 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2011/76/EU, 9 a artiklaa on tulkittava siten, että siinä tarkoitettu oikeasuhteisuutta koskeva vaatimus on esteenä pääasioissa kyseessä olevan kaltaiselle seuraamusjärjestelmälle, jonka mukaan tieninfrastruktuurin käytöstä kannettavan tietullin etukäteistä maksuvelvollisuutta koskevien sääntöjen kaikista rikkomisista – olivatpa nämä luonteeltaan tai vakavuudeltaan millaisia hyvänsä – määrätään kiinteämääräinen seuraamusmaksu.**
- 2) **Direktiivin 1999/62, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2011/76, 9 a artiklaa on tulkittava siten, ettei siinä tarkoitettu oikeasuhteisuutta koskeva vaatimus ole esteenä pääasioissa kyseessä olevan kaltaiselle seuraamusjärjestelmälle, jolla on otettu käyttöön objektiivinen vastuu. Sitä vastoin sitä on tulkittava siten, että se on esteenä kyseisen järjestelmän mukaisen seuraamuksen määrälle.**

Allekirjoitukset