Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (desiata komora)

z 22. marca 2017 *

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania — Aproximácia právnych predpisov — Cestná doprava — Daňové ustanovenia — Smernica 1999/62/ES — Poplatky za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami — Mýto — Povinnosť členských štátov stanoviť účinné, primerané a odrádzajúce sankcie — Paušálna pokuta — Proporcionalita“

V spojených veciach C-497/15 a C-498/15,

ktorých predmetom sú návrhy na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podané rozhodnutiami Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Správny a pracovný súd Szeged, Maďarsko) zo 14. septembra 2015 a doručené Súdnemu dvoru 22. septembra 2015, ktoré súvisia s konaniami:

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

Spirál-Gép Kft. (C-498/15)

proti

Budapest Rendőrfőkapitánya,

SÚDNY DVOR (desiata komora),

v zložení: predsedníčka desiatej komory M. Berger (spravodajkyňa), sudcovia A. Borg Barthet a F. Biltgen,

generálny advokát: M. Bobek,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

— maďarská vláda, v zastúpení: M. Z. Fehér, G. Koós a A. Pálfy, splnomocnení zástupcovia,

— poľská vláda, v zastúpení: B. Majczyna, splnomocnený zástupca,

— Európska komisia, v zastúpení: J. Hottiaux a L. Havas, splnomocnení zástupcovia,

so zreteľom na rozhodnutie prijaté po vypočutí generálneho advokáta, že vec bude prejednaná bez jeho návrhov,

* Jazyk konania: maďarčina.

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrhy na začatie prejudiciálneho konania sa týkajú výkladu článku 9a smernice Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami (Ú. v. ES L 187, 1999, s. 42; Mim. vyd. 07/004, s. 372). zmenenej a doplnenej smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2011/76/EÚ z 27. septembra 2011 (Ú. v. EÚ L 269, 2011, s. 1) (ďalej len „smernica 1999/62“).

2 Tieto návrhy boli predložené v rámci dvoch sporov, ktorých účastníkmi sú na jednej strane spoločnosti Euro-Team Kft. (vec C-497/15) a Spirál-Gép Kft. (vec C-498/15) a na druhej strane Budapest Rendőrfőkapitánya (veliteľstvo policajného zboru v Budapešti, Maďarsko), ktoré sa týkajú uloženia pokuty za používanie diaľničného úseku bez zaplatenia požadovaného mýtneho poplatku.

Právny rámec

Právo Únie

3 Odôvodnenia 1, 12 a 15 smernice 1999/62 znejú takto:

„(1) odstránenie narušovania súťaže medzi dopravnými podnikmi členských štátov si vyžaduje harmonizáciu systémov vyberania poplatkov ako aj vytvorenie spravodlivých mechanizmov spoplatňovania dopravcov za používanie infraštruktúry;

…

(12) existujúce skreslenie súťaže nemôže byť eliminované výhradne len harmonizáciou daní alebo spotrebných daní z palív; kým sa však nerealizujú technicky a ekonomicky vhodnejšie formy spoplatňovania, také skreslenie sa môže zmierniť zachovaním alebo zavedením mýta a/alebo užívateľských poplatkov za používanie diaľnic; okrem toho členské štáty by mali mať možnosť vyberať poplatky za používanie mostov, tunelov a horských priechodov;

…

(15) sadzby užívateľských poplatkov by mali byť založené na dobe používania príslušnej infraštruktúry a mali by byť diferencované vo vzťahu k nákladom vyvolaným cestnými vozidlami“.

4 Článok 1 prvý odsek smernice 1999/62 uvádza:

„Táto smernica sa vzťahuje na dane z vozidiel, mýto a užívateľské poplatky vozidiel definovaných v článku 2.“

5 Článok 2 smernice 1999/62 stanovuje:

„Na účely tejto smernice:

…

b) ‚mýto‘ je určitá suma, ktorá sa platí za vozidlo na základe vzdialenosti prejdenej na danej infraštruktúre a typu vozidla, pričom zahŕňa poplatok za infraštruktúru a/alebo poplatok za externé náklady;

…“

6 Podľa článku 7 ods. 1 smernice 1999/62:

„Bez toho, aby bol dotknutý článok 9 ods. 1a, môžu členské štáty zachovať alebo zaviesť mýto a/alebo užívateľské poplatky na transeurópskej cestnej sieti alebo na určitých úsekoch tejto siete a na akýchkoľvek iných ďalších úsekoch ich siete diaľnic, ktoré nie sú súčasťou transeurópskej cestnej siete, za podmienok stanovených v odsekoch 2, 3, 4 a 5 tohto článku a v článkoch 7a až 7k. Týmto nie je dotknuté právo členských štátov uplatňovať v súlade so Zmluvou o fungovaní Európskej únie mýto a/alebo užívateľské poplatky na iných cestách pod podmienkou, že vyberanie mýta a/alebo užívateľských poplatkov na takýchto iných cestách nevedie k diskriminácii medzinárodnej premávky a narušeniu hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi.“

7 Článok 9a smernice 1999/62 stanovuje:

„Členské štáty zriadia primerané kontroly a ustanovia systém pokút za porušenie vnútroštátnych ustanovení prijatých podľa tejto smernice. Prijmú všetky potrebné opatrenia, aby zabezpečili ich vykonávanie. Stanovené pokuty musia byť účinné, primerané a odrádzajúce.“

Maďarské právo

Zákon o cestnej premávke

8 § 20 ods. 1 közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (zákon č. I z roku 1988 o cestnej premávke, ďalej len „zákon o cestnej premávke“) stanovuje:

„Pokuta sa uloží každej osobe, ktorá poruší ustanovenia stanovené týmto zákonom a osobitnými právnymi normami práva Spoločenstva týkajúcimi sa:

…

m) poplatku úmerného prejdenej vzdialenosti, dlžnému za využívanie spoplatneného diaľničného úseku.

