Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Zehnte Kammer)

22. März 2017 [1]

„Vorlage zur Vorabentscheidung — Rechtsangleichung — Straßenverkehr — Steuerliche Vorschriften — Richtlinie 1999/62/EG — Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge — Mautgebühr — Pflicht der Mitgliedstaaten, wirksame, angemessene und abschreckende Sanktionen festzulegen — Pauschale Geldbuße — Verhältnismäßigkeit“

In den verbundenen Rechtssachen C-497/15 und C-498/15

betreffend Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Verwaltungs- und Arbeitsgericht Szeged, Ungarn) mit Entscheidung vom 14. September 2015, beim Gerichtshof eingegangen am 22. September 2015, in den Verfahren

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

Spirál-Gép Kft. (C-498/15)

gegen

Budapest Rendőrfőkapitánya

erlässt

DER GERICHTSHOF (Zehnte Kammer)

unter Mitwirkung der Kammerpräsidentin M. Berger (Berichterstatterin) sowie der Richter A. Borg Barthet und F. Biltgen,

Generalanwalt: M. Bobek,

Kanzler: A. Calot Escobar,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

— der ungarischen Regierung, vertreten durch M. Z. Fehér, G. Koós und A. Pálfy als Bevollmächtigte,

— der polnischen Regierung, vertreten durch B. Majczyna als Bevollmächtigten,

— der Europäischen Kommission, vertreten durch J. Hottiaux und L. Havas als Bevollmächtigte,

1 — Verfahrenssprache: Ungarisch.

aufgrund des nach Anhörung des Generalanwalts ergangenen Beschlusses, ohne Schlussanträge über die Rechtssache zu entscheiden,

folgendes

Urteil

1 Die Vorabentscheidungsersuchen betreffen die Auslegung von Art. 9a der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. 1999, L 187, S. 42) in der durch die Richtlinie 2011/76/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. September 2011 (ABl. 2011, L 269, S. 1) geänderten Fassung (im Folgenden: Richtlinie 1999/62).

2 Diese Ersuchen ergehen im Rahmen zweier Rechtsstreitigkeiten zwischen der Euro-Team Kft. (Rechtssache C-497/15) bzw. der Spirál-Gép Kft. (Rechtssache C-498/15) auf der einen und dem Budapest Rendőrfőkapitánya (Polizeipräsident von Budapest, Ungarn) auf der anderen Seite, in denen es um Geldbußen ging, die verhängt worden waren, weil ein Streckenabschnitt der Autobahn ohne Entrichtung des entsprechenden Mautbetrags benutzt wurde.

Rechtlicher Rahmen

Unionsrecht

3 In den Erwägungsgründen 1, 12 und 15 der Richtlinie 1999/62 heißt es:

„(1) Die Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen zwischen Verkehrsunternehmen aus den Mitgliedstaaten erfordert die Harmonisierung der Abgabesysteme und die Einführung gerechter Mechanismen für die Erhebung von Gebühren von den Verkehrsunternehmern.

…

(12) Die bestehenden Wettbewerbsverzerrungen können zwar nicht allein durch die Harmonisierung der Steuern oder der Verbrauchsabgaben auf Kraftstoffe beseitigt werden, sie können jedoch – solange es keine technisch und wirtschaftlich besseren Erhebungsformen gibt – dadurch gemildert werden, dass Maut- und/oder Autobahnbenutzungsgebühren beibehalten oder eingeführt werden. Ferner sollte den Mitgliedstaaten das Erheben von Gebühren für die Benutzung von Brücken, Tunnels und Gebirgspässen gestattet sein.

…

(15) Die Benutzungsgebühren sollten entsprechend der Dauer der Benutzung der betreffenden Verkehrswege festgelegt werden und unter Berücksichtigung der von den Straßenfahrzeugen verursachten Kosten differenziert werden.“

4 Art. 1 Abs. 1 der Richtlinie 1999/62 bestimmt:

„Diese Richtlinie gilt für Kraftfahrzeugsteuern und für Maut- und Benutzungsgebühren, die von den in Artikel 2 definierten Fahrzeugen erhoben werden.“

5 Art. 2 der Richtlinie 1999/62 sieht vor:

„Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

…

b) ‚Mautgebühr' eine für eine Fahrt eines Fahrzeugs auf einem bestimmten Verkehrsweg zu leistende Zahlung, deren Höhe sich nach der zurückgelegten Wegstrecke und dem Fahrzeugtyp richtet und die eine Infrastrukturgebühr und/oder eine Gebühr für externe Kosten beinhaltet;

…"

6 Art. 7 Abs. 1 der Richtlinie 1999/62 lautet:

„Unbeschadet des Artikels 9 Absatz 1a dürfen die Mitgliedstaaten unter den in den Absätzen 2, 3, 4 und 5 dieses Artikels und in den Artikeln 7a bis 7k genannten Bedingungen Maut- und/oder Benutzungsgebühren auf dem transeuropäischen Straßennetz oder auf bestimmten Abschnitten dieses Netzes und zusätzlich auf anderen Abschnitten ihrer Autobahnnetze, die nicht zum transeuropäischen Straßennetz gehören, beibehalten oder einführen. Das Recht der Mitgliedstaaten, unter Beachtung des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Maut- und/oder Benutzungsgebühren auf anderen Straßen zu erheben, bleibt hiervon unberührt, sofern die Erhebung von Maut- und/oder Benutzungsgebühren auf solchen anderen Straßen den internationalen Verkehr nicht diskriminiert und nicht zur Verzerrung des Wettbewerbs zwischen den Unternehmen führt."

7 Art. 9a der Richtlinie 1999/62 bestimmt:

„Die Mitgliedstaaten sehen geeignete Kontrollen vor und legen Sanktionen zur Ahndung von Verstößen gegen die aufgrund dieser Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Vorschriften fest. Sie treffen die zur Anwendung dieser Vorschriften erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, angemessen und abschreckend sein."

