



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (tizedik tanács)

2017. március 22.¹

„Előzetes döntéshozatal — Jogszabályok közelítése — Közúti közlekedés — Adórendelkezések — 1999/62/EK irányelv — A nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjak — Úthasználati díj — A tagállamok hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciók kialakítására vonatkozó kötelezettsége — Átalánybírság — Arányosság”

A C-497/15. és C-498/15. sz. egyesített ügyekben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelmek tárgyában, amelyeket a Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Magyarország) a Bírósághoz 2015. szeptember 22-én érkezett, 2015. szeptember 14-i határozataival terjesztett elő

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

a **Spirál-Gép Kft.** (C-498/15)

és

Budapest Rendőrfőkapitánya között folyamatban lévő eljárásokban,

A BÍRÓSÁG (tizedik tanács),

tagjai: M. Berger tanácselnök (előadó), A. Borg Barthet és F. Biltgen bírák,

főtanácsnok: M. Bobek,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- a magyar kormány képviseletében Fehér M. Z., Koós G. és Pálfy A., meghatalmazotti minőségben,
- a lengyel kormány képviseletében B. Majczyna, meghatalmazotti minőségben,
- az Európai Bizottság képviseletében J. Hottiaux és Havas L., meghatalmazotti minőségben,

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint az ügy elbírálására a főtanácsnok indítványa nélkül kerül sor,

meghozta a következő

¹ — Az eljárás nyelve: magyar.

Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelmek a 2011. szeptember 27-i 2011/76/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL 2011. L 269., 1. o.) módosított, a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló, 1999. június 17-i 1999/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 1999. L 187., 42. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 4. kötet, 372. o.; helyesbítés: HL 2008. L 51., 27. o.; a továbbiakban: 1999/62 irányelv) 9a. cikkének értelmezésére vonatkoznak.
- 2 E kérelmeket az Euro-Team Kft. (C-497/15. sz. ügy), valamint a Spirál-Gép Kft. (C-498/15. sz. ügy) és Budapest Rendőrfőkapitánya (Magyarország) között egy autópálya-szakasznak az előírt úthasználati díj összegének megfizetése nélküli használata miatt kiszabott bírság tárgyában folyamatban lévő két jogvita keretében terjesztették elő.

A jogi háttér

Az uniós jog

- 3 Az 1999/62 irányelv (1), (12) és (15) preambulumbekzdésének szövege az alábbi:

„(1) A tagállamokban működő fuvarozási vállalkozások közötti verseny torzulásainak a felszámolása szükségessé teszi mind a díjkivetési rendszerek összehangolását, mind pedig méltányosságon alapuló mechanizmusok kidolgozását az infrastruktúra-használati díjak kivetésére a fuvarozási vállalkozások esetében.

[...]

(12) A verseny meglévő torzulásai nem szüntethetők meg kizárólag az adók vagy az üzemanyagok jövedéki adójának összehangolásával; ugyanakkor mindaddig, amíg a díjkivetés műszakilag és gazdaságilag megfelelőbb formái ki nem alakulnak, az ilyen torzulások mérsékelhetők az autópályadíjak és/vagy használati díjak alkalmazásának a fenntartásával vagy bevezetésével; továbbá engedélyezni kell, hogy díjakat vessenek ki hidak, alagutak és hegyi átjárók használatára.

[...]

(15) A használati díjak díjtételeit az érintett infrastruktúra használatának időtartama alapján és a közúti járművek használata által előidézett költségek szerinti megkülönböztetéssel kell meghatározni.”

- 4 Ezen irányelv 1. cikkének első bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„Ez az irányelv a gépjárműadókra, úthasználati díjakra és használati díjakra alkalmazandó a 2. cikk meghatározásai szerint.”

- 5 Az említett irányelv 2. cikke szerint:

„Ezen irányelv alkalmazásában:

[...]

b) »úthasználati díj«: valamely járműre az adott infrastruktúra használatáért a megtett távolság és a jármű típusa alapján fizetendő, infrastruktúradíjból és/vagy külsőköltség-díjból álló, meghatározott összeg;

[...]

6 Az 1999/62 irányelv 7. cikkének (1) bekezdése értelmében:

„A 9. cikk (1a) bekezdésének sérelme nélkül, a tagállamok az e cikk (2), (3), (4) és (5) bekezdésében, valamint a 7a–7k. cikkben meghatározott feltételek szerint úthasználati díjakat és/vagy használati díjakat tarthatnak fenn, illetve vezethetnek be a transzeurópai közúthálózaton vagy annak egyes szakaszain, továbbá saját autópálya-hálózatuk bármely más olyan szakaszán, amely nem része a transzeurópai közúthálózatnak. Ez nem sérti a tagállamok arra vonatkozó jogát, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződéssel összhangban más utakra vonatkozóan úthasználati díjat és/vagy használati díjat vessenek ki, feltéve, hogy az ezen más utakon kivetett úthasználati díj és/vagy használati díj nem hozza hátrányos helyzetbe a nemzetközi forgalmat, és nem vezet a gazdasági szereplők közötti verseny torzításához.”

7 Ezen irányelv 9a. cikke így rendelkezik:

„A tagállamoknak megfelelő ellenőrzéseket kell létrehozniuk és meg kell állapítaniuk azt a szankciórendszert, amely az ezen irányelv alapján elfogadott nemzeti rendelkezések megsértése esetén alkalmazandó; a tagállamok megtesznek minden szükséges intézkedést e szankciók végrehajtásának biztosítása érdekében. A megállapított szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük.”