…“

9 § 21 zákona o cestnej premávke stanovuje:

„1. Prevádzkovateľ vozidla alebo v prípade uvedenom v § 21a ods. 2 ten, komu bolo vozidlo na účely jeho používania zverené, je pri prevádzkovaní alebo používaní vozidla zodpovedný za dodržanie ustanovení, ktoré sa týkajú:

…

h) poplatku úmerného prejdenej vzdialenosti, dlžnému za využívanie spoplatneného diaľničného úseku.

…

2. V prípade porušenia niektorého z pravidiel uvedených v odseku 1 sa prevádzkovateľovi vozidla alebo v prípade uvedenom v § 21a ods. 2 tomu, komu bolo vozidlo na účely jeho používania zverené, uloží v správnom konaní pokuta od 10 000 do 300 000 maďarských forintov [(HUF) (približne 32 eur až 974 eur)]. Výšku pokút, ktoré možno uložiť za porušenie jednotlivých ustanovení, stanoví nariadenie.

Ak to isté konanie predstavuje porušenie viacerých predpisov a posudzuje sa v rámci toho istého konania, je sankcionované pokutou, ktorej výška zodpovedá sume pokút stanovených pre každé z týchto porušení.

…

5. So zreteľom na odsek 1 vláda nariadením stanoví zoznam správnych deliktov, za ktoré možno uložiť pokutu v správnom konaní… prevádzkovateľovi vozidla.“

Zákon o cestnom mýte

10 § 3 ods. 1 a 6 az autópályák, autóutak és főutak használatáért fizetendő, megtett úttal arányos díjról szóló 2013. évi LXVII. törvény (zákon č. LXVII z roku 2013 o mýte úmernom prejdenej vzdialenosti za využívanie diaľnic, rýchlostných ciest a hlavných ciest, ďalej len „zákon o cestnom mýte“), stanovuje:

„1. Vozidlá, ktoré sú povinné platiť mýto, môžu jazdiť na spoplatnených cestných úsekoch len vtedy, ak majú povolenie na prejazd v zmysle tohto zákona.

…

6. Prevádzkovateľ vozidla je zodpovedný za dodržanie odseku 1, pokiaľ ide o vozidlo, ktoré prevádzkuje.“

11 § 14 zákona o cestnom mýte stanovuje:

„Bez toho, aby boli dotknuté výnimky stanovené v § 9, sa vychádza z toho, že povolenie na prejazd chýba, ak subjekt povinný platiť mýto:

a) si pred začatím využívania spoplatneného cestného úseku nezakúpil oprávnenie na využívanie spoplatnených cestných úsekov zodpovedajúce úseku, ktorý využil, ani neuzavrel so správcom mýtneho systému platnú zmluvu o predkladaní výkazov subjektu poverenému výberom mýta a o platení mýta podľa tohto zákona;

b) jazdí na spoplatnenom cestnom úseku, pričom oznámil sadzbu alebo environmentálnu kategóriu, ktorá je nižšia než tá, ktorú mal oznámiť, alebo

c) v súvislosti s predmetným vozidlom existuje platná zmluva o predkladaní výkazov subjektu poverenému výberom mýta a o platení mýta podľa tohto zákona uzavretá so správcom mýtneho systému na účely jazdy na spoplatnenom cestnom úseku, ale počas jazdy na tomto úseku sa nesplní niektorá z požiadaviek riadnej prevádzky palubnej jednotky stanovených nariadením prijatým na základe splnomocnenia uvedeného v tomto zákone bez toho, aby si subjekt povinný platiť mýto pred začatím využívania spoplatneného cestného úseku zakúpil oprávnenie na využívanie spoplatnených cestných úsekov zodpovedajúce úseku, ktorý využil.“

12 § 15 tohto zákona stanovuje:

„1. Výška pokuty sa stanoví tak, aby nabádala subjekty povinné platiť mýto zaplatiť požadovaný mýtny poplatok.

2. Výnos uložených pokút sa uhrádza do centrálneho rozpočtu ako rozpočtové príjmy uvedené v § 14 ods. 4 písm. d) zákona č. CXCV z roku 2011 o verejných financiách. Zaplatenie pokuty sa vykonáva v maďarských forintoch [(HUF)] prevodom na bankový účet uvedený v rozhodnutí prijatom podľa tohto zákona.“

13 § 16 uvedeného zákona stanovuje:

„Nedovolená jazda na pozemných komunikáciách v zmysle tohto zákona je na účely tohto zákona správnym deliktom, za ktorý možno uložiť pokutu podľa zákona o cestnej premávke.“

14 § 29a ods. 1, 4, 6 a 7 zákona o cestnom mýte, vložený do tohto zákona prostredníctvom zákona č. LIV z roku 2014 s účinnosťou k 9. novembru 2014 stanovuje:

„1. V prípadoch uvedených v odsekoch 2 až 4 sú žiadatelia, ktorí predložia subjektu určenému na výber mýta (ďalej len ‚subjekt poverený výberom mýta‘) žiadosť v súlade s odsekmi 6 a 7 (ďalej len ‚žiadosť‘), podľa ustanovení tohto zákona oslobodení od povinnosti zaplatiť pokutu uloženú za jazdu bez povolenia na prejazd v zmysle § 14 písm. a), ku ktorej došlo od 1. júla 2013 do 31. marca 2014.

