



Datum van inontvangstneming : 19/12/2025

Geanonimiseerde versie

Vertaling

C-705/25 – 1

Zaak C-705/25

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

6 november 2025

Verwijzende rechter:

Győri Törvényszék (Hongarije)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

22 oktober 2025

Verzoekende partij:

BS

Verwerende partij:

Budapest Rendőrfőkapitánya

De Győri Törvényszék (rechter in eerste aanleg Győr, Hongarije; hierna: „verwijzende rechter”) geeft in de zaak tussen BS [OMISSIS], verzoeker, en [OMISSIS] Budapest Rendőrfőkapitánya (hoofdcommissaris van politie, Boedapest, Hongarije) [OMISSIS], verweerder, betreffende een verkeersboete de volgende

beschikking:

De verwijzende rechter schorst de behandeling van de zaak en verzoekt het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: „Hof”) krachtens artikel 267 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

Moet artikel 9 bis van richtlijn 1999/62 aldus worden uitgelegd dat het daarin neergelegde evenredigheidsvereiste zich verzet tegen een sanctieregeling die voor elke overtreding van de regels inzake de verplichting om vooraf tol te betalen voor het gebruik van wegeninfrastructuur, voorziet in de oplegging van een geldboete waarvan de hoogte uitsluitend afhangt van de voertuigcategorie en het aantal gevallen waarin niet-toegestaan weggebruik is geconstateerd, ongeacht de aard en de ernst van de overtreding en het gedrag van de overtreder, zonder dat de nationale rechter het bedrag van de boete kan verlagen?

Moet artikel 9 bis van richtlijn 1999/62 aldus worden uitgelegd dat het daarin neergelegde evenredigheidsvereiste zich verzet tegen een sanctieregeling die bij de oplegging van de boete geen rekening houdt met het feit dat de tol vóór het gebruik van de weg is betaald, maar de geldigheid van het trajectticket wegens een technische storing van het tolsysteem pas na aanvang van het gebruik van de weg is ingegaan?

[OMISSIS] [nationaal procesrechtelijk element]

Motivering:

1. Feiten:

Verzoeker heeft op 4 november 2024 om 11 uur 36 minuten en 52 seconden, voor de vrachtwagen die hij exploiteert, via het Simple Pay-betalingssysteem een trajectticket gekocht voor route 13 [OMISSIS]. Uit het banktransactiebewijs blijkt dat de prijs van het trajectticket (1970 HUF) op dat tijdstip van de bankrekening van verzoeker is afgeschreven.

De geldigheid van het trajectticket is echter pas op 4 november 2024 om 12 uur 00 minuten en 03 seconden ingegaan.

Verzoeker is vóór dat tijdstip met het gebruik van het toltraject begonnen en is op 4 november 2024 om 11 uur 56 minuten gedetecteerd als overtreder van de tolheffingsregeling.

De Vas Vármegye Rendőrfőkapitánya (hoofdcommissaris van politie, provincie Vas; hierna: hoofdcommissaris) heeft verzoeker bij besluit van 7 december 2024 [OMISSIS] een bestuurlijke boete van 47 000 HUF opgelegd wegens niet-toegestaan weggebruik.

Naar aanleiding van het administratief beroep van verzoeker heeft verweerder het besluit van de hoofdcommissaris bij besluit van [OMISSIS] 23 maart 2025 bekrachtigd. Verweerder wees erop dat hij geen rekening kon houden met het tijdstip dat op het door verzoeker overgelegde transactiebewijs stond vermeld omdat de geldigheid van het trajectticket pas later, op 4 november 2024 om 12 uur 03 minuten, was ingegaan.

In zijn beroep bij de verwijzende rechter herhaalt verzoeker dat hij het trajectticket had aangeschaft voordat hij aan het weggebruik was begonnen. Hij wacht altijd op de bevestiging dat de transactie succesvol is voltooid en begint pas daarna de weg te gebruiken.

Verweerder concludeert tot verwerping van het beroep. Volgens hem ontstaat het recht op weggebruik niet op het tijdstip van de aankoop van het trajectticket maar op het tijdstip waarop de geldigheid van het trajectticket ingaat. Verweerder vermoedt dat verzoeker niet heeft gewacht tot hij van de betalingsinterface werd teruggestuurd naar de interface voor de ticketaankoop, waardoor het systeem zich er pas later van heeft kunnen vergewissen dat de transactie succesvol was uitgevoerd, hetgeen ook van invloed is geweest op de geldigheid van het ticket.

