Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (druga izba)

z dnia 11 maja 2023 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Transport drogowy – Wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego – Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 – Artykuły 6 i 22 – Uregulowanie krajowe umożliwiające przeniesienie odpowiedzialności karnej za poważne przestępstwa dotyczące czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku kierowców – Nieuwzględnienie sankcji nałożonych za te naruszenia przy ocenie dobrej reputacji przedsiębiorstwa transportu drogowego

W sprawie C-155/22

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (regionalny sąd administracyjny Dolnej Austrii, Austria) postanowieniem z dnia 3 marca 2022 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 3 marca 2022 r., w postępowaniu:

RE

przeciwko

Bezirkshauptmannschaft Lilienfeld,

przy udziale:

Arbeitsinspektorat NÖ Wald- und Mostviertel,

TRYBUNAŁ (druga izba),

w składzie: A. Prechal, prezes izby, M.L. Arastey Sahún (sprawozdawczyni), F. Biltgen, N. Wahl i J. Passer, sędziowie,

rzecznik generalny: J. Richard de la Tour,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

– w imieniu RE – A. Bajraktarevic oraz D. Schärmer, Rechtsanwälte,

* Język postępowania: niemiecki.

– w imieniu rządu austriackiego – C. Leeb, A. Posch oraz J. Schmoll, w charakterze pełnomocników,

– w imieniu Komisji Europejskiej – P. Messina oraz G. Wilms, w charakterze pełnomocników,

podjąwszy, po wysłuchaniu rzecznika generalnego, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii,

wydaje następujący

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 6 ust. 1 i art. 22 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U. 2009, L 300, s. 51), zmienionego rozporządzeniem Rady (UE) nr 517/2013 z dnia 13 maja 2013 r. (Dz.U. 2013, L 158, s. 1) (zwanego dalej „rozporządzeniem nr 1071/2009").

2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy RE a Bezirkshauptmannschaft Lilienfeld (organem administracyjnym okręgu Lilienfeld, Austria) (zwanym dalej „organem administracyjnym") w przedmiocie szeregu sankcji nałożonych na RE przez organ administracyjny za naruszenie przepisów prawa Unii dotyczących w szczególności czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku kierowców.

Ramy prawne

Prawo Unii

3 Motywy 1, 2 i 4 rozporządzenia nr 1071/2009 brzmią następująco:

„(1) Pełne utworzenie wewnętrznego rynku transportu drogowego opartego na uczciwych zasadach konkurencji wymaga jednolitego stosowania wspólnych zasad określających dostęp do zawodu przewoźnika drogowego rzeczy lub osób, zwanego dalej »zawodem przewoźnika drogowego«. Te wspólne zasady przyczynią się – w interesie przewoźników drogowych, ich klientów i całej gospodarki – do podniesienia poziomu kwalifikacji zawodowych przewoźników, racjonalizacji rynku, poprawy jakości świadczonych usług, a także do zwiększenia bezpieczeństwa drogowego. […]

(2) Dyrektywa Rady 96/26/WE z dnia 29 kwietnia 1996 r. w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego transportu rzeczy i przewoźnika drogowego transportu osób oraz wzajemnego uznawania dyplomów, świadectw i innych dokumentów potwierdzających posiadanie kwalifikacji, mająca na celu ułatwienie tym przewoźnikom korzystania z prawa swobody przedsiębiorczości w dziedzinie transportu krajowego i międzynarodowego [(Dz.U. 1996, L 124, s. 1)] wprowadziła minimalne warunki dostępu do zawodu przewoźnika drogowego i wzajemne uznawanie wymaganych do tego dokumentów. Doświadczenie, ocena wpływu i różne analizy wykazują jednak, że dyrektywa ta jest stosowana niejednolicie w poszczególnych państwach członkowskich. Rozbieżności te mają wielorakie negatywne konsekwencje, w szczególności prowadzą do zakłócenia konkurencji,

braku przejrzystości rynku oraz niejednakowego poziomu kontroli, jak również ryzyka, że przedsiębiorcy zatrudniający pracowników o niskim poziomie kwalifikacji zawodowych będą ignorowali przepisy w sprawie bezpieczeństwa drogowego i polityki socjalnej lub przestrzegali ich w ograniczonym zakresie, co może zaszkodzić wizerunkowi sektora.

[…]

(4) Należy zatem unowocześnić istniejące zasady dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, aby zapewnić bardziej jednolite i skuteczniejsze ich stosowanie. […]”.

4 Artykuł 1 ust. 1 tego rozporządzenia stanowi:

„Niniejsze rozporządzenie reguluje dostęp do zawodu przewoźnika drogowego i wykonywanie tego zawodu”.

5 Artykuł 2 pkt 5 wspomnianego rozporządzenia definiuje „zarządzającego transportem” jako „osobę fizyczną zatrudnioną przez przedsiębiorcę lub, jeżeli przedsiębiorca jest osobą fizyczną, tę osobę fizyczną lub, w razie potrzeby, inną osobę fizyczną wyznaczoną przez tego przedsiębiorcę na podstawie umowy, zarządzającą w sposób rzeczywisty i ciągły operacjami transportowymi przedsiębiorcy”.

6 Artykuł 3 tego rozporządzenia, zatytułowany „Warunki wykonywania zawodu przewoźnika drogowego”, przewiduje w ust. 1 lit. b), że przedsiębiorcy wykonujący zawód przewoźnika drogowego muszą cieszyć się „dobrą reputacją”.

7 Artykuł 6 rozporządzenia nr 1071/2009, zatytułowany „Warunki związane z wymogiem dobrej reputacji”, stanowi:

„1. Z zastrzeżeniem ust. 2 niniejszego artykułu, państwa członkowskie określają warunki, które przedsiębiorca i zarządzający transportem muszą spełniać, aby zapewnić zgodność z wymogiem dobrej reputacji, o którym mowa w art. 3 ust. 1 lit. b).

Przy określaniu, czy przedsiębiorca spełnił ten wymóg, państwa członkowskie uwzględniają postępowanie przedsiębiorcy, jego zarządzających transportem oraz innych odpowiednich osób określonych przez dane państwo członkowskie. Każde odniesienie w niniejszym artykule do wyroków skazujących, sankcji lub naruszeń obejmuje wyroki skazujące, sankcje lub naruszenia samego przedsiębiorcy, jego zarządzających transportem oraz innych odpowiednich osób określonych przez dane państwo członkowskie.