…

4. Na základe žiadosti podanej podľa odseku 7 je žiadateľ oslobodený od povinnosti zaplatiť pokutu uloženú za porušenie § 14 písm. a) v prípade, ak k uloženiu pokuty došlo – počas doby platnosti oprávnenia na využívanie spoplatnených cestných úsekov a nie viac ako raz v jednom kontrolnom bode určenom pre každý smer jazdy – na spoplatnenom cestnom úseku alebo na ceste, ktorá k nemu vedie, ktoré sa považujú z hľadiska cestnej siete za funkčne paralelné s úsekom, pre ktorý malo predmetné vozidlo povolenie na prejazd v tej istej dobe, a toto povolenie počas doby jeho platnosti v skutočnosti nebolo využité.

...

6. Okrem odsekov 2 až 4 je na získanie oslobodenia od pokuty potrebné, aby žiadateľ pred podaním žiadosti zaplatil subjektu poverenému výberom mýta za každú pokutu prevádzkové náklady vo výške 12 000 HUF [približne 39 eur], vrátane dane z pridanej hodnoty, a v okamihu podania žiadosti preukázal túto platbu. …

7. Žiadosť možno podať do 60 dní od nadobudnutia účinnosti zákona č. LIV z roku 2014, ktorým sa mení a dopĺňa [zákon o cestnom mýte]. Subjekt poverený výberom mýta na základe podanej žiadosti v prípade, ak obsah žiadosti zodpovedá ustanoveniam tohto zákona a neodchyľuje sa od informácií v databáze subjektu povereného výberom mýta, vydá osvedčenie, v ktorom bude uvedené, či žiadateľa možno oslobodiť od povinnosti zaplatiť pokutu vzhľadom na dodržanie odsekov 2 až 4. Také osvedčenie sa nevydá, ak sa údaje uvedené v žiadosti nezhodujú s informáciami, ktoré sa nachádzajú v databáze subjektu povereného výberom mýta. Subjekt poverený výberom mýta vydá osvedčenie do 120 dní od doručenia žiadosti. …“

Nariadenie vlády č. 410/2007

15 §1 ods. 1 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 (nariadenie vlády č. 410/2007 o zozname správnych deliktov na úseku cestnej premávky

sankcionovaných pokutou uloženou v správnom konaní, o výške pokút, ktoré možno uložiť v prípade porušenia predpisov v tejto oblasti, o pravidlách rozdeľovania týchto pokút a o podmienkach účasti na kontrolách) z 29. decembra 2007 (ďalej len „nariadenie vlády č. 410/2007“) stanovuje:

„V súlade s § 21 ods. 1 [zákona o cestnej premávke] sa v prípade porušenia ustanovení uvedených v § 2 až § 8a prevádzkovateľovi vozidla uloží… v správnom konaní pokuta vo výške stanovenej v tomto nariadení.“

16 § 8a nariadenia vlády č. 410/2007 uvádza:

„1. V súvislosti s § 21 ods. 1 písm. h) [zákona o cestnej premávke] v prípade porušenia ustanovení uvedených v prílohe 9 je prevádzkovateľ vozidla povinný zaplatiť pokutu vo výške určenej podľa kategórie vozidla.

2. Prevádzkovateľovi vozidla nemožno viackrát uložiť pokutu v zmysle odseku 1 za jazdu bez povolenia tým istým vozidlom, kým neuplynie osem hodín odvtedy, čo bola po prvý raz zistená nedovolená jazda týmto vozidlom.

…“

17 Príloha 9 tohto nariadenia stanovuje:

„A		B		
		B1	B2	B3
1. Správny delikt uvedený v zákone o cestnom mýte		Výška pokuty podľa kategórie vozidla		
		J2	J3	J4
2. § 14 písm. a)		140 000	150 000	165 000
3. § 14 písm. b)		80 000	90 000	110 000
4. § 14 písm. c)		140 000	150 000	165 000“

Nariadenie vlády č. 209/2013

18 § 24 ods. 3 az ED törvény végrehajtásáról szóló 209/2013 (VI. 18.) Korm. rendelet (nariadenie vlády č. 209 o uplatňovaní zákona o cestnom mýte) z 18. júna 2013 (ďalej len „nariadenie vlády č. 209/2013“) stanovuje:

„Oprávnenie na využívanie spoplatnených cestných úsekov slúži ako povolenie na prejazd na účely nepretržitej jazdy v súlade s vlastnosťami vozidla uvedenými v okamihu jeho zakúpenia. Oprávnenie na využívanie spoplatnených cestných úsekov je neprevoditeľné a jeho obsah nemožno meniť, pokiaľ ide o trasu alebo vlastnosti vozidla uvedené v okamihu jeho zakúpenia. Oprávnenie na využívanie spoplatnených cestných úsekov možno použiť na jazdu, ktorá sa začne vo vopred určený deň a je platné:

a) ak sa platnosť oprávnenia na využívanie spoplatnených cestných úsekov začne v deň jeho zakúpenia, od okamihu jeho zakúpenia až do konca nasledujúceho dňa;

b) ak bolo oprávnenie na využívanie spoplatnených cestných úsekov zakúpené najviac 30 dní vopred, od začiatku určeného kalendárneho dňa až do konca nasledujúceho dňa.“

19 Článok 26 ods. 1 písm. a) vládneho nariadenia č. 209/2013 uvádza:

„Pred začatím využívania spoplatneného cestného úseku sa subjekt povinný platiť mýto musí ubezpečiť, či ho jeho právny vzťah so správcom mýtneho systému skutočne oprávňuje využívať [elektronický mýtny] systém prevádzkovaný subjektom povereným výberom mýta, a v tejto súvislosti sa musí ubezpečiť, či bolo zakúpené oprávnenie na využívanie spoplatnených cestných úsekov zodpovedajúce skutočne prejdenej trase.“

Spory vo veciach samých a prejudiciálne otázky

20 Euro-Team, žalobkyňa vo veci samej v konaní C-497/15, je podnikom so sídlom v Maďarsku. Na účely, aby nákladné motorové vozidlo, ktoré prevádzkuje, mohlo 6. septembra 2014 jazdiť po spoplatnenom úseku „Budapešť-Gyula“, zakúpila vopred v súlade s právnou úpravou týkajúcou sa cestného mýta požadované oprávnenie.