A magyar jog

A közúti közlekedésről szóló törvény

8 A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: a közúti közlekedésről szóló törvény) 20. §-ának (1) bekezdése kimondja:

„Az e törvényben, valamint külön jogszabályban és közösségi jogi aktusban

[...]

m) az útdíjköteles útszakaszok használatáért fizetendő, megtett úttal arányos útdíjra[...]

[...]

vonatkozó rendelkezések megsértői bírság fizetésére kötelezhetők.”

9 A közúti közlekedésről szóló törvény 21. §-a előírja:

„(1) A gépjármű üzemben tartója, illetve a 21/A. §[-ának] (2) bekezdésében meghatározott esetben a gépjárművet használatra átvevő személy felel azért, hogy az általa üzemeltetett, illetve használt gépjárművel

[...]

h) a díjköteles útszakaszok használatáért fizetendő, megtett úttal arányos útdíjra vonatkozó – külön jogszabályban meghatározott – egyes előírások betartására kerüljenek.

[...]

(2) Ha az (1) bekezdés szerinti egyes előírásokat megszegik, az üzemben tartóval, illetve a 21/A. §[-ának] (2) bekezdésében meghatározott esetben a gépjárművet használatra átvevő személlyel szemben 10 000 forinttól 300 000 forintig [HUF (hozzávetőleg 32 eurótól 974 euróig)] terjedő közigazgatási bírságot kell kiszabni. Az egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegét a Kormány rendeletben határozza meg. Amennyiben egy cselekménnyel több előírást szegnek meg és azt egy eljárásban bírálják el, a kiszabandó bírság összegét az egyes szabályszegésekhez rendelt bírságösszegek összegeként kell megállapítani.

[...]

(5) A Kormány – az (1) bekezdésben foglaltakra figyelemmel – rendeletben állapítja meg azon szabályszegések körét, amelyek esetén az érintett gépjármű üzemben tartója [...] közigazgatási bírsággal sújtandó.”

Az ED törvény

- 10 Az autópályák, autóutak és főutak használatáért fizetendő, megtett úttal arányos díjról szóló 2013. évi LXVII. törvény (a továbbiakban: ED törvény) 3. §-ának (1) és (6) bekezdése a következőket írja elő:

„(1) Az útdíjköteles elemi útszakaszok útdíjköteles gépjárművel történő használatához e törvényben meghatározott úthasználati jogosultságot kell szerezni.

[...]

(6) A gépjármű üzemben tartója [...] felel azért, hogy az általa üzemeltetett gépjárművel az (1) bekezdésben meghatározott előírások betartásra kerüljenek.”

- 11 Az ED törvény 14. §-a kimondja:

„Jogosulatlan úthasználatnak minősül – a 9. § szerinti mentesség eseteinek kivételével –, ha:

- a) az útdíjköteles elemi útszakasz használatának megkezdése előtt a díjfizetésre kötelezett elmulasztja viszonylati jegy megváltását az általa használt útdíjköteles elemi útszakaszra vonatkozóan és nincs hatályos, az útdíjszolgáltatóval kötött – az e törvény szerinti bevallások útdíjszedőhöz történő benyújtására és útdíj megfizetésére vonatkozó – szerződése,
- b) a díjfizetésre kötelezett az útdíjköteles elemi útszakaszt a díj- vagy környezetvédelmi kategóriájánál alacsonyabb díj- vagy környezetvédelmi kategóriához tartozó bevallás alapján használja, vagy
- c) az útdíjköteles elemi útszakasz használatára az érintett gépjármű vonatkozásában van hatályos, az útdíjszolgáltatóval kötött – az e törvény szerinti bevallások útdíjszedőhöz történő benyújtására és útdíj megfizetésére vonatkozó – szerződése, de a fedélzeti eszköz szabályszerű működtetésének az e törvény felhatalmazása alapján kiadott rendeletben meghatározott feltételek valamelyike nem teljesül az útdíjköteles elemi útszakaszok használata során, és az útdíjköteles elemi útszakasz használatának megkezdése előtt a díjfizetésre kötelezett elmulasztja viszonylati jegy megváltását az általa használt útdíjköteles elemi útszakaszra vonatkozóan.”

- 12 E törvény 15. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) A bírság mértékét úgy kell megállapítani, hogy az az előírt díj megfizetésére ösztönözze a díjfizetésre kötelezetteket.

(2) A kiszabott bírság az államháztartásról szóló 2011. évi CXCV. törvény 14. §[-a] (4) bekezdés[ének] d) pontja szerinti fejezet javára elszámolandó költségvetési bevételként a központi költségvetés bevételeit képezi. A kiszabott bírság összegének megfizetése forintban, az e törvény felhatalmazása alapján kiadott jogszabályban meghatározott számlaszámra történő befizetéssel történik.”

13 Az említett törvény 16. cikke előírja:

„Az e törvény szerinti jogosulatlan úthasználat szabályszegés, amelynek észlelése esetén a közúti közlekedésről szóló törvény alapján bírság szabható ki.”

14 A 2014. évi LIV. törvénnyel 2014. november 9-i hatállyal az ED törvénybe beiktatott 29/A. § (1), (4), (6) és (7) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„(1) A (2)–(4) bekezdésben foglaltak fennállása esetén a 2013. július 1. és 2014. március 31. között elkövetett, a 14. § a) pontjában meghatározott jogosulatlan úthasználat miatt kiszabott bírság megfizetése alól a kérelmezők az útdíjszedésre kijelölt szervezethez (a továbbiakban: útdíj szedő) benyújtott, a (6)–(7) bekezdésben foglalt előírásoknak megfelelő kérelemre (a továbbiakban: kérelem) e törvényben foglaltak szerint mentesülnek.

[...]