2. Unierecht:

Artikel 7, lid 1, van richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van wegeninfrastructuur aan voertuigen (hierna: „richtlijn 1999/62”):

„Onverminderd artikel 9, lid 1 bis, kunnen de lidstaten tolgelden en gebruiksrechten handhaven of invoeren op het trans-Europees wegennet of op bepaalde delen daarvan, en op andere trajecten van hun autosnelwegennet die geen deel uitmaken van het trans-Europees wegennet, mits aan de in de leden 4 tot en met 14 van dit artikel en aan de in de artikelen 7 bis tot en met 7 duodicies gestelde voorwaarden is voldaan.”

Artikel 9 bis van richtlijn 1999/62:

„De lidstaten voeren adequate controles in en stellen een sanctieregeling vast voor inbreuken op de nationale bepalingen die ter uitvoering van deze richtlijn worden aangenomen. Zij nemen alle nodige maatregelen met het oog op de toepassing daarvan. De vast te stellen sancties dienen doeltreffend, evenredig en afschrikkend te zijn.”

3. Nationaal recht:

§ 21, lid 1, onder h), van a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (wet nr. I van 1988 betreffende het wegverkeer; hierna: „wet wegverkeer”):

„De exploitant van het voertuig of, in het in § 21/A, lid 2, bedoelde geval, de persoon aan wie het voertuig is toevertrouwd en die het mag gebruiken, dient bij de exploitatie of het gebruik van het voertuig de voorschriften na te leven zoals deze in bijzondere bepalingen zijn vastgesteld met betrekking tot de voor het gebruik van een tolweg verschuldigde heffing waarvan het bedrag evenredig is aan de afgelegde afstand.”

§ 21, lid 2, onder a), van de wet wegverkeer:

„Bij overtreding van de in lid 1 genoemde voorschriften wordt de exploitant van het voertuig (in het geval van een samenstel van voertuigen de exploitant van het slepende voertuig) of, in het in § 21/A, lid 2, bedoelde geval, de persoon aan wie het voertuig is toevertrouwd en die het mag gebruiken, in de in lid 1, onder a) tot en met c), en e) tot en met h), bedoelde gevallen een bestuurlijke boete van 16 000 tot 468 000 HUF opgelegd. De hoogte van de geldboete wegens overtreding van de onderscheiden voorschriften wordt bij besluit vastgelegd.”

§ 8/A, lid 1, van a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben való közreműködés feltételeiről szóló 410/2007 (XII. 29.) Korm. rendelet (regeringsbesluit 410/2007 betreffende de lijst van verkeersovertredingen die worden bestraft met een bestuurlijke boete, de hoogte van de boete die kan worden opgelegd bij overtreding van de desbetreffende bepalingen, de regeling omtrent de bestemming van de boete en de voorwaarden voor deelname aan controles; hierna: „regeringsbesluit 410/2007”):

„In het licht van het bepaalde in § 21, lid 1, onder h), van de wet wegverkeer moet de exploitant van het voertuig bij overtreding van de in bijlage 9 opgenomen voorschriften een bestuurlijke boete betalen waarvan de hoogte afhankelijk is van de voertuigcategorie en bij overtreding van de in bijlage 10 opgenomen voorschriften een boete waarvan de hoogte afhankelijk is van de voertuigcategorie en het aantal assen van het voertuig, op basis van het niet-toegestane weggebruik zoals geconstateerd door het elektronisch tolheffingssysteem in de zin van § 2, punt 17, van az autópályák, autóutak és főutak használatáért fizetendő, meg tett úttal arányos díjról szóló 2013. évi LXVII. törvény (wet nr. LXVII van 2013 betreffende de trajectafhankelijke tol voor het gebruik van snelwegen, autowegen en hoofdwegen; hierna: „wet wegentol”) en volgens de in bijlage 9 of bijlage 10 vastgestelde tijdvakken. Indien de constatering betrekking heeft op meerdere tijdvakken moet het hoogste boetebedrag worden betaald.”