21 Dňa 6. septembra 2014 chyba v navigačnom systéme tohto vozidla viedla jeho vodiča, ktorý bol zamestnancom spoločnosti Euro-Team, k tomu, že minul výjazd, prostredníctvom ktorého mal opustiť diaľnicu M5, aby v trase pokračoval po ceste č. 5, nižšej kategórie, pre ktorú disponoval oprávnením na využívanie. Pokračoval teda v trase po diaľnici M5, bez toho, aby mal platné potvrdenie o zaplatení mýta a bez toho, aby zaplatil poplatok úmerný vzdialenosti prejdenej po tomto úseku diaľnice.

22 Tento diaľničný úsek v dĺžke približne 5 km v skutočnosti vedie paralelne s cestou č. 5. Výška mýta za uvedený úsek dosahuje 324 HUF (približne 1 euro), teda sadzbu nižšiu, než je sadzba účtovaná za porovnateľný úsek cesty č. 5, ktorá v čase vzniku skutkových okolností dosahovala 520 HUF (približne 1,7 eura). Podľa konštatovaní vnútroštátneho súdu v porovnaní s itinerárom uvedeným na vopred zakúpenom oprávnení spoločnosť Euro-Team nezískala výhodu a ani nespôsobila škodu.

23 Budapest Rendőrfőkapitánya (veliteľstvo policajného zboru v Budapešti) však rozhodnutím z 8. decembra 2014 uložilo spoločnosti Euro-Team pokutu v správnom konaní vo výške 165 000 HUF (približne 535 eur) podľa nariadenia vlády č. 410/2007 z dôvodu, že keďže opomenula vopred si zakúpiť oprávnenie zodpovedajúce mýtu dlžnému za používanie úseku diaľnice nachádzajúcemu sa medzi kilometrami 85 a 90, táto spoločnosť porušila povinnosti, ktoré sú jej uložené podľa zákona o cestnom mýte.

24 Euro-Team podala proti tomuto rozhodnutiu žalobu na vnútroštátnom súde, v ktorej okrem iného tvrdila, že výška pokuty stanovenej v nariadení vlády č. 410/2007 je v rozpore s právom Únie, keďže výška uloženej pokuty je neprimeraná.

25 Spirál-Gép, žalobkyňa vo veci samej v konaní C-498/15, je podnikom so sídlom tiež v Maďarsku. Na účely, aby nákladné motorové vozidlo, ktoré prevádzkuje, mohlo 25. apríla 2014 jazdiť po spoplatnenom úseku „Kaba-Bököny“, zakúpila vopred v súlade s právnou úpravou týkajúcou sa cestného mýta požadované oprávnenie.

26 V ten istý deň vodič tohto vozidla, ktorý bol zamestnancom spoločnosti Spirál-Gép, však z nepozornosti minul výjazd, ktorým mal opustiť diaľnicu M35. Z tohto dôvodu pokračoval v trase po diaľnici M35 medzi kilometrami 24 a 35, hoci tento úsek nebol súčasťou plánovaného itinerára, za ktorý bol zaplatený poplatok za využívanie. Po spozorovaní svojho omylu v situácii, keď nebolo možné sa otočiť, vodič zastavil vozidlo v odstavnom pruhu tejto diaľnice a prostredníctvom telefónu z vlastnej iniciatívy zaplatil sumu poplatku za tento úsek.

27 Vnútroštátny súd v tejto súvislosti konštatuje, že vzhľadom na výšku mýta zaplateného vopred, ako aj výšku mýta zaplateného spontánne vodičom vozidla v sume 1 597 HUF (približne 5,2 eura), Spirál-Gép nezískala výhodu ani nespôsobila škodu.

28 Budapest Rendőrfőkapitánya (veliteľstvo policajného zboru v Budapešti) rozhodnutím zo 16. marca 2015 uložilo spoločnosti Spirál-Gép pokutu v správnom konaní vo výške 140 000 HUF (približne 454 eur) podľa nariadenia vlády č. 410/2007 z dôvodu, že keďže opomenula vopred si zakúpiť oprávnenie zodpovedajúce mýtu dlžnému za používanie úseku diaľnice nachádzajúcemu sa medzi kilometrami 24 a 35, táto spoločnosť porušila povinnosti, ktoré sú jej uložené podľa zákona o cestnom mýte.

29 Spirál-Gép podala proti tomuto rozhodnutiu žalobu na vnútroštátnom súde, v ktorej okrem iného tvrdila, že výška pokuty stanovenej v uvedenom nariadení vlády je neprimeraná a z tohto dôvodu je v rozpore s právom Únie.

