ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (δεύτερο τμήμα)

της 11ης Μαΐου 2023 *

«Προδικαστική παραπομπή – Οδικές μεταφορές – Κοινοί κανόνες όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα – Κανονισμός (ΕΚ) 1071/2009 – Άρθρα 6 και 22 – Εθνική ρύθμιση η οποία επιτρέπει τη μεταβίβαση της ποινικής ευθύνης για σοβαρές παραβάσεις σχετικές με τον χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης των οδηγών – Μη συνεκτίμηση των κυρώσεων που έχουν επιβληθεί για τις παραβάσεις αυτές κατά την αξιολόγηση των εχεγγύων αξιοπιστίας της επιχείρησης οδικών μεταφορών»

Στην υπόθεση C-155/22,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (διοικητικό πρωτοδικείο του ομόσπονδου κράτους της Κάτω Αυστρίας, Αυστρία) με απόφαση της 3ης Μαρτίου 2022, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 3 Μαρτίου 2022, στο πλαίσιο της δίκης

RE

κατά

Bezirkshauptmannschaft Lilienfeld,

παρισταμένου του:

Arbeitsinspektorat NÖ Wald- und Mostviertel,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (δεύτερο τμήμα),

συγκείμενο από τους A. Prechal, πρόεδρο τμήματος, M. L. Arastey Sahún (εισηγήτρια), F. Biltgen, N. Wahl και J. Passer, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: J. Richard de la Tour

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– η RE, εκπροσωπούμενη από την A. Bajraktarevic και τον D. Schärmer, Rechtsanwälte,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

– η Αυστριακή Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την C. Leeb, τον A. Posch και την J. Schmoll,

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους P. Messina και G. Wilms,

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, να εκδικάσει την υπόθεση χωρίς ανάπτυξη προτάσεων,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 6, παράγραφος 1, και του άρθρου 22 του κανονισμού (ΕΚ) 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την κατάργηση της οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ 2009, L 300, σ. 51), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 517/2013 του Συμβουλίου, της 13ης Μαΐου 2013 (ΕΕ 2013, L 158, σ. 1) (στο εξής: κανονισμός 1071/2009).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της RE και της Bezirkshauptmannschaft Lilienfeld (διοικητικής αρχής της περιφέρειας του Lilienfeld, Αυστρία) (στο εξής: διοικητική αρχή),με αντικείμενο πλείονες κυρώσεις τις οποίες επέβαλε η διοικητική αρχή στην RE για παραβάσεις των κανόνων του δικαίου της Ένωσης όσον αφορά, μεταξύ άλλων, τον χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης των οδηγών.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

3 Οι αιτιολογικές σκέψεις 1, 2 και 4 του κανονισμού 1071/2009 έχουν ως ακολούθως:

«(1) Η ολοκλήρωση μιας εσωτερικής αγοράς οδικών μεταφορών με θεμιτούς όρους ανταγωνισμού απαιτεί την ομοιόμορφη εφαρμογή κοινών κανόνων χορήγησης αδειών πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων ή επιβατών (“επάγγελμα του οδικού μεταφορέα”). Αυτοί οι κοινοί κανόνες θα συμβάλουν στην επίτευξη υψηλού επιπέδου επαγγελματικής επάρκειας των οδικών μεταφορέων, στην ορθολογική οργάνωση της αγοράς και στη βελτίωση της ποιότητας εξυπηρέτησης προς όφελος των οδικών μεταφορέων, των πελατών τους και της οικονομίας γενικότερα, καθώς και σε μεγαλύτερη οδική ασφάλεια. […]

(2) Η οδηγία 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1996, για την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων και επιβατών και την αμοιβαία αναγνώριση διπλωμάτων, πιστοποιητικών και άλλων τίτλων που διευκολύνουν την πραγμάτωση του δικαιώματος εγκαταστάσεως των μεταφορέων αυτών στον τομέα των εθνικών και διεθνών μεταφορών [(ΕΕ 1996, L 124, σ. 1)], καθορίζει τους ελάχιστους όρους για την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, καθώς και για την αμοιβαία αναγνώριση των εγγράφων που απαιτούνται προς τον σκοπό αυτό. Ωστόσο, η πείρα, η ανάλυση επιπτώσεων και διάφορες μελέτες δείχνουν ότι η οδηγία εφαρμόζεται με