Bijlage 9 bij regeringsbesluit 410/2007:

In geval van een overtreding in de zin van § 14, onder a), van de wet wegentol			
Voertuig-categorie	In geval van eenmalige constatering van niet-toegestaan weggebruik (hoogte van de geldboete in HUF)	Ingeval nogmaals niet-toegestaan weggebruik wordt geconstateerd in het tijdvak tussen 121 minuten en 240 minuten na de constatering van het eerste niet-toegestaan weggebruik wanneer in het tijdvak tussen 241 minuten en 480 minuten geen andere constatering met betrekking tot het tolplichtige voertuig is gedaan (hoogte van de geldboete in HUF)	In geval van herhaalde constatering van niet-toegestaan weggebruik in het tijdvak tussen 241 minuten en 480 minuten na de constatering van niet-toegestaan weggebruik (hoogte van de geldboete in HUF)
J2	47 000	140 000	218 000
J3	55 000	156 000	234 000
J4	62 000	172 000	257 000
J5	70 000	187 000	281 000

§ 6, lid 2, onder a), van de wet wegentol:

„De tolplichtige verkrijgt het recht om tolwegen te gebruiken door vóór het weggebruik een trajectticket te kopen volgens de in dat ticket bepaalde voorwaarden.”

§ 14, onder a), van de wet wegentol:

„Van toegestaan gebruik van een weg is, behoudens de in § 9 genoemde uitzonderingen, geen sprake wanneer: voor het betrokken tolplichtige voertuig vóór het gebruik van een tolweg geen gebruiksrecht overeenkomstig § 6, lid 2, is verkregen, behoudens de onder c) genoemde gevallen.”

§ 24, lid 4, van az autópályák, autóutak és főutak használatáért fizetendő, megített úttal arányos díjról szóló 2013. évi LXVII. törvény végrehajtásáról szóló 209/2013. (VI. 18.) Korm. rendelet (regeringsbesluit nr. 209 tot uitvoering van de wet wegentol; hierna: „regeringsbesluit nr. 209/2013”):

„Het trajectticket is geldig gedurende 120 minuten na aankoop.”

§ 26, lid 1, onder a), van regeringsbesluit nr. 209/2013:

„Vóór het gebruik van een tolweg moet de tolplichtige ervoor zorgen dat hij tot de tolexploitant in een rechtsbetrekking staat op grond waarvan hij daadwerkelijk mag gebruikmaken van het door de tolinningsinstantie gehanteerde elektronische tolheffingssysteem, alsook dat hij via dit systeem een trajectticket aankoopt dat overeenstemt met het daadwerkelijk afgelegde traject.”

4. Motivering van de verwijzing:

4.1. Rechtspraak van het Hof betreffende richtlijn 1999/62

Het Hof wordt niet voor het eerst geadieerd over de betrokken Hongaarse regeling, te weten regeringsbesluit 410/2007.

In zijn arrest in de gevoegde zaken C-497/15 en C-498/15 (Euro-Team Kft. en Spirál-Gép Kft.) heeft het Hof op de gestelde vraag geantwoord dat artikel 9 bis van richtlijn 1999/62 aldus moet worden uitgelegd dat het in dit artikel neergelegde evenredigheidsvereiste zich verzet tegen een sanctieregeling zoals die welke aan de orde is in het hoofdgeding, die erin voorziet dat een forfaitaire geldboete kan worden opgelegd voor alle inbreuken – ongeacht de aard en de ernst ervan – op de voorschriften betreffende de verplichting om voor het gebruik van een snelweg vooraf tolgeld te betalen.

Onder verwijzing naar zijn eerdere rechtspraak heeft het Hof gepreciseerd dat volgens vaste rechtspraak de lidstaten bij ontbreken van harmonisatie van de Uniewetgeving op het gebied van de sancties die van toepassing zijn bij niet-naleving van de voorwaarden van het door deze regeling ingevoerde stelsel, bevoegd zijn de sancties te kiezen die hun passend voorkomen. Zij moeten deze bevoegdheid echter uitoefenen met eerbiediging van het Unierecht en de algemene beginselen daarvan, en dus ook met eerbiediging van het evenredigheidsbeginsel (punt 39).

De repressieve maatregelen die in de nationale wettelijke regeling zijn toegestaan mogen niet verder gaan dan wat geschikt en noodzakelijk is om de legitieme doelstellingen te verwezenlijken die met deze wettelijke regeling worden nagestreefd, met dien verstande dat wanneer een keuze mogelijk is tussen meerdere geschikte maatregelen, de maatregel moet worden gekozen die de minste belasting met zich brengt, en dat de veroorzaakte nadelen niet onevenredig mogen zijn aan de nagestreefde doelen (punt 40).