30 V týchto dvoch veciach vnútroštátny súd uvádza, že podľa § 21 zákona o cestnej premávke prevádzkovateľ vozidla preberá objektívnu zodpovednosť, takže suma pokuty uloženej v správnom konaní je splatná nezávisle od akéhokoľvek zavinenia. Správne orgány teda nemôžu, s výnimkou hypotéz výslovne uvedených týmto zákonom, prihliadať na individuálnu a osobitnú situáciu prevádzkovateľa vozidla, ani skúmať, či mu delikt možno skutočne pripísať, teda či vyplýva z výslovného úmyslu alebo jednoduchej nedbanlivosti.

31 Preto okolnosť, že vo veci C-497/15 spoločnosť Euro-Team disponovala platným oprávnením na využívanie cestnej infraštruktúry pre úsek paralelný úseku, na ktorom sa dopustila deliktu a že suma mýta dlžná za tento úsek je nižšia než cena zaplatená za plánovaný itinerár, nemá žiadny vplyv. Je to tak rovnako vo veci C-498/15, v ktorej vodič vozidla zamestnaný spoločnosťou Spirál-Gép zaplatil z vlastnej iniciatívy do 20 minút po spáchaní priestupku sumu mýtneho požadovaného za používanie tejto diaľnice.

32 Vnútroštátny súd poznamenáva, že článok 9a smernice 1999/62 ponecháva členským štátom širokú mieru voľnej úvahy, pokiaľ ide o stanovenie pokút určených na zabezpečenie zaplatenia mýta. Má však pochybnosti, či vzhľadom na osobitnosti porušení spáchaných v konaniach, ktoré sú pred ním vedené, pokutu, ktorá bola uložená jednému zo žalobcov, ktorej suma je viac ako 500-krát vyššia než suma mýta, možno považovať za primeranú.

33 Vnútroštátny súd však zastáva názor, že ustanovenie článku 29a zákona o cestnom mýte, ktoré je *rationae temporis* na skutkové okolnosti týchto vecí vzhľadom na dátumy porušení neuplatniteľné, by umožňovalo uložiť pokuty primerané závažnosti týchto porušení.

34 Za týchto okolností Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Správny a pracovný súd Szeged, Maďarsko) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky, ktoré sú v oboch konaniach zhodné:

„1. Má sa požiadavka proporcionality stanovená v článku 9a smernice 1999/62… vykladať v tom zmysle, že bráni sankčnému systému, aký je stanovený v prílohe 9 [nariadenia vlády č. 410/2007], ktorý stanovuje, že v prípade porušenia predpisov týkajúcich sa zakúpenia oprávnenia na využívanie spoplatnených cestných úsekov sa uloží pokuta v paušálnej výške, a to bez ohľadu na závažnosť správneho deliktu?

2. Je pokuta uložená v správnom konaní, ktorá je vymedzená v prílohe 9 [nariadenia vlády č. 410/2007], zlučiteľná s požiadavkou uvedenou v článku 9a smernice 1999/62, podľa ktorej pokuty stanovené vnútroštátnym právom musia byť účinné, primerané a odrádzajúce?

3. Má sa požiadavka proporcionality stanovená v článku 9a smernice 1999/62 vykladať v tom zmysle, že bráni jednak systému pokút, o aký ide v spore vo veci samej, ktorý stanovuje objektívnu zodpovednosť osôb, ktoré sa dopustili správneho deliktu, a jednak výške pokuty, ktorú tento systém stanovuje?“

35 Uznesením predsedu Súdneho dvora z 19. októbra 2015 boli veci C-497/14 a C-498/15 spojené na spoločné konanie na účely písomnej časti konania, ústnej časti konania a rozsudku.

O prejudiciálnych otázkach

O prvej a druhej otázke

36 Svojou prvou a druhou otázkou, ktoré treba preskúmať spoločne, sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa článok 9a smernice 1999/62 má vykladať v tom zmysle, že požiadavky účinnosti, primeranosti a odrádzajúcej povahy sankcií, ktoré tento článok uvádza, bránia systému sankcií, ako je systém v konaní vo veci samej, ktorý stanovuje uloženie pokuty v paušálnej výške za všetky porušenia, bez ohľadu na ich povahu a závažnosť, predpisov týkajúcich sa povinnosti zaplatiť vopred platbu mýta za využívanie cestnej infraštruktúry.

37 Na úvod treba pripomenúť, že podľa znenia článku 9a smernice 1999/62 členské štáty zriadia primerané kontroly a ustanovia systém pokút za porušenie vnútroštátnych ustanovení prijatých podľa tejto smernice. Prijmú všetky potrebné opatrenia, aby sa zabezpečilo vykonávanie týchto sankcií. Stanovené pokuty musia byť účinné, primerané a odrádzajúce.

38 Treba však konštatovať, že uvedená smernica, pokiaľ ide o stanovenie uvedených vnútroštátnych sankcií, neodkazuje na osobitnejšie predpisy a nestanovuje nijaké výslovné kritérium na posúdenie primeranosti týchto sankcií.

39 Podľa ustálenej judikatúry pritom pri neexistencii zosúladenia právnej úpravy Únie v oblasti sankcií uplatniteľných v prípade nedodržania podmienok stanovených systémom zavedeným touto právnou úpravou majú členské štáty právomoc zvoliť si sankcie, ktoré sú podľa nich najvhodnejšie. Členské štáty však musia pri výkone svojich právomocí dodržiavať právo Únie a jeho všeobecné zásady a tým aj zásadu proporcionality (pozri najmä rozsudky z 9. februára 2012, Urbán, C-210/10, EU:C:2012:64, bod 23, a z 19. októbra 2016, EL-EM-2001, C-501/14, EU:C:2016:777, bod 37).

