Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Zweite Kammer)

11. Mai 2023 *

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Kraftverkehr – Gemeinsame Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers – Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 – Art. 6 und 22 – Nationale Regelung, die die Übertragung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit für schwerwiegende Verstöße im Bereich der Lenk- und Ruhezeiten ermöglicht – Fehlende Berücksichtigung der für diese Verstöße verhängten Sanktionen im Rahmen der Beurteilung der Zuverlässigkeit eines Kraftverkehrsunternehmens“

In der Rechtssache C-155/22

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (Österreich) mit Entscheidung vom 3. März 2022, beim Gerichtshof eingegangen am 3. März 2022, in dem Verfahren

RE

gegen

Bezirkshauptmannschaft Lilienfeld,

Beteiligter:

Arbeitsinspektorat NÖ Wald- und Mostviertel,

erlässt

DER GERICHTSHOF (Zweite Kammer)

unter Mitwirkung der Kammerpräsidentin A. Prechal, der Richterin M. L. Arastey Sahún (Berichterstatterin) sowie der Richter F. Biltgen, N. Wahl und J. Passer,

Generalanwalt: J. Richard de la Tour,

Kanzler: A. Calot Escobar,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

* Verfahrenssprache: Deutsch.

– von RE, vertreten durch Rechtsanwältin A. Bajraktarevic und Rechtsanwalt D. Schärmer,

– der österreichischen Regierung, vertreten durch C. Leeb, A. Posch und J. Schmoll als Bevollmächtigte,

– der Europäischen Kommission, vertreten durch P. Messina und G. Wilms als Bevollmächtigte,

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

folgendes

Urteil

1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung von Art. 6 Abs. 1 und Art. 22 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. 2009, L 300, S. 51) in der durch die Verordnung (EU) Nr. 517/2013 des Rates vom 13. Mai 2013 (ABl. 2013, L 158, S. 1) geänderten Fassung (im Folgenden: Verordnung Nr. 1071/2009).

2 Es ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen RE und der Bezirkshauptmannschaft Lilienfeld (Österreich) (im Folgenden: Verwaltungsbehörde) wegen mehrerer von der Verwaltungsbehörde gegen RE verhängter Sanktionen aufgrund von Verstößen gegen Vorschriften des Unionsrechts, insbesondere im Bereich der Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer.

Rechtlicher Rahmen

Unionsrecht

3 In den Erwägungsgründen 1, 2 und 4 der Verordnung Nr. 1071/2009 heißt es:

„(1) Zur Verwirklichung des Kraftverkehrsbinnenmarkts unter lauteren Wettbewerbsbedingungen ist die einheitliche Anwendung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers (‚Beruf des Kraftverkehrsunternehmers‘) erforderlich. Diese gemeinsamen Regeln können zu einer besseren Berufsqualifikation der Kraftverkehrsunternehmer, zur Rationalisierung des Marktes, zur qualitativen Verbesserung der Dienstleistungen im Interesse der Kraftverkehrsunternehmer, ihrer Kunden und der gesamten Wirtschaft sowie zur größeren Sicherheit im Straßenverkehr beitragen. …

(2) In der Richtlinie 96/26/EG des Rates vom 29. April 1996 über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr sowie über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für die Beförderung von Gütern und die Beförderung von Personen im Straßenverkehr und über Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer [(ABl. 1996, L 124, S. 1)] sind die Mindestbedingungen für den

Zugang zum Beruf des Verkehrsunternehmers sowie die gegenseitige Anerkennung der hierfür erforderlichen Dokumente festgelegt. Wie die Erfahrung, eine Folgenabschätzung und verschiedene Studien zeigen, wird diese Richtlinie jedoch von den Mitgliedstaaten sehr uneinheitlich angewandt. Diese Unterschiede haben verschiedene negative Auswirkungen, insbesondere Wettbewerbsverfälschung und fehlende Markttransparenz und ein unterschiedliches Maß an Kontrollen sowie die Gefahr, dass Unternehmen, die Mitarbeiter mit geringer fachlicher Eignung beschäftigen, nachlässig sind im Hinblick auf die Vorschriften zur Sicherheit im Straßenverkehr und zum Sozialschutz oder diese weniger genau einhalten, was dem Bild der gesamten Branche abträglich sein kann.

…

(4) Daher ist es erforderlich, die geltenden Vorschriften für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers zu modernisieren, um deren einheitlichere und wirksamere Anwendung zu gewährleisten. …“

4 Art. 1 Abs. 1 dieser Verordnung bestimmt:

„Diese Verordnung regelt den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und dessen Ausübung.“

5 Art. 2 Nr. 5 der Verordnung definiert den „Verkehrsleiter“ als „eine von einem Unternehmen beschäftigte natürliche Person oder, falls es sich bei diesem Unternehmen um eine natürliche Person handelt, diese Person selbst oder gegebenenfalls eine von diesem Unternehmen vertraglich beauftragte andere natürliche Person, die tatsächlich und dauerhaft die Verkehrstätigkeiten dieses Unternehmens leitet“.

6 Nach Art. 3 („Anforderungen für die Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers“) Abs. 1 Buchst. b der Verordnung müssen Unternehmen, die den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ausüben, „zuverlässig“ sein.

7 In Art. 6 („Voraussetzungen bezüglich der Anforderung der Zuverlässigkeit“) der Verordnung Nr. 1071/2009 heißt es:

„(1) Vorbehaltlich Absatz 2 des vorliegenden Artikels legen die Mitgliedstaaten fest, welche Voraussetzungen ein Unternehmen und ein Verkehrsleiter erfüllen müssen, damit die Anforderung der Zuverlässigkeit nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b erfüllt ist.

Bei der Entscheidung darüber, ob ein Unternehmen diese Anforderung erfüllt hat, berücksichtigen die Mitgliedstaaten das Verhalten des Unternehmens, seiner Verkehrsleiter und gegebenenfalls anderer vom jeweiligen Mitgliedstaat bestimmter maßgeblicher Personen. Jede Bezugnahme in diesem Artikel auf verhängte Urteile und Sanktionen oder begangene Verstöße schließt die gegen das Unternehmen selbst, seine Verkehrsleiter und gegebenenfalls andere vom jeweiligen Mitgliedstaat bestimmte maßgebliche Personen verhängten Urteile und Sanktionen bzw. die von diesen begangenen Verstöße ein.