Ungarisches Recht

Straßenverkehrsgesetz

8 § 20 Abs. 1 des a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (Gesetz Nr. I von 1988 über den Straßenverkehr, im Folgenden: Straßenverkehrsgesetz) bestimmt:

„Gegen eine Person, die gegen die in diesem Gesetz sowie in spezifischen Rechts- und Verwaltungsvorschriften und in Gemeinschaftsrechtsakten festgelegten Bestimmungen betreffend

…

m) die für die Nutzung mautpflichtiger Streckenabschnitte zu entrichtende streckenbezogene Gebühr

… verstößt, kann eine Geldbuße verhängt werden."

9 § 21 des Straßenverkehrsgesetzes sieht vor:

„(1) Der Fahrzeughalter oder, im Fall von § 21/A Abs. 2, die Person, der das Fahrzeug zur Nutzung überlassen wurde, ist dafür verantwortlich, dass mit dem von ihm gehaltenen oder benutzten Kraftfahrzeug die durch besondere Rechtsvorschriften festgelegten Vorschriften über

…

h) die für die Nutzung des mautpflichtigen Streckenabschnitts fällige streckenbezogene Gebühr

eingehalten werden …

(2) Bei einem Verstoß gegen eine der in Abs. 1 genannten Vorschriften wird gegen den Fahrzeughalter oder, im Fall von § 21/A Abs. 2, die Person, der das Fahrzeug zur Nutzung überlassen wurde, eine Geldbuße in Höhe von 10 000 bis 300 000 [ungarischen] Forint [(HUF) (ungefähr 32 Euro bis 974 Euro)] festgesetzt. Die Höhe der bei einem Verstoß gegen diese Vorschriften zu verhängenden Geldbußen wird durch Regierungsverordnung festgelegt. Verstößt ein und dasselbe Verhalten gegen mehrere Vorschriften und wird es im Rahmen desselben Verfahrens geprüft, wird es mit einer Geldbuße geahndet, die der Summe der für jeden einzelnen Verstoß vorgesehenen Geldbußen entspricht.

…

(5) Unter Berücksichtigung der Bestimmungen des Abs. 1 werden durch Regierungsverordnung die Verstöße bestimmt, für die gegen den Fahrzeughalter … eine Geldbuße festgesetzt werden kann.“

Mautgebührengesetz

10 § 3 Abs. 1 und 6 des az autópályák, autóutak és főutak használatáért fizetendő, megtett úttal arányos díjról szóló 2013. évi LXVII. törvény (Gesetz Nr. LXVII von 2013 über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Autobahnen, Schnellstraßen und Hauptstraßen, im Folgenden: Mautgebührengesetz) sieht vor:

„(1) Für die Benutzung mautpflichtiger Straßenabschnitte durch mautpflichtige Kraftfahrzeuge ist eine Straßennutzungsberechtigung nach diesem Gesetz erforderlich.

…

(6) Der Halter des betreffenden Kraftfahrzeugs ist dafür verantwortlich, dass das von ihm gehaltene Kraftfahrzeug die in Abs. 1 festgelegten Vorgaben einhält.“

11 § 14 des Mautgebührengesetzes sieht vor:

„Eine unberechtigte Straßennutzung liegt – außer in den Befreiungsfällen nach § 9 – vor, wenn

a) der zur Mautzahlung Verpflichtete nicht vor Beginn der Nutzung des mautpflichtigen Straßenabschnitts ein Streckenticket für diesen Straßenabschnitt erworben hat und nicht über einen gültigen, mit dem Verwalter des Mautsystems geschlossenen Vertrag über die Abgabe von Mauterklärungen bei der Mauterhebungsstelle und die Mautentrichtung nach diesem Gesetz verfügt,

b) der zur Mautzahlung Verpflichtete den mautpflichtigen Straßenabschnitt auf der Grundlage einer Mauterklärung nutzt, in der eine niedrigere als die für ihn geltende Maut- oder Umweltschutzkategorie angegeben ist, oder

c) für die Nutzung des mautpflichtigen Straßenabschnitts in Bezug auf das betreffende Kraftfahrzeug ein gültiger, mit dem Verwalter des Mautsystems geschlossener Vertrag über die Abgabe von Mauterklärungen bei der Mauterhebungsstelle und die Mautentrichtung nach diesem Gesetz vorliegt, während der Nutzung des mautpflichtigen Straßenabschnitts jedoch eine der Voraussetzungen für das vorschriftsmäßige Funktionieren des Bordgeräts, die in einer aufgrund der Ermächtigung nach diesem Gesetz erlassenen Rechtsverordnung festgelegt sind, nicht erfüllt ist und der zur Zahlung der Maut Verpflichtete nicht vor Beginn der Nutzung des mautpflichtigen Straßenabschnitts ein Streckenticket für diesen Streckenabschnitt erworben hat.“

12 § 15 dieses Gesetzes bestimmt:

„(1) Die Höhe der Geldbuße wird so festgelegt, dass die zur Zahlung Verpflichteten dazu angehalten werden, den geforderten Mautbetrag zu entrichten.

(2) Die vereinnahmten Geldbußen werden dem Zentralhaushalt als Haushaltseinnahme zugewiesen, die in die in § 14 Abs. 4 Buchst. d des Gesetzes Nr. CXCV von 2011 über die öffentlichen Finanzen genannte Rubrik eingetragen wird. Die Zahlung der Geldbuße erfolgt in [ungarischen] Forint [(HUF)] durch Überweisung auf das Bankkonto, das durch einen nach diesem Gesetz angenommen Rechtsakt bestimmt wird."

13 § 16 dieses Gesetzes sieht vor:

„Die unberechtigte Straßennutzung im Sinne dieses Gesetzes stellt einen Verstoß dar, der nach Maßgabe des Straßenverkehrsgesetzes mit einer Geldbuße geahndet werden kann."

14 § 29/A Abs. 1, 4, 6 und 7 des Mautgebührengesetzes, der mit dem Gesetz Nr. LIV von 2014 zum 9. November 2014 in das Mautgebührengesetz eingefügt wurde, bestimmt:

„(1) Bei Vorliegen der Voraussetzungen der Abs. 2 bis 4 wird Antragstellern, die bei der mit der Erhebung der Maut beauftragten Stelle (im Folgenden: Mauterhebungsstelle) einen Antrag gemäß Abs. 6 und 7 (im Folgenden: Antrag) stellen, nach Maßgabe der Bestimmungen dieses Gesetzes die Geldbuße erlassen, die wegen einer unberechtigten Straßennutzung im Sinne des Art. 14 Buchst. a, die zwischen dem 1. Juli 2013 und dem 31. März 2014 stattgefunden hat, festgesetzt worden ist.