Warunki, o których mowa w akapicie pierwszym, obejmują przynajmniej następujące wymogi:

[…]

b) zarządzający transportem lub przedsiębiorca transportowy nie zostali, w jednym lub kilku państwach członkowskich, skazani za poważne przestępstwo ani nie nałożono na nich sankcji za poważne naruszenie przepisów wspólnotowych dotyczących w szczególności:
   (i) czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku kierowców, czasu pracy oraz instalacji i używania urządzeń kontrolnych;

   […]

2. Do celów ust. 1 akapit trzeci lit. b):

a) jeśli zarządzający transportem lub przedsiębiorca transportowy zostali, w jednym lub kilku państwach członkowskich, skazani za popełnienie poważnego przestępstwa lub nałożono na nich sankcje za jedno z najpoważniejszych naruszeń przepisów wspólnotowych, wymienionych w załączniku IV, właściwy organ państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorca ma siedzibę, przeprowadza w odpowiedni i terminowy sposób należycie zakończone postępowanie administracyjne obejmujące w odpowiednich przypadkach kontrolę w lokalach danego przedsiębiorstwa.

W ramach postępowania ustala się, czy w określonym przypadku i w danych okolicznościach utrata dobrej reputacji stanowiłaby nieproporcjonalną reakcję. Każde takie ustalenie musi być należycie umotywowane i uzasadnione.

Jeśli właściwy organ uzna, że utrata dobrej reputacji będzie stanowiła nieproporcjonalną reakcję, może zdecydować, że dobra reputacja pozostanie nienaruszona. W takim przypadku uzasadnienie zostaje zapisane w rejestrze krajowym. Liczba takich decyzji zamieszczana jest w sprawozdaniu, o którym mowa w art. 26 ust. 1.

Jeśli właściwy organ uzna, że utrata dobrej reputacji nie będzie stanowiła nieproporcjonalnej reakcji, wyrok skazujący lub nałożona sankcja skutkują utratą dobrej reputacji;

[…]”.

8 Artykuł 12 tego rozporządzenia, zatytułowany „Kontrole”, stanowi w ust. 1:

„Właściwe organy sprawdzają, czy przedsiębiorcy, którym udzieliły zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, nadal spełniają wymogi określone w art. 3. […]”.

9 Zgodnie z art. 13 ust. 3 wspomnianego rozporządzenia:

„Jeżeli właściwy organ stwierdzi, że przedsiębiorca nie spełnia już jednego lub większej liczby wymogów określonych w art. 3, zawiesza lub cofa zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego nie później niż z upływem terminów, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu”.

10 Artykuł 22 tego samego rozporządzenia przewiduje:

„1. Państwa członkowskie przyjmują przepisy określające sankcje mające zastosowanie w przypadkach naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia oraz podejmują wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich stosowania. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję [Europejską] o tych przepisach w terminie do dnia 4 grudnia 2011 r. i niezwłocznie powiadamiają o wszelkich ich zmianach. Państwa członkowskie zapewniają stosowanie wszystkich takich środków bez dyskryminacji ze względu na przynależność państwową przedsiębiorcy lub jego siedzibę.

2. Sankcje, o których mowa w ust. 1, obejmują w szczególności zawieszenie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, cofnięcie takiego zezwolenia i stwierdzenie niezdolności zarządzających transportem do kierowania operacjami transportowymi”.

11 Załącznik IV do rozporządzenia nr 1071/2009 zawiera „[n]ajpoważniejsze naruszenia dla celów art. 6 ust. 2 lit. a)” tego rozporządzenia.

Prawo austriackie

12 Na mocy § 9 ust. 2 zdanie ostatnie Verwaltungsstrafgesetz (ustawy o sankcjach administracyjnych) z dnia 31 stycznia 1991 r. (BGBl. 52/1991), w brzmieniu mającym zastosowanie do okoliczności faktycznych w postępowaniu głównym (zwanej dalej „VStG"), osoby uprawnione do reprezentowania spółki wobec osób trzecich mogą wyznaczyć jako pracowników odpowiedzialnych osobę lub osoby, które nie należą do kręgu osób uprawnionych do jej reprezentowania wobec osób trzecich, na których spoczywa odpowiedzialność za przestrzeganie przepisów administracyjnych dotyczących określonych dziedzin przedsiębiorstwa ograniczonych terytorialnie lub materialnie.

13 Zgodnie z § 91 ust. 2 Gewerbeordnung (kodeksu zawodów rzemieślniczych, handlowych i przemysłowych) z dnia 18 marca 1994 r. (BGBl. 194/1994), w brzmieniu mającym zastosowanie do okoliczności faktycznych w postępowaniu głównym, zezwolenie na wykonywanie działalności zawodowej może zostać cofnięte osobie prawnej prowadzącej działalność przemysłową lub rzemieślniczą tylko wtedy, gdy powody cofnięcia odnoszą się do osoby fizycznej mającej istotny wpływ na prowadzenie działalności gospodarczej, a jednostka wykonująca działalność zawodową nie wykluczyła tej osoby fizycznej w terminie wyznaczonym jej w tym celu przez organ administracji.

14 Zgodnie z § 5 ust. 2 Güterbeförderungsgesetz (ustawy o przewozie drogowym towarów) z dnia 31 sierpnia 1995 r. (BGBl. 593/1995), w brzmieniu mającym zastosowanie do okoliczności faktycznych w postępowaniu głównym, poza przypadkami uregulowanymi w art. 6 ust. 1 rozporządzenia nr 1071/2009, o dobrej reputacji przedsiębiorstwa transportowego nie można mówić w szczególności w sytuacji, gdy wnioskodawca, posiadacz zezwolenia na wykonywanie działalności zawodowej lub zarządzający transportem został prawomocnie skazany na karę pozbawienia wolności powyżej trzech miesięcy lub na karę grzywny w wysokości ponad 180 stawek dziennych lub dopuścił się poważnego naruszenia przepisów obowiązujących w dziedzinie wynagrodzeń i pracy danego sektora zawodowego lub przewozu towarów, w szczególności czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku kierowców.

Postępowanie główne i pytanie prejudycjalne

15 RE została wyznaczona przez H.Z. GmbH, przedsiębiorstwo transportu drogowego prowadzące działalność w dziedzinie międzynarodowego transportu towarów, jako pracownik odpowiedzialny w rozumieniu § 9 ust. 2 zdanie ostatnie VStG. W tym charakterze RE ponosiła odpowiedzialność za przestrzeganie przepisów Arbeitszeitgesetz (ustawy o czasie pracy, zwanej dalej „AZG").

16 Decyzją z dnia 11 stycznia 2019 r. (zwaną dalej „sporną decyzją") organ administracyjny nałożył na RE, jako pracownika odpowiedzialnego H.Z., szereg grzywien na tej podstawie, że naruszone zostały przepisy AZG w związku z, po pierwsze, rozporządzeniem (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. 2006, L 102, s. 1), zmienionym rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. (Dz.U. 2014, L 60, s. 1), a po drugie, niektórymi przepisami rozporządzenia nr 165/2014.

17 W szczególności RE nie zaplanowała czasu pracy S.R., jednego z kierowców zatrudnionych przez H.Z., w sposób umożliwiający mu przestrzeganie dziennych godzin prowadzenia pojazdu przewidzianych w rozporządzeniu nr 561/2006, zmienionym rozporządzeniem nr 165/2014. RE nie zapewniła też, aby S.R. przestrzegał obowiązków dotyczących używania tachografu przewidzianych w rozporządzeniu nr 165/2014, w szczególności w odniesieniu do obowiązku wpisania pewnych informacji do karty kierowcy przy pomocy funkcji ręcznego wprowadzania, przy czym to ostatnie uchybienie stanowi bardzo poważne naruszenie w rozumieniu załącznika III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylającej dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz.U. 2006, L 102, s. 35).

18 W chwili popełnienia zarzucanych czynów H.Z. posiadał licencję na międzynarodowy przewóz towarów. Jego zarządzający w rozumieniu prawa handlowego sam był jednocześnie zarządzającym transportem. Ze swej strony RE nie była ani zarządzającym transportem, ani pełnomocnikiem uprawnionym do reprezentowania H.Z. wobec osób trzecich. RE nie miała również znaczącego wpływu na zarządzanie H.Z.

19 Ponadto w dniu wszczęcia postępowania administracyjnego o charakterze karnym, które doprowadziło do wydania spornej decyzji, rejestr karny RE obejmował 113 prawomocnych wyroków skazujących, z których co najmniej 65 wynikało z naruszeń prawa Unii popełnionych w ramach H.Z. jako przedsiębiorstwa transportu drogowego. Dobra reputacja tej spółki, jako przedsiębiorstwa transportu drogowego, nigdy nie została zbadana w świetle tych naruszeń.

20 Wyrokiem z dnia 29 maja 2020 r. sąd odsyłający, Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (regionalny sąd administracyjny Dolnej Austrii, Austria), stwierdził nieważność spornej decyzji ze względu na wątpliwości, jakie żywił co do zgodności § 9 ust. 2 zdanie ostatnie VStG z rozporządzeniem nr 1071/2009. Sąd ten uznał, że rozpatrywane przed nim przepisy krajowe nie mogą służyć za podstawę prawną sankcji nałożonych na RE, ponieważ postępowanie administracyjne, w wyniku którego sankcje te zostały nałożone, nie pozwalało na przeprowadzenie kontroli dobrej reputacji H.Z., a tym samym na ewentualną sankcję przeciwko H.Z. Jego zdaniem w przypadku ukarania na RE żadna inna osoba nie może zostać ukarana za te same czyny.

21 W szczególności sąd odsyłający zauważył przede wszystkim, że zgodnie z art. 22 rozporządzenia nr 1071/2009 państwa członkowskie powinny podjąć wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia, by sankcje przewidziane w przypadku naruszenia tego rozporządzenia, wśród których znajduje się cofnięcie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego w przypadku utraty dobrej reputacji, przewidziane w art. 6 tego rozporządzenia, były skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Istnienie sankcji za poważne naruszenie przepisów prawa Unii dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku kierowców stanowi jeden z elementów pozwalających na scharakteryzowanie utraty dobrej reputacji. Wynika z tego, że rozpatrywane postępowanie administracyjne o charakterze karnym stanowi „środek" w rozumieniu art. 22 rozporządzenia nr 1071/2009.

22 Następnie wspomniany sąd wskazał, że pracownik odpowiedzialny w rozumieniu § 9 ust. 2 zdanie ostatnie VStG nie należy do „odpowiednich osób określonych przez dane państwo członkowskie" w rozumieniu art. 6 ust. 1 akapit drugi rozporządzenia nr 1071/2009. Przepisy krajowe właściwe dla celów takiego wyznaczenia, a mianowicie § 5 ust. 2 ustawy o przewozie drogowym towarów w brzmieniu mającym zastosowanie do okoliczności faktycznych postępowania głównego i § 91

ust. 2 kodeksu zawodów rzemieślniczych, handlowych i przemysłowych w brzmieniu mającym zastosowanie do okoliczności faktycznych postępowania głównego, dotyczą bowiem odpowiednio tylko osób posiadających zezwolenie na wykonywanie działalności zawodowej i osób wywierających istotny wpływ na prowadzenie działalności gospodarczej, a mianowicie w przypadku spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, takiej jak H.Z., członka zarządu w rozumieniu prawa handlowego lub wspólnika większościowego spółki. Zatem na podstawie wyżej wymienionych przepisów prawa krajowego sankcje nałożone na pracowników odpowiedzialnych w rozumieniu § 9 ust. 2 zdanie ostatnie VStG z powodu bardzo poważnych naruszeń przepisów prawa Unii dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku kierowców, takich jak zarzucane RE, nie mogą naruszać dobrej reputacji danego przedsiębiorstwa transportu drogowego, a w konsekwencji takie sankcje nie są brane pod uwagę przy ocenie dobrej reputacji tego przedsiębiorstwa ani nie prowadzą do kontroli dobrej reputacji.

23 Wreszcie, sąd odsyłający uznał, że rezultat, do którego prowadzi stosowanie prawa krajowego, jest sprzeczny z celem realizowanym przez art. 6 ust. 1 rozporządzenia nr 1071/2009 i nie pozwala na zapewnienie, wbrew wymogom art. 22 tego rozporządzenia, odstraszającego skutku przepisów krajowych dotyczących kontroli dobrej reputacji przedsiębiorstwa transportowego, które są związane z postępowaniem karnym.

24 Sąd ten uznał zasadniczo, że w zawisłej przed nim sprawie jedyna możliwość zapewnienia zgodności z prawem Unii postępowania administracyjnego o charakterze karnym polega na nienałożeniu na RE sankcji, która nie pozwalała na osiągnięcie tego celu, i na niestosowaniu z tego powodu § 9 ust. 2 VStG.

25 Wyrokiem z dnia 21 lipca 2021 r. Verwaltungsgerichtshof (trybunał administracyjny, Austria) uchylił wyrok Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (regionalnego sądu administracyjnego Dolnej Austrii), uznając, że sąd odsyłający nie powinien był badać, czy sankcja została nałożona na RE w taki sposób, że prowadzi to do obowiązkowej kontroli dobrej reputacji na podstawie przepisów rozporządzenia nr 1071/2009.

26 Verwaltungsgerichtshof (trybunał administracyjny) orzekł przede wszystkim, że ocena sądu odsyłającego, zgodnie z którą w odniesieniu do naruszeń przepisów prawa Unii dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku kierowców jedynie członek zarządu w rozumieniu prawa handlowego, a nie pracownik odpowiedzialny powołany zgodnie z § 9 ust. 2 VStG, może zostać pociągnięty do odpowiedzialności karnej, nie wynika z rozporządzenia nr 1071/2009. Zdaniem Verwaltungsgerichtshof (trybunału administracyjnego) w odniesieniu do tych naruszeń należy wyjść z założenia odpowiedzialności karnej pracodawcy lub pracownika odpowiedzialnego.

27 Następnie sąd ten orzekł, że ocena Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (regionalnego sądu administracyjnego Dolnej Austrii), zgodnie z którą ukaranie wyłącznie pracownika odpowiedzialnego nie pozwala na cofnięcie danemu przedsiębiorstwu transportu drogowego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego jako skuteczną sankcję w rozumieniu art. 22 rozporządzenia nr 1071/2009, jest pozbawiona znaczenia dla postępowania w niniejszej sprawie, ponieważ postępowanie to nie dotyczyło takiego cofnięcia.

28 Wreszcie, Verwaltungsgerichtshof (trybunał administracyjny) dodał, że art. 6 ust. 1 akapit drugi rozporządzenia nr 1071/2009 nie tylko nie wyklucza, ale wręcz przeciwnie, wydaje się sugerować, że w ramach takiego postępowania w przedmiocie cofnięcia należałoby również uwzględnić sankcje nałożone na pracowników odpowiedzialnych jako „odpowiednich osób określonych przez dane państwo członkowskie", w niniejszym przypadku na podstawie § 9 VStG.

29 Sąd odsyłający, do którego po uchyleniu jego wyroku z dnia 29 maja 2020 r. przez Verwaltungsgerichtshof (trybunał administracyjny) sprawa została zwrócona do ponownego rozpatrzenia i który ma rozstrzygnąć w przedmiocie rozpatrywanego postępowania administracyjnego o charakterze karnym, nadal wyraża te same wątpliwości co w tym wyroku w odniesieniu do zgodności § 9 ust. 2 zdanie ostatnie VStG z rozporządzeniem nr 1071/2009.

30 W tych okolicznościach Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (regionalny sąd administracyjny Dolnej Austrii) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy prawo Unii należy interpretować w ten sposób, że jest z nim zgodny przepis krajowy, który zezwala osobom odpowiedzialnym karnie za przedsiębiorstwo transportowe na przeniesienie za wspólną zgodą na osobę fizyczną odpowiedzialności za bardzo poważne naruszenia przepisów wspólnotowych w dziedzinie czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku kierowców, jeżeli wskutek tego przeniesienia nie zostaje przeprowadzona ocena dobrej reputacji w rozumieniu rozporządzenia nr 1071/2009, przewidziana według przepisów krajowych tylko dla przypadku ukarania dokonujących wspomnianego przeniesienia osób odpowiedzialnych karnie?".

W przedmiocie dopuszczalności wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

31 Wszyscy zainteresowani, którzy przedłożyli Trybunałowi uwagi na piśmie, kwestionują dopuszczalność wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym.

32 Przede wszystkim wszyscy ci zainteresowani podnoszą, że postępowanie administracyjne o charakterze karnym w postępowaniu głównym nie jest postępowaniem, o którym mowa w art. 6 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 1071/2009, ponieważ jego przedmiotem nie jest kontrola dobrej reputacji H.Z., lecz kontrola zgodności z prawem decyzji nakładającej na RE grzywny za naruszenia AZG. Wykładnia rozporządzenia nr 1071/2009, o którą zwrócił się sąd odsyłający, nie ma zatem żadnego związku ze stanem faktycznym lub przedmiotem sporu w postępowaniu głównym lub dotyczy problemu o charakterze hipotetycznym.

33 Zdaniem RE hipotetyczny charakter pytania zadanego przez sąd odsyłający wynika również z faktu, że zarzucane jej naruszenia nie są objęte wykazem najpoważniejszych naruszeń dla celów art. 6 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 1071/2009, o których mowa w załączniku IV do tego rozporządzenia, w związku z czym warunek, od którego uzależnione jest wszczęcie przez organy krajowe postępowania pozwalającego na kontrolę, czy utrata dobrej reputacji stanowi środek nieproporcjonalny, przewidzianą w tym przepisie, jednoznacznie nie jest spełniony.

34 Następnie rząd austriacki kwestionuje wykładnię prawa krajowego dokonaną przez sąd odsyłający, zgodnie z którą pracownicy odpowiedzialni w rozumieniu § 9 ust. 2 zdanie ostatnie VStG nie należą do kategorii osób, których zachowanie może naruszyć dobrą reputację przedsiębiorstwa. Wykładnia ta, na której opiera się pytanie prejudycjalne, jest sprzeczna z orzecznictwem

Verwaltungsgerichtshof (trybunału administracyjnego), z którego wynika, że tacy pracownicy odpowiedzialni są „odpowiednimi osobami określonymi przez dane państwo członkowskie" w rozumieniu art. 6 ust. 1 akapit drugi rozporządzenia nr 1071/2009, a zatem jest błędna.

35 Wreszcie, Komisja powołuje się na niejednoznaczny charakter wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym oraz na nieprzestrzeganie określonych w art. 94 regulaminu postępowania przed Trybunałem wymogów dotyczących treści takiego wniosku.

36 Na wstępie należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem w ramach współpracy w ramach ustanowionej w art. 267 TFUE współpracy między Trybunałem i sądami krajowymi wyłącznie do sądu krajowego, przed którym zawisł spór w postępowaniu głównym i który powinien przyjąć na siebie odpowiedzialność za mające zapaść orzeczenie sądowe, należy dokonanie oceny, w świetle szczególnych okoliczności sprawy, zarówno konieczności wydania orzeczenia w trybie prejudycjalnym po to, aby tenże sąd krajowy był w stanie wydać swoje orzeczenie, jak i znaczenia dla sprawy pytań zadanych Trybunałowi. W związku z tym, jeśli postawione pytania dotyczą wykładni prawa Unii, Trybunał jest w zasadzie zobowiązany do wydania orzeczenia (wyrok z dnia 31 stycznia 2023 r., Puig Gordi i in., C-158/21, EU:C:2023:57, pkt 50 i przytoczone tam orzecznictwo).

37 Takie pytania korzystają bowiem z domniemania, iż mają znaczenie dla sprawy. Trybunał może odmówić wydania orzeczenia w ich przedmiocie w szczególności tylko w razie niespełnienia wymogów dotyczących treści wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym uregulowanych w art. 94 regulaminu postępowania lub też gdy jest oczywiste, że wykładnia lub ocena ważności normy prawa Unii Europejskiej, o którą wnioskuje sąd krajowy, nie mają żadnego związku z okolicznościami lub przedmiotem sporu w postępowaniu głównym, lub gdy problem jest natury hipotetycznej [wyrok z dnia 22 września 2022 r., Vicente (Postępowanie o zapłatę wynagrodzenia adwokata), C-335/21, EU:C:2022:720, pkt 46 i przytoczone tam orzecznictwo].

38 Otóż, po pierwsze, należy stwierdzić, że sąd odsyłający przedstawił w sposób wystarczająco jasny i precyzyjny okoliczności faktyczne i prawne charakteryzujące spór w postępowaniu głównym, przypomniane w pkt 15–29 niniejszego wyroku, na których opiera się pytanie skierowane do Trybunału, powody, dla których powziął on wątpliwości co do wykładni rozporządzenia nr 1071/2009, w szczególności, jak wynika z postanowienia odsyłającego, art. 22 tego rozporządzenia w związku z jego art. 6, oraz związku, jaki ustanawia on między tymi przepisami prawa Unii a § 9 ust. 2 zdanie ostatnie VStG, który ma mieć zastosowanie do sporu w postępowaniu głównym.

39 W związku z tym wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym spełnia wymogi przewidziane w art. 94 regulaminu postępowania.

40 Po drugie, co się tyczy twierdzenia dotyczącego hipotetycznego charakteru pytania prejudycjalnego i braku związku między wykładnią art. 6 i 22 rozporządzenia nr 1071/2009, o którą zwrócił się sąd odsyłający, a stanem faktycznym lub przedmiotem sporu w postępowaniu głównym, w pierwszej kolejności należy zauważyć, że art. 22 ust. 1 tego rozporządzenia nakłada na państwa członkowskie obowiązek podjęcia środków niezbędnych do zapewnienia, by naruszenia przepisów tego rozporządzenia były karane w sposób skuteczny, proporcjonalny i odstraszający.

41 Tymczasem, jak wynika z art. 1 ust. 1 rozporządzenia nr 1071/2009 w związku z jego art. 3 ust. 1, podjęcie i wykonywanie przez przedsiębiorcę zawodu przewoźnika drogowego jest uzależnione od spełnienia szeregu wymogów, w tym wymogu dobrej reputacji przedsiębiorcy. Wynika z tego, że

wykonywanie tego zawodu przez przedsiębiorcę niespełniającego tego wymogu stanowi naruszenie rozporządzenia nr 1071/2009, za które państwa członkowskie powinny nałożyć sankcje zgodnie z art. 22 tego rozporządzenia.

42 Ponadto, jak wynika z art. 6 ust. 1 rozporządzenia nr 1071/2009, wśród elementów mogących naruszać dobrą reputację przedsiębiorstwa i prowadzić w razie potrzeby do utraty takiej dobrej reputacji znajdują się skazanie za poważne przestępstwo i sankcje nałożone za poważne naruszenie przepisów prawa Unii, o których mowa w art. 6 ust. 1 akapit trzeci lit. b) rozporządzenia nr 1071/2009.

43 W konsekwencji w celu zapewnienia, by podważenie dobrej reputacji przedsiębiorstwa transportowego, które mogłoby wynikać z nieprzestrzegania przez nie tych uregulowań prawa Unii, było karane w sposób skuteczny, proporcjonalny i odstraszający, a tym samym w celu wypełnienia obowiązków ciążących na państwach członkowskich na mocy art. 6 ust. 1 i art. 22 rozporządzenia nr 1071/2009, powinny one w szczególności zapewnić, by poważne naruszenia wspomnianych uregulowań prawa Unii, popełnione w ramach tego przedsiębiorstwa, były ścigane i karane, przyjmując w tym celu niezbędne przepisy, takie jak w szczególności przepisy dotyczące odpowiedzialności karnej za wspomniane naruszenia.

44 Otóż § 9 ust. 2 zdanie ostatnie VStG, mający zastosowanie w sporze w postępowaniu głównym, należy do takich przepisów, ponieważ, jak wynika z postanowienia odsyłającego, z jednej strony przepis ten zezwala przedsiębiorstwu transportu drogowego na wyznaczenie osoby jako pracownika odpowiedzialnego za przestrzeganie przepisów prawa Unii dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku kierowców zatrudnionych przez to przedsiębiorstwo, a z drugiej strony takie wyznaczenie pociąga za sobą przeniesienie na wyznaczonego w ten sposób pracownika odpowiedzialności karnej za naruszenia tych przepisów popełnione w tym przedsiębiorstwie.

45 W drugiej kolejności, jak wynika również z postanowienia odsyłającego, sąd odsyłający rozpatruje skargę dotyczącą zgodności z prawem spornej decyzji, w ramach której zdaniem tego sądu powinien on zgodnie z prawem krajowym skontrolować tę decyzję w całości, wypowiadając się w szczególności w przedmiocie karalności czynu zarzucanego skarżącej w postępowaniu głównym. Tak więc zgodność z prawem spornej decyzji zależy w szczególności od zgodności zastosowania w niniejszej sprawie § 9 ust. 2 zdanie ostatnie VStG z art. 22 rozporządzenia nr 1071/2009 w związku z art. 6 tego rozporządzenia. Jeżeli bowiem zastosuje się § 9 ust. 2 zdanie ostatnie VStG do sporu w postępowaniu głównym, jedynie skarżąca w postępowaniu głównym będzie mogła zostać pociągnięta do odpowiedzialności karnej za rozpatrywane naruszenia, podczas gdy prawo krajowe wyklucza możliwość uwzględnienia zachowania tej osoby w celu ustalenia, czy dana spółka spełnia wymóg dobrej reputacji.

46 W związku z tym zastosowanie § 9 ust. 2 zdanie ostatnie VStG i uznanie, że wynika z tego odpowiedzialność karna skarżącej w postępowaniu głównym, mogłoby mieć wpływ na możliwość uwzględnienia rozpatrywanych naruszeń dla celów kontroli dobrej reputacji wspomnianej spółki, o której mowa w szczególności w art. 6 ust. 2 rozporządzenia nr 1071/2009, oraz nałożenia ewentualnych sankcji związanych z brakiem dobrej reputacji, o których mowa w szczególności w art. 22 tego rozporządzenia.

47 W konsekwencji nie jest oczywiste, że wykładnia prawa Unii, o którą zwrócił się sąd odsyłający, nie ma żadnego związku ze stanem faktycznym lub z przedmiotem sporu w postępowaniu głównym lub że pytanie zadane przez sąd odsyłający ma charakter hipotetyczny.

48 Nie ma w tym względzie znaczenia podniesiona przez RE okoliczność, że czyny zarzucane jej w postępowaniu głównym nie znajdują się w wykazie naruszeń wymienionych w załączniku IV do rozporządzenia nr 1071/2009, ponieważ – jak wynika z pkt 40–46 niniejszego wyroku – związek istniejący między art. 22 i 6 rozporządzenia nr 1071/2009 a § 9 ust. 2 ostatnie zdanie VStG, mającym zastosowanie do sporu w postępowaniu głównym, nie zależy od tego, czy naruszenia rozpatrywane w postępowaniu głównym są objęte wspomnianym wykazem.

49 Po trzecie, należy przypomnieć, że kiedy Trybunał udziela odpowiedzi na pytania prejudycjalne, jest on zobowiązany uwzględnić, zgodnie z podziałem kompetencji między sądami Unii a sądami krajowymi, stan faktyczny i prawny, w jaki wpisują się te pytania, w takiej postaci, w jakiej został on określony w postanowieniu odsyłającym (wyrok z dnia 2 kwietnia 2020 r., Coty Germany, C-567/18, EU:C:2020:267, pkt 21 i przytoczone tam orzecznictwo). W szczególności do Trybunału nie należy ocena wykładni przepisów krajowych lub rozstrzyganie, czy wykładnia nadana im przez sąd odsyłający jest prawidłowa (wyrok z dnia 26 września 2013 r., Texdata Software, C-418/11, EU:C:2013:588, pkt 28 i przytoczone tam orzecznictwo).

50 Wynika z tego, że Trybunał powinien oprzeć się na wykładni prawa krajowego dokonanej przez sąd odsyłający w odniesieniu do nieuwzględnienia dla celów art. 6 ust. 1 akapit drugi rozporządzenia nr 1071/2009 naruszeń, za które odpowiedzialność ponoszą pracownicy odpowiedzialni na podstawie § 9 ust. 2 zdanie ostatnie VStG, na której to wykładni opiera się pytanie zadane przez ten sąd.

51 Twierdzenie rządu austriackiego dotyczące błędnego charakteru takiej wykładni nie ma zatem wpływu na dopuszczalność tego pytania.

52 Z powyższego wynika, że wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym jest dopuszczalny.

W przedmiocie pytania prejudycjalnego

53 Poprzez swoje pytanie sąd odsyłający dąży zasadniczo do ustalenia, czy art. 22 rozporządzenia nr 1071/2009 w związku z jego art. 6 ust. 1 należy interpretować w ten sposób, że sprzeciwia się on uregulowaniu krajowemu, na mocy którego osoba ponosząca odpowiedzialność karną za naruszenia popełnione w ramach przedsiębiorstwa transportu drogowego, której zachowanie jest uwzględniane przy ocenie dobrej reputacji tego przedsiębiorstwa, może wyznaczyć osobę jako pracownika odpowiedzialnego za przestrzeganie przepisów prawa Unii dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku kierowców i przenieść w ten sposób na tę ostatnią osobę odpowiedzialność karną za naruszenia tych przepisów prawa Unii, jeżeli prawo krajowe nie pozwala na uwzględnienie przypisywanych temu pracownikowi naruszeń w celu dokonania oceny, czy wspomniane przedsiębiorstwo transportowe spełnia wymóg dobrej reputacji.

54 W pierwszej kolejności należy zauważyć, że jak wynika z motywów 1, 2 i 4 rozporządzenia nr 1071/2009, ma ono na celu unowocześnienie zasad dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, aby zapewnić bardziej jednolite i skuteczniejsze stosowanie tych przepisów w państwach członkowskich w celu podniesienia poziomu kwalifikacji zawodowych przewoźników, racjonalizacji rynku, poprawy jakości świadczonych usług w interesie przewoźników drogowych, ich klientów i całej gospodarki, a także w celu zwiększenia bezpieczeństwa drogowego.

55 Wśród warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego, o których mowa w art. 3 rozporządzenia nr 1071/2009, znajduje się wymóg dobrej reputacji, którego warunki są określone w art. 6 tego rozporządzenia.

56 W tym względzie z jednej strony z art. 6 ust. 1 akapit pierwszy rozporządzenia nr 1071/2009 wynika, że państwa członkowskie określają warunki, które muszą spełnić przedsiębiorstwa, aby zapewnić zgodność z wymogiem dobrej reputacji. Jednakże prawodawca Unii określił w art. 6 ust. 1 akapit trzeci tego rozporządzenia minimalne warunki, które wymóg ten powinien obejmować, wśród których znajduje się w lit. b) tego przepisu brak skazania za poważne przestępstwa lub nałożenia sankcji na przedsiębiorstwo lub zarządzającego transportem za poważne naruszenie przepisów prawa Unii wymienionych w tym punkcie, takich jak przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku kierowców.

57 Z drugiej strony zgodnie z art. 6 ust. 1 akapit drugi rozporządzenia nr 1071/2009 przy określaniu, czy przedsiębiorstwo spełnia wymóg dobrej reputacji, państwa członkowskie uwzględniają postępowanie przedsiębiorcy, jego zarządzających transportem oraz innych odpowiednich osób określonych przez dane państwo członkowskie. Przepis ten wyjaśnia również, że każde odniesienie w art. 6 do wyroków skazujących, sankcji lub naruszeń obejmuje wyroki skazujące, sankcje lub naruszenia samego przedsiębiorcy, jego zarządzających transportem oraz innych odpowiednich osób określonych przez dane państwo członkowskie.

58 Wynika z tego, że przestrzeganie przez przedsiębiorstwo transportu drogowego w ramach swojej działalności transportowej przepisów, o których mowa w art. 6 ust. 1 akapit trzeci lit. b) rozporządzenia nr 1071/2009, jest jednym z warunków, jakie musi ono spełnić, aby zapewnić zgodność z wymogiem dobrej reputacji.

59 Wymóg ten ma zatem na celu zapobieżenie temu, by na rynku wewnętrznym działały przedsiębiorstwa transportu drogowego ignorujące w szczególności przepisy w sprawie bezpieczeństwa drogowego i polityki socjalnej, zagrażając w ten sposób celowi realizowanemu przez rozporządzenie nr 1071/2009, o którym mowa w pkt 54 niniejszego wyroku.

60 Dobra reputacja przedsiębiorstwa transportu drogowego zależy ponadto od braku skazania za poważne przestępstwa lub braku nałożenia na zarządzających transportem sankcji za poważne naruszenie przepisów prawa Unii wymienionych w art. 6 ust. 1 akapit trzeci lit. b) rozporządzenia nr 1071/2009.

61 Warunek ten odpowiada zarówno celowi realizowanemu przez wymóg dobrej reputacji, jak i celowi realizowanemu przez to rozporządzenie, ponieważ zmierza on w szczególności do zapobieżenia temu, by zarządzanie działalnością tych przedsiębiorstw, a w szczególności dziedzinami działalności objętymi wspomnianymi uregulowaniami prawa Unii, ciążyło na osobach, których dotyczy takie skazanie za poważne przestępstwa lub na które takie sankcje zostały nałożone, w celu zmniejszenia ryzyka wykonywania tego zawodu przez przedsiębiorstwa transportowe ignorujące przepisy w rozumieniu wskazanym w pkt 59 niniejszego wyroku.

62 Wreszcie, dobra reputacja przedsiębiorstwa transportu drogowego zależy również od braku wyroków skazujących za poważne przestępstwa lub sankcji nałożonych na każdą inną odpowiednią osobę określoną przez państwa członkowskie za poważne naruszenie przepisów prawa Unii wymienionych w art. 6 ust. 1 akapit trzeci lit. b) rozporządzenia nr 1071/2009.

63 Pojęcie „odpowiednich osób", które mogą zostać określone przez państwo członkowskie, zawarte w art. 6 ust. 1 akapit drugi rozporządzenia nr 1071/2009, nie zostało zdefiniowane w tym rozporządzeniu ani pośrednio poprzez odesłanie do prawa krajowego państw członkowskich. Tym samym pojęcie to należy uznać za autonomiczne pojęcie prawa Unii, które należy interpretować w sposób jednolity na jej terytorium, biorąc pod uwagę nie tylko brzmienie tego przepisu, lecz także kontekst, w jaki się on wpisuje, oraz cele regulacji, której część on stanowi (wyrok z dnia 22 grudnia 2022 r., EUROAPTIEKA, C-530/20, EU:C:2022:1014, pkt 31 i przytoczone tam orzecznictwo).

64 W tym względzie z samego brzmienia i systematyki art. 6 ust. 1 rozporządzenia nr 1071/2009 wynika, że „odpowiednie osoby" w rozumieniu akapitu drugiego tego przepisu należą do kategorii osób, których zachowanie należy uwzględnić przy badaniu, czy przedsiębiorstwo transportowe spełnia wymóg dobrej reputacji przewidziany w art. 3 ust. 1 lit. b) tego rozporządzenia. W konsekwencji wyroki skazujące je za poważne przestępstwa i sankcje nałożone na nie za poważne naruszenia przepisów prawa Unii, o których mowa w art. 6 ust. 1 akapit trzeci tego rozporządzenia, mogą wpłynąć na dobrą reputację tego przedsiębiorstwa, podobnie jak wyroki skazujące za poważne przestępstwa wydane wobec samego przedsiębiorstwa lub jego zarządzających transportem oraz sankcje, które zostały na nie nałożone za te naruszenia.

65 W świetle celu realizowanego przez wymóg dobrej reputacji, przedstawionego w pkt 59 i 61 niniejszego wyroku, należy stwierdzić, że pojęcie „odpowiedniej osoby" w rozumieniu art. 6 ust. 1 akapit drugi rozporządzenia nr 1071/2009 obejmuje osoby inne niż zarządzający transportem, które ponoszą odpowiedzialność za zarządzanie obszarami działalności objętymi uregulowaniami prawa Unii wymienionymi w art. 6 ust. 1 akapit trzeci lit. b) tego rozporządzenia i które powinny w konsekwencji zapewnić przestrzeganie tych uregulowań przy wykonywaniu tych dziedzin działalności, a w przypadku naruszeń tych uregulowań powinny zostać pociągnięte do odpowiedzialności karnej.

66 W związku z tym, gdy w drodze uregulowania krajowego takiego jak § 9 ust. 2 VStG państwo członkowskie przyznaje przedsiębiorstwom transportu drogowego możliwość wyznaczenia osób innych niż zarządzający transportem jako pracowników odpowiedzialnych za zarządzanie dziedzinami działalności, o których mowa w poprzednim punkcie niniejszego wyroku, należy uznać, że w ten sposób to państwo członkowskie określiło w tym zakresie taką kategorię pracowników jako „odpowiednie osoby" do celów art. 6 ust. 1 akapit drugi rozporządzenia nr 1071/2009, których zachowanie należy uwzględnić przy ocenie dobrej reputacji tych przedsiębiorstw.

67 W drugiej kolejności, jak wskazano w pkt 40 i 41 niniejszego wyroku, art. 22 ust. 1 rozporządzenia nr 1071/2009 nakłada na państwa członkowskie obowiązek przyjęcia środków niezbędnych w celu ukarania w sposób skuteczny, odstraszający i proporcjonalny przedsiębiorstw transportu drogowego, które nie spełniają wymogu dobrej reputacji.

68 Sankcje te obejmują w szczególności, jak wynika z art. 22 ust. 2 wspomnianego rozporządzenia, zawieszenie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, cofnięcie takiego zezwolenia i stwierdzenie niezdolności zarządzających transportem do kierowania operacjami transportowymi.

69 Ponieważ dobra reputacja przedsiębiorstw transportowych zależy w szczególności od braku wyroków skazujących lub sankcji za nieprzestrzeganie podczas wykonywania przez nie działalności transportowej przepisów, o których mowa w art. 6 ust. 1 akapit trzeci lit. b)

rozporządzenia nr 1071/2009, aby spełnić wymogi art. 22 tego rozporządzenia, państwa członkowskie powinny w szczególności zapewnić, aby odpowiedzialność karna za poważne naruszenia tych przepisów popełnione w ramach takiego przedsiębiorstwa została określona w taki sposób, by nie uniemożliwiała ona skutecznego, odstraszającego i proporcjonalnego karania za utratę dobrej reputacji, która mogłaby wyniknąć z popełnienia tych naruszeń.

70 Tymczasem okazuje się, że uregulowanie krajowe rozpatrywane w postępowaniu głównym pozwala przedsiębiorstwu transportu drogowego na wyznaczenie osoby jako pracownika odpowiedzialnego za przestrzeganie uregulowań prawa Unii, o których mowa w art. 6 ust. 1 akapit trzeci lit. b) rozporządzenia nr 1071/2009, że wyznaczenie to oznacza przeniesienie na tę osobę odpowiedzialności karnej za naruszenia tych przepisów prawa Unii popełnione w ramach wykonywania przez to przedsiębiorstwo działalności w zakresie transportu drogowego oraz że prawo krajowe stoi na przeszkodzie uwzględnieniu zachowania wyznaczonej w ten sposób osoby w celu oceny, czy wspomniane przedsiębiorstwo spełnia wymóg dobrej reputacji przewidziany w art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 1071/2009.

71 W konsekwencji poważne naruszenia wspomnianych uregulowań popełnione w ramach tego przedsiębiorstwa po takim wyznaczeniu nie mogą wpłynąć na dobrą reputację danego przedsiębiorstwa.

72 O ile bowiem wyznaczona w ten sposób osoba ponosi odpowiedzialność za zarządzanie dziedzinami działalności objętymi tymi uregulowaniami, a zatem należy do kategorii „odpowiednich osób określonych przez dane państwo członkowskie” w rozumieniu art. 6 ust. 1 akapit drugi rozporządzenia nr 1071/2009, o tyle wyroki skazujące za poważne przestępstwa i sankcje nałożone za te naruszenia nigdy nie będą prowadzić do postępowania w sprawie kontroli dobrej reputacji danego przedsiębiorstwa na podstawie art. 6 tego rozporządzenia ani nie zostaną uwzględnione podczas kontroli, które właściwe organy są zobowiązane przeprowadzić zgodnie z art. 12 wspomnianego rozporządzenia w celu sprawdzenia, czy przedsiębiorstwa posiadające zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego nadal spełniają wymogi określone w art. 3 tego samego rozporządzenia.

73 Tak więc popełnienie takich naruszeń, niezależnie od ich liczby i wagi, nigdy nie doprowadzi do utraty takiej dobrej reputacji ani w konsekwencji do cofnięcia lub zawieszenia zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego.

74 W konsekwencji uregulowanie krajowe takie jak rozpatrywane w postępowaniu głównym stoi na przeszkodzie, z naruszeniem art. 22 rozporządzenia nr 1071/2009, zakwestionowaniu dobrej reputacji przedsiębiorstw transportu drogowego i nałożeniu na nie sankcji, mimo że osoby, które należy uznać w odniesieniu do tych przedsiębiorstw za „odpowiednie osoby” w rozumieniu art. 6 ust. 1 akapit drugi tego rozporządzenia, dopuściły się poważnych naruszeń przepisów prawa Unii, o których mowa w art. 6 ust. 1 akapit trzeci lit. b) wspomnianego rozporządzenia.

75 W świetle powyższych rozważań na zadane pytanie należy odpowiedzieć, iż art. 22 rozporządzenia nr 1071/2009 w związku z art. 6 ust. 1 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że sprzeciwia się on uregulowaniu krajowemu, na mocy którego osoba ponosząca odpowiedzialność karną za naruszenia popełnione w ramach przedsiębiorstwa transportu drogowego, której zachowanie jest uwzględniane przy ocenie dobrej reputacji tego przedsiębiorstwa, może wyznaczyć osobę jako pracownika odpowiedzialnego za przestrzeganie przepisów prawa Unii dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku kierowców i przenieść w ten sposób na tę

ostatnią osobę odpowiedzialność karną za naruszenia tych przepisów prawa Unii, jeżeli prawo krajowe nie pozwala na uwzględnienie przypisywanych temu pracownikowi naruszeń w celu dokonania oceny, czy wspomniane przedsiębiorstwo spełnia wymóg dobrej reputacji.

W przedmiocie kosztów

76 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (druga izba) orzeka, co następuje:

Artykuł 22 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE, zmienionego rozporządzeniem Rady (UE) nr 517/2013 z dnia 13 maja 2013 r., w związku z art. 6 ust. 1 rozporządzenia nr 1071/2009, ze zmianami,

należy interpretować w ten sposób, że:

sprzeciwia się on uregulowaniu krajowemu, na mocy którego osoba ponosząca odpowiedzialność karną za naruszenia popełnione w ramach przedsiębiorstwa transportu drogowego, której zachowanie jest uwzględniane przy ocenie dobrej reputacji tego przedsiębiorstwa, może wyznaczyć osobę jako pracownika odpowiedzialnego za przestrzeganie przepisów prawa Unii dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku kierowców i przenieść w ten sposób na tę ostatnią osobę odpowiedzialność karną za naruszenia tych przepisów prawa Unii, jeżeli prawo krajowe nie pozwala na uwzględnienie przypisywanych temu pracownikowi naruszeń w celu dokonania oceny, czy wspomniane przedsiębiorstwo spełnia wymóg dobrej reputacji.

Podpisy