



Datum van
inontvangstneming

:

09/08/2017

Zaak C-384/17**Verzoek om een prejudiciële beslissing****Datum van indiening:**

27 juni 2017

Verwijzende rechter:

Szombathelyi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Hongarije)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

13 juni 2017

Verzoekende partij:

Dooel Uvoz-Izvoz Skopje Link Logistic N&N

Verwerende partij:

Budapest Rendőrfőkapitánya

In de bestuursrechtelijke procedure die **Dooel Uvoz-Izvoz Skopje Link Logistic N&N** ([*omissis*] Skopje [*omissis*]), **verzoekster**, [*omissis*] heeft ingesteld tegen de **Budapest Rendőrfőkapitánya** (hoofdcommissaris van de politie van Boedapest [*omissis*]), **verweerder**, geeft de Szombathelyi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság [bestuurs- en arbeidsrechter Szombathely (Hongarije)] de navolgende

BESLISSING

Krachtens artikel 267 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie verzoekt de verwijzende rechter [*omissis*] het Hof van Justitie van de Europese Unie om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

1) Is bij het proportionaliteitsvereiste zoals neergelegd in artikel 9 bis 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 bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen, en zoals uitgelegd door het Hof van Justitie van de Europese Unie in zijn arrest van 22 maart 2017 in de gevoegde zaken C-497/15 en C-498/15, Euro-Team en Spirál-Gép (EU:C:2017:229), sprake van een rechtstreeks toepasselijke bepaling van die richtlijn?

2) Voor het geval dat bij het proportionaliteitsvereiste zoals neergelegd in artikel 9 bis 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 bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen, en zoals uitgelegd door het Hof van Justitie van de Europese Unie in zijn arrest van 22 maart 2017 in de gevoegde zaken C-497/15 en C-498/15, Euro-Team en Spirál-Gép (EU:C:2017:229), geen sprake is van een rechtstreeks toepasselijke bepaling van die richtlijn:

Behelst de uitlegging van het nationale recht conform het Unierecht voor de nationale rechter en overheid dan de mogelijkheid en verplichting om, zonder tussenkomst van de nationale wetgever, de in de onderhavige zaak aan de orde zijnde Hongaarse regeling aan te vullen met de materiële criteria van het proportionaliteitsvereiste zoals die zijn omschreven in het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie van 22 maart 2017 in de gevoegde zaken C-497/15 en C-498/15, Euro-Team en Spirál-Gép (EU:C:2017:229)?

[*omissis*] [procedureel aspect]

MOTIVERING

I. Feiten

Op 29 oktober 2015 reed een tot categorie J4 behorend vrachtvoertuig [*omissis*] van verzoekster, een in het buitenland gevestigde onderneming, om 19.34 uur ter hoogte van kilometer 3,670 op het tolweggedeelte van weg nr. 14 (in de richting van het beginpunt van de weg), daarbij gebruikmakend van de tolweg zonder de desbetreffende trajectafhankelijke tol te hebben betaald, welke tol verschuldigd was voor het gebruik van die tolweg.

Om 19.52 uur betaalde verzoekster, ten dele achteraf, 19 573 [HUF] tolgeld voor het gehele door het voertuig af te leggen toltraject door uit eigen beweging een trajectticket te kopen, waarna de reis op de tolweg werd voortgezet.

De Vas Megye Rendőrfőkapitánya (hoofdcommissaris van de provincie Vas, Hongarije) constateerde [**Or. 2**] in zijn besluit van 15 januari 2016 dat op de plaats en het tijdstip en in de richting als hiervoor genoemd, verzoeksters voertuig op de weg had gereden zonder tol te hebben betaald en zich daarmee schuldig had gemaakt aan overtreding van § 14, onder a), van az autópályák, autótutak és főutak használatáért fizetendő, meggett 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 nr. LXVII van 2013”). Om die reden kreeg verzoekster een bestuurlijke boete van 165 000 [HUF] opgelegd overeenkomstig het bepaalde in de §§ 21 tot en met 21/B van a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (wet nr. I van 1988 betreffende het wegverkeer; hierna: „wet nr. I van 1988”), zoals meermaals gewijzigd, en in § 1, lid 1, en § 8/A van 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 (regeringsbesluit nr. 410/2007 van 29 december 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 nr. 410/2007”).