…

(4) Auf Antrag gemäß Abs. 7 wird dem Antragsteller die Geldbuße wegen einer Zuwiderhandlung gegen Art. 14 Buchst. a erlassen, wenn die Geldbuße auf einem mautpflichtigen Straßenabschnitt oder einer dorthin führenden Straße – innerhalb der Gültigkeitsdauer des Streckentickets höchstens einmal je Fahrtrichtung an einem bestimmten Kontrollpunkt – verhängt wurde, der betreffende mautpflichtige Straßenabschnitt unter Straßennetzgesichtspunkten funktionell parallel zu der Straße verläuft, für den das in Rede stehende Fahrzeug in demselben Zeitraum über eine Straßennutzungsberechtigung verfügte, und von dieser Berechtigung während ihrer Gültigkeitsdauer kein Gebrauch gemacht worden ist.

…

(6) Neben der Erfüllung der Bestimmungen der Abs. 2 bis 4 setzt der Erlass der Geldbuße voraus, dass der Antragsteller vor Antragstellung bei der Mauterhebungsstelle für jede Geldbuße Bearbeitungsgebühren in Höhe von 12 000 HUF [(ungefähr 39 Euro)] einschließlich Mehrwertsteuer entrichtet hat und diese Zahlung bei Antragstellung nachweist. …

(7) Der Antrag kann innerhalb von 60 Tagen nach Inkrafttreten des Gesetzes Nr. LIV von 2014 zur Änderung des [Mautgebührengesetzes] gestellt werden. Die Mauterhebungsstelle stellt auf der Grundlage des eingereichten Antrags – wenn sein Inhalt den Bestimmungen dieses Gesetzes entspricht und zu den in der Datenbank der Mauterhebungsstelle gespeicherten Informationen nicht im Widerspruch steht – eine Bescheinigung darüber aus, dass dem Antragsteller wegen Erfüllung der in den Abs. 2 bis 4 geregelten Voraussetzungen die Geldbuße erlassen werden kann. Eine solche Bescheinigung wird nicht erteilt, wenn der Inhalt des Antrags nicht mit den in der Datenbank der Mauterhebungsstelle gespeicherten Informationen übereinstimmt. Die Mauterhebungsstelle erteilt die Bescheinigung binnen 120 Tagen nach Eingang des Antrags. …"

Regierungsverordnung Nr. 410/2007

15 § 1 Abs. 1 der 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.) Korm. Rendelet (Regierungsverordnung Nr. 410 vom 29. Dezember 2007 über die bußgeldbewehrten Straßenverkehrsverstöße, die Höhe der möglichen Geldbußen bei solchen Verstößen, die Verwendung der Geldbußen und die Voraussetzungen für die Beteiligung an den Kontrollen, im Folgenden: Regierungsverordnung Nr. 410/2007) bestimmt:

„Gemäß § 21 Abs. 1 des [Straßenverkehrsgesetzes] wird bei einem Verstoß gegen die Bestimmungen der §§ 2 bis 8/A gegen den Fahrzeughalter … eine Geldbuße in der in dieser Verordnung festgelegten Höhe festgesetzt."

16 In § 8/A der Regierungsverordnung Nr. 410/2007 heißt es:

„(1) In Verbindung mit § 21 Abs. 1 Buchst. h des [Straßenverkehrsgesetzes] hat der Fahrzeughalter bei einem Verstoß gegen die in Anhang 9 genannten Rechtsvorschriften eine Geldbuße in der für die Fahrzeugkategorie festgelegten Höhe zu zahlen.

(2) Gegen den Fahrzeughalter kann die Geldbuße nach Abs. 1 wegen unberechtigter Straßennutzung mit demselben Fahrzeug innerhalb von acht Stunden seit der erstmaligen Feststellung der unberechtigten Straßennutzung mit diesem Fahrzeug nur einmal verhängt werden.

…"

17 Anhang 9 dieser Verordnung bestimmt:

„A		B		
		B1	B2	B3
1. Verstoß gegen das Mautgebührengesetz		Höhe der Geldbuße für die betreffende Fahrzeugkategorie		
		J2	J3	J4
2. Verstoß gegen § 14 Buchst. a		140 000	150 000	165 000
3. Verstoß gegen § 14 Buchst. b		80 000	90 000	110 000
4. Verstoß gegen § 14 Buchst. c		140 000	150 000	165 000"

Regierungsverordnung Nr. 209/2013

18 § 24 Abs. 3 der az ED törvény végrehajtásáról szóló 209/2013 (VI. 18.) Korm. rendelet (Regierungsverordnung Nr. 209 vom 18. Juni 2013 zur Durchführung des Mautgebührengesetzes, im Folgenden: Regierungsverordnung Nr. 209/2013) lautet:

„Das Streckenticket ist eine Straßennutzungsberechtigung für eine Fahrt ohne Unterbrechungen mit einem Kraftfahrzeug, dessen Parameter beim Erwerb angegeben wurden. Das Streckenticket ist nicht übertragbar; die Route und die Kraftfahrzeugparameter, die bei seinem Erwerb angegeben wurden und auf ihm vermerkt sind, können nicht geändert werden. Das Streckenticket kann nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen für eine Fahrt verwendet werden, die an einem zuvor festgelegten Tag angetreten wird. Das Streckenticket gilt,

a) wenn seine Gültigkeit am Tag des Erwerbs beginnt, vom Zeitpunkt des Erwerbs bis zum Ablauf des folgenden Tages,

b) wenn es im Vorverkauf höchstens 30 Tage zuvor erworben wurde, vom Beginn des festgelegten Kalendertages bis zum Ablauf des folgenden Tages.“

19 § 26 Abs. 1 Buchst. a der Regierungsverordnung Nr. 209/2013 bestimmt:

„Vor Beginn der Nutzung der mautpflichtigen Strecke hat der zur Entrichtung der Maut Verpflichtete dafür zu sorgen, dass er zu dem Verwalter des Mautsystems in einem Rechtsverhältnis steht, das es ihm ermöglicht, das von der Mauterhebungsstelle betriebene elektronische Mautsystem tatsächlich zu benutzen und darüber das Streckenticket für die tatsächlich benutzte Straße zu erwerben.“

Ausgangsverfahren und Vorlagefragen

20 Euro-Team, Klägerin des Ausgangsverfahrens in der Rechtssache C-497/15, ist ein Unternehmen mit Sitz in Ungarn. Damit ein von ihr gehaltener Lastkraftwagen am 6. September 2014 den mautpflichtigen Streckenabschnitt „Budapest-Gyula“ benutzen konnte, hatte sie gemäß den Vorschriften über die Mautgebühren zuvor das erforderliche Streckenticket gekauft.

21 Am 6. September 2014 fuhr der von Euro-Team beschäftigte Fahrer aufgrund eines Fehlers des Navigationssystems des Fahrzeugs an der Ausfahrt vorbei, an der er die Autobahn M5 hätte verlassen müssen, um seine Fahrt auf der Straße Nr. 5, einem untergeordneten Verkehrsweg, für den er über eine Nutzungsberechtigung verfügte, fortzusetzen. Er fuhr somit auf der Autobahn M5 weiter, ohne über ein gültiges Mautticket zu verfügen und ohne die streckenbezogene Maut für diesen Autobahnabschnitt entrichtet zu haben.

22 Dieser etwa 5 km lange Autobahnabschnitt verläuft praktisch parallel zur Straße Nr. 5. Der Mautbetrag für diesen Abschnitt beträgt 324 HUF (ungefähr 1 Euro) und damit weniger als für den entsprechenden Abschnitt der Straße Nr. 5, für den der Mautbetrag zum maßgebenden Zeitpunkt 520 HUF (ungefähr 1,70 Euro) betrug. Gemäß den Feststellungen des vorlegenden Gerichts erlangte Euro-Team im Vergleich zu der auf dem zuvor erworbenen Streckenticket angegebenen Route keinen Vorteil und verursachte keinen Schaden.

23 Der Budapest Rendőrfőkapitánya (Polizeipräsident von Budapest, Ungarn) verhängte jedoch mit Bescheid vom 8. Dezember 2014 gemäß der Regierungsverordnung Nr. 410/2007 eine Geldbuße in Höhe von 165 000 HUF (ungefähr 535 Euro) gegen Euro-Team, weil diese nicht im Vorhinein ein Streckenticket über die Mautgebühr für die Nutzung der Autobahn zwischen Kilometer 85 und 90 erworben und damit gegen ihre Pflichten aus dem Mautgebührengesetz verstoßen habe.

24 Euro-Team focht diesen Bescheid vor dem vorlegenden Gericht an und machte u. a. geltend, dass die in der Regierungsverordnung Nr. 410/2007 vorgesehene Sanktion gegen das Unionsrecht verstoße, da die Höhe der Geldbuße unangemessen sei.

25 Spirál-Gép, Klägerin des Ausgangsverfahrens in der Rechtssache C-498/15, ist ein ebenfalls in Ungarn ansässiges Unternehmen. Damit ein von ihr gehaltener Lastkraftwagen am 25. April 2014 den mautpflichtigen Streckenabschnitt „Kaba-Bököny“ benutzen konnte, hatte sie gemäß dem Mautgebührengesetz zuvor das erforderliche Streckenticket gekauft.

26 An diesem Tag verpasste der von Spirál-Gép beschäftigte Fahrer dieses Fahrzeugs jedoch aus Unachtsamkeit die Ausfahrt, an der er die Autobahn M35 hätte verlassen müssen. Er setzte seine Fahrt deshalb auf der Autobahn M35 zwischen Kilometer 24 und 35 fort, obwohl dieser Abschnitt nicht Teil der vorgesehenen Route war, für die die Nutzungsgebühr entrichtet worden war. Nachdem

er seinen Fehler bemerkt hatte, hielt er das Fahrzeug, da er nicht wenden konnte, auf dem Standstreifen der Autobahn an und entrichtete auf eigene Initiative telefonisch den Mautbetrag für diesen Streckenabschnitt.

27 Das vorlegende Gericht stellt hierzu fest, dass Spirál-Gép im Vergleich zu dem zuvor entrichteten Mautbetrag und dem spontan vom Fahrer des Fahrzeugs entrichteten Mautbetrag in Höhe von 1 597 HUF (ungefähr 5,20 Euro) weder einen Vorteil erlangte noch einen Schaden verursachte.

28 Der Budapest Rendőrfőkapitánya (Polizeipräsident Budapest) verhängte mit Bescheid vom 16. März 2015 gemäß der Regierungsverordnung Nr. 410/2007 eine Geldbuße in Höhe von 140 000 HUF (ungefähr 454 Euro) gegen Spirál-Gép, weil diese den Mautbetrag für die Nutzung der Autobahn zwischen Kilometer 24 und 35 nicht im Vorhinein entrichtet und damit gegen ihre Pflichten aus dem Mautgebührengesetz verstoßen habe.

29 Spirál-Gép focht diesen Bescheid vor dem vorlegenden Gericht an und machte u. a. geltend, dass die in dieser Regierungsverordnung vorgesehene Sanktion unangemessen sei und damit gegen das Unionsrecht verstoße.

30 In diesen beiden Rechtssachen führt das vorlegende Gericht aus, dass der Fahrzeughalter nach § 21 des Straßenverkehrsgesetzes objektiv hafte, da die Geldbuße unabhängig von einem Verschulden geschuldet sei. Die Verwaltung könne daher außer in den in diesem Gesetz ausdrücklich geregelten Fällen weder die individuelle und besondere Situation des Fahrzeughalters berücksichtigen noch prüfen, ob ihm der Verstoß tatsächlich zurechenbar sei, d. h., ob er absichtlich oder bloß fahrlässig begangen worden sei.

31 Demnach sei es unerheblich, dass Euro-Team in der Rechtssache C-497/15 über ein gültiges Ticket für die Nutzung eines Verkehrswegs verfügt habe, der parallel zu dem verlaufe, auf dem der Verstoß begangen worden sei, und dass der für den letztgenannten Abschnitt geschuldete Mautbetrag niedriger gewesen sei als der für die vorgesehene Route gezahlte Preis. Ebenso verhalte es sich in der Rechtssache C-498/15, in der der von Spirál-Gép beschäftigte Fahrer des Fahrzeugs aus eigener Initiative innerhalb von 20 Minuten nach Begehung des Verstoßes den für die Nutzung dieser Autobahn geforderten Mautbetrag entrichtet habe.

32 Das vorlegende Gericht stellt fest, dass Art. 9a der Richtlinie 1999/62 den Mitgliedstaaten ein weites Ermessen bei der Wahl der Sanktionen einräume, die die Zahlung der Mautgebühren sicherstellen sollten. In Anbetracht der Besonderheiten der Verstöße, die in den bei ihm anhängigen Rechtssachen begangen worden seien, sei jedoch fraglich, ob die gegen das eine Unternehmen verhängte Geldbuße, die mehr als 500-mal höher sei als die geschuldete Mautgebühr, als verhältnismäßig angesehen werden könne.

33 Allerdings würde § 29/A des Mautgebührengesetzes, der in diesen Rechtssachen wegen des Zeitpunkts, zu dem die Verstöße begangen worden seien, zeitlich nicht anwendbar sei, es erlauben, Geldbußen zu verhängen, die in einem angemessenen Verhältnis zur Schwere dieser Verstöße stünden.

34 Unter diesen Umständen hat das Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Verwaltungs- und Arbeitsgericht Szeged, Ungarn) beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1. Ist das in Art. 9a der Richtlinie 1999/62 vorgesehene Erfordernis der Angemessenheit dahin auszulegen, dass es einem Sanktionssystem wie dem in Anhang 9 der Regierungsverordnung Nr. 410/2007 entgegensteht, das bei einem Verstoß gegen die Vorschriften über den Erwerb eines Streckentickets – unabhängig von der Schwere des Verstoßes – die Festsetzung einer pauschalen Geldbuße vorschreibt?

2. Entspricht die in Anhang 9 der Regierungsverordnung Nr. 410/2007 festgelegte Geldbuße dem in Art. 9a der Richtlinie 1999/62 vorgesehenen Erfordernis, dass die im nationalen Recht vorgesehenen Sanktionen wirksam, angemessen und abschreckend sein müssen?

3. Ist das in Art. 9a der Richtlinie 1999/62 enthaltene Erfordernis der Angemessenheit dahin auszulegen, dass es zum einen einem Sanktionssystem wie dem in den Ausgangsverfahren streitigen, das eine objektive Verantwortlichkeit desjenigen, der den Rechtsverstoß begeht, einführt, und zum anderen der von diesem System vorgesehenen Höhe der Sanktion entgegensteht?

35 Mit Beschluss des Präsidenten des Gerichtshofs vom 19. Oktober 2015 sind die Rechtssachen C-497/15 und C-498/15 zu gemeinsamem schriftlichen und mündlichen Verfahren und zu gemeinsamer Entscheidung verbunden worden.

Zu den Vorlagefragen

Zur ersten und zur zweiten Frage

36 Mit seiner ersten und seiner zweiten Frage, die zusammen zu prüfen sind, möchte das vorlegende Gericht wissen, ob Art. 9a der Richtlinie 1999/62 dahin auszulegen ist, dass die dort genannten Erfordernisse der Wirksamkeit, der Verhältnismäßigkeit und der abschreckenden Wirkung der Sanktionen einer Sanktionsregelung wie der in den Ausgangsverfahren fraglichen entgegenstehen, die bei allen Verstößen gegen die Vorschriften über die Pflicht, den Mautbetrag für die Nutzung eines Verkehrswegs im Vorhinein zu entrichten, unabhängig von Art und Schwere des Verstoßes die Verhängung einer Geldbuße in pauschaler Höhe vorsieht.

37 Vorab ist darauf hinzuweisen, dass die Mitgliedstaaten nach Art. 9a der Richtlinie 1999/62 geeignete Kontrollen vorsehen und Sanktionen zur Ahndung von Verstößen gegen die aufgrund dieser Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Vorschriften festlegen. Sie treffen die zur Anwendung dieser Vorschriften erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, angemessen und abschreckend sein.

38 Allerdings regelt diese Richtlinie nicht näher, wie die innerstaatlichen Sanktionen festzulegen sind, und enthält insbesondere kein ausdrückliches Kriterium für die Beurteilung der Verhältnismäßigkeit solcher Sanktionen.

39 Nach ständiger Rechtsprechung sind die Mitgliedstaaten in Ermangelung einer Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Union auf dem Gebiet der Sanktionen bei Nichtbeachtung der Voraussetzungen, die eine nach dem Unionsrecht geschaffene Regelung vorsieht, befugt, die Sanktionen zu wählen, die ihnen sachgerecht erscheinen. Sie sind jedoch verpflichtet, bei der Ausübung dieser Befugnis das Unionsrecht und seine allgemeinen Grundsätze, also auch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, zu beachten (vgl. u. a. Urteile vom 9. Februar 2012, Urbán, C-210/10, EU:C:2012:64, Rn. 23, und vom 19. Oktober 2016, EL-EM-2001, C-501/14, EU:C:2016:777, Rn. 37).

40 Somit dürfen im vorliegenden Fall die repressiven Maßnahmen, die nach den in den Ausgangsverfahren fraglichen innerstaatlichen Rechtsvorschriften gestattet sind, nicht die Grenzen dessen überschreiten, was zur Erreichung der mit diesen Rechtsvorschriften zulässigerweise verfolgten Ziele geeignet und erforderlich ist, wobei, wenn mehrere geeignete Maßnahmen zur Auswahl stehen, die am wenigsten belastende zu wählen ist und die dadurch bedingten Nachteile in angemessenem Verhältnis zu den angestrebten Zielen stehen müssen (Urteil vom 19. Oktober 2016, EL-EM-2001, C-501/14, EU:C:2016:777, Rn. 39 und die dort angeführte Rechtsprechung).

41 Die mit der Richtlinie 1999/62 verfolgten Ziele bestehen, wie sich aus dem ersten Erwägungsgrund der Richtlinie ergibt, in der Harmonisierung der Abgabesysteme und der Einführung gerechter Mechanismen für die Erhebung vom Gebühren von den Verkehrsunternehmen, um die Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsunternehmen aus den Mitgliedstaaten zu beseitigen.

42 Der Gerichtshof hat in diesem Zusammenhang entschieden, dass die Härte der Sanktionen der Schwere der mit ihnen geahndeten Verstöße entsprechen muss, indem insbesondere eine wirklich abschreckende Wirkung gewährleistet, zugleich aber der allgemeine Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt wird (Urteil vom 19. Oktober 2016, EL-EM-2001, C-501/14, EU:C:2016:777, Rn. 40).

43 Ferner hat der Gerichtshof entschieden, dass die Mitgliedstaaten den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz nicht nur in Bezug auf die Festlegung der Tatbestandsmerkmale eines Verstoßes sowie der Regeln über die Höhe der Geldbußen beachten müssen, sondern auch in Bezug auf die Würdigung der Gesichtspunkte, die in die Festsetzung der Geldbuße einfließen können (vgl. Urteil vom 19. Oktober 2016, EL-EM-2001, C-501/14, EU:C:2016:777, Rn. 41).

44 Im vorliegenden Fall ist festzustellen, dass nach § 21 Abs. 2 des Straßenverkehrsgesetzes einem Fahrzeughalter, der gegen die Vorschriften über die Pflicht verstößt, die Gebühr für die Nutzung eines mautpflichtigen Streckenabschnitts, deren Höhe von der zurückgelegten Strecke abhängt, zu zahlen, eine Geldbuße in Höhe von 10 000 bis 300 000 HUF (ungefähr 32 bis 974 Euro) auferlegt wird. Die Geldbußen für die in Rede stehenden Verstöße sind in Anhang 9 der Regierungsverordnung Nr. 410/2007 nach Maßgabe der Fahrzeugkategorie, die sich nach der Zahl der Achsen des Fahrzeugs bestimmt, festgelegt und betragen pauschal zwischen 140 000 und 165 000 HUF (ungefähr 454 und 535 Euro).

45 Die Sanktionen für die Verstöße gegen die aufgrund der Richtlinie 1999/62 erlassenen innerstaatlichen Bestimmungen müssen nicht nur in angemessenem Verhältnis zu den begangenen Verstößen stehen, sondern auch wirksam und abschreckend sein. Im vorliegenden Fall beträgt in der Rechtssache C-497/15 die gegen Euro-Team verhängte Geldbuße mehr als das 500-Fache des nicht entrichteten Mautbetrags, der niedriger ist als der Betrag, der für den vergleichbaren Streckenabschnitt der Straße Nr. 5 gezahlt wurde. In der Rechtssache C-498/15 beträgt sie mehr als das 87-Fache des verspätet gezahlten Betrags.

46 In Anbetracht der Höhe der verhängten Geldbußen im Verhältnis zur Höhe des tatsächlich geschuldeten und nicht im Vorhinein gezahlten Mautbetrags steht außer Zweifel, dass die ungarische Regelung über die repressiven Maßnahmen wegen der Härte der festgelegten Sanktionen und ihrer regelmäßigen Verhängung wirksam und abschreckend ist.

47 Zur Wahrung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes ist festzustellen, dass die einzige in dieser Regelung vorgesehene Abstufung der Geldbußen, die sich aus der Regierungsverordnung Nr. 410/2007 ergibt, die Fahrzeugkategorie betrifft, die sich nach der Zahl der Achsen des Fahrzeugs bestimmt. Bei dieser Abstufung, die keinen Zusammenhang mit dem Verhalten des Fahrzeughalters oder des Fahrers aufweist, werden Art und Schwere des begangenen Verstoßes nicht berücksichtigt. Wie die Europäische Kommission in ihren schriftlichen Erklärungen feststellt, kann die zuständige Behörde z. B. nicht berücksichtigen, welche Strecke ohne Entrichtung des entsprechenden Mautbetrags zurückgelegt wurde. Die Nichtbeachtung der in Rede stehenden Zahlungspflicht wird daher mit einer pauschalen Geldbuße geahndet, die sich weder nach den ohne Nutzungsberechtigung zurückgelegten Kilometern noch danach richtet, ob der Zuwiderhandelnde im Vorhinein den Mautbetrag für eine bestimmte Strecke entrichtet hat oder nicht.

48 Außerdem wurde das in den Ausgangsverfahren in Rede stehende Mautsystem gemäß den Vorgaben der Richtlinie 1999/62, insbesondere den in Art. 7 bis 7k festgelegten, so konzipiert, dass die Nutzer in dem Verhältnis am Unterhalt der Verkehrswege beteiligt werden, in dem sie diese nutzen, und die

Emissionsklasse des benutzten Fahrzeugs berücksichtigt wird. Die fehlende Abstufung der Geldbußen nach Maßgabe der Schwere des begangenen Verstoßes kann diesem Grundsatz der Beteiligung jedoch zuwiderlaufen.

49 Der Gerichtshof hat bereits entschieden, dass es in Anbetracht der mit der Unionsregelung verfolgten Ziele unverhältnismäßig erscheint, wenn bei jeglicher Verletzung bestimmter gesetzlicher Pflichten eine Geldbuße in pauschaler Höhe zur Anwendung kommt, ohne dass ihr Betrag der Schwere des Verstoßes angepasst wird (vgl. Urteil vom 9. Februar 2012, Urbán, C-210/10, EU:C:2012:64, Rn. 41).

50 Nach alledem ist auf die erste und die zweite Frage zu antworten, dass Art. 9a der Richtlinie 1999/62 dahin auszulegen ist, dass das dort genannte Verhältnismäßigkeitserfordernis einer Sanktionsregelung wie der in den Ausgangsverfahren fraglichen entgegensteht, die bei allen Verstößen gegen die Vorschriften über die Pflicht, den Mautbetrag für die Nutzung eines Verkehrswegs im Vorhinein zu entrichten, unabhängig von Art und Schwere des Verstoßes die Verhängung einer Geldbuße in pauschaler Höhe vorsieht.

Zur dritten Frage

51 Mit seiner dritten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob Art. 9a der Richtlinie 1999/62 dahin auszulegen ist, dass das dort genannte Verhältnismäßigkeitserfordernis zum einen einer Sanktionsregelung wie der in den Ausgangsverfahren fraglichen, mit der eine objektive Verantwortlichkeit der Zuwiderhandelnden eingeführt wird, und zum anderen der in dieser Regelung vorgesehenen Sanktionshöhe entgegensteht.

52 Aus den dem Gerichtshof vorgelegten Akten geht hervor, dass die mit der Durchführung der Regierungsverordnung Nr. 410/2007 betrauten nationalen Behörden nach Anhang 9 dieser Verordnung in ihrer Entscheidung über die bei einem Verstoß gegen das Mautgebührengesetz vorgesehene Geldbuße in der Weise gebunden sind, dass sie den Pauschalbetrag verhängen müssen. Sie verfügen daher nicht über die Möglichkeit, die konkreten und besonderen Umstände des Einzelfalls zu berücksichtigen und die Geldbuße entsprechend anzupassen.

53 Was erstens die Vereinbarkeit der Einführung einer objektiven Verantwortlichkeit mit dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz betrifft, so hat der Gerichtshof bereits wiederholt entschieden, dass ein solches System, aufgrund dessen der Verstoß gegen das Unionsrecht geahndet wird, für sich genommen mit dem Unionsrecht nicht unvereinbar ist (vgl. u. a. Urteil vom 9. Februar 2012, Urbán, C-210/10, EU:C:2012:64, Rn. 47 und die dort angeführte Rechtsprechung).

54 Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs ist nämlich die Schaffung eines Systems der objektiven Verantwortlichkeit gemessen an den angestrebten Zielen nicht unverhältnismäßig, wenn dieses System so geartet ist, dass es die von ihm erfassten Personen zur Beachtung der Bestimmungen einer Verordnung anzuhalten vermag, und wenn die verfolgten Ziele ein Allgemeininteresse aufweisen, das die Schaffung eines solchen Systems rechtfertigen kann (Urteil vom 9. Februar 2012, Urbán, C-210/10, EU:C:2012:64, Rn. 48 und die dort angeführte Rechtsprechung).

55 Sodann ist darauf hinzuweisen, dass die Richtlinie 1999/62 die nationalen Gesetzgeber verpflichtet, schwere Nutzfahrzeuge zur Zahlung einer Gebühr für die Nutzung der Verkehrswege zu verpflichten. Die in den Ausgangsverfahren in Rede stehende nationale Regelung, mit der die Richtlinie umgesetzt wird, sieht daher vor, dass die Halter dieser Fahrzeuge eine Gebühr für die Nutzung der Verkehrswege zahlen müssen, und führt einen Sanktionsmechanismus ein, der die Beachtung der Zahlungspflicht sicherstellen soll. Nach den nationalen Rechtsvorschriften liegt ein Verstoß gegen diese Pflicht vor, wenn der Nutzer eines mautpflichtigen Verkehrswegs vor dessen Nutzung nicht die

entsprechende Mautgebühr entrichtet hat. Ein solches System objektiver Verantwortlichkeit hält die Halter zugelassener schwerer Nutzfahrzeuge somit dazu an, den von ihnen geschuldeten Mautbetrag im Vorhinein zu entrichten.

56 Da zum einen dieses System der objektiven Verantwortlichkeit geeignet ist, die Fahrzeughalter dazu anzuhalten, ihren Pflichten zur vorherigen Zahlung der für die Verkehrswegenutzung geschuldeten Gebühren nachzukommen, und zum anderen die mit den ungarischen Rechtsvorschriften verfolgten Ziele, nämlich die Bekämpfung von Wettbewerbsverzerrungen zwischen Transportunternehmen und die Verwirklichung des Verursacherprinzips, im Allgemeininteresse liegen, kann die Einführung eines Systems der objektiven Verantwortlichkeit durch diese Vorschriften als gerechtfertigt angesehen werden.

57 Deshalb ist es für sich genommen nicht mit dem Unionsrecht unvereinbar, wenn ein System der objektiven Verantwortlichkeit wie das in den Ausgangsverfahren in Rede stehende vorgesehen wird, um Verstöße gegen diese Pflichten zu ahnden.

58 Was zweitens die Festlegung der Höhe der Geldbußen für die einzelnen Arten von Verstößen betrifft, die in der in den Ausgangsverfahren fraglichen Sanktionsregelung vorgesehen ist, so ist auf die in den Rn. 39 und 40 des vorliegenden Urteils angeführte Rechtsprechung hinzuweisen, nach der die Mitgliedstaaten befugt sind, die Sanktionen zu wählen, die ihnen sachgerecht erscheinen. Sie sind allerdings verpflichtet, bei der Ausübung dieser Befugnis das Unionsrecht und seine allgemeinen Grundsätze, also auch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, zu beachten. Die repressiven Maßnahmen dürfen somit insbesondere nicht über das hinausgehen, was zur Erreichung der mit den fraglichen Rechtsvorschriften zulässigerweise verfolgten Zielen erforderlich ist, und sie dürfen gemessen an diesen Zielen auch nicht übermäßig sein.

59 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass die Mitgliedstaaten den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz nicht nur in Bezug auf die Festlegung der Tatbestandsmerkmale eines Verstoßes sowie der Regeln über die Höhe der Geldbußen beachten müssen, sondern auch in Bezug auf die Würdigung der Gesichtspunkte, die in die Festsetzung der Geldbuße einfließen können (vgl. insbesondere Urteile vom 9. Februar 2012, Urbán, C-210/10, EU:C:2012:64, Rn. 54, und vom 19. Oktober 2016, EL-EM-2001, C-501/14, EU:C:2016:777, Rn. 41).

60 Demnach ist festzustellen, dass die zwingende Vorgabe für die mit der Ahndung von Verstößen gegen die Pflichten zur Zahlung der Gebühren für die Nutzung eines Verkehrswegs betrauten nationalen Behörden, eine Geldbuße in der pauschalen Höhe von 140 000 bis 165 000 HUF (ungefähr 454 bis 535 Euro) zu verhängen, ohne dass sie den konkreten und besonderen Umständen des Einzelfalls Rechnung tragen und gegebenenfalls die Geldbuße herabsetzen können, nicht den Voraussetzungen entspricht, die sich aus der in den Rn. 39 und 40 des vorliegenden Urteils angeführten Rechtsprechung ergeben.

61 Die ungarische Sanktionsregelung erscheint daher insbesondere in Fällen wie denen der Ausgangsverfahren unverhältnismäßig.

62 Zum einen steht nämlich fest, dass in der Rechtssache C-497/15 der Fahrer des betreffenden Fahrzeugs wegen eines Fehlers des Navigationssystems die Ausfahrt verpasste, an der er die Autobahn hätte verlassen müssen, um seine Fahrt auf einer untergeordneten Straße fortzusetzen, für die er über eine Nutzungsberechtigung verfügte. Er legte somit etwa 5 km auf dieser Autobahn zurück, ohne zuvor die Maut entrichtet zu haben, wobei der betreffende Streckenabschnitt parallel zu der untergeordneten Straße verlief. Der für die auf der Autobahn zurückgelegte Strecke von 5 km geschuldete Betrag war geringer als der für die Nutzung der vergleichbaren Strecke auf der untergeordneten Straße in Rechnung gestellte Betrag. Wie das vorlegende Gericht festgestellt hat, hat Euro-Team durch diesen Verstoß weder einen Vorteil erlangt noch einen finanziellen Schaden für den Staatshaushalt verursacht.

63 Zum anderen entrichtete in der Rechtssache C-498/15 der Fahrer des in Rede stehenden Fahrzeugs, der über ein Ticket verfügte, das ihn zur Nutzung eines Verkehrswegs für eine andere Route berechtigte, aus eigener Initiative den geforderten Mautbetrag, nachdem er seinen Fehler bemerkt und das Fahrzeug auf dem Standstreifen der Autobahn zum Stehen gebracht hatte, weil er nicht wenden konnte. Aus der Vorlageentscheidung geht hervor, dass der Fahrer aus Versehen 20 Minuten eine Autobahn benutzte, weil er die vorgesehene Ausfahrt verpasst hatte. Auch in diesem Fall hat Spirál-Gép gemäß den Feststellungen des vorlegenden Gerichts weder einen Vorteil erlangt noch einen Schaden verursacht.

64 Unter diesen Umständen ist erstens zu der Voraussetzung, dass die repressive Maßnahme nicht über das hinausgehen darf, was zur Erreichung der mit den in den Ausgangsverfahren fraglichen Rechtsvorschriften zulässigerweise verfolgten Ziele erforderlich ist, festzustellen, dass es den nationalen Behörden möglich wäre, diese Ziele auch mit weniger einschneidenden Maßnahmen zu erreichen, da die begangenen Verstöße die mit der Richtlinie 1999/62 verfolgten Ziele, nämlich die Harmonisierung der Abgabesysteme und die Einführung gerechter Mechanismen für die Erhebung von Gebühren von den Verkehrsunternehmen, um die Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsunternehmen aus den Mitgliedstaaten zu beseitigen, nicht beeinträchtigten.

65 Zweitens geht in Bezug auf die Voraussetzung, dass die repressive Maßnahme gemessen an diesen Zielen nicht übermäßig sein darf, aus der Vorlageentscheidung in der Rechtssache C-497/15 hervor, dass der Betrag der gegen Euro-Team verhängten Geldbuße 500-mal höher ist als der nicht entrichtete Mautbetrag, der niedriger ist als der für den vergleichbaren Streckenabschnitt der Straße Nr. 5 tatsächlich gezahlte Betrag. In der Rechtssache C-498/15 ist dieser Betrag nach Angaben des vorlegenden Gerichts 87-mal höher als der verspätet gezahlte Mautbetrag. Folglich erscheint die Höhe der Sanktion in den Ausgangsverfahren in Anbetracht des begangenen Verstoßes unverhältnismäßig.

66 Nach alledem ist auf die dritte Frage zu antworten, dass Art. 9a der Richtlinie 1999/62 dahin auszulegen ist, dass das dort genannte Verhältnismäßigkeitserfordernis einer Sanktionsregelung wie der in den Ausgangsverfahren fraglichen, mit der eine objektive Verantwortlichkeit eingeführt wird, nicht entgegensteht. Dagegen ist er dahin auszulegen, dass er der in dieser Regelung vorgesehenen Sanktionshöhe entgegensteht.

Kosten

67 Für die Parteien der Ausgangsverfahren ist das Verfahren ein Zwischenstreit in den beim vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreitigkeiten; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Zehnte Kammer) für Recht erkannt:

1. **Art. 9a der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge in der durch die Richtlinie 2011/76/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. September 2011 geänderten Fassung ist dahin auszulegen, dass das dort genannte Verhältnismäßigkeitserfordernis einer Sanktionsregelung wie der in den Ausgangsverfahren fraglichen entgegensteht, die bei allen Verstößen gegen die Vorschriften über die Pflicht, den Mautbetrag für die Nutzung eines Verkehrswegs im Vorhinein zu entrichten, unabhängig von Art und Schwere des Verstoßes die Verhängung einer Geldbuße in pauschaler Höhe vorsieht.**

2. **Art. 9a der Richtlinie 1999/62 in der durch die Richtlinie 2011/76 geänderten Fassung ist dahin auszulegen, dass das dort genannte Verhältnismäßigkeitserfordernis einer Sanktionsregelung wie der in den Ausgangsverfahren fraglichen, mit der eine objektive Verantwortlichkeit eingeführt wird, nicht entgegensteht. Dagegen ist er dahin auszulegen, dass er der in dieser Regelung vorgesehenen Sanktionshöhe entgegensteht.**

Unterschriften