διαφορετικό τρόπο στα κράτη μέλη. Οι διαφορές αυτές έχουν πολλές αρνητικές συνέπειες, συγκεκριμένα τη στρέβλωση του ανταγωνισμού, έλλειψη διαφάνειας στην αγορά και ομοιόμορφου ελέγχου, ελλοχεύει δε ο κίνδυνος επιχειρήσεις που απασχολούν προσωπικό με χαμηλό επίπεδο επαγγελματικής επάρκειας να είναι αμελείς ή να τηρούν λιγότερο αυστηρά τους κανόνες οδικής ασφάλειας και κοινωνικής πρόνοιας, γεγονός που μπορεί να βλάψει την εικόνα του κλάδου.

[…]

(4) Κρίνεται επομένως σκόπιμος ο εκσυγχρονισμός των ισχυόντων κανόνων για την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, ώστε να εξασφαλισθεί η εφαρμογή τους με πιο ομοιογενή και αποτελεσματικό τρόπο. […]»

4 Το άρθρο 1, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού ορίζει τα εξής:

«Ο παρών κανονισμός διέπει την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα και την άσκηση του επαγγέλματος αυτού.»

5 Το άρθρο 2, σημείο 5, του κανονισμού ορίζει ως «διαχειριστή μεταφορών» «το φυσικό πρόσωπο που απασχολείται από μια επιχείρηση ή, εφόσον η επιχείρηση αυτή είναι φυσικό πρόσωπο, το πρόσωπο αυτό ή, όταν προβλέπεται, άλλο φυσικό πρόσωπο που η επιχείρηση έχει ορίσει με σύμβαση, το οποίο διευθύνει πραγματικά και σε μόνιμη βάση τις μεταφορικές δραστηριότητες της επιχείρησης».

6 Το άρθρο 3 του ίδιου κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Απαιτήσεις για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα», προβλέπει, στην παράγραφο 1, στοιχείο β′, ότι οι επιχειρήσεις που ασκούν το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα πρέπει «να παρέχουν εχέγγυα αξιοπιστίας».

7 Κατά το άρθρο 6 του κανονισμού 1071/2009, το οποίο επιγράφεται «Όροι σχετικοί με την απαίτηση των εχεγγύων αξιοπιστίας»:

«1. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου, τα κράτη μέλη καθορίζουν τους όρους που πρέπει να πληροί μια επιχείρηση και ένας διαχειριστής μεταφορών για να πληροί την απαίτηση των εχεγγύων αξιοπιστίας που προβλέπεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο β).

Προκειμένου να καθοριστεί κατά πόσον μια επιχείρηση πληροί την απαίτηση αυτή, τα κράτη μέλη εξετάζουν τη συμπεριφορά της επιχείρησης, των διαχειριστών μεταφοράς της επιχείρησης και οιουδήποτε άλλου σχετικού προσώπου καθορίσει το κάθε κράτος μέλος. Τυχόν αναφορά στο παρόν άρθρο σε καταδίκες, κυρώσεις ή παραβάσεις περιλαμβάνει καταδίκες, κυρώσεις ή παραβάσεις της ίδιας της επιχείρησης, των διαχειριστών μεταφοράς της επιχείρησης ή οιουδήποτε άλλου σχετικού προσώπου καθορίσει το κάθε κράτος μέλος.