40 V tomto prípade represívne opatrenia, ktoré umožňuje dotknutá vnútroštátna právna úprava vo veci samej, teda nemôžu ísť nad rámec toho, čo je primerané a potrebné na uskutočnenie legitímnych cieľov sledovaných touto právnou úpravou, pričom ak existuje možnosť rozhodnúť sa medzi viacerými primeranými opatreniami, je potrebné sa prikloniť k najmenej obmedzujúcemu a spôsobené obmedzenia nesmú byť neprimerané sledovaným cieľom (rozsudok z 19. októbra 2016, EL-EM-2001, C-501/14, EU:C:2016:777, bod 39 a citovaná judikatúra).

41 V rámci smernice 1999/62 sú sledované ciele, tak ako vyplýva z jej prvého odôvodnenia, harmonizácia systémov vyberania poplatkov a vytvorenie spravodlivých mechanizmov spoplatňovania dopravcov za používanie infraštruktúry s cieľom odstránenia narušovania súťaže medzi dopravnými podnikmi členských štátov.

42 Súdny dvor v tomto kontexte rozhodol, že tvrdosť sankcií musí byť primeraná závažnosti porušení, ktoré postihujú, a to najmä zabezpečením skutočne odrádzajúceho účinku, pričom musia rešpektovať všeobecnú zásadu proporcionality (rozsudok z 19. októbra 2016, EL-EM-2001, C-501/14, EU:C:2016:777, bod 40).

43 Súdny dvor tiež okrem toho rozhodol, že zásada proporcionality ukladá členským štátom povinnosť, nielen pokiaľ ide o vymedzenie podstatných znakov porušenia a vymedzenie pravidiel týkajúcich sa úrovne výšky pokút, ale aj pokiaľ ide o posúdenie skutočností, ktoré možno zohľadniť pri stanovení výšky pokuty (pozri rozsudok z 19. októbra 2016, EL-EM-2001, C-501/14, EU:C:2016:777, bod 41).

44 V prejednávanej veci treba poznamenať, že § 21 ods. 2 zákona o cestnej premávke sankcionuje pokutou vo výške 10 000 až 300 000 HUF (približne 32 až 974 eur) prevádzkovateľa vozidla, ktorý porušuje pravidlá týkajúce sa povinnosti zaplatiť poplatok za používanie cestného úseku, za ktorý sa platí mýto, ktorého výška je proporcionálna prejdenej vzdialenosti. V tomto rámci príloha 9 nariadenia vlády č. 410/2007 stanovuje pokuty za predmetné porušenia, ktoré sa odlišujú v závislosti od kategórie, do ktorej vozidlá patria, stanovenej na základe počtu ich osí, a ktorých paušálna výška sa pohybuje medzi 140 000 a 165 000 HUF (približne 454 a 535 eur).

45 Sankcie za porušenie vnútroštátnych ustanovení prijatých podľa smernice 1999/62 musia byť nielen primerané porušeniu, ale tiež účinné a odrádzajúce. V prejednávanej veci C-497/15 výška pokuty uloženej spoločnosti Euro-Team je viac ako 500-krát vyššia než suma nezaplateného mýta, ktoré je nižšie ako suma, ktorá v skutočnosti bola zaplatená za porovnateľný úsek cesty č. 5. Vo veci C-498/15 je viac ako 87-krát vyššia než suma zaplatená oneskorene.

46 Vzhľadom na výšku uložených pokút v porovnaní s cenou skutočne dlžného mýta a mýta, ktoré nebolo zaplatené vopred, je nepochybné, že maďarský systém represívnych opatrení z dôvodu prísnosti stanovených sankcií a ich pravidelného uplatňovania je účinný a odrádzajúci.

47 Pokiaľ ide o rešpektovanie zásady proporcionality, treba konštatovať, že jediná úprava pokút stanovená týmto systémom, ktorá vyplýva z nariadenia vlády č. 410/2007, je úprava, ktorá sa týka kategórie, do ktorej patrí dotknuté vozidlo, určenej na základe počtu jeho osí. Taká úprava, zbavená akejkoľvek súvislosti so správaním prevádzkovateľa vozidla alebo jeho vodiča, však neberie do úvahy povahu a závažnosť spáchaného porušenia. Ako konštatuje Európska komisia vo svojich písomných pripomienkach, príslušný orgán nemôže zohľadniť napríklad vzdialenosť prejdenú bez zaplatenia sumy požadovaného mýta. Výška pokuty sankcionujúcej nerešpektovanie povinnosti zaplatenia, ktorá je sporná v konaní vo veci samej, je teda paušálna a nemení sa ani v závislosti od kilometrov prejdených bez povolenia, a ani od skutočnosti, že priestupca už predtým zaplatil alebo nezaplatil mýto za daný itinerár.

48 Okrem toho v súlade s požiadavkami smernice 1999/62 uvedenými najmä v jej článkoch 7 až 7k, systém cestného mýta, ktorého sa týka konanie vo veci samej, bol koncipovaný tak, aby účasť používateľov na údržbe infraštruktúry bola proporcionálna ich využívaniu infraštruktúry a zohľadňovala emisnú triedu, do ktorej patrí používané vozidlo. Napriek tomu neexistencia úpravy pokút podľa závažnosti spáchaného porušenia môže odporovať tejto zásade participácie.

49 Súdny dvor už rozhodol, že uloženie paušálnej pokuty za akékoľvek porušenie určitých povinností stanovených zákonom, bez úpravy výšky uvedenej pokuty z hľadiska závažnosti porušenia, sa so zreteľom na ciele, ktoré sleduje právna úprava Únie, javí ako neprimerané (pozri rozsudok z 9. februára 2012, Urbán, C-210/10, EU:C:2012:64, bod 41).