Verweerder, bij wie bezwaar was aangetekend, handhaafde het besluit van de Vas Megye Rendőrfőkapitánya [*omissis*] en wees erop dat in de toepasselijke nationale regeling geen sprake is van discretionaire bevoegdheid of billijkheidsbeoordeling waar het gaat om de hoogte van de boete. Hij gaf aan dat volgens de nationale wettelijke regeling slechts rekening kan worden gehouden met de in die regeling genoemde omstandigheden en dat van de door verzoekster omschreven omstandigheden (zoals het achteraf – korte tijd later – kopen van een trajectticket voor het gehele toltraject, mogelijke belemmeringen waardoor er geen trajectticket kon worden gekocht vóór het gebruik van de tolweg,...) geen sprake is in de regeling.

Verzoekster is in beroep gegaan bij de bestuursrechter, stellende dat de Hongaarse regeling zich niet verdraagt met het Unierecht. Zij betoogt dat de boete buitensporig hoog is, en is het er niet mee eens dat zij een boete moet betalen die even hoog is als de boete die wordt opgelegd als er helemaal geen trajectticket gekocht is.

Het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: „Hof”) heeft in zijn arrest van 22 maart 2017 in de gevoegde zaken C-497/15 en C-498/15, Euro-Team en Spirál-Gép (EU:C:2017:229), het proportionaliteitsvereiste van artikel 9 bis 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 bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen [zoals gewijzigd bij richtlijn 2011/76/EU van het Europees Parlement en de Raad van 27 september 2011] (hierna: „richtlijn 1999/62”) uitgelegd en in dit verband vastgesteld dat de in de Hongaarse regeling vastgelegde hoogte van de sancties niet voldoet aan dat vereiste.

II.1. Unierecht [zelfde bepalingen als die welke aan de orde waren in het arrest van het Hof van 22 maart 2017 in de gevoegde zaken C-497/15 en C-498/15, Euro-Team en Spirál-Gép (EU:C:2017:229)]

De overwegingen 1, 12 en 15 van richtlijn 1999/62 luiden als volgt:

„(1) Overwegende dat de opheffing van concurrentievervalsingen tussen de vervoersondernemingen van de lidstaten zowel harmonisatie van de heffingsstelsels als invoering van rechtvaardige mechanismen voor de toerekening aan vervoersondernemers van de infrastructuurkosten vooropstelt;

[...]

(12) Overwegende dat de bestaande concurrentievervalsingen niet louter door harmonisatie van belastingen of brandstofaccijnzen kunnen worden opgeheven, maar in afwachting van in technisch en economisch opzicht geschiktere heffingsvormen wel kunnen worden afgezwakt door de mogelijkheid tolgelden en/of gebruiksrechten voor het gebruik van autosnelwegen [Or. 3] te handhaven of in te voeren; dat de lidstaten bovendien gemachtigd moeten worden heffingen op te leggen voor het gebruik van bruggen, tunnels en bergpassen;

[...]

(15) Overwegende dat de gebruiksrechtentarieven gerelateerd moeten zijn aan de duur van het gebruik van de betrokken infrastructuren en moeten worden gedifferentieerd naargelang de door de wegvoertuigen veroorzaakte werkelijke kosten”.

Artikel 1, eerste alinea, van richtlijn 1999/62 luidt:

„Deze richtlijn is van toepassing op de belastingen op voertuigen, tolgelden en gebruiksrechten die worden geheven op voertuigen zoals omschreven in artikel 2.”

Artikel 2 van richtlijn 1999/62 bepaalt:

„Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:

[...]

b) ‚tolgeld’: een bedrag dat moet worden betaald voor een bepaalde afstand afgelegd met een voertuig op een infrastructuurvoorziening en voor een bepaald type voertuig, en dat een infrastructuurheffing en/of een externekostenheffing bevat;

[...]”

Artikel 7, lid 1, van richtlijn 1999/62 luidt:

„Onverminderd artikel 9, lid 1 bis, mogen de lidstaten tolgelden en/of gebruiksrechten op het trans-Europese wegennet of op bepaalde trajecten daarvan, en op andere bijkomende trajecten van hun autosnelwegennet die geen onderdeel zijn van het trans-Europees wegennet, handhaven of invoeren, mits aan de in de leden 2, 3, 4 en 5 van dit artikel en de in de artikelen 7 bis tot en met 7 duodecies gestelde voorwaarden is voldaan. Dit doet geen afbreuk aan het recht van de lidstaten om met inachtneming van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie tolgelden en/of gebruiksrechten toe te passen op andere wegen, mits het opleggen van tolgelden en/of gebruiksrechten op dergelijke andere wegen

geen discriminerende werking heeft jegens het internationaal verkeer en niet tot concurrentievervalsing tussen de vervoerders leidt.”

Artikel 9 bis van deze richtlijn luidt als volgt:

„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 sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.”

II.2. Hongaars recht [zelfde bepalingen als die welke aan de orde waren in het arrest van het Hof van 22 maart 2017 in de gevoegde zaken C-497/15 en C-498/15, Euro-Team en Spirál-Gép (EU:C:2017:229)]

Wet nr. I van 1988

§ 20, lid 1, van wet nr. I van 1988 bepaalt:

„Een geldboete kan worden opgelegd aan eenieder die deze wet schendt of inbreuk maakt op de bijzondere en de communautaire regelgeving inzake:

[...]

m) de voor het gebruik van een tolgeweg verschuldigde trajectafhankelijke tol [...]

[...]”.

§ 21 van deze wet bepaalt: **[Or. 4]**

„(1) De eigenaar van het voertuig of, in de situatie waarvan sprake is in § 21/A, lid 2, 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:

[...]

h) de voor het gebruik van een tolgeweg verschuldigde trajectafhankelijke tol [...]

[...]

(2) Bij overtreding van de in lid 1 genoemde voorschriften wordt de eigenaar van het voertuig of, in de situatie waarvan sprake is § 21/A, lid 2, de persoon aan wie het voertuig is toevertrouwd en die het mag gebruiken, een bestuurlijke boete van 10 000 tot 300 000 Hongaarse forint opgelegd [HUF (ongeveer 32 tot 974 EUR)]. De hoogte van de boete wegens overtreding van de onderscheiden voorschriften wordt bij besluit vastgelegd. Wanneer één en dezelfde gedraging een inbreuk op verschillende voorschriften oplevert en dit strafbare feit wordt vervolgd in het kader van één en dezelfde procedure, wordt deze bestraft met een

geldboete ter hoogte van de som van de geldboeten die voor elk van deze inbreuken zijn vastgesteld.

[...]

(5) De regering stelt, met inachtneming van het bepaalde in lid 1, bij besluit een lijst op van overtredingen die bestraft kunnen worden met een bestuurlijke boete [...] voor de eigenaar van het betrokken voertuig.”

Wet nr. LXVII van 2013

§ 3, leden 1 en 6, van wet nr. LXVII van 2013 luidt als volgt:

„(1) Tolplichtige voertuigen dienen te beschikken over het recht tot weggebruik als bedoeld in deze wet om gebruik te mogen maken van tolwegen.

[...]

(6) De eigenaar van het betrokken voertuig [...] moet ervoor zorgen dat het door hem gebruikte voertuig voldoet aan het bepaalde in lid 1.”

§ 14 van deze wet luidt:

„Van recht tot weggebruik is, onverminderd de in § 9 genoemde uitzonderingen, geen sprake wanneer:

a) de tolplichtige vóór het gebruik van een tolweg geen trajectticket heeft aangekocht voor het af te leggen traject of geen geldige overeenkomst heeft gesloten met de tolexploitant om overeenkomstig deze wet aangifte te doen bij de tolinningsinstantie en de tol te betalen,

b) de tolplichtige een tolweg gebruikt na een te laag tarief of te lage milieuklasse te hebben aangegeven, of

c) er voor het betrokken voertuig weliswaar een geldige overeenkomst bestaat om een tolweg te gebruiken, welke overeenkomst met de tolexploitant is gesloten om overeenkomstig deze wet aangifte te doen bij de tolinningsinstantie en de tol te betalen, maar er tijdens het gebruik van de tolweg niet wordt voldaan aan een van de eisen voor het conform de regelgeving functioneren van het boordinstrument (On-Board-Unit) die zijn vastgesteld in een uitvoeringsbesluit van deze wet, en de tolplichtige vóór het gebruik van de tolweg geen trajectticket heeft aangekocht voor het af te leggen traject.”

§ 15 van deze wet luidt:

„(1) De hoogte van de geldboete wordt aldus vastgesteld dat de schuldenaars van de heffing ertoe worden aangezet het verschuldigde tolgeld te betalen.

(2) De opbrengst van de opgelegde geldboeten wordt overgemaakt aan de centrale begroting als budgettaire inkomsten die worden ingeschreven onder de post van § 14, [Or. 5] lid 4, punt d), van wet nr. CXCV van 2011 betreffende de overheidsmiddelen. De geldboete wordt bij giroverrichting betaald in [Hongaarse] forint [HUF] op de bankrekening die wordt aangegeven in een krachtens de onderhavige wet vastgesteld besluit.”

§ 16 van wet nr. LXVII van 2013 luidt:

„Onrechtmatig weggebruik wordt voor de toepassing van deze wet aangemerkt als overtreding waarvoor een boete kan worden opgelegd overeenkomstig het bepaalde in [wet nr. I van 1988].”

§ 29/A van wet nr. LXVII van 2013 is in deze wet ingevoegd bij wet nr. LIV van 2014 en in werking getreden op 9 november 2014. § 29/A, leden 1, 4, 6 en 7, luidt als volgt:

„(1) In de in de leden 2 tot en met 4 genoemde gevallen hoeven degenen die bij de instantie die is aangewezen om de tolheffing te innen (hierna: ‚tolinningsinstantie’) een verzoek indienen overeenkomstig het bepaalde in de leden 6 en 7 (hierna: ‚verzoek’), krachtens deze wet niet de boete te betalen die hun is opgelegd wegens niet toegestaan weggebruik als bedoeld in § 14, onder a), dat plaatsvond tussen 1 juli 2013 en 31 maart 2014.

[...]

(4) Op basis van een verzoek waaraan het bepaalde in lid 7 ten grondslag ligt, hoeft de verzoeker niet de boete te betalen die is opgelegd wegens overtreding van het bepaalde in § 14, onder a), indien het opleggen van de boete – tijdens de geldigheidsduur van het trajectticket en hoogstens éénmaal per rijrichting bij een controlepunt – plaatsvond op een tolgeweg of een naar de tolgeweg leidende weg die voor het wegennetwerk een parallelle functie heeft ten opzichte van de weg waarvoor het betrokken voertuig op dat tijdstip recht tot weggebruik had, en van dat recht geen gebruik is gemaakt tijdens de geldigheidsduur ervan.

[...]

(6) Naast het bepaalde in de leden 2 tot en met 4 dient de verzoeker om de boete niet te hoeven betalen, vóór indiening van het verzoek, aan de tolinningsinstantie 12 000 HUF (inclusief btw) [ongeveer 39 EUR] administratiekosten per boete te betalen en bij indiening van het verzoek aan te tonen dat hij betaald heeft. [...]

(7) Het verzoek kan worden ingediend binnen zestig dagen na de inwerkingtreding van wet LIV van 2014 tot wijziging van [wet nr. LXVII van 2013]. De tolinningsinstantie gaat, als de inhoud van het verzoek voldoet aan het bepaalde in deze wet en niet afwijkt van de informatie in de databank van de tolinningsinstantie, op basis van het ingediende verzoek over tot afgifte van een verklaring dat de verzoeker de boete niet hoeft te betalen aangezien voldaan is aan

het bepaalde in de leden 2 tot en met 4. Een dergelijke verklaring wordt niet afgegeven wanneer de in het verzoek opgenomen gegevens niet overeenkomen met de in de databank van de tolinningsinstantie aanwezige informatie. De tolinningsinstantie gaat binnen honderdtwintig dagen na de ontvangst van het verzoek over tot afgifte van de verklaring. [...]"

Regeringsbesluit nr. 410/2007

§ 1, lid 1, van regeringsbesluit nr. 410/2007 luidt als volgt:

„Overeenkomstig het bepaalde in § 21, lid 1, van [wet nr. I van 1988] wordt bij overtreding van in de §§ 2 tot en met 8/A opgenomen voorschriften aan de eigenaar van het voertuig [...] een bestuurlijke boete opgelegd waarvan de hoogte in deze regeling wordt vastgesteld.”

§ 8/A van regeringsbesluit nr. 410/2007 luidt:

„(1) In het licht van het bepaalde in § 21, lid 1, onder h), van [wet nr. I van 1988] **[Or. 6]** moet de eigenaar van het voertuig bij overtreding van de in bijlage 9 opgenomen voorschriften een boete betalen waarvan de hoogte afhankelijk is van de voertuigcategorie.

(2) De eigenaar van het voertuig kan voor niet toegestaan weggebruik met hetzelfde voertuig slechts éénmaal met de in lid 1 bedoelde boete worden bestraft zolang geen acht uur zijn verstreken sinds de eerste constatering van niet toegestaan weggebruik met dat voertuig.

[...]"

In bijlage 9 bij regeringsbesluit nr. 410/2007 is de volgende tabel opgenomen:

	„A	B		
		B1	B2	B3
1	Inbreuk op wet nr. LXVII van 2013	Hoogte van de boete, afhankelijk van de voertuigcategorie		
		J2	J3	J4
2	Inbreuk op § 14, onder a)	140 000	150 000	165 000
3	Inbreuk op § 14, onder b)	80 000	90 000	110 000
4	Inbreuk op § 14, onder c)	140 000	150 000	165 000"

Az ED törvény végrehajtásáról szóló 209/2013 (VI. 18.) Korm. rendelet (regeringsbesluit nr. 209/2013 van 18 juni 2013 tot uitvoering van wet nr. LXVII van 2013; hierna: „regeringsbesluit nr. 209/2013”)

§ 24, lid 3, van regeringsbesluit nr. 209/2013 luidt:

„Het trajectticket geldt als recht tot weggebruik in één richting, voor een ononderbroken reis, en met betrekking tot de voertuiggegevens die zijn vermeld bij aankoop. Het trajectticket is voertuiggebonden, en het traject en de bij aankoop vermelde voertuiggegevens mogen niet worden gewijzigd. Het trajectticket kan worden gebruikt voor een reis op een vooraf geplande datum, met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a) als het trajectticket vanaf het moment van aankoop geldig is, vanaf de aankoop tot het einde van de volgende dag,
- b) als het vooraf, vanaf 30 dagen van tevoren, is aangekocht, vanaf de aanvang van de geplande kalenderdag tot het einde van de volgende dag.”

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

„Vóór het gebruik van een tolgeweg moet de tolplichtige verifiëren of hij krachtens zijn rechtsbetrekking met de tolexploitant daadwerkelijk gebruik mag maken van het elektronisch tolheffingssysteem dat door de tolinstantie wordt gebruikt, en of hij een trajectticket heeft aangekocht voor de route die daadwerkelijk wordt afgelegd.”

III. Motivering van de prejudiciële verwijzing

Eerste prejudiciële vraag

Volgens de verwijzende rechter is bij het proportionaliteitsvereiste geen sprake van een rechtstreeks toepasselijke bepaling van de richtlijn, aangezien uit die richtlijn niet blijkt waaraan de sanctie evenredig moet zijn en aangezien de nationale wetgever criteria ter waarborging van de proportionaliteit dient uit te werken en hierbij de door het Hof omschreven criteria in acht moet nemen.

Tweede prejudiciële vraag **[Or. 7]**

Naar oordeel van de verwijzende rechter kan de eis dat het nationale recht conform het Unierecht wordt uitgelegd, niet onbeperkt gelden. Uit de voorrang van het Unierecht en de loyaliteitsplicht van de lidstaten kan worden afgeleid dat nationaal recht dat in strijd is met een richtlijnbeepaling die niet rechtstreeks toepasselijk is, buiten toepassing wordt gelaten, maar het is niet zo dat het altijd en overall mogelijk is om het nationale recht inhoudelijk aan te vullen aan de hand van juridische interpretatiemethoden. Volgens de verwijzende rechter wordt de ruimte voor juridische interpretatie begrensd door de bewoordingen waarin de te interpreteren bepalingen zijn gesteld, en door de gehanteerde wetgevingstechniek.

Bij juridische interpretaties gelden er, ongeacht de gebruikte interpretatiemethode, dus bepaalde grenzen. Er mag geen sprake zijn van verkapte wetgevingsactiviteiten, waarbij bevoegdheden worden overgenomen van de nationale wetgever en de bevoegdheden van de nationale rechtshandhavinginstanties worden overschreden.

De verwijzende rechter is van oordeel dat in de onderhavige zaak § 21, lid 2, van wet nr. I van 1988 niet zonder tussenkomst van de wetgever kan worden aangevuld met het proportionaliteitsvereiste, welke aanvulling tot doel heeft om het nationale recht conform het Unierecht uit te leggen. Dit is met name zo omdat § 21, lid 2, van wet nr. I van 1988 bepaalt dat de hoogte van de boete bij besluit wordt vastgelegd, en omdat in de toe te passen en uit te leggen Hongaarse regeling geen proportionaliteitseisen worden gesteld.

In dit specifieke geval zijn de juridische opvattingen verdeeld en is sprake van uiteenlopende uitspraken met betrekking tot de vraag of er bij het vernietigen van het sanctiebesluit dat is genomen zonder het in artikel 9 bis van richtlijn 1999/62 neergelegde proportionaliteitsvereiste in acht te nemen, ook een nieuwe procedure kan en moet worden doorlopen, dus of er, zonder tussenkomst van de Hongaarse wetgever en daarmee zonder het proportionaliteitsvereiste in de wettelijke regeling op te nemen, een uitlegging van de aan de orde zijnde Hongaarse regeling is die zich verdraagt met het Unierecht en uniform kan worden gehanteerd, met welke uitlegging rekening dient te worden gehouden in de uitspraak waarbij een nieuwe procedure wordt gelast.

Met zijn prejudiciële vragen wenst de verwijzende rechter van het Hof te vernemen hoe in de onderhavige zaak het nationale recht conform het Unierecht kan worden uitgelegd. Volgens de verwijzende rechter is het Hof als enige bevoegd om de door het Hof ontwikkelde materiële uitleggingscriteria te verduidelijken, welke verduidelijking in de onderhavige zaak noodzakelijk is. Naar Hongaars procesrecht is er als het om de hoogte van de opgelegde boete gaat, immers geen hoger beroep mogelijk, met als gevolg dat uiteenlopende uitspraken niet kunnen worden geüniformeerd.

IV. Diverse procedurele aangelegenheden

[*omissis*] [procedurele aspecten]

[*omissis*] [contactgegevens van de verwijzende rechter]

Szombathely, 13 juni 2017 [*omissis*] [ondertekening]