Οι όροι που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα ακόλουθα:

[…]

β) ότι ο διαχειριστής μεταφορών ή η επιχείρηση μεταφορών δεν έχει, σε ένα ή περισσότερα κράτη μέλη, καταδικασθεί για σοβαρό ποινικό αδίκημα ή δεν του/της έχει επιβληθεί κύρωση για σοβαρή παράβαση των κοινοτικών κανόνων ιδίως σχετικά με:

i) τον χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης των οδηγών, τον χρόνο εργασίας και την τοποθέτηση και χρήση των συσκευών ελέγχου,

[…]

2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1 τρίτο εδάφιο στοιχείο β):

α) σε περίπτωση που ο διαχειριστής μεταφορών ή η επιχείρηση μεταφορών έχει, σε ένα ή περισσότερα κράτη μέλη, καταδικαστεί για σοβαρό ποινικό αδίκημα ή του/της έχει επιβληθεί κύρωση για μια από τις σοβαρότατες παραβάσεις των κοινοτικών κανόνων που εκτίθενται στο παράρτημα IV, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους εγκατάστασης κινεί με τον κατάλληλο τρόπο και σε εύθετο χρόνο κατάλληλα ολοκληρωμένη διοικητική διαδικασία, η οποία περιλαμβάνει, ενδεχομένως, έλεγχο των χώρων της επιχείρησης.

Η διαδικασία αυτή καθορίζει κατά πόσον, λόγω εξαιρετικών συνθηκών, η απώλεια των εχεγγύων αξιοπιστίας θα συνιστούσε στη συγκεκριμένη περίπτωση δυσανάλογη αντίδραση. Κάθε τέτοια απόφαση αιτιολογείται δεόντως.

Εάν η αρμόδια αρχή κρίνει ότι η απώλεια των εχεγγύων αξιοπιστίας θα συνιστούσε δυσανάλογη αντίδραση, μπορεί να αποφασίσει ότι τα εχέγγυα αξιοπιστίας διατηρούνται ανέπαφα. Σε αυτήν την περίπτωση, οι λόγοι καταχωρίζονται στο εθνικό μητρώο. Τα στοιχεία αναφοράς των σχετικών αποφάσεων επισημαίνονται στην έκθεση που αναφέρεται στο άρθρο 26 παράγραφος 1.

Εάν η αρμόδια αρχή κρίνει ότι η απώλεια των εχεγγύων αξιοπιστίας δεν συνιστά δυσανάλογη αντίδραση, η καταδίκη ή η κύρωση οδηγεί στην απώλεια των εχεγγύων αξιοπιστίας·

[…]».

8 Το άρθρο 12 του κανονισμού αυτού, το οποίο τιτλοφορείται «Έλεγχοι», ορίζει στην παράγραφο 1 τα εξής:

«Οι αρμόδιες αρχές ελέγχουν αν οι επιχειρήσεις στις οποίες έχουν χορηγήσει άδεια ασκήσεως επαγγέλματος οδικού μεταφορέα συνεχίζουν να πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 3. […]»

9 Κατά το άρθρο 13, παράγραφος 3, του κανονισμού:

«Εάν η αρμόδια αρχή διαπιστώσει ότι μια επιχείρηση δεν πληροί πλέον μία ή περισσότερες από τις απαιτήσεις του άρθρου 3, αναστέλλει ή ανακαλεί την άδεια άσκησης του επαγγέλματος οδικού μεταφορέα εντός της προθεσμίας που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.»

10 Το άρθρο 22 του ίδιου κανονισμού προβλέπει τα εξής:

«1. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τους κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παραβάσεων των διατάξεων του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο για να εξασφαλιστεί η εφαρμογή τους. Οι εν λόγω κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, ανάλογες και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις διατάξεις αυτές στην [Ευρωπαϊκή] Επιτροπή το αργότερο στις 4 Δεκεμβρίου 2011 καθώς και κάθε μεταγενέστερη τροποποίησή τους χωρίς καθυστέρηση. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι όλα τα μέτρα αυτά εφαρμόζονται χωρίς διακρίσεις λόγω ιθαγένειας ή τόπου εγκατάστασης της επιχείρησης.

2. Οι κυρώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 περιλαμβάνουν ιδίως την αναστολή της αδείας άσκησης επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα, την ανάκληση των αδειών αυτών και την κήρυξη ακαταλληλότητας του διαχειριστή μεταφορών.»