50 Vzhľadom na vyššie uvedené treba na prvú a druhú otázku odpovedať, že článok 9a smernice 1999/62 sa má vykladať v tom zmysle, že požiadavka primeranosti, ktorá je v ňom uvedená, odporuje systému pokút, ako je systém v konaní vo veci samej, ktorý stanovuje uloženie pokuty v paušálnej výške za všetky porušenia, bez ohľadu na ich povahu a závažnosť, predpisov týkajúcich sa povinnosti zaplatiť vopred platbu mýta za využívanie cestnej infraštruktúry.

O tretej otázke

51 Svojou treťou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa článok 9a smernice 1999/62 má vykladať v tom zmysle, že požiadavka primeranosti, ktorá je v ňom uvedená, bráni na jednej strane systému pokút, o aký ide v spore vo veci samej, ktorý stanovuje objektívnu zodpovednosť osôb, ktoré sa dopustili porušenia, a na druhej strane úrovni pokút, ktorú tento systém stanovuje.

52 Treba pripomenúť, že zo spisu predloženého Súdnemu dvoru vyplýva, že príloha 9 nariadenia vlády č. 410/2007 stavia vnútroštátne orgány poverené jeho vykonávaním do situácie viazanej právomoci, vzhľadom na paušálnu výšku pokuty stanovenej v prípade porušenia zákona o cestnom mýte. Tieto orgány teda nedisponujú možnosťou zohľadniť konkrétne a osobitné okolnosti každého prípadu a tým prispôsobiť túto sumu týmto okolnostiam.

53 Pokiaľ ide po prvé o zlučiteľnosť zavedenia objektívnej zodpovednosti so zásadou proporcionality, treba konštatovať, že Súdny dvor už opakovane rozhodol, že tento systém, ktorý zavádza sankcie za porušenie práva Únie, sám osebe nie je nezlučiteľný s týmto právom (pozri najmä rozsudok z 9. februára 2012, Urbán, C-210/10, EU:C:2012:64, bod 47 a citovanú judikatúru).

54 Podľa Súdneho dvora zavedenie systému objektívnej zodpovednosti nie je neprimerané sledovaným cieľom, ak tento systém svojou povahou podnecuje dotknuté osoby k dodržiavaniu ustanovení určitého nariadenia a ak sledované ciele predstavujú všeobecný záujem, na základe ktorého možno odôvodniť zavedenie tohto systému (rozsudok z 9. februára 2012, Urbán, C-210/10, EU:C:2012:64, bod 48 a citovaná judikatúra).

55 V nadväznosti na to treba pripomenúť, že smernica 1999/62 zaväzuje vnútroštátnych zákonodarcov k tomu, aby nákladné vozidlá podriadili plateniu poplatku za používanie cestnej infraštruktúry. Vnútroštátny systém sporný v konaní vo veci samej, ktorý preberá túto smernicu, tak stanovuje, že prevádzkovatelia týchto vozidiel podliehajú plateniu poplatku za používanie tejto infraštruktúry a zavádza mechanizmus sankcií určený na zabezpečenie dodržiavania povinnosti platenia. Podľa vnútroštátnej právnej úpravy k porušeniu tejto povinnosti dochádza, ak používateľ cestnej infraštruktúry podliehajúcej mýtu vopred nezaplatil za jej používanie sumu požadovaného mýta. Takýto systém objektívnej zodpovednosti teda podnecuje prevádzkovateľov nákladných motorových vozidiel v premávke k tomu, aby vopred zaplatili sumu mýta, ktoré dlhujú.

56 Keďže na jednej strane uvedený systém objektívnej zodpovednosti môže podnecovať prevádzkovateľov vozidiel k dodržiavaniu povinnosti zaplatiť vopred poplatky dlžné z dôvodu využívania cestnej infraštruktúry a keďže na druhej strane ciele sledované maďarskou právnou úpravou, teda boj proti skresľovaniu hospodárskej súťaže medzi dopravnými podnikmi a zavádzanie zásady znečisťovateľ-platca, predstavujú všeobecný záujem, zavedenie systému objektívnej zodpovednosti prostredníctvom tejto právnej úpravy možno považovať za odôvodnené.

57 Stanovenie systému objektívnej zodpovednosti, o aký ide vo veci samej, ktorý zavádza sankcie za porušenie uvedených povinností, samo osebe nie je nezlučiteľné s právom Únie.

58 Po druhé, pokiaľ ide o určenie výšky pokuty zodpovedajúcej každému druhu porušenia, stanovenému dotknutým systémom sankcií vo veci samej, treba pripomenúť judikatúru citovanú v bodoch 39 a 40 tohto rozsudku, podľa ktorej členské štáty majú právomoc zvoliť si sankcie, ktoré sú podľa nich najvhodnejšie. Členské štáty však musia pri výkone tejto právomoci dodržiavať právo Únie a jeho všeobecné zásady a tým aj zásadu proporcionality. Represívne opatrenia teda nemôžu ísť najmä nad rámec toho, čo je potrebné na uskutočnenie legitímnych cieľov sledovaných dotknutou právnou úpravou, a okrem toho nemôžu byť neprimerané týmto cieľom.

59 V tejto súvislosti je potrebné zdôrazniť, že zásada proporcionality ukladá členským štátom povinnosť, nielen pokiaľ ide o vymedzenie podstatných znakov porušenia a vymedzenie pravidiel týkajúcich sa rozsahu výšky pokút, ale aj pokiaľ ide o posúdenie skutočností, ktoré možno zohľadniť pri stanovení pokuty (pozri najmä rozsudky z 9. februára 2012, Urbán, C-210/10, EU:C:2012:64, bod 54, a z 19. októbra 2016, El-EM-2001, C-501/14, EU:C:2016:777, bod 41).