(4) A (7) bekezdésben foglaltak szerint megalapozott kérelme alapján mentesül a 14. §[-ának] a) pontjában foglaltak megszegése esetén kiszabott bírság megfizetése alól a kérelmező abban az esetben, ha a bírság kiszabására olyan útdíjköteles elemi útszakaszon vagy az odavezető úton – a viszonylati jegy érvényességi idején belül, adott ellenőrzési ponton irányonként legfeljebb egy alkalommal – került sor, amely út hálózati szempontból funkcionálisan párhuzamos azzal az úttal, amelyre ugyanazon időben az érintett jármű rendelkezett úthasználati jogosultsággal, és e jogosultságot annak érvényességi ideje alatt nem váltotta úthasználatra.

[...]

(6) A bírság alóli mentesülésnek a (2)–(4) bekezdésben foglaltakon túl feltétele hogy a kérelmező a kérelem benyújtását megelőzően bírságonként 12 000 forint [(hozzávetőleg 39 euró)] általános forgalmi adót is magába foglaló szolgáltatási díjat az útdíj szedőnek megfizette és ezt a kérelem benyújtásával egyidejűleg igazolja. [...]

(7) A kérelem benyújtására [az ED törvény] módosításáról szóló 2014. évi LIV. törvény hatálybalépését követő hatvan napon belül van lehetőség. Az útdíj szedő a benyújtott kérelem alapján – amennyiben a kérelemben foglaltak e törvénynek megfelelnek, és az útdíj szedő adatbázisában foglaltakkal nem ellentétesek – igazolást állít ki arról, hogy a kérelmező a (2)–(4) bekezdésben foglaltak teljesülésére tekintettel mentesíthető a bírság megfizetése alól. Amennyiben a kérelemben foglaltak az útdíj szedő adatbázisában szereplő adatoktól eltérőek, az igazolás kiállításának nincs helye. Az útdíj szedő az igazolást a kérelem beérkezését követő százhusz napon belül állítja ki. [...]

A 410/2007. Kormányrendelet

- 15 A közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről szóló 410/2007. (XII. 29.) Kormányrendelet (a továbbiakban: 410/2007. Kormányrendelet) 1. §-ának (1) bekezdése kimondja:

„A [közúti közlekedésről szóló törvény] 21. §[-ának] (1) bekezdésében foglaltak alapján – a 2–8/A. §-ban hivatkozott rendelkezések megsértése esetén – a gépjármű üzemen tartójával [...] szemben az e rendeletben meghatározott összegű közigazgatási bírságot kell kiszabni.”

- 16 A 410/2007. Kormányrendelet 8/A. §-a ekként rendelkezik:

„(1) A [közúti közlekedésről szóló törvény] 21. §[-a] (1) bekezdés[ének] h) pontjához kapcsolódóan a gépjármű üzemeltetője a 9. mellékletben meghatározott jogszabályi rendelkezés megsértése esetén járműkategóriánként meghatározott összegű bírságot köteles fizetni.

(2) A gépjármű üzemeltetőjével szemben az (1) bekezdés szerinti bírság ugyanazon gépjárművel történő jogosulatlan úthasználat miatt nem szabható ki ismételten, ha ezen gépjárművel történő jogosulatlan úthasználat első alkalommal történő észlelése óta nyolc óra nem telt el.

[...]”

- 17 E rendelet 9. melléklete a következőképpen rendelkezik:

„A	B		
	B1	B2	B3
1. az ED törvény szerinti szabályszegés	A bírság mértéke járműkategóriánként		
	J2	J3	J4
2. ED törvény 14. § a) pontja	140 000	150 000	165 000
3. ED törvény 14. § b) pontja	80 000	90 000	110 000
4. ED törvény 14. § c) pontja	140 000	150 000	165 000”

A 209/2013. Kormányrendelet

- 18 Az ED törvény végrehajtásáról szóló 209/2013 (VI. 18.) Kormányrendelet (a továbbiakban: 209/2013. Kormányrendelet) 24. §-ának (3) bekezdése kimondja:

„A viszonylati jegy egy útra, megszakítás nélkül, a megváltáskor megadott járműparaméterek vonatkozásában keletkeztet úthasználati jogosultságot. A viszonylati jegy nem ruházható át, a benne foglalt megváltáskor megadott útvonal és jármű paraméterek nem változtathatóak meg. A viszonylati jegy az előre meghatározott napon megkezdett utazásra használható fel, az alábbiak szerint:

- amennyiben az érvényesség kezdete a viszonylati jegy megváltásának napja, akkor a megváltás időpontjától a következő nap végéig,
- amennyiben legfeljebb 30 napos elővételben kerül megváltásra, a megadott naptári nap kezdetétől az azt követő nap végéig érvényes.”

- 19 A 209/2013. Kormányrendelet 26. §-a (1) bekezdésének a) pontja ekként rendelkezik:

„Az útdíjköteles elemi útszakasz használatának megkezdését megelőzően a díjfizetésre kötelezett köteles gondoskodni arról, hogy az útdíj szolgáltatóval olyan jogviszonyban álljon, amely alapján ténylegesen képes az útdíj szedő által üzemeltetett [elektronikus útdíj] rendszer használatára, ennek keretében a tényleges úthasználatnak megfelelő viszonylati jegy megváltása megtörténjen.”