11 Το παράρτημα IV του κανονισμού 1071/2009 περιέχει κατάλογο με τις «[π]λέον σοβαρές παραβάσεις κατά την έννοια του άρθρου 6 παράγραφος 2 στοιχείο σ)» του ίδιου κανονισμού.

Το αυστριακό δίκαιο

12 Δυνάμει του άρθρου 9, παράγραφος 2, τελευταία περίοδος, του Verwaltungsstrafgesetz (νόμου περί διοικητικών κυρώσεων), της 31ης Ιανουαρίου 1991 (BGBl. 52/1991), όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της κύριας δίκης (στο εξής: VStG), τα πρόσωπα που είναι εξουσιοδοτημένα να εκπροσωπούν μια εταιρία έναντι τρίτων μπορούν να ορίζουν, ως υπεύθυνους προστηθέντες υπαλλήλους, ένα ή περισσότερα πρόσωπα τα οποία δεν ανήκουν στον κύκλο των προσώπων που έχουν εξουσιοδοτηθεί να την εκπροσωπούν έναντι τρίτων και τα οποία φέρουν την ευθύνη για την τήρηση των διοικητικών κανόνων που διέπουν ορισμένους τομείς της επιχειρήσεως, οι οποίοι οριοθετούνται κατά τόπον ή καθ' ύλην.

13 Κατά το άρθρο 91, παράγραφος 2, του Gewerbeordnung (κώδικα βιοτεχνικών, εμπορικών και βιομηχανικών επαγγελμάτων), της 18ης Μαρτίου 1994 (BGBl. 194/1994), όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της κύριας δίκης, η επαγγελματική άδεια νομικού προσώπου που ασκεί βιομηχανική ή βιοτεχνική δραστηριότητα δεν μπορεί να ανακληθεί παρά μόνον αν οι λόγοι για την ανάκλησή της αφορούν φυσικό πρόσωπο που ασκεί σημαντική επιρροή στη λειτουργία της επιχείρησης και αν η οντότητα που ασκεί την επαγγελματική δραστηριότητα δεν απέκλεισε το εν λόγω φυσικό πρόσωπο από την εταιρία εντός της προθεσμίας που του έταξε προς τούτο η Διοίκησή της.

14 Σύμφωνα με το άρθρο 5, παράγραφος 2, του Güterbeförderungsgesetz (νόμου περί οδικών εμπορευματικών μεταφορών), της 31ης Αυγούστου 1995 (BGBl. 593/1995), όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της κύριας δίκης, πέραν των περιπτώσεων που διέπονται από το άρθρο 6, παράγραφος 1, του κανονισμού 1071/2009, δεν αποδεικνύεται ότι η επιχείρηση μεταφορών πληροί εχέγγυα αξιοπιστίας, μεταξύ άλλων, όταν ο αιτών, ο κάτοχος της επαγγελματικής άδειας ή ο διαχειριστής μεταφορών έχει καταδικαστεί αμετάκλητα σε στερητική της ελευθερίας ποινή άνω των τριών μηνών ή του έχει επιβληθεί πρόστιμο άνω των 180 ημερών ή έχει διαπράξει σοβαρές παραβάσεις της ισχύουσας νομοθεσίας στους τομείς των όρων αμοιβής και των εργασιακών συνθηκών του οικείου επαγγελματικού κλάδου ή του κλάδου της μεταφοράς εμπορευμάτων, ιδίως σχετικά με τον χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης των οδηγών.

Η υπόθεση της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

15 Η RE ορίστηκε από την H.Z. GmbH, επιχείρηση οδικών μεταφορών που δραστηριοποιείται στον τομέα των διεθνών εμπορευματικών μεταφορών, ως υπεύθυνη προστηθείσα υπάλληλος, κατά την έννοια του άρθρου 9, παράγραφος 2, τελευταία περίοδος, του VStG. Υπό την ιδιότητα αυτή, η RE ανέλαβε την ευθύνη για την τήρηση των διατάξεων του Arbeitszeitgesetz (νόμου περί του χρόνου εργασίας, στο εξής: AZG).