60 Vzhľadom na toto spresnenie treba konštatovať, že povinnosť vnútroštátnych orgánov poverených ukladaním sankcií za porušenia povinností zaplatenia poplatkov za využívanie cestnej infraštruktúry ukladať paušálne pokuty v rozsahu medzi 140 000 a 165 000 HUF (približne 454 až 535 eur), bez toho, aby mohli zohľadniť konkrétne a osobitné okolnosti každej prejednávanej veci, prípadne znížiť výšku tejto pokuty, nespĺňa podmienky požadované judikatúrou citovanou v bodoch 39 a 40 tohto rozsudku.

61 Systém maďarských sankcií sa teda zdá byť neprimeraný, najmä v takých prípadoch, o aké ide v konaní vo veci samej.

62 V tejto súvislosti treba poznamenať, že je nesporné, že na jednej strane vo veci C-497/15 vodič predmetného vozidla z dôvodu chyby v navigačnom systéme minul výjazd, prostredníctvom ktorého mal opustiť diaľnicu, aby vo svojej trase pokračoval po ceste nižšej kategórie, pre ktorú disponoval oprávnením na využívanie. Tento vodič teda prešiel približne 5 km po tejto diaľnici bez toho, aby vopred zaplatil mýto, pričom predmetný úsek je paralelný s cestou nižšej kategórie. Suma dlžná z dôvodu trasy 5 km prejdenej po diaľnici je nižšia než suma fakturovaná za využívanie porovnateľného úseku cesty nižšej kategórie. Ako to konštatoval vnútroštátny súd, spoločnosť Euro-Team týmto porušením nezískala výhodu a ani nespôsobila finančnú ujmu rozpočtu štátu.

63 Na druhej strane vo veci C-498/15 vodič predmetného vozidla, vybavený oprávnením, ktoré ho oprávňovalo na využívanie cestnej infraštruktúry na inom itinerári, zaplatil zo svojej vlastnej iniciatívy po tom, čo konštatoval svoju chybu a zastavil svoje vozidlo v odstavnom pruhu diaľnice, pre nemožnosť otočiť sa, požadovanú sumu mýta. V prejednávanej veci z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že tento vodič využíval diaľnicu omylom počas 20 minút, z dôvodu, že opomenul odbočiť na plánovaný výjazd. V tomto prípade tiež v súlade s konštatovaniami vnútroštátneho súdu spoločnosť Spirál-Gép nezískala výhodu ani nespôsobila škodu.

64 Za týchto okolností po prvé, pokiaľ ide o podmienku, podľa ktorej represívne opatrenie nesmie ísť nad rámec toho, čo je potrebné na uskutočnenie cieľov legitímne sledovaných dotknutou právnou úpravou vo veci samej, treba konštatovať, že príslušné vnútroštátne orgány môžu dosiahnuť sledované ciele aj menej obmedzujúcimi opatreniami, pretože porušenie, ku ktorému došlo, nemá v skutočnosti vplyv na ciele smernice 1999/62, teda harmonizáciu systémov vyberania poplatkov a vytvorenie spravodlivých mechanizmov spoplatňovania dopravcov za používanie infraštruktúry, s cieľom odstránenia narušovania súťaže medzi dopravnými podnikmi členských štátov.

65 Po druhé, pokiaľ ide o podmienku, podľa ktorej represívne opatrenie nemá byť neprimerané uvedeným cieľom, z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vo veci C-497/15 vyplýva, že výška pokuty uloženej spoločnosti Euro-Team je viac ako 500-krát vyššia než suma nezaplateného mýta, ktoré je nižšie ako suma, ktorá v skutočnosti bola zaplatená za porovnateľný úsek cesty č. 5. Vo veci C-498/15 vnútroštátny súd uvádza, že táto suma je viac ako 87-krát vyššia než suma oneskorene zaplateného mýta. Výška sankcie sa preto v konaniach vo veci samej javí ako neprimeraná porušeniu, ku ktorému došlo.

66 Vzhľadom na vyššie uvedené treba na tretiu otázku odpovedať, že článok 9a smernice 1999/62 sa má vykladať v tom zmysle, že požiadavka primeranosti, ktorá je v ňom uvedená, nebráni systému pokút, ako je systém v konaní vo veci samej, ktorý zavádza objektívnu zodpovednosť. Treba ho však vykladať tak, že bráni úrovni pokút stanovenej týmto systémom.

O trovách

67 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (desiata komora) rozhodol takto:

1. **Článok 9a smernice Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami, zmenenej a doplnenej smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2011/76/EÚ z 27. septembra 2011, sa má vykladať v tom zmysle, že požiadavka primeranosti, ktorá je v ňom uvedená, bráni systému pokút, ako je systém v konaní vo veci samej, ktorý stanovuje uloženie pokuty v paušálnej výške za všetky porušenia, bez ohľadu na ich povahu a závažnosť, predpisov týkajúcich sa povinnosti zaplatiť vopred platbu mýta za využívanie cestnej infraštruktúry.**

2. **Článok 9a smernice 1999/62, zmenenej a doplnenej smernicou 2011/76, sa má vykladať v tom zmysle, že požiadavka primeranosti, ktorá je v ňom uvedená, nebráni systému pokút, ako je systém v konaní vo veci samej, ktorý zavádza objektívnu zodpovednosť. Treba ho však vykladať tak, že bráni úrovni pokút stanovenej týmto systémom.**

Podpisy