Die in Unterabsatz 1 genannten Voraussetzungen umfassen mindestens Folgendes:

…

b) gegen den Verkehrsleiter oder das Verkehrsunternehmen darf in keinem Mitgliedstaat ein Urteil wegen einer schwerwiegenden Straftat oder eine Sanktion verhängt worden sein wegen eines schwerwiegenden Verstoßes gegen Gemeinschaftsvorschriften, insbesondere in folgenden Bereichen:
   i) Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer, Arbeitszeit sowie Einbau und Nutzung der Kontrollgeräte,

   …

(2) Für die Zwecke von Absatz 1 Unterabsatz 3 Buchstabe b gilt Folgendes:

a) Wurde gegen den Verkehrsleiter oder das Verkehrsunternehmen in einem oder mehreren Mitgliedstaaten ein Urteil wegen einer schwerwiegenden Straftat oder eine Sanktion wegen schwerster Verstöße gegen Gemeinschaftsvorschriften gemäß Anhang IV verhängt, so führt die zuständige Behörde des Niederlassungsmitgliedstaats rechtzeitig auf geeignete Art und Weise ein ordnungsgemäß abgeschlossenes Verwaltungsverfahren, gegebenenfalls einschließlich einer Prüfung in den Räumlichkeiten des betreffenden Unternehmens, durch.

   In dem Verfahren ist festzustellen, ob in Anbetracht der speziellen Gegebenheiten die Aberkennung der Zuverlässigkeit im konkreten Fall eine unverhältnismäßige Reaktion darstellen würde. Alle Feststellungen sind angemessen zu begründen und zu rechtfertigen.

   Würde die Aberkennung der Zuverlässigkeit ihres Erachtens eine unverhältnismäßige Reaktion darstellen, so kann die zuständige Behörde feststellen, dass die Zuverlässigkeit nicht beeinträchtigt ist. In diesem Fall wird die Begründung in das einzelstaatliche Register aufgenommen. Die Zahl solcher Entscheidungen wird in dem in Artikel 26 Absatz 1 genannten Bericht aufgeführt.

   Stellt die Aberkennung der Zuverlässigkeit nach Auffassung der zuständigen Behörde keine unverhältnismäßige Reaktion dar, so führt die Verurteilung oder Sanktion zur Aberkennung der Zuverlässigkeit.

…“

8 In Art. 12 („Kontrollen“) Abs. 1 dieser Verordnung wird ausgeführt:

„Die zuständigen Behörden wachen darüber, ob die Unternehmen, denen sie die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers erteilt haben, die Anforderungen nach Artikel 3 dauerhaft erfüllen. …“

9 Art. 13 Abs. 3 dieser Verordnung sieht vor:

„Stellt die zuständige Behörde fest, dass das Unternehmen eine oder mehrere Anforderungen nach Artikel 3 nicht mehr erfüllt, so setzt sie die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers aus oder entzieht sie, und zwar innerhalb der in Absatz 1 genannten Fristen.“

10 Art. 22 dieser Verordnung lautet:

„(1) Die Mitgliedstaaten legen die Regeln für Sanktionen bei Verstößen gegen die Bestimmungen dieser Verordnung fest und treffen alle erforderlichen Maßnahmen für deren Anwendung. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der [Europäischen] Kommission diese Vorschriften spätestens

4. Dezember 2011 mit und unterrichten sie unverzüglich über alle sie betreffenden späteren Änderungen. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass alle diese Maßnahmen ohne Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Ortes der Niederlassung des Unternehmens angewandt werden.

(2) Die in Absatz 1 genannten Sanktionen umfassen insbesondere die Aussetzung der Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers, den Entzug dieser Zulassung und eine Erklärung der Nichteignung des Verkehrsleiters.“

11 Anhang IV der Verordnung Nr. 1071/2009 enthält die „Liste der schwersten Verstöße gemäß Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a“ dieser Verordnung.

Österreichisches Recht

12 Gemäß § 9 Abs. 2 letzter Satz des Verwaltungsstrafgesetzes vom 31. Januar 1991 (BGBl. 52/1991) in der auf den Sachverhalt des Ausgangsverfahrens anwendbaren Fassung (im Folgenden: VStG) sind die zur Vertretung einer Gesellschaft nach außen Berufenen berechtigt, eine oder mehrere Personen, die nicht zum Kreis der vertretungsberechtigten Personen gehören, zu verantwortlichen Beauftragten zu bestellen, denen die Verantwortung für die Einhaltung der Verwaltungsvorschriften für bestimmte räumlich oder sachlich abgegrenzte Bereiche des Unternehmens obliegt.

13 Nach § 91 Abs. 2 der Gewerbeordnung vom 18. März 1994 (BGBl. 194/1994) in der auf den Sachverhalt des Ausgangsverfahrens anwendbaren Fassung ist einer gewerbetreibenden juristischen Person die Gewerbeberechtigung nur dann zu entziehen, wenn sich die Entziehungsgründe auf eine natürliche Person beziehen, der ein maßgebender Einfluss auf den Betrieb der Geschäfte zusteht, und der Gewerbetreibende diese natürliche Person nicht innerhalb der von der Behörde dazu gesetzten Frist entfernt hat.

14 Gemäß § 5 Abs. 2 des Güterbeförderungsgesetzes vom 31. August 1995 (BGBl. 593/1995) in der auf den Sachverhalt des Ausgangsverfahrens anwendbaren Fassung ist, abgesehen von den in Art. 6 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1071/2009 geregelten Fällen, die Zuverlässigkeit des Verkehrsunternehmens insbesondere dann nicht gegeben, wenn der Antragsteller, der Gewerbeberechtigte oder der Verkehrsleiter rechtskräftig zu einer drei Monate übersteigenden Freiheitsstrafe oder zu einer Geldstrafe von mehr als 180 Tagessätzen verurteilt wurde oder schwerwiegende Verstöße gegen die geltenden Vorschriften über die für den Berufszweig geltenden Entlohnungs- und Arbeitsbedingungen oder die Güterbeförderung, insbesondere die Lenk- und Ruhezeiten der Lenker, begangen hat.

Ausgangsrechtsstreit und Vorlagefrage

15 RE wurde von der H.Z. GmbH (im Folgenden: H.Z.), einem im grenzüberschreitenden Güterverkehr tätigen Kraftverkehrsunternehmen, zur verantwortlichen Beauftragten im Sinne von § 9 Abs. 2 letzter Satz VStG bestellt. In dieser Eigenschaft übernahm RE die Verantwortung für die Einhaltung der Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes (im Folgenden: AZG).

16 Mit Bescheid vom 11. Januar 2019 (im Folgenden: streitige Entscheidung) verhängte die Verwaltungsbehörde gegen RE als verantwortliche Beauftragte von H.Z. mehrere Geldstrafen wegen angeblicher Verstöße gegen Bestimmungen des AZG in Verbindung mit zum einen der

Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. 2006, L 102, S. 1) in der durch die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 (ABl. 2014, L 60, S. 1) geänderten Fassung sowie zum anderen bestimmten Vorschriften der Verordnung Nr. 165/2014.

17 Insbesondere habe RE die Arbeitszeit von S.R., einem der von H.Z. beschäftigten Fahrer, nicht so geplant, dass er die von der Verordnung Nr. 561/2006 in der durch die Verordnung Nr. 165/2014 geänderten Fassung vorgeschriebenen täglichen Lenkzeiten habe einhalten können, und auch nicht sichergestellt, dass S.R. die in der Verordnung Nr. 165/2014 vorgesehenen Verpflichtungen in Bezug auf die Benutzung des Fahrtenschreibers einhalte, und zwar vor allem die Verpflichtung zur Eintragung bestimmter Informationen auf der Fahrerkarte mittels der manuellen Eingabevorrichtung; bei der zuletzt genannten Unterlassung handle es sich um einen sehr schwerwiegenden Verstoß im Sinne von Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates (ABl. 2006, L 102, S. 35).

18 Zur Zeit der beanstandeten Handlungen war H.Z. Inhaberin einer Konzession für den grenzüberschreitenden Güterverkehr. Ihr handelsrechtlicher Geschäftsführer war gleichzeitig auch Verkehrsleiter. RE war weder Verkehrsleiterin noch zur Vertretung von H.Z. nach außen berechtigt. Sie hatte zudem keinen maßgebenden Einfluss auf den Betrieb der Geschäfte von H.Z.

19 Im Übrigen enthielt das Strafregister von RE zum Zeitpunkt der Einleitung des Verwaltungsstrafverfahrens, das zum Erlass der streitigen Entscheidung führte, 113 rechtskräftige Vorstrafen, von denen allein 65 auf Verstöße gegen das Unionsrecht bei H.Z. in deren Eigenschaft als Kraftverkehrsunternehmen zurückzuführen waren. Die Zuverlässigkeit dieses Unternehmens als Kraftverkehrsunternehmen ist offenbar niemals im Licht dieser Verstöße geprüft worden.

20 Mit Erkenntnis vom 29. Mai 2020 hob das vorlegende Gericht, das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich, die streitige Entscheidung aufgrund von Zweifeln an der Vereinbarkeit von § 9 Abs. 2 letzter Satz VStG mit der Verordnung Nr. 1071/2009 auf. Dem vorlegenden Gericht zufolge können die in Rede stehenden nationalen Bestimmungen nicht als Rechtsgrundlage für die gegen RE verhängten Sanktionen dienen, da das Verwaltungsverfahren, bei dessen Abschluss diese Sanktionen erlassen worden seien, nicht zu einer Prüfung der Zuverlässigkeit von H.Z. und damit einer etwaigen Sanktion gegen H.Z. habe führen können. Im Fall einer Verurteilung von RE zu einer Sanktion könne keine andere Person wegen derselben Tat bestraft werden.

21 Insbesondere hat das vorlegende Gericht zunächst darauf hingewiesen, dass die Mitgliedstaaten nach Art. 22 der Verordnung Nr. 1071/2009 alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen hätten, um sicherzustellen, dass die für Verstöße gegen diese Verordnung vorgesehenen Sanktionen, zu denen der Entzug der Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers nach Art. 6 der Verordnung im Fall der Aberkennung der Zuverlässigkeit gehöre, wirksam, verhältnismäßig und abschreckend seien. Das Vorliegen einer Sanktion wegen eines schwerwiegenden Verstoßes gegen die Vorschriften des Unionsrechts im Bereich der Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer bilde

einen der Anknüpfungstatbestände, die zu einer Aberkennung der Zuverlässigkeit führen könnten. Daraus folge, dass das in Rede stehende Verwaltungsstrafverfahren eine „Maßnahme“ im Sinne von Art. 22 der Verordnung Nr. 1071/2009 darstelle.

22 Sodann wies das vorlegende Gericht darauf hin, dass ein verantwortlicher Beauftragter im Sinne von § 9 Abs. 2 letzter Satz VStG keine „vom jeweiligen Mitgliedstaat bestimmte maßgebliche Person“ im Sinne von Art. 6 Abs. 1 Unterabs. 2 der Verordnung Nr. 1071/2009 sei. Die für eine solche Bestimmung maßgeblichen nationalen Vorschriften, nämlich § 5 Abs. 2 des Güterbeförderungsgesetzes in der auf den Sachverhalt des Ausgangsverfahrens anwendbaren Fassung und § 91 Abs. 2 der Gewerbeordnung in der auf den Sachverhalt des Ausgangsverfahrens anwendbaren Fassung, beträfen nämlich nur die Inhaber der Gewerbeberechtigung bzw. die Personen, die einen maßgebenden Einfluss auf den Betrieb der Geschäfte ausübten, d. h. im Fall einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung wie H.Z. eines handelsrechtlichen Geschäftsführers oder eines Mehrheitsgesellschafters der Gesellschaft. Die Verhängung von Sanktionen nach den genannten Bestimmungen des nationalen Rechts gegen die verantwortlichen Beauftragten im Sinne von Art. 9 Abs.2 letzter Satz VStG wegen sehr schwerwiegender Verstöße gegen die Vorschriften des Unionsrechts im Bereich der Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer, wie sie RE vorgeworfen würden, sei somit nicht geeignet, die Zuverlässigkeit des betreffenden Kraftverkehrsunternehmens zu beeinträchtigen, so dass solche Sanktionen weder bei der Beurteilung der Zuverlässigkeit dieses Unternehmens zu berücksichtigen seien noch zu einer Überprüfung dieser Zuverlässigkeit führten.

23 Schließlich laufe das Ergebnis, zu dem die Anwendung des nationalen Rechts geführt habe, dem mit Art. 6 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1071/2009 verfolgten Ziel zuwider und könne entgegen den Vorschriften von Art. 22 dieser Verordnung keine abschreckende Wirkung der an das Strafverfahren anknüpfenden nationalen Bestimmungen über die Prüfung der Zuverlässigkeit des Verkehrsunternehmens gewährleisten.

24 Das vorlegende Gericht war im Wesentlichen der Ansicht, dass in dem bei ihm anhängigen Fall die einzige Möglichkeit zur Gewährleistung der Vereinbarkeit des Verwaltungsstrafverfahrens mit dem Unionsrecht darin bestehe, gegen RE keine Sanktion zu verhängen, mit der dieses Ziel nicht erreicht werden könne, und deshalb § 9 Abs. 2 VStG unangewendet zu lassen.

25 Mit Erkenntnis vom 21. Juli 2021 hob der Verwaltungsgerichtshof (Österreich) das Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichts Niederösterreich mit der Begründung auf, dass die Prüfung, ob die Sanktion gegen RE in der Weise verhängt worden sei, dass sie zu einer zwingenden Prüfung der Zuverlässigkeit nach den Bestimmungen der Verordnung Nr. 1071/2009 führe, nicht Sache des vorlegenden Gerichts sei.

26 Der Verwaltungsgerichtshof entschied zunächst, dass die Beurteilung des vorlegenden Gerichts, wonach bei Verstößen gegen Vorschriften des Unionsrechts im Bereich der Lenk- und Ruhezeiten von Fahrern nur der handelsrechtliche Geschäftsführer und nicht der nach § 9 Abs. 2 VStG bestellte verantwortliche Beauftragte strafrechtlich zur Verantwortung gezogen werden könne, aus der Verordnung Nr. 1071/2009 nicht hervorgehe. Für diese Verstöße sei von der strafrechtlichen Verantwortlichkeit des Arbeitgebers oder des verantwortlichen Beauftragten auszugehen.

27 Sodann stellte der Verwaltungsgerichtshof fest, dass die Beurteilung des Landesverwaltungsgerichts Niederösterreich, wonach eine lediglich gegen den verantwortlichen Beauftragten verhängte Sanktion es nicht ermögliche, dem betreffenden

Kraftverkehrsunternehmen als wirksame Sanktion im Sinne von Art. 22 der Verordnung Nr. 1071/2009 die Zulassung zur Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers zu entziehen, für das in Rede stehende Verfahren unerheblich sei, da dieses Verfahren keinen solche Entzug betreffe.

28 Art. 6 Abs. 1 Unterabs. 2 der Verordnung Nr. 1071/2009 schließe ferner nicht nur nicht aus, dass im Rahmen eines solchen Entzugsverfahrens auch Sanktionen gegen verantwortliche Beauftragte als „vom jeweiligen Mitgliedstaat bestimmte maßgebliche Personen“, wie im vorliegenden Fall nach § 9 VStG, zu berücksichtigen seien, sondern scheine dies vielmehr sogar nahezulegen.

29 Das vorlegende Gericht, an das der Fall zurückverwiesen wurde, und das über das in Rede stehende Verwaltungsstrafverfahren zu entscheiden hat, nachdem sein Erkenntnis vom 29. Mai 2020 durch den Verwaltungsgerichtshof aufgehoben worden war, äußert weiterhin die gleichen Zweifel an der Vereinbarkeit von § 9 Abs. 2 letzter Satz VStG mit der Verordnung Nr. 1071/2009 wie in diesem Erkenntnis.

30 Unter diesen Umständen hat das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt:

Ist das Unionsrecht so auszulegen, dass es mit einer nationalen Bestimmung vereinbar ist, die es den für ein Verkehrsunternehmen strafrechtlich Verantwortlichen erlaubt, ihre Verantwortung für sehr schwerwiegende Verstöße gegen Gemeinschaftsvorschriften im Bereich der Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer im Wege einer einvernehmlichen Vereinbarung auf eine natürliche Person zu übertragen, wenn durch diese Übertragung die nach den nationalen Bestimmungen nur für den Fall einer Bestrafung der übertragenden strafrechtlich Verantwortlichen vorgesehene Prüfung der Zuverlässigkeit im Sinne der Verordnung Nr. 1071/2009 unterbleibt?

Zur Zulässigkeit des Vorabentscheidungsersuchens

31 Sämtliche Beteiligten, die schriftliche Erklärungen beim Gerichtshof eingereicht haben, bestreiten die Zulässigkeit des Vorabentscheidungsersuchens.

32 Zunächst machen alle diese Beteiligten geltend, dass das Verwaltungsstrafverfahren im Ausgangsrechtsstreit kein Verfahren im Sinne von Art. 6 Abs. 2 Buchst. a der Verordnung Nr. 1071/2009 sei, da es nicht die Prüfung der Zuverlässigkeit von H.Z. zum Gegenstand habe, sondern die Überprüfung der Rechtmäßigkeit einer Entscheidung, mit der gegen RE Geldstrafen wegen Verstößen gegen das AZG verhängt würden. Die vom vorlegenden Gericht erbetene Auslegung der Verordnung Nr. 1071/2009 stehe daher in keinem Zusammenhang mit den Gegebenheiten oder dem Gegenstand des Ausgangsrechtsstreits oder betreffe ein Problem hypothetischer Natur.

33 Nach Ansicht von RE ergibt sich der hypothetische Charakter der Frage des vorlegenden Gerichts auch daraus, dass die ihr vorgeworfenen Verstöße nicht unter die Liste der schwersten Verstöße im Sinne von Art. 6 Abs. 2 Buchst. a der Verordnung Nr. 1071/2009 in Anhang IV dieser Verordnung fielen, so dass jedenfalls die in dieser Bestimmung vorgesehene Voraussetzung für die Einleitung des Verfahrens durch die nationalen Behörden, anhand dessen überprüft werden könne, ob die Aberkennung der Zuverlässigkeit eine unverhältnismäßige Maßnahme darstelle, eindeutig nicht erfüllt sei.

34 Sodann wendet sich die österreichische Regierung gegen die Auslegung des nationalen Rechts durch das vorlegende Gericht, wonach die verantwortlichen Beauftragten im Sinne von § 9 Abs. 2 letzter Satz VStG nicht zu den Personengruppen gehörten, deren Verhalten geeignet sei, die Zuverlässigkeit des Unternehmens zu beeinträchtigen. Diese Auslegung, auf die sich die Vorlagefrage stütze, stehe im Widerspruch zur Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs, aus der hervorgehe, dass solche verantwortliche Beauftragte „vom jeweiligen Mitgliedstaat bestimmte maßgebliche Personen“ im Sinne von Art. 6 Abs. 1 Unterabs. 2 der Verordnung Nr. 1071/2009 seien, und sei daher fehlerhaft.

35 Schließlich rügt die Kommission den missverständlichen Charakter des Vorabentscheidungsersuchens und die Nichtbeachtung der in Art. 94 der Verfahrensordnung des Gerichtshofs aufgestellten Anforderungen an den Inhalt eines solchen Ersuchens.

36 Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass es nach ständiger Rechtsprechung im Rahmen der durch Art. 267 AEUV geschaffenen Zusammenarbeit zwischen dem Gerichtshof und den nationalen Gerichten allein Sache des nationalen Gerichts ist, das mit dem Ausgangsverfahren befasst ist und in dessen Verantwortungsbereich die zu erlassende Entscheidung fällt, anhand der Besonderheiten der Rechtssache sowohl die Erforderlichkeit einer Vorabentscheidung für den Erlass seines Urteils als auch die Erheblichkeit der dem Gerichtshof vorzulegenden Fragen zu beurteilen. Daher ist der Gerichtshof grundsätzlich gehalten, über ihm vorgelegte Fragen zu befinden, wenn diese die Auslegung einer Vorschrift des Unionsrechts betreffen (Urteil vom 31. Januar 2023, Puig Gordi u. a., C-158/21, EU:C:2023:57, Rn. 50 und die dort angeführte Rechtsprechung).

37 Es spricht nämlich eine Vermutung für die Entscheidungserheblichkeit solcher Fragen. Der Gerichtshof kann die Entscheidung über diese Fragen nur dann ablehnen, wenn etwa die in Art. 94 der Verfahrensordnung aufgeführten Anforderungen an den Inhalt eines Vorabentscheidungsersuchens nicht erfüllt sind oder offensichtlich ist, dass die Auslegung oder die Beurteilung der Gültigkeit einer Vorschrift der Europäischen Union, um die das vorlegende Gericht ersucht, in keinem Zusammenhang mit den Gegebenheiten oder dem Gegenstand des Ausgangsrechtsstreits steht oder wenn das Problem hypothetischer Natur ist (Urteil vom 22. September 2022, Vicente [Verfahren zur Vollstreckung von Anwaltshonoraren], C-335/21, EU:C:2022:720, Rn. 46 und die dort angeführte Rechtsprechung).

38 Erstens ist festzustellen, dass das vorlegende Gericht die den Ausgangsrechtsstreit kennzeichnenden tatsächlichen und rechtlichen Umstände, die in den Rn. 15 bis 29 des vorliegenden Urteils dargestellt sind und auf die sich die dem Gerichtshof vorgelegte Frage stützt, die Gründe, aus denen es Zweifel bezüglich der Auslegung der Verordnung Nr. 1071/2009 hegt, und zwar insbesondere, wie aus der Vorlageentscheidung hervorgeht, was Art. 22 in Verbindung mit Art. 6 dieser Verordnung angeht, und den Zusammenhang, den es zwischen diesen Vorschriften des Unionsrechts und § 9 Abs. 2 letzter Satz VStG herstellt, der auf den Ausgangsrechtsstreit anwendbar sein soll, hinreichend klar und genau dargelegt hat.

39 Das Vorabentscheidungsersuchen genügt daher den Anforderungen von Art. 94 der Verfahrensordnung.

40 Was zweitens das Vorbringen zum hypothetischen Charakter der Vorlagefrage und zum fehlenden Zusammenhang zwischen der vom vorlegenden Gericht erbetenen Auslegung der Art. 6 und 22 der Verordnung Nr. 1071/2009 und den Gegebenheiten oder dem Gegenstand des Ausgangsrechtsstreits betrifft, ist als Erstes darauf hinzuweisen, dass Art. 22 Abs. 1 dieser

Verordnung die Mitgliedstaaten verpflichtet, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um sicherzustellen, dass Verstöße gegen die Bestimmungen dieser Verordnung wirksam, verhältnismäßig und abschreckend geahndet werden.

41 Wie sich aus Art. 1 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 3 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1071/2009 ergibt, hängt der Zugang eines Unternehmens zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und dessen Ausübung von der Erfüllung mehrerer Anforderungen ab, u. a. der Zuverlässigkeit des Unternehmens. Daraus folgt, dass die Ausübung dieses Berufs durch ein Unternehmen, das dieses Erfordernis nicht erfüllt, einen Verstoß gegen die Verordnung Nr. 1071/2009 darstellt, der von den Mitgliedstaaten gemäß Art. 22 dieser Verordnung zu ahnden ist.

42 Im Übrigen gehören, wie sich aus Art. 6 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1071/2009 ergibt, zu den Gesichtspunkten, die geeignet sind, die Zuverlässigkeit eines Unternehmens zu beeinträchtigen, und die gegebenenfalls zur Aberkennung dieser Zuverlässigkeit führen können, Urteile wegen einer schwerwiegenden Straftat und Sanktionen, die wegen eines schwerwiegenden Verstoßes gegen die in Art. 6 Abs. 1 Unterabs. 3 Buchst. b der Verordnung Nr. 1071/2009 genannten Vorschriften des Unionsrechts verhängt worden sind.

43 Um sicherzustellen, dass die mangelnde Zuverlässigkeit eines Verkehrsunternehmens, die sich aus der Nichtbeachtung dieser Vorschriften des Unionsrechts durch dieses Unternehmen ergeben könnte, wirksam, verhältnismäßig und abschreckend geahndet wird, und dadurch ihren Verpflichtungen aus Art. 6 Abs. 1 und Art. 22 der Verordnung Nr. 1071/2009 nachzukommen, müssen die Mitgliedstaaten folglich u. a. gewährleisten, dass die in diesem Unternehmen begangenen schwerwiegenden Verstöße gegen diese Vorschriften des Unionsrechts verfolgt und geahndet werden, indem sie zu diesem Zweck die erforderlichen Bestimmungen erlassen, wie insbesondere diejenigen über die strafrechtliche Verantwortlichkeit für diese Verstöße.

44 Der auf den Ausgangsrechtsstreit anwendbare § 9 Abs. 2 letzter Satz VStG dürfte zu diesen Bestimmungen gehören, da, wie sich aus der Vorlageentscheidung ergibt, zum einen diese Vorschrift ein Kraftverkehrsunternehmen ermächtigt, eine Person zum Beauftragten zu bestellen, der für die Einhaltung der Vorschriften des Unionsrechts über die Lenk- und Ruhezeiten der bei diesem Unternehmen beschäftigten Fahrer verantwortlich ist, und zum anderen eine solche Bestellung die strafrechtliche Verantwortlichkeit für die in diesem Unternehmen begangenen Verstöße gegen diese Vorschriften auf den auf diese Weise bestellten Beauftragten überträgt.

45 Als Zweites ist das vorlegende Gericht, wie sich ebenfalls aus der Vorlageentscheidung ergibt, mit einer Beschwerde befasst, die die Rechtmäßigkeit der streitigen Entscheidung betrifft und in deren Rahmen es seinen Angaben zufolge diese Entscheidung nach nationalem Recht in vollem Umfang überprüfen und sich insbesondere zur Strafbarkeit des der Beschwerdeführerin des Ausgangsverfahrens vorgeworfenen Verhaltens äußern muss. So hänge die Rechtmäßigkeit der streitigen Entscheidung insbesondere davon ab, ob die Anwendung von § 9 Abs. 2 letzter Satz VStG im vorliegenden Fall mit Art. 22 in Verbindung mit Art. 6 der Verordnung Nr. 1071/2009 im Einklang stehe. Wende man nämlich § 9 Abs. 2 letzter Satz VStG auf den Ausgangsrechtsstreit an, könne allein die Beschwerdeführerin des Ausgangsverfahrens für die in Rede stehenden Straftaten strafrechtlich zur Verantwortung gezogen werden, während das nationale Recht ausschließe, dass das Verhalten dieser Person bei der Beurteilung, ob die fragliche Gesellschaft der Anforderung der Zuverlässigkeit genüge, berücksichtigt werden könne.

46 Wird daher § 9 Abs. 2 letzter Satz VStG im vorliegenden Fall angewendet und davon ausgegangen, dass sich hieraus eine strafrechtliche Verantwortlichkeit der Beschwerdeführerin des Ausgangsverfahrens ergibt, könnte sich dies auf die Möglichkeit auswirken, die betreffenden Verstöße bei der u. a. in Art. 6 Abs. 2 der Verordnung Nr. 1071/2009 genannten Prüfung der Zuverlässigkeit dieser Gesellschaft und bei der Verhängung etwaiger Sanktionen wegen mangelnder Zuverlässigkeit, die u. a. in Art. 22 dieser Verordnung genannt sind, zu berücksichtigen.

47 Folglich ist nicht offensichtlich, dass die vom vorlegenden Gericht erbetene Auslegung des Unionsrechts in keinem Zusammenhang mit den Gegebenheiten oder dem Gegenstand des Ausgangsrechtsstreits steht oder dass die Frage des vorlegenden Gerichts hypothetischer Natur ist.

48 Insoweit ist der von RE geltend gemachte Umstand, dass der ihr im Ausgangsverfahren zur Last gelegte Sachverhalt nicht in der Liste der in Anhang IV der Verordnung Nr. 1071/2009 aufgeführten Verstöße enthalten sei, unerheblich, da, wie sich aus den Rn. 40 bis 46 des vorliegenden Urteils ergibt, der Zusammenhang zwischen den Art. 22 und 6 der Verordnung Nr. 1071/2009 und dem auf den Ausgangsrechtsstreit anwendbaren § 9 Abs. 2 letzter Satz VStG nicht davon abhängt, ob die im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Verstöße unter diese Liste fallen.

49 Drittens ist darauf hinzuweisen, dass der Gerichtshof, wenn er auf Vorlagefragen antwortet, im Rahmen der Verteilung der Zuständigkeiten zwischen den Unionsgerichten und den nationalen Gerichten in Bezug auf den tatsächlichen und rechtlichen Rahmen, in den sich die Vorlagefragen einfügen, von den Feststellungen in der Vorlageentscheidung auszugehen hat (Urteil vom 2. April 2020, Coty Germany, C-567/18, EU:C:2020:267, Rn. 21 und die dort angeführte Rechtsprechung). Insbesondere kann der Gerichtshof weder über die Auslegung nationaler Rechtsvorschriften befinden noch darüber entscheiden, ob diese vom nationalen Gericht zutreffend ausgelegt worden sind (Urteil vom 26. September 2013, Texdata Software, C-418/11, EU:C:2013:588, Rn. 28 und die dort angeführte Rechtsprechung).

50 Daraus folgt, dass der Gerichtshof von der Auslegung des nationalen Rechts auszugehen hat, die das vorlegende Gericht in Bezug auf die Nichtberücksichtigung der Verstöße, für die die nach § 9 Abs. 2 letzter Satz VStG verantwortlichen Beauftragten haften, für die Zwecke von Art. 6 Abs. 1 Unterabs. 2 der Verordnung Nr. 1071/2009 vorgenommen hat und auf die sich die Frage dieses Gerichts stützt.

51 Das Vorbringen der österreichischen Regierung, dass eine solche Auslegung unzutreffend sei, ist daher für die Zulässigkeit dieser Frage unerheblich.

52 Daraus folgt, dass das Vorabentscheidungsersuchen zulässig ist.

Zur Vorlagefrage

53 Mit seiner Frage möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob Art. 22 in Verbindung mit Art. 6 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1071/2009 dahin auszulegen ist, dass er einer nationalen Regelung entgegensteht, nach der eine Person, die für in einem Kraftverkehrsunternehmen begangene Verstöße strafrechtlich zur Verantwortung gezogen wird und deren Verhalten bei der Beurteilung der Zuverlässigkeit dieses Unternehmens berücksichtigt

wird, eine Person zum für die Einhaltung der Vorschriften des Unionsrechts über die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer verantwortlichen Beauftragten bestellen und damit diesem Beauftragten die strafrechtliche Verantwortlichkeit für Verstöße gegen diese Vorschriften des Unionsrechts übertragen kann, wenn das nationale Recht es nicht erlaubt, die diesem Beauftragten zur Last gelegten Verstöße bei der Beurteilung, ob das Verkehrsunternehmen die Anforderung der Zuverlässigkeit erfüllt, zu berücksichtigen.

54 Als Erstes ist festzustellen, dass die Verordnung Nr. 1071/2009, wie sich aus ihren Erwägungsgründen 1, 2 und 4 ergibt, zum Ziel hat, die Vorschriften für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers zu modernisieren, um eine einheitlichere und wirksamere Anwendung dieser Vorschriften in den Mitgliedstaaten zu gewährleisten, und zwar im Hinblick auf eine bessere Berufsqualifikation der Kraftverkehrsunternehmer, zur Rationalisierung des Marktes, zur qualitativen Verbesserung der Dienstleistungen im Interesse der Kraftverkehrsunternehmer, ihrer Kunden und der gesamten Wirtschaft sowie zur größeren Sicherheit im Straßenverkehr.

55 Zu den in Art. 3 der Verordnung Nr. 1071/2009 genannten Anforderungen an die Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers gehört die Zuverlässigkeit, deren Voraussetzungen in Art. 6 dieser Verordnung festgelegt sind.

56 Insoweit ergibt sich zum einen aus Art. 6 Abs. 1 Unterabs. 1 der Verordnung Nr. 1071/2009, dass es Sache der Mitgliedstaaten ist, festzulegen, welche Voraussetzungen die Unternehmen erfüllen müssen, damit die Anforderung der Zuverlässigkeit erfüllt ist. Der Unionsgesetzgeber hat allerdings in Art. 6 Abs. 1 Unterabs. 3 dieser Verordnung Mindestvoraussetzungen festgelegt, die diese Anforderung umfassen muss und zu denen in Art. 6 Abs. 1 Unterabs. 3 Buchst. b der Verordnung gehört, dass gegen das Unternehmen oder den Verkehrsleiter keine Urteile wegen einer schwerwiegenden Straftat oder Sanktionen wegen eines schwerwiegenden Verstoßes gegen die in diesem Punkt aufgeführten Vorschriften des Unionsrechts, wie z. B. über die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer, verhängt worden sein dürfen.

57 Zum anderen haben die Mitgliedstaaten nach Art. 6 Abs. 1 Unterabs. 2 der Verordnung Nr. 1071/2009 bei der Entscheidung darüber, ob ein Unternehmen die Anforderung der Zuverlässigkeit erfüllt hat, das Verhalten des Unternehmens, seiner Verkehrsleiter und gegebenenfalls anderer von den jeweiligen Mitgliedstaaten bestimmter maßgeblicher Personen zu berücksichtigen. Diese Bestimmung stellt auch klar, dass jede Bezugnahme in diesem Artikel auf ein Urteil, eine Sanktion oder einen Verstoß die gegen das Unternehmen selbst, seine Verkehrsleiter und gegebenenfalls andere vom jeweiligen Mitgliedstaat bestimmte maßgebliche Personen verhängten Urteile und Sanktionen bzw. die von diesen begangenen Verstöße einschließt.