16 Με απόφαση της 11ης Ιανουαρίου 2019 (στο εξής: επίδικη απόφαση), η διοικητική αρχή επέβαλε στην RE, υπό την ιδιότητά της ως υπεύθυνης προστηθείσας υπαλλήλου της H.Z., πλείονα πρόστιμα λόγω παράβασης ορισμένων διατάξεων του AZG, ερμηνευόμενων σε συνδυασμό,

αφενός, με τον κανονισμό (ΕΚ) 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου (ΕΕ 2006, L 102, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014 (ΕΕ 2014, L 60, σ. 1), και, αφετέρου, με ορισμένες διατάξεις του κανονισμού 165/2014.

17 Ειδικότερα, η RE δεν είχε προγραμματίσει τον χρόνο εργασίας του S.R., ενός από τους οδηγούς που απασχολεί η H.Z., κατά τρόπον ώστε να μπορεί να τηρεί τις ημερήσιες ώρες οδήγησης οι οποίες προβλέπονται από τον κανονισμό 561/2006, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό 165/2014, ούτε είχε μεριμνήσει ώστε ο S.R. να τηρεί τις προβλεπόμενες από τον κανονισμό 165/2014 υποχρεώσεις σχετικά με τη χρήση ταχογράφου, ιδίως όσον αφορά την υποχρέωση αναγραφής ορισμένων πληροφοριών στην κάρτα οδηγού με τη χρήση της δυνατότητας χειρόγραφης καταχώρισης, η τελευταία δε παράβαση συνιστά λίαν σοβαρή παράβαση κατά το παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 2006/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για καθορισμό ελάχιστων προϋποθέσεων για την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με την κοινωνική νομοθεσία όσον αφορά δραστηριότητες οδικών μεταφορών και για την κατάργηση της οδηγίας 88/599/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ 2006, L 102, σ. 35).

18 Κατά τον χρόνο που έλαβαν χώρα οι προσαπτόμενες πράξεις, η H.Z. ήταν κάτοχος αδείας διεθνών εμπορευματικών μεταφορών. Ο διαχειριστής της, κατά την έννοια του εμπορικού δικαίου, ήταν συγχρόνως και ο διαχειριστής μεταφορών. Από την πλευρά της, η RE δεν ήταν ούτε διαχειριστής μεταφορών ούτε εντεταλμένη της H.Z. για την εκπροσώπησή της έναντι τρίτων. Επίσης, η RE δεν ασκούσε σημαντική επιρροή στη διαχείριση της H.Z.

19 Εξάλλου, κατά την ημερομηνία κινήσεως της διοικητικής διαδικασίας ποινικού χαρακτήρα η οποία οδήγησε στην έκδοση της επίδικης αποφάσεως, η RE είχε στο ποινικό της μητρώο 113 αμετάκλητες καταδικαστικές αποφάσεις, εκ των οποίων τουλάχιστον 65 αφορούσαν παραβάσεις του δικαίου της Ένωσης που είχαν διαπραχθεί εντός της H.Z., υπό την ιδιότητά της ως επιχείρησης οδικών μεταφορών. Ουδέποτε είχε τεθεί ζήτημα εξέτασης των εχεγγύων αξιοπιστίας της εν λόγω εταιρίας, ως επιχείρησης οδικών μεταφορών, υπό το πρίσμα των παραβάσεων αυτών.