Az alapeljárások és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

- 20 A C-497/15. sz. ügy felperese, az Euro-Team, Magyarországon székhellyel rendelkező vállalkozás. Annak érdekében, hogy egy általa üzemben tartott tehergépjármű 2014. szeptember 6-án a „Budapest–Gyula” útdíjköteles útvonalon közlekedhessen, a közúthasználati díjakról szóló jogszabályok értelmében előre megváltotta az előírt viszonylati jegyet.
- 21 2014. szeptember 6-án e jármű navigációs rendszerének meghibásodása következtében az Euro-Team alkalmazásában álló gépjárművezető túlhajtott azon a lehajtón, ahol az M5-ös autópályát el kellett volna hagynia és rá kellett volna térnie az – alacsonyabb rendű – 5-ös számú útra, amelyre vonatkozóan úthasználati jogosultsággal rendelkezett. Az utat így az M5-ös autópályán folytatta, anélkül hogy érvényes úthasználati jogosultsággal rendelkezett volna, és az autópálya ezen szakaszán megtett távolsággal arányos útdíjat sem fizette meg.
- 22 Ez a hozzávetőlegesen 5 km hosszúságú autópálya-szakasz funkcionálisan párhuzamos az 5-ös úttal. Az említett elemi szakaszra vonatkozó úthasználati díj összege 324 HUF (hozzávetőleg 1 euró), amely alacsonyabb, mint az 5-ös út megfelelő szakaszára felszámított díj, amely a tényállás idején 520 HUF (hozzávetőleg 1,7 euró) összeget tett ki. A kérdést előterjesztő bíróság megállapítása szerint az Euro-Team az előre megváltott viszonylati jegyen feltüntetett útvonalhoz képest nem tett szert előnyre, és kárt sem okozott.
- 23 Budapest Rendőrfőkapitánya (Magyarország) ugyanakkor 2014. december 8-i határozatában a 410/2007. Kormányrendelet alapján az Euro-Teamre 165 000 HUF (hozzávetőleg 535 euró) közigazgatási bírságot szabott ki, azzal az indokkal, hogy mivel e vállalkozás elmulasztotta megváltani a viszonylati jegyet a 85. és 90. kilométerszelvény közötti autópálya-szakaszra, nem tartotta be az ED törvényben számára előírt kötelezettséget.
- 24 Az Euro-Team e határozattal szemben keresetet indított a kérdést előterjesztő bíróság előtt, melynek során többek között arra hivatkozott, hogy a 410/2007. Kormányrendelet által előírt szankció ellentétes az uniós joggal, mivel a kiszabott bírság összege aránytalan.
- 25 A C-498/15. sz. ügy felperese, a Spirál-Gép szintén Magyarországon székhellyel rendelkező vállalkozás. Annak érdekében, hogy egy általa üzemben tartott tehergépjármű 2014. április 25-én a „Kaba–Bököny” útdíjköteles útvonalon közlekedhessen, az ED törvény értelmében előre megváltotta az előírt viszonylati jegyet.
- 26 Ugyanezen a napon e gépjárműnek a Spirál-Gép alkalmazásában álló vezetője figyelmetlenségből túlhajtott azon a lehajtón, ahol az M35-ös autópályát el kellett volna hagynia. Ennek következtében az M35-ös autópályán folytatta útját, a 24. és a 35. kilométerszelvény között, noha e szakasz nem szerepelt a tervezett útvonalban, amelyre az útdíjat kifizették. A gépjárművezető, miután észlelte a tévedését, és már nem tudott visszafordulni, leállította a gépjárművet ezen autópálya leálló sávjában, és telefonon keresztül önként rendezte az említett szakaszra vonatkozó úthasználati díj összegét.
- 27 A kérdést előterjesztő bíróság e tekintetben megállapítja, hogy az előre kifizetett úthasználati díj összegére, továbbá a gépjármű vezetője által felszólítás nélkül rendezett úthasználati díj 1597 HUF (hozzávetőleg 5,2 euró) összegére tekintettel a Spirál-Gép nem tett szert előnyre, és kárt sem okozott.

- 28 Budapest Rendőrfőkapitánya 2015. március 16-i határozatában a 410/2007. Kormányrendelet alapján a Spirál-Gépre 140 000 HUF (hozzávetőleg 454 euró) közigazgatási bírságot szabott ki, azzal az indokkal, hogy e vállalkozás, mivel elmulasztotta előzetesen rendezni a 24. és 35. kilométerszelvény közötti autópálya-szakaszra vonatkozó úthasználati díj összegét, nem tartotta be az ED törvényben számára előírt kötelezettséget.
- 29 A Spirál-Gép e határozattal szemben keresetet indított a kérdést előterjesztő bíróság előtt, amelynek során többek között arra hivatkozott, hogy az említett kormányrendelet aránytalan, és ezáltal ellentétes az uniós joggal.
- 30 E két ügyben a kérdést előterjesztő bíróság előadja, hogy a közúti közlekedésről szóló törvény 21. §-a értelmében a gépjármű üzemben tartója objektív felelősséggel tartozik, a közigazgatási bírság vétkességre tekintet nélkül kiszabható. Ennélfogva a hatóságnak nem áll módjában – a jogszabályban felsorolt eseteken kívül – figyelembe venni az üzemben tartó egyéni és sajátos helyzetét, illetve azt vizsgálni, hogy a jogsértés ténylegesen felróható-e neki, tehát hogy kifejezett szándékosság vagy egyszerű gondatlanság alapozza meg.
- 31 Ennélfogva az a körülmény, hogy a C-497/15. sz. ügyben az Euro-Team adott időpontban a közúti infrastruktúra használatára vonatkozó, a jogsértés helyétől eltérő párhuzamos útvonalra érvényes jogosultsággal rendelkezett, valamint az ez utóbbi szakaszra fizetendő úthasználati díj összege alacsonyabb a tervezett útvonalra kifizetett díjnál, nem bír jelentőséggel. Ugyanez a helyzet a C-498/15. sz. ügyben, amelyben a Spirál-Gép alkalmazásában álló gépjárművezető a jogsértés elkövetésétől számított 20 percen belül önként kifizette az ezen autópálya használatához megkövetelt úthasználati díj összegét.
- 32 A kérdést előterjesztő bíróság hangsúlyozza, hogy az 1999/62 irányelv 9a. cikke széles mérlegelési mozgásteret biztosít a tagállamok részére az úthasználati díj megfizetésének biztosítása céljából általuk alkalmazott szankciók megválasztása terén. E bíróság ugyanakkor kételkedik abban, hogy az előtte folyamatban lévő ügyekben elkövetett jogsértések sajátosságaira tekintettel arányosnak tekinthető-e az egyik felperesre kiszabott bírság, amelynek összege több mint 500-szorosa a viszonylati jegynek.
- 33 A kérdést előterjesztő bíróság ugyanakkor úgy véli, hogy az ED törvény 29/A. §-ában foglalt rendelkezés, amely időbeli hatálya szempontjából ezen ügyek tényállására a jogsértések időpontjára tekintettel nem alkalmazandó, lehetővé tenné e szabályszegések súlyával arányos bírság kiszabását.
- 34 E körülmények között a Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Magyarország) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:
- „1) Akként kell-e értelmezni az arányosságnak [az 1999/62] irányelv 9a. cikkében foglalt követelményét, hogy azzal ellentétes a [410/2007. Kormányrendelet] 9. mellékletével bevezetethez hasonló szankciórendszer, amely a viszonylati jegyek megváltásával kapcsolatos szabályok megsértése esetére – a szabályszegések súlyától függetlenül – átalányösszegű bírság kiszabását írja elő?
- 2) Megfelel-e a [410/2007. Kormányrendelet] 9. mellékletében meghatározott közigazgatási bírság az [1999/62] irányelv 9a. cikkében foglalt azon követelménynek, hogy a nemzeti jog által megalkotott szankciónak hatékonyak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lennie?
- 3) Akként kell-e értelmezni az arányosságnak az [1999/62] irányelv 9a. cikkében szereplő követelményét, hogy azzal ellentétes egyrészt az alapeljárásban szóban forgóhoz hasonló, a jogsértés elkövetőinek objektív felelősségét bevezető szankciórendszer, másrészt pedig az említett rendszerben előírt szankció súlyozása?”

- 35 A Bíróság elnöke 2015. október 19-i határozatával elrendelte a C-497/15. és a C-498/15. sz. ügy egyesítését az írásbeli és a szóbeli szakasz lefolytatása, valamint az ítélet meghozatala céljából.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első és második kérdéstről

- 36 A kérdést előterjesztő bíróság az együttesen vizsgálendő első és második kérdésével lényegében arra keres választ, hogy az 1999/62 irányelv 9a. cikkét úgy kell-e értelmezni, hogy a szankciók hatékonyságának, arányosságának és visszatartó erejének e cikk szerinti követelményével ellentétes az olyan szankciórendszer, mint amilyenről az alapügyben szó van, amely a közúti infrastruktúra használatához kapcsolódó úthasználati díj előzetes kifizetésének kötelezettségére vonatkozó szabályok bármilyen megsértése esetén – annak jellegétől és súlyától függetlenül – átalányösszegű bírság kiszabását írja elő.
- 37 Előzetesen emlékeztetni kell arra, hogy az 1999/62 irányelv 9a. cikke értelmében a tagállamoknak megfelelő ellenőrzéseket kell létrehozniuk és meg kell állapítaniuk azt a szankciórendszert, amely az ezen irányelv alapján elfogadott nemzeti rendelkezések megsértése esetén alkalmazandó. A tagállamok megtesznek minden szükséges intézkedést e szankciók végrehajtásának biztosítása érdekében. A megállapított szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük.
- 38 Meg kell azonban állapítani, hogy az említett irányelv nem tartalmaz pontosabb szabályokat az említett nemzeti szankciók megállapítására vonatkozóan, és különösen nem határoz meg semmilyen kifejezett szempontot, amely alapján mérlegelni lehetne az ilyen szankciók arányos jellegét.
- 39 Márpedig az állandó ítélkezési gyakorlat értelmében az e szabályozással bevezetett rendszerben előírt feltételek teljesítésének elmulasztása esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó uniós jogszabályok összehangolásának hiányában a tagállamok hatáskörébe tartozik a számukra megfelelőnek tűnő szankciók megválasztása. E hatáskörüket azonban az uniós jog és e jog általános elveinek tiszteletben tartásával, ennél fogva az arányosság elvére figyelemmel kell gyakorolniuk (lásd különösen: 2012. február 9-i Urbán ítélet, C-210/10, EU:C:2012:64, 23. pont; 2016. október 19-i EL-EM-2001 ítélet, C-501/14, EU:C:2016:777, 37. pont).
- 40 Így a jelen ügyben az alapügyben szóban forgó nemzeti jogszabályokban előírt szankciók nem léphetik túl azt a mértéket, amely alkalmas és szükséges az ezen jogszabályok által jogszerűen elérni kívánt cél megvalósításához, tehát amikor több alkalmas intézkedés közül lehet választani, a legkevésbé hátrányosat kell igénybe venni, és az okozott hátrányok nem lehetnek túlzottak az elérni kívánt célokhoz képest (lásd: 2016. október 19-i EL-EM-2001 ítélet, C-501/14, EU:C:2016:777, 39. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 41 Az 1999/62 irányelv keretében követett célkitűzések – amint az az ezen irányelv (1) preambulumbekzdéséből kitűnik – a tagállamokban működő fuvarozási vállalkozások közötti verseny torzulásainak felszámolása érdekében mind a díjkivetési rendszerek összehangolására, mind pedig a fuvarozási vállalkozások esetében az infrastruktúra-használati díjak kivetésére vonatkozó, méltányosságon alapuló mechanizmusok kidolgozására irányulnak.
- 42 A Bíróság e vonatkozásban megállapította, hogy a jogsértések visszaszorítására irányuló szankciók szigorúságának összhangban kell állnia a jogsértés súlyával, különösen a tényleges visszatartó erő biztosítása révén, az arányosság általános elvének tiszteletben tartásával (2016. október 19-i EL-EM-2001 ítélet, C-501/14, EU:C:2016:777, 40. pont).

- 43 Egyebekben a Bíróság megállapította, hogy az arányosság elve nemcsak a jogsértés tényállási elemeinek meghatározását és a bírságok mértékével kapcsolatos szabályok meghatározását illetően, hanem a bírság kiszabása során figyelembe vehető tényezők megítélése tekintetében is köti a tagállamokat (2016. október 19-i EL-EM-2001 ítélet, C-501/14, EU:C:2016:777, 41. pont).
- 44 A jelen esetben hangsúlyozni kell, hogy a közúti közlekedésről szóló törvény 21. §-ának (2) bekezdése a gépjárműnek a díjköteles útszakaszok használatáért fizetendő, megtett úttal arányos útdíj megfizetésének kötelezettségére vonatkozó szabályokat megsértő üzemben tartóját 10 000 HUF-tól 300 000 HUF-ig (hozzávetőleg 32 eurótól 974 euróig) terjedő bírsággal rendeli büntetni. A 410/2007. Kormányrendelet 9. melléklete e keretek között vezeti be a szóban forgó jogsértésre vonatkozó bírságokat, amelyek a járművek – tengelyszám alapján meghatározott – kategóriájának megfelelően változnak, és amelyek átalányösszege 140 000 HUF-tól 165 000 HUF-ig (hozzávetőleg 454 eurótól 535 euróig) terjed.
- 45 A nemzeti rendelkezések megsértésére vonatkozó – az 1999/62 irányelv alapján kialakított – szankcióknak nem csak az elkövetett jogsértésekkel arányosoknak, de hatékonyaknak és visszatartó erejűeknek is kell lenniük. A jelen esetben, a C-497/15. sz. ügyben az Euro-Teamre kiszabott bírság összege több mint 500-szor magasabb a ki nem fizetett úthasználati díj összegénél, amely alacsonyabb annál az összegnél, amelyet az 5-ös út azonos szakaszáért ténylegesen kifizettek. A C-498/15. sz. ügyben ez az összeg több mint 87-szer magasabb a késedelmesen kifizetetté.
- 46 Figyelembe véve a kiszabott bírságoknak a ténylegesen fizetendő és előre ki nem fizetett úthasználati díj költségéhez viszonyított összegét, kétségtelen, hogy a magyar büntető intézkedések a megállapított szankciók szigorából és rendszeres alkalmazásából kifolyólag jellegüknek fogva hatékonyak és visszatartó erejűek.
- 47 Az arányosság elvének tiszteletben tartását illetően meg kell állapítani, hogy a bírságok differenciálása ennek a 410/2007. Kormányrendeletből következő rendszernek az értelmében egyedül az érintett gépjárműnek a tengelyek száma alapján megállapított kategóriáján alapul. Ugyanakkor az ilyen differenciálás, amely semmilyen kapcsolatban nem áll a gépjármű üzemben tartójának vagy vezetőjének magatartásával, nem veszi figyelembe az elkövetett jogsértés jellegét és súlyát. Amint azt az Európai Bizottság az írásbeli észrevételeiben megállapította, a hatáskörrel rendelkező hatóság nem veheti figyelembe például az előírt úthasználati díj összegének kifizetése nélkül megtett távolságot. Az alapügyben szóban forgó fizetési kötelezettség be nem tartását szankcionáló bírság tehát átalányösszegű, és nem változik sem az engedély nélkül megtett kilométerek függvényében, sem pedig azáltal, hogy az elkövető az adott szakaszra vonatkozó úthasználati díj összegét kifizette-e előzetesen, vagy sem.
- 48 Ezenkívül az 1999/62 irányelvnek a többek között a 7–7k. cikkében szereplő követelmények értelmében az alapügyben szereplő közúthasználati díj rendszerét úgy alakították ki, hogy az infrastruktúra használóinak az annak fenntartásához való hozzájárulása arányos legyen annak használatával, és vegye figyelembe, hogy az igénybe vett gépjármű milyen károsanyag-kibocsátás szerinti osztályba tartozik. Azonban a bírságoknak az elkövetett jogsértés súlyához igazodó differenciálásának hiánya alkalmas arra, hogy ezen hozzájárulási elv ellen hasson.
- 49 Márpedig a Bíróság már kimondta, hogy az uniós szabályozással elérni kívánt célokhoz képest aránytalanoknak tűnik a törvény által előírt bizonyos kötelezettségek bármely megsértése tekintetében az átalányösszegű bírság anélküli alkalmazása, hogy az említett bírság összegét a jogsértés súlya alapján differenciálnák (lásd: 2012. február 9-i Urbán ítélet, C-210/10, EU:C:2012:64, 41. pont).

50 A fentiekre tekintettel az első és a második kérdésre azt a választ kell adni, hogy az 1999/62 irányelv 9a. cikkét úgy kell értelmezni, hogy az e cikkben előírt arányosság követelményével ellentétes az olyan szankciórendszer, mint amilyenről az alapügyben szó van, amely a közúti infrastruktúra használatához kapcsolódó úthasználati díj előzetes kifizetésének kötelezettségére vonatkozó szabályok bármilyen megsértése esetén – annak jellegétől és súlyától függetlenül – átalányösszegű bírság kiszabását írja elő.

A harmadik kérdéstről

51 A kérdést előterjesztő bíróság harmadik kérdésével lényegében arra kérdez rá, hogy az 1999/62 irányelv 9a. cikkét úgy kell-e értelmezni, hogy az e cikkben előírt arányossági követelménnyel ellentétes egyrészt az olyan, a jogsértés elkövetőinek objektív felelősségét bevezető szankciórendszer, mint amilyenről az alapügyben szó van, másrészt az e rendszer által előírt szankciók mértéke.

52 Emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság elé terjesztett iratokból kitűnik, hogy a 410/2007. Kormányrendelet 9. melléklete értelmében az azt végrehajtó hatóságok az ED törvény megsértése esetén alkalmazandó bírság átalányösszege tekintetében mérlegelést nem engedő hatásköri helyzetben vannak. E hatóságoknak ennél fogva nem áll módjukban figyelembe venni minden egyes eset sajátos jogi és ténybeli körülményeit, és így ezen összeget a körülményekhez igazítani.

53 Először is az objektív felelősség bevezetésének az arányosság elvével való összeegyeztethetőségét illetően meg kell állapítani, hogy a Bíróság már több ízben is kimondta, hogy az uniós jog megsértését szankcionáló ilyen rendszer önmagában nem összeegyeztethetetlen ezen elvvel (lásd különösen: 2012. február 9-i Urbán ítélet, C-210/10, EU:C:2012:64, 47. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

54 A Bíróság szerint ugyanis az elérni kívánt célokhoz képest nem aránytalan az objektív felelősségi rendszer bevezetése, amennyiben ez a rendszer jellegénél fogva alkalmas arra, hogy az érintett személyeket valamely rendelet rendelkezéseinek tiszteletben tartására ösztönözze, és amennyiben az elérni kívánt célok olyan közérdeket képeznek, amely alkalmas arra, hogy igazolja ilyen rendszer bevezetését (2012. február 9-i Urbán ítélet, C-210/10, EU:C:2012:64, 48. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

55 Ezek után emlékeztetni kell arra, hogy az 1999/62 irányelv a nemzeti jogalkotókat arra kötelezi, hogy a közúti infrastruktúra használatáért a nehéz tehergépjárműveket útdíj fizetésére kötelezzék. Az alapügyben szereplő, ezen irányelvet átültető nemzeti rendszer így azt írja elő, hogy e gépjárművek üzemen tartói kötelesek ezen infrastruktúrák használatáért útdíjat fizetni, továbbá szankciós mechanizmust vezet be a fizetési kötelezettség betartásának biztosítására. A nemzeti jogszabályok értelmében e kötelezettség megsértése megvalósul, ha a díjköteles közúti infrastruktúra használója a használat előtt nem fizette ki az előírt úthasználati díj összegét. Az ilyen objektív felelősségi rendszer így arra készíti a közlekedő nehéz tehergépjárművek üzemen tartóit, hogy az általuk fizetendő úthasználati díjat előzetesen fizessék meg.

56 Mivel egyrészt az objektív felelősségi rendszer jellegénél fogva arra készíti a gépjárművek üzemen tartóit, hogy tartsák be a közúti infrastruktúra használatáért fizetendő útdíjak előzetes megfizetésének kötelezettségét, másrészt a magyar jogszabályok által követett célok – azaz a fuvarozási vállalkozások közötti verseny torzulásai elleni küzdelem és a szennyező fizet elvének alkalmazása – közérdeket képeznek, az objektív felelősségi rendszer e jogszabályok általi bevezetését igazoltnak kell tekinteni.

57 Ennél fogva az említett kötelezettségek megsértését szankcionáló, olyan objektív felelősségi rendszer bevezetése, mint amilyen az alapügyben szerepel, önmagában nem összeegyeztethetetlen az uniós joggal.

- 58 Másodsorban az alapügyben szóban forgó szankciórendszerben előírt, az egyes jogsértésfajtákhoz kapcsolódó bírságok összegének meghatározását illetően emlékeztetni kell a jelen ítélet 39. és 40. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlatra, amely szerint a tagállamok hatáskörébe tartozik a számukra megfelelőnek tűnő szankciók megválasztása. A tagállamoknak azonban e hatáskörüket az uniós jog és e jog általános elveinek tiszteletben tartásával, ennél fogva az arányosság elvére figyelemmel kell gyakorolniuk. A szankciók tehát különösen nem léphetnek túl azon, ami a szóban forgó jogszabály által jogszerűen elérni kívánt célok megvalósításához szükséges, és ezenfelül e célokhoz képest nem lehetnek túlzottak sem.
- 59 Márpedig e tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az arányosság elve nemcsak a jogsértés tényállási elemeinek meghatározását és a bírságok összegének nagyságával kapcsolatos szabályok meghatározását illetően, hanem a bírság kiszabása során figyelembe vehető tényezők megítélése tekintetében is köti a tagállamokat (lásd különösen: 2012. február 9-i Urbán ítélet, C-210/10, EU:C:2012:64, 54. pont; 2016. október 19-i EL-EM-2001 ítélet, C-501/14, EU:C:2016:777, 41. pont).
- 60 Mindezek pontosítása után meg kell állapítani, hogy nem felel meg a jelen ítélet 39. és 40. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlatban megkövetelt feltéteknek a közúti infrastruktúra használatáért fizetendő útdíjak megfizetésének kötelezettségével kapcsolatos jogsértések szankcionálásával megbízott nemzeti hatóságok azon kötelezettsége, hogy anélkül szabjanak ki 140 000 HUF-tól 165 000 HUF-ig (hozzávetőleg 454 eurótól 535 euróig) terjedő átalányösszegű bírságot, hogy lehetőségük lenne az adott ügy konkrét körülményeinek figyelembevételére, adott esetben pedig a bírság összegének mérséklésére.
- 61 Ennél fogva a magyar szankciórendszer aránytalannak tűnik, különösen az olyan ügyekben, mint az alapügyek.
- 62 E tekintetben hangsúlyozni kell, hogy nem vitatott egyrészt, hogy a C-497/15. sz. ügyben az érintett gépjármű vezetője a jármű navigációs rendszerének meghibásodása következtében túlhajtott azon a lehajton, ahol az autópályát el kellett volna hagynia, és rá kellett volna térnie az alacsonyabb rendű útra, amelyre vonatkozóan úthasználati jogosultsággal rendelkezett. E vezető tehát hozzávetőleg 5 km-t tett meg ezen az autópályán anélkül, hogy előzetesen megfizette volna az úthasználati díjat, mivel a kérdéses autópálya-szakasz párhuzamos volt az alsóbbrendű úttal. Az autópályán megtett 5 km alapján fizetendő összeg alacsonyabb volt, mint az alsóbbrendű út hasonló szakaszának használatáért felszámított összeg. Így – amint azt a kérdést előterjesztő bíróság megállapította – az Euro-Team e jogsértéssel nem tett szert előnyre és pénzügyi kárt sem okozott az állami költségvetésnek.
- 63 Másrészt a C-498/15. sz. ügyben a kérdéses gépjárműnek az öt más útvonalon a közúti infrastruktúra használatára jogosító viszonylati jeggyel rendelkező vezetője, miután észlelte a tévedését, és már nem tudott visszafordulni, leállította a gépjárművet az autópálya leálló sávjában, és önként rendezte az előírt úthasználati díj összegét. A jelen esetben az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy e gépjárművezető az autópályát tévedésből 20 percen át használta, mivel elvétette a terv szerinti lehajtot. Ezen esetben – a kérdést előterjesztő bíróság megállapításai szerint – a Spirál-Gép szintén nem tett szert előnyre, és kárt sem okozott.
- 64 E körülmények között először is azon feltételt illetően, amely szerint a szankció nem léphet túl azon, ami az alapeljáráásban szóban forgó jogszabály által jogszerűen elérni kívánt célok megvalósításához szükséges, meg kell állapítani, hogy a hatáskörrel rendelkező nemzeti hatóságok ezeket a célokat kevésbé hátrányos intézkedésekkel is megvalósíthatnák, mivel az elkövetett jogsértés valójában nem veszélyezteti az 1999/62 irányelvben előírt célokat, azaz a tagállamokban működő fuvarozási vállalkozások közötti verseny torzulásainak felszámolása érdekében a díjkivetési rendszerek összehangolását és a fuvarozási vállalkozások esetében az infrastruktúra-használati díjak kivetésére vonatkozó, méltányosságon alapuló mechanizmusok kidolgozását.

- 65 Másodszor azt a feltételt illetően, hogy a szankció nem lehet túlzott az említett célokhoz képest, a C-497/15. sz. ügyben előterjesztett előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy az Euro-Teamre kiszabott bírság összege több mint 500-szor magasabb a ki nem fizetett úthasználati díj összegénél, amely alacsonyabb annál az összegnél, amelyet az 5-ös út azonos szakaszáért ténylegesen kifizettek. A C-498/15. sz. ügyben a kérdést előterjesztő bíróság megjegyzi, hogy ez az összeg több mint 87-szer magasabb a késedelmesen kifizetett úthasználati díjnál. Következésképpen az alapügyekben a szankció mértéke az elkövetett jogsértéshez képest aránytalannak tűnik.
- 66 A fentiekre tekintettel a harmadik kérdésre azt a választ kell adni, hogy az 1999/62 irányelv 9a. cikkét úgy kell értelmezni, hogy az e cikkben előírt arányossági követelménnyel nem ellentétes az objektív felelősséget bevezető olyan szankciórendszer, mint amelyről az alapügyben szó van. Ezzel szemben e rendelkezést úgy kell értelmezni, hogy azzal ellentétes a szankcióknak e rendszer által előírt mértéke.

A költségekről

- 67 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (tizedik tanács) a következőképpen határozott:

- 1) **A 2011. szeptember 27-i 2011/76/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvvel módosított, a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló, 1999. június 17-i 1999/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 9a. cikkét úgy kell értelmezni, hogy az e cikkben előírt arányosság követelményével ellentétes az olyan szankciórendszer, mint amelyről az alapügyben szó van, amely a közúti infrastruktúra használatához kapcsolódó úthasználati díj előzetes kifizetésének kötelezettségére vonatkozó szabályok bármilyen megsértése esetén – annak jellegétől vagy súlyától függetlenül – átalányösszegű bírság kiszabását írja elő.**
- 2) **A 2011/76 irányelvvel módosított 1999/62 irányelv 9a. cikkét úgy kell értelmezni, hogy az e cikkben előírt arányossági követelménnyel nem ellentétes az objektív felelősséget bevezető olyan szankciórendszer, mint amelyről az alapügyben szó van. Ezzel szemben e rendelkezést úgy kell értelmezni, hogy azzal ellentétes a szankcióknak e rendszer által előírt mértéke.**

Berger

Borg Barthet

Biltgen

Kihirdetve Luxembourgban, a 2017. március 22-i nyilvános ülésen.

A. Calot Escobar
hivatalvezető

M. Berger
a tizedik tanács elnöke