58 Folglich ist die Einhaltung der in Art. 6 Abs. 1 Unterabs. 3 Buchst. b der Verordnung Nr. 1071/2009 genannten Vorschriften durch ein Kraftverkehrsunternehmen bei der Ausübung seiner Verkehrstätigkeiten eine der Voraussetzungen, die es erfüllen muss, damit die Anforderung der Zuverlässigkeit erfüllt ist.

59 Diese Anforderung soll verhindern, dass Kraftverkehrsunternehmen, die u. a. im Hinblick auf die Vorschriften zur Sicherheit im Straßenverkehr und zum Sozialschutz nachlässig sind, im Binnenmarkt tätig sind und dadurch das mit der Verordnung Nr. 1071/2009 verfolgte Ziel, wie es in Rn. 54 des vorliegenden Urteils ausgeführt wurde, beeinträchtigt wird.

60 Die Zuverlässigkeit eines Kraftverkehrsunternehmens hängt im Übrigen davon ab, dass gegen seine Verkehrsleiter keine Urteile wegen einer schwerwiegenden Straftat oder Sanktionen wegen eines schwerwiegenden Verstoßes gegen die in Art. 6 Abs. 1 Unterabs. 3 Buchst. b der Verordnung Nr. 1071/2009 aufgeführten Vorschriften des Unionsrechts verhängt wurden.

61 Diese Voraussetzung entspricht sowohl dem Zweck, der mit der Anforderung der Zuverlässigkeit verfolgt wird, als auch dem Ziel dieser Verordnung, nämlich insbesondere zu verhindern, dass die Leitung der Tätigkeit dieser Unternehmen und insbesondere der Tätigkeitsbereiche, die unter diese Vorschriften des Unionsrechts fallen, Personen obliegt, gegen die solche Urteile wegen einer schwerwiegenden Straftat oder solche Sanktionen verhängt wurden, um die Gefahr zu verringern, dass Transportunternehmen, die nachlässig in dem in Rn. 59 des vorliegenden Urteils genannten Sinne handeln, diesen Beruf ausüben.

62 Schließlich hängt die Zuverlässigkeit eines Kraftverkehrsunternehmens auch davon ab, dass keine Urteile wegen einer schwerwiegenden Straftat oder Sanktionen wegen eines schwerwiegenden Verstoßes gegen die in Art. 6 Abs. 1 Unterabs. 3 Buchst. b der Verordnung Nr. 1071/2009 aufgeführten Vorschriften des Unionsrechts gegen gegebenenfalls andere vom jeweiligen Mitgliedstaat bestimmte maßgebliche Personen verhängt wurden.

63 Der in Art. 6 Abs. 1 Unterabs. 2 der Verordnung Nr. 1071/2009 enthaltene Begriff „maßgebliche Personen“, die vom jeweiligen Mitgliedstaat benannt werden können, wird weder in dieser Verordnung noch mittelbar durch einen Verweis auf das nationale Recht der Mitgliedstaaten definiert. Bei diesem Begriff handelt es sich somit um einen autonomen Begriff des Unionsrechts, der im gesamten Unionsgebiet einheitlich auszulegen ist, wobei nicht nur der Wortlaut dieser Bestimmung, sondern auch der Zusammenhang, in den sie sich einfügt, und die Ziele, die mit der Regelung, zu der sie gehört, verfolgt werden, zu berücksichtigen sind (Urteil vom 22. Dezember 2022, EUROAPTIEKA, C-530/20, EU:C:2022:1014, Rn. 31 und die dort angeführte Rechtsprechung).

64 Insoweit ergibt sich schon aus dem Wortlaut und der Systematik von Art. 6 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1071/2009, dass die „maßgeblichen Personen“ im Sinne von Art. 6 Abs. 1 Unterabs. 2 dieser Verordnung zu den Personengruppen gehören, deren Verhalten bei der Prüfung, ob ein Verkehrsunternehmen die in Art. 3 Abs. 1 Buchst. b dieser Verordnung vorgesehene Anforderung der Zuverlässigkeit erfüllt, zu berücksichtigen sind. Folglich können die gegen sie verhängten Urteile wegen einer schwerwiegenden Straftat und die gegen sie wegen schwerer Verstöße gegen Vorschriften des Unionsrechts im Sinne von Art. 6 Abs. 1 Unterabs. 3 der Verordnung verhängten Sanktionen die Zuverlässigkeit dieses Unternehmens ebenso beeinträchtigen wie Urteile wegen einer schwerwiegenden Straftat gegen das Unternehmen selbst oder seine Verkehrsleiter und die wegen dieser Verstöße gegen sie verhängten Sanktionen.

65 In Anbetracht des mit der Anforderung der Zuverlässigkeit verfolgten Zwecks, wie er in den Rn. 59 und 61 des vorliegenden Urteils dargelegt worden ist, ist davon auszugehen, dass unter den Begriff „maßgebliche Person“ im Sinne von Art. 6 Abs. 1 Unterabs. 2 der Verordnung Nr. 1071/2009 andere Personen als die Verkehrsleiter fallen, die die Verantwortung für die Leitung der unter die in Art. 6 Abs. 1 Unterabs. 3 Buchst. b dieser Verordnung genannten Vorschriften des Unionsrechts fallenden Tätigkeitsbereiche übernehmen und folglich die Einhaltung dieser Vorschriften bei der Ausübung dieser Tätigkeitsbereiche sicherzustellen haben und im Fall von Verstößen gegen diese Vorschriften strafrechtlich zur Verantwortung zu ziehen sind.

66 Wenn also ein Mitgliedstaat mittels einer nationalen Vorschrift wie § 9 Abs. 2 VStG u. a. den Kraftverkehrsunternehmen die Möglichkeit einräumt, andere Personen als die Verkehrsleiter zu Beauftragten für die Verwaltung der in der vorstehenden Randnummer genannten Tätigkeitsbereiche zu bestellen, ist davon auszugehen, dass dieser Mitgliedstaat damit eine solche Gruppe von Beschäftigten insoweit als „maßgebliche Personen“ im Sinne von Art. 6 Abs. 1 Unterabs. 2 der Verordnung Nr. 1071/2009 bestimmt hat, deren Verhalten bei der Beurteilung der Zuverlässigkeit dieser Unternehmen zu berücksichtigen ist.

67 Als Zweites verpflichtet Art. 22 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1071/2009, wie in den Rn. 40 und 41 des vorliegenden Urteils ausgeführt, die Mitgliedstaaten, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um gegen Kraftverkehrsunternehmen, die die Anforderung der Zuverlässigkeit nicht erfüllen, wirksame, abschreckende und verhältnismäßige Sanktionen zu verhängen.

68 Zu diesen Sanktionen gehören, wie sich aus Art. 22 Abs. 2 der Verordnung Nr. 1071/2009 ergibt, u. a. die Aussetzung der Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers, der Entzug dieser Zulassung und die Erklärung der Nichteignung der Verkehrsleiter.

69 Da die Zuverlässigkeit der Verkehrsunternehmen u. a. davon abhängt, dass keine strafrechtlichen Verurteilungen oder Sanktionen für die Nichteinhaltung der in Art. 6 Abs. 1 Unterabs. 3 Buchst. b der Verordnung Nr. 1071/2009 genannten Vorschriften bei der Ausübung ihrer Verkehrstätigkeiten vorliegen, müssen die Mitgliedstaaten, um die Vorgaben von Art. 22 dieser Verordnung zu erfüllen, insbesondere sicherstellen, dass die strafrechtliche Verantwortlichkeit für die in einem solchen Unternehmen begangenen schwerwiegende Verstöße gegen diese Vorschriften so bestimmt wird, dass sie einer wirksamen, abschreckenden und verhältnismäßigen Sanktion für die Aberkennung der Zuverlässigkeit, die sich aus der Begehung dieser Verstöße ergeben könnte, nicht entgegensteht.

70 Es zeigt sich indes, dass es die im Ausgangsverfahren in Rede stehende nationale Regelung einem Kraftverkehrsunternehmen erlaubt, eine Person zum verantwortlichen Beauftragten für die Einhaltung der in Art. 6 Abs. 1 Unterabs. 3 Buchst. b der Verordnung Nr. 1071/2009 genannten Vorschriften des Unionsrechts zu bestellen, dass mit dieser Bestellung die strafrechtliche Verantwortlichkeit für Verstöße gegen diese Vorschriften des Unionsrechts, die bei der Ausübung des Kraftverkehrsgewerbes dieses Unternehmens begangen wurden, auf diese Person übergeht und dass das nationale Recht der Berücksichtigung des Verhaltens der auf diese Weise bestellten Person bei der Beurteilung, ob dieses Unternehmen die in Art. 3 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 1071/2009 vorgesehene Anforderung der Zuverlässigkeit erfüllt, entgegensteht.

71 Folglich können schwerwiegende Verstöße gegen diese Vorschriften, die in diesem Unternehmen nach einer solchen Bestellung begangen werden, die Zuverlässigkeit des betreffenden Unternehmens nicht beeinträchtigen.

72 Denn obwohl die so bestellte Person die Verantwortung für die Leitung der unter die betreffenden Vorschriften fallenden Tätigkeitsbereiche trägt und somit zur Gruppe der „vom jeweiligen Mitgliedstaat bestimmte[n] maßgebliche[n] Personen“ im Sinne von Art. 6 Abs. 1 Unterabs. 2 der Verordnung Nr. 1071/2009 gehört, führen die Urteile wegen einer schwerwiegenden Straftat und die Sanktionen wegen dieser Verstöße niemals zu einem Verfahren zur Prüfung der Zuverlässigkeit des betreffenden Unternehmens nach Art. 6 dieser Verordnung oder einer Berücksichtigung im Rahmen der Kontrollen, die die zuständigen Behörden gemäß Art. 12 der

Verordnung durchzuführen haben, um zu überprüfen, ob die Unternehmen, denen die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers erteilt wurde, die Anforderungen von Art. 3 der Verordnung dauerhaft erfüllen.

73 Somit führt die Begehung solcher Verstöße unabhängig von ihrer Zahl und Schwere niemals zur Aberkennung dieser Zuverlässigkeit und folglich auch nicht zum Entzug oder zur Aussetzung der Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers.

74 Folglich steht eine nationale Regelung wie die im Ausgangsverfahren in Rede stehende unter Verstoß gegen Art. 22 der Verordnung Nr. 1071/2009 der Infragestellung der Zuverlässigkeit der Kraftverkehrsunternehmen und der Verhängung von Sanktionen gegen diese Unternehmen entgegen, obwohl Personen, die in Bezug auf diese Unternehmen als „maßgebliche Personen“ im Sinne von Art. 6 Abs. 1 Unterabs. 2 dieser Verordnung anzusehen sind, schwerwiegende Verstöße gegen die in Art. 6 Abs. 1 Unterabs. 3 Buchst. b dieser Verordnung genannten Vorschriften des Unionsrechts begangen haben.

75 Nach alledem ist auf die Vorlagefrage zu antworten, dass Art. 22 in Verbindung mit Art. 6 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1071/2009 dahin auszulegen ist, dass er einer nationalen Regelung entgegensteht, nach der eine Person, die für in einem Kraftverkehrsunternehmen begangene Verstöße strafrechtlich zur Verantwortung gezogen wird und deren Verhalten bei der Beurteilung der Zuverlässigkeit dieses Unternehmens berücksichtigt wird, eine Person zum für die Einhaltung der Vorschriften des Unionsrechts über die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer verantwortlichen Beauftragten bestellen und damit diesem Beauftragten die strafrechtliche Verantwortlichkeit für Verstöße gegen diese Vorschriften des Unionsrechts übertragen kann, wenn das nationale Recht es nicht erlaubt, die diesem Beauftragten zur Last gelegten Verstöße bei der Beurteilung, ob das Unternehmen die Anforderung der Zuverlässigkeit erfüllt, zu berücksichtigen.

Kosten

76 Für die Beteiligten des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren Teil des beim vorlegenden Gericht anhängigen Verfahrens; 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 (Zweite Kammer) für Recht erkannt:

Art. 22 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates in der durch die Verordnung (EU) Nr. 517/2013 des Rates vom 13. Mai 2013 geänderten Fassung in Verbindung mit Art. 6 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1071/2009 in der geänderten Fassung

ist dahin auszulegen, dass

er einer nationalen Regelung entgegensteht, nach der eine Person, die für in einem Kraftverkehrsunternehmen begangene Verstöße strafrechtlich zur Verantwortung gezogen wird und deren Verhalten bei der Beurteilung der Zuverlässigkeit dieses Unternehmens

berücksichtigt wird, eine Person zum für die Einhaltung der Vorschriften des Unionsrechts über die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer verantwortlichen Beauftragten bestellen und damit diesem Beauftragten die strafrechtliche Verantwortlichkeit für Verstöße gegen diese Vorschriften des Unionsrechts übertragen kann, wenn das nationale Recht es nicht erlaubt, die diesem Beauftragten zur Last gelegten Verstöße bei der Beurteilung, ob das Unternehmen die Anforderung der Zuverlässigkeit erfüllt, zu berücksichtigen.

Unterschriften