20 Με απόφαση της 29ης Μαΐου 2020, το αιτούν δικαστήριο, ήτοι το Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (περιφερειακό διοικητικό πρωτοδικείο του ομόσπονδου κράτους της Κάτω Αυστρίας, Αυστρία), ακύρωσε την επίδικη απόφαση λόγω του ότι διατηρούσε αμφιβολίες ως προς τη συμβατότητα του άρθρου 9, παράγραφος 2, τελευταία περίοδος, του VStG με τον κανονισμό 1071/2009. Το αιτούν δικαστήριο έκρινε ότι οι επίμαχες ενώπιόν του εθνικές διατάξεις δεν μπορούσαν να χρησιμεύσουν ως νομική βάση για τις κυρώσεις που είχαν επιβληθεί στην RE, αφ’ ης στιγμής δεν προβλεπόταν η δυνατότητα να οδηγήσει η διοικητική διαδικασία μετά το πέρας της οποίας επιβλήθηκαν οι κυρώσεις αυτές σε έλεγχο των εχεγγύων αξιοπιστίας της H.Z. και, συνακόλουθα, στην επιβολή τυχόν κυρώσεων και στην εταιρία αυτήν. Κατά το αιτούν δικαστήριο, στην περίπτωση που εκδοθεί εις βάρος της RE καταδικαστική απόφαση για την επιβολή κυρώσεως, δεν μπορούν να επιβληθούν κυρώσεις σε κανένα άλλο πρόσωπο για τα ίδια πραγματικά περιστατικά.

21 Ειδικότερα, το αιτούν δικαστήριο επισήμανε, κατ' αρχάς, ότι, δυνάμει του άρθρου 22 του κανονισμού 1071/2009, τα κράτη μέλη οφείλουν να λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο για να διασφαλίζουν ότι οι προβλεπόμενες για παραβάσεις του κανονισμού αυτού επιβλητέες κυρώσεις, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγεται η ανάκληση της άδειας ασκήσεως επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα σε περίπτωση απώλειας των εχεγγύων αξιοπιστίας, κατά την έννοια του άρθρου 6 του εν λόγω κανονισμού, είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Κατά το αιτούν δικαστήριο, η ύπαρξη κυρώσεως για σοβαρή παράβαση των κανόνων του δικαίου της Ένωσης που διέπουν τον χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης των οδηγών συνιστά μία από τις περιπτώσεις στις οποίες στοιχειοθετείται απώλεια των εχεγγύων αξιοπιστίας. Επομένως, η επίμαχη διοικητική διαδικασία ποινικού χαρακτήρα συνιστά «μέτρο» κατά την έννοια του άρθρου 22 του κανονισμού 1071/2009.

22 Εν συνεχεία, το αιτούν δικαστήριο διαπίστωσε ότι ένας υπεύθυνος προστηθείς υπάλληλος, κατά το άρθρο 9, παράγραφος 2, τελευταία περίοδος, του VStG, δεν εμπίπτει στην έννοια του «οιουδήποτε άλλου σχετικού προσώπου καθορίσει το κάθε κράτος μέλος», κατά το άρθρο 6, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού 1071/2009. Συγκεκριμένα, οι κρίσιμες για τους σκοπούς του καθορισμού αυτού εθνικές διατάξεις, ήτοι το άρθρο 5, παράγραφος 2, του νόμου περί οδικών εμπορευματικών μεταφορών, όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της κύριας δίκης, και το άρθρο 91, παράγραφος 2, του κώδικα βιοτεχνικών, εμπορικών και βιομηχανικών επαγγελμάτων, αφορούν, αντιστοίχως, μόνον τους κατόχους επαγγελματικής αδείας και τα πρόσωπα που ασκούν σημαντική επιρροή στη λειτουργία της επιχείρησης, ήτοι, προκειμένου περί εταιρίας περιορισμένης ευθύνης όπως η H.Z., τον διαχειριστή της εταιρίας κατά την έννοια του εμπορικού δικαίου ή έναν πλειοψηφικό εταίρο της. Συνακόλουθα, κατ' εφαρμογήν των προαναφερθεισών διατάξεων της εθνικής νομοθεσίας, οι κυρώσεις που επιβάλλονται στους υπευθύνους προστηθέντες υπαλλήλους, κατά την έννοια του άρθρου 9, παράγραφος 2, τελευταία περίοδος, του VStG, λόγω λίαν σοβαρών παραβάσεων των διατάξεων του δικαίου της Ένωσης σχετικά με τον χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης των οδηγών, όπως αυτές που προσάπτονται στην RE, δεν μπορούν να θίξουν την αξιοπιστία της οικείας επιχείρησης οδικών μεταφορών και, κατά συνέπεια, τέτοιου είδους κυρώσεις δεν λαμβάνονται υπόψη κατά την αξιολόγηση των εχεγγύων αξιοπιστίας της ούτε συνεπάγονται τη διενέργεια τυχόν ελέγχου των εχεγγύων αξιοπιστίας της.