De zwaarte van een sanctie moet stroken met de ernst van de inbreuk. Sancties moeten een reële afschrikkende werking hebben en tegelijkertijd het algemene evenredigheidsbeginsel eerbiedigen (punt 42).

De lidstaten zijn niet alleen voor de vaststelling van de constitutieve bestanddelen van een inbreuk en van de regels inzake de hoogte van de geldboeten aan het evenredigheidsbeginsel gebonden, maar eveneens voor de beoordeling van de factoren die in overweging kunnen worden genomen bij de bepaling van de geldboete (punt 43).

Het arrest geeft een overzicht van de in bijlage 9 bij het regeringsbesluit opgenomen geldboeten, die verschillen naargelang van de categorie waartoe de voertuigen behoren – welke categorie wordt bepaald op basis van het aantal assen van de voertuigen – en waarvan de forfaitaire bedragen variëren van 140 000 tot 165 000 HUF (ongeveer 454 tot 535 EUR). In de twee gevoegde zaken is het bedrag van de opgelegde geldboete meer dan 500 maal, respectievelijk meer dan 87 maal hoger dan het bedrag van het niet-betaalde tolgeld en het tardief betaalde bedrag. Het Hof heeft vastgesteld dat de Hongaarse regeling van repressieve maatregelen, gelet op de strengheid van de vastgestelde sancties en de nauwgezette toepassing ervan, een reëel doeltreffend en afschrikkend karakter heeft.

Wat de inachtneming van het evenredigheidsbeginsel betreft, moet worden geconstateerd dat de differentiatie van de geldboeten waarin deze regeling voorziet, louter betrekking heeft op de categorie waartoe het betrokken voertuig behoort, die wordt vastgesteld op basis van het aantal assen ervan. Een dergelijke modulatie, die geenszins verband houdt met de gedragingen van de exploitant van het voertuig of van de bestuurder ervan, houdt echter geen rekening met de aard en de zwaarte van de begane inbreuk. Zoals de Commissie in haar schriftelijke opmerkingen heeft aangegeven, kan de bevoegde autoriteit bijvoorbeeld geen rekening houden met de afstand die is afgelegd zonder dat het verlangde tolgeld is betaald. Het bedrag van de geldboete waarmee de niet-nakoming van de in het hoofdgeding aan de orde zijnde betalingsverplichting wordt bestraft is dus forfaitair van aard en verschilt niet naargelang van het aantal kilometers dat zonder toestemming is afgelegd, waarbij zelfs volledig voorbij wordt gegaan aan de vraag of de overtreder het tolgeld voor een bepaald project al dan niet vooraf heeft betaald (punt 47).

Het Hof heeft ook vastgesteld dat de verplichting van de nationale autoriteiten die belast zijn met de bestraffing van de niet-nakoming van de verplichtingen tot betaling van het tolgeld voor het gebruik van de wegeninfrastructuur en de oplegging van forfaitaire geldboeten ter hoogte van 140 000 tot 165 000 HUF (ongeveer 454 tot 535 EUR), zonder dat zij rekening kunnen houden met de specifieke en bijzondere omstandigheden van elk concreet geval en evenmin het bedrag van die geldboete eventueel kunnen verlagen, niet voldoet aan de voorwaarden die door de in de punten 39 en 40 van dat arrest genoemde rechtspraak worden opgelegd (punt 60). Derhalve lijkt de Hongaarse sanctieregeling onevenredig.

Het Hof heeft geoordeeld dat de twee verzoeksters in de gevoegde zaken door de overtreding noch een voordeel hebben verkregen, noch de begroting van de Staat

hebben geschaad, en heeft vervolgens vastgesteld dat de bevoegde nationale autoriteiten de met de toepasselijke regeling beoogde doelstellingen ook zouden kunnen bereiken met minder restrictieve maatregelen, aangezien de begane overtredingen geen afbreuk deden aan de doelstellingen die door richtlijn 1999/62 worden nagestreefd, te weten de harmonisatie van de heffingstelsels en de invoering van rechtvaardige mechanismen voor de toerekening aan vervoersondernemers van de infrastructuurkosten, teneinde verstoringen van de mededinging tussen de vervoersondernemingen van de lidstaten op te heffen.

Ten slotte heeft het Hof op de tweede vraag geantwoord dat artikel 9 bis van richtlijn 1999/62 aldus moet worden uitgelegd dat het in dit artikel neergelegde evenredigheidsvereiste zich niet verzet tegen een sanctieregeling zoals die welke aan de orde is in het hoofdeding, waarbij een objectieve aansprakelijkheid wordt ingevoerd. Dit artikel moet daarnaast evenwel aldus worden uitgelegd dat het zich verzet tegen de hoogte van de sanctie waarin deze regeling voorziet.

In zijn arrest in zaak C-384/17 (Link Logistik N&N) heeft het Hof geoordeeld dat de lidstaten met het oog op de toepassing van het evenredigheidsbeginsel in het kader van richtlijn 1999/62 gehouden zijn om overeenkomstig hun nationale recht de nodige rechtshandelingen vast te stellen, waarbij artikel 9 bis van die richtlijn een verplichting oplegt die uit haar aard noopt tot een handeling van die lidstaten, die bij de omzetting van deze verplichting over een ruime beoordelingsmarge beschikken. Deze richtlijn bevat geen nauwkeurigere regels voor de invoering van bovengenoemde nationale sancties en stelt met name geen uitdrukkelijk criterium vast voor de beoordeling van de evenredigheid van die sancties. Aangezien artikel 9 bis van richtlijn 1999/62 de tussenkomst van de lidstaten vereist en hun een ruime beoordelingsmarge toekent, kan deze bepaling inhoudelijk gezien dan ook niet worden geacht onvoorwaardelijk en voldoende nauwkeurig te zijn, wat rechtstreekse werking ervan uitsluit. In de praktijk leidt een andere uitlegging tot de opheffing van de beoordelingsbevoegdheid die uitsluitend is toegekend aan de nationale wetgevers, die binnen de door artikel 9 bis van richtlijn 1999/62 getrokken grenzen een geschikte sanctieregeling dienen uit te werken (punten 51 tot en met 54).

Het Hof heeft geoordeeld dat artikel 9 bis van richtlijn 1999/62 derhalve geen rechtstreekse werking heeft en de justitiabelen in een situatie als die van het hoofdeding niet het recht toekent om zich op deze bepaling te beroepen voor de nationale autoriteiten (punt 56).

Volgens het arrest in zaak C-61/23 (Ekostroy) is de enige grond waarop volgens die regeling kan worden gedifferentieerd de categorie van het betrokken voertuig, die wordt bepaald op basis van het aantal assen ervan. Bij een dergelijke differentiatie, die losstaat van het gedrag van de exploitant of bestuurder van het voertuig, wordt echter geen rekening gehouden met de aard en de ernst van de begane inbreuk. Zo kan de aangezochte rechter bij het opleggen van de sanctie met name geen rekening houden met de afstand die de bestuurder met het voertuig heeft afgelegd zonder de vereiste tol te betalen, aangezien het bedrag van de boete

wegens niet-nakoming van de betalingsverplichting forfaitair is en niet varieert naargelang van de zonder toestemming afgelegde kilometers en zelfs niet naargelang van de vraag of de overtreder al dan niet vooraf voor een bepaald traject tol heeft betaald. Ook wanneer de afstand later kan worden berekend, is elke differentiatie uitgesloten (punt 50).

Het tolsysteem in het hoofdgeding overeenkomstig de vereisten van richtlijn 1999/62, zoals met name vervat in de artikelen 7 tot en met 7 duodecies, is aldus ontworpen dat de bijdrage van de weggebruikers aan het onderhoud van de infrastructuur evenredig is aan hun gebruik en rekening houdt met de emissieklasse waartoe het voertuig in kwestie behoort. Het feit dat de geldboeten of geldelijke sancties niet kunnen worden aangepast aan de ernst van de gepleegde inbreuk, kan echter indruisen tegen dit participatiebeginsel (punt 51).

Het Hof heeft vastgesteld dat de in het hoofdgeding aan de orde zijnde sanctieregeling niet voorziet in de mogelijkheid voor de nationale rechterlijke instanties om de sancties individueel aan te passen (punt 52).

In die omstandigheden lijkt het onevenredig aan de door de Unieregeling nagestreefde doelstellingen wanneer een forfaitaire geldboete of geldelijke sanctie wordt opgelegd voor elke inbreuk op bepaalde in de wet vastgestelde verplichtingen zonder dat rekening wordt gehouden met de ernst van de inbreuk, zoals het geval is bij de sanctieregeling in het hoofdgeding (punt 53).

Het Hof heeft op de prejudiciële vraag geantwoord dat artikel 9 bis van richtlijn 1999/62 aldus moet worden uitgelegd dat het hierin neergelegde evenredigheidsvereiste zich verzet tegen een sanctieregeling waarbij een forfaitaire geldboete of geldelijke sanctie wordt opgelegd voor alle inbreuken – ongeacht de aard of de ernst ervan – op de voorschriften betreffende de verplichting om vooraf tolgeld voor het gebruik van wegeninfrastructuur te betalen, ook wanneer die regeling in de mogelijkheid voorziet om van administratieve strafrechtelijke aansprakelijkheid te worden vrijgesteld door betaling van een forfaitaire „compenserende heffing”.

4.2. Toepassing van de hierboven beschreven rechtspraak van het Hof op deze zaak:

Artikel 9 bis van richtlijn 1999/62 kan niet worden geacht onvoorwaardelijk en voldoende nauwkeurig te zijn, hetgeen rechtstreekse werking ervan uitsluit. Artikel 9 bis vereist derhalve de tussenkomst van de lidstaten en kent hun een ruime beoordelingsmarge toe bij de uitwerking van de sanctieregeling.

Naar aanleiding van het arrest in de gevoegde zaken Euro-Team Kft. en Spirál-Gép Kft. heeft de wetgever de bepalingen van het regeringsbesluit gewijzigd en de boetebedragen vastgesteld op basis van de voertuigcategorie en het aantal constateringen van niet-toegestaan weggebruik. Hij heeft voor elke voertuigcategorie drie boetes vastgesteld, naargelang van het aantal constateringen

van niet-toegestaan weggebruik. Het boetebedrag is het laagst wanneer de eerste constatering niet wordt gevolgd door verdere constateringen. Het boetebedrag is het hoogst in het geval van herhaalde constatering in het tijdvak tussen 241 en 480 minuten na de eerste constatering. Daar tussenin ligt het boetebedrag dat kan worden opgelegd wanneer in het tijdvak tussen 121 en 240 minuten na de eerste constatering een verdere constatering volgt.

De wetgever van de lidstaat heeft dus geen forfaitaire som per voertuigcategorie meer toegepast om het niet-toegestane gebruik van een weg te bestraffen, maar gedifferentieerde boetebedragen vastgesteld op basis van voertuigcategorie en het aantal constateringen van niet-toegestaan weggebruik.

De wetgever heeft derhalve in zoverre aan de overwegingen van het arrest in de gevoegde zaken Euro-Team Kft. en Spirál-Gép Kft. voldaan dat de boetes die kunnen worden opgelegd niet meer uitsluitend zijn gebaseerd op de voertuigcategorie en het aantal assen.

In het licht van punt 47 van het arrest in de gevoegde zaken Euro-Team Kft. en Spirál-Gép Kft. houdt de nieuwe regeling echter nog steeds geen rekening met het gedrag van de exploitant of bestuurder van het voertuig, met de aard en de ernst van de begane inbreuk, de afstand die is afgelegd zonder dat tolgeld is betaald of met de vraag of de overtreder al dan niet vooraf voor een bepaald traject tol heeft betaald, zoals hieronder wordt aangegeven.

In casu was het duidelijk de intentie van verzoeker om vóór het gebruik van het tolplichtige wegtraject tol te betalen. De intentie van verzoeker blijkt uit het feit dat hij via de interface voor tolbetaling een betaling heeft geïnitieerd en een bevestiging heeft ontvangen van het succes van de transactie, waarvan hij met de camera van zijn mobiele telefoon een schermopname heeft gemaakt – dit alles vóór het gebruik van de weg. Verzoeker heeft derhalve vóór het gebruik van de weg tol betaald voor het tolplichtige wegtraject. De betaling is ook door verweerder niet betwist.

Na de betaling van de tol is de geldigheid van het trajectticket voor het betrokken wegtraject pas later, na aanvang van het weggebruik, ingegaan. In de regel valt het tijdstip van de betaling van de tol samen met het begintijdstip van de geldigheid van het trajectticket. In casu vielen de twee tijdstippen echter, vermoedelijk door een technische storing van het tolheffingssysteem, niet samen; tussen de twee tijdstippen zijn er meer dan 20 minuten verstreken.

Verweerder verwijt verzoeker dat hij zich er vóór de aanvang van het weggebruik niet van heeft vergewist dat de geldigheid van het trajectticket voor de aanvang van het weggebruik was ingegaan. Verzoeker voert daarentegen aan dat hij het trajectticket vóór aanvang van het weggebruik heeft betaald.

Het gedrag van de bestuurder van het voertuig (verzoeker) was derhalve niet gericht op een onrechtmatig gebruik van de weg, de ernst van de inbreuk was gering (verzoeker heeft immers vóór aanvang van het weggebruik een trajectticket

gekocht), en verzoeker heeft het tolgeld vooraf betaald. Deze omstandigheden konden echter niet worden beoordeeld, noch door verweerder gelet op de bepalingen van het regeringsbesluit, noch door de rechter, aangezien hij in het kader van de bestuursrechtelijke procedure het bedrag van de boete niet kan wijzigen en het gedrag van verzoeker, de geringe aard van de inbreuk en de voorafgaande betaling van de wegentol evenmin bij zijn beoordeling kan betrekken.

Het achterwege blijven van een dergelijke beoordeling zou echter tot gevolg hebben dat verzoeker een boete moet betalen die bijna 24 keer de tol (1970 HUF) bedraagt, hoewel hij die vóór aanvang van het weggebruik heeft betaald en het enkel aan de technische storing van het tolheffingssysteem te wijten is dat hij op het begintijdstip van het weggebruik niet beschikte over een geldig trajectticket.

In het licht van punt 60 van het arrest in de gevoegde zaken Euro-Team Kft. en Spirál-Gép Kft. kan worden vastgesteld dat de autoriteit van de lidstaat niet de mogelijkheid heeft om rekening te houden met de omstandigheden van het concrete geval. In de zaak Euro-Team Kft. heeft een fout van het navigatiesysteem ertoe geleid dat de bestuurder een afslag heeft gemist en in de zaak Spirál-Gép Kft. had de bestuurder per vergissing een ticket voor een ander traject gekocht. In het onderhavige geval is de vertraging bij het ingaan van de geldigheidsduur van het trajectticket niet veroorzaakt door een fout van verzoeker en is er evenmin sprake van een vergissing van zijn kant. Verzoeker heeft vóór aanvang van het weggebruik een trajectticket gekocht voor het betrokken traject. Door omstandigheden die niet aan hem kunnen worden toegerekend is de geldigheid van het trajectticket echter pas later (meer dan 20 minuten na de aankoop ervan) ingegaan. Verweerder en de verwijzende rechter kunnen bij de bepaling van de hoogte van de boete geen rekening houden met het gedrag van verzoeker en kunnen de boete evenmin verlagen of kwijtschelden, ook al is er in deze zaak sprake van een geval waarin het gedrag van de bestuurder als nog minder ernstig kan worden aangemerkt dan dat van de bestuurders in de zaak Euro-Team Kft. en Spirál-Gép Kft., aangezien in casu praktisch geen sprake is van de schuld van verzoeker zelf (fout van het navigatiesysteem of vergissing).

Verzoeker heeft geen financiële schade toegebracht aan de Hongaarse schatkist, aangezien hij het tolgeld vooraf heeft voldaan.

De begane overtreding doet ook in dit geval geen afbreuk aan de doelstellingen die door richtlijn 1999/62 worden nagestreefd, te weten de harmonisatie van de heffingstelsels en de invoering van rechtvaardige mechanismen voor de toerekening aan vervoersondernemers van de infrastructuurkosten, teneinde verstoringen van de mededinging tussen de vervoersondernemingen van de lidstaten op te heffen.

De hoogte van de aan verzoeker opgelegde boete lijkt, gelet op het gedrag van verzoeker en de omstandigheden die hem niet kunnen worden aangerekend, onevenredig te zijn ten opzichte van de begane overtreding.

In een dergelijk geval is een aanzienlijke verlaging, in voorkomend geval kwijtschelding van de boete op zijn plaats, waartoe echter, bij gebreke van een wettelijke bepaling, noch verweerder noch de rechter kan overgaan.

Een dergelijke sanctieregeling voorziet niet in de mogelijkheid voor de nationale rechterlijke instanties om de sancties individueel aan te passen (arrest Ekostroy, punt 52). In dergelijke gevallen zou de rechter evenwel uiteindelijk de mogelijkheid moeten hebben om de hoogte van de boete aan te passen aan de begane overtreding, rekening houdend met het gedrag van de pleger en de ernst van de overtreding.

5.

[OMISSIS] [elementen van nationaal procesrecht]

Győr, 22 oktober 2025

[OMISSIS]

[ondertekeningen]