23 Τέλος, το αιτούν δικαστήριο έκρινε ότι το αποτέλεσμα που προέκυπτε από την εφαρμογή της εθνικής νομοθεσίας ήταν αντίθετο προς τον επιδιωκόμενο από το άρθρο 6, παράγραφος 1, του κανονισμού 1071/2009 σκοπό και δεν διασφάλιζε, σε αντίθεση προς τα όσα επιτάσσει το άρθρο 22 του κανονισμού αυτού, την αποτρεπτικότητα η οποία πρέπει να χαρακτηρίζει τις σχετικές με τον έλεγχο των εχεγγύων αξιοπιστίας της επιχείρησης μεταφορών εθνικές διατάξεις που άπτονται της ποινικής διαδικασίας.

24 Το αιτούν δικαστήριο έκρινε κατ' ουσίαν ότι ο μόνος τρόπος να διασφαλιστεί η συμβατότητα της διοικητικής διαδικασίας ποινικού χαρακτήρα με το δίκαιο της Ένωσης στην υπόθεση που εκκρεμεί ενώπιόν του έγκειται στο να μην επιβληθεί στην RE κύρωση που δεν καθιστά δυνατή την επίτευξη του σκοπού αυτού και, ως εκ τούτου, να μείνει ανεφάρμοστο το άρθρο 9, παράγραφος 2, του VStG.

25 Με απόφαση της 21ης Ιουλίου 2021, το Verwaltungsgerichtshof (Ανώτατο Διοικητικό Δικαστήριο, Αυστρία) αναίρεσε την απόφαση του Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (διοικητικού πρωτοδικείου του ομόσπονδου κράτους της Κάτω Αυστρίας), κρίνοντας ότι το

αιτούν δικαστήριο δεν όφειλε να ελέγξει αν η κύρωση είχε επιβληθεί στην RE κατά τρόπον ώστε να έπεται υποχρεωτικά έλεγχος των εχεγγύων αξιοπιστίας δυνάμει των διατάξεων του κανονισμού 1071/2009.

26 Το Verwaltungsgerichtshof (Ανώτατο Διοικητικό Δικαστήριο) αποφάνθηκε, κατ' αρχάς, ότι η εκτίμηση του αιτούντος δικαστηρίου σύμφωνα με την οποία, όσον αφορά τις παραβάσεις των διατάξεων του δικαίου της Ένωσης σχετικά με τον χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης των οδηγών, μόνον ο διαχειριστής, κατά την έννοια του εμπορικού δικαίου, και όχι ο υπεύθυνος προστηθείς υπάλληλος που έχει οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 9, παράγραφος 2, του VStG, θα μπορούσε να θεωρηθεί ποινικώς υπεύθυνος δεν προκύπτει από τον κανονισμό 1071/2009. Κατά το Verwaltungsgerichtshof (Ανώτατο Διοικητικό Δικαστήριο), όσον αφορά τις παραβάσεις αυτές, αφετηρία έπρεπε να αποτελεί η αρχή της ποινικής ευθύνης του εργοδότη ή του υπεύθυνου προστηθέντος υπαλλήλου.

27 Εν συνεχεία, το δικαστήριο αυτό έκρινε ότι η εκτίμηση του Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (διοικητικού πρωτοδικείου του ομόσπονδου κράτους της Κάτω Αυστρίας) ότι η επιβολή κυρώσεων μόνο στον υπεύθυνο προστηθέντα υπάλληλο δεν καθιστούσε δυνατή την ανάκληση από την οικεία επιχείρηση οδικών μεταφορών της άδειας ασκήσεως του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα, ως αποτελεσματική κύρωση κατά την έννοια του άρθρου 22 του κανονισμού 1071/2009, ήταν άνευ σημασίας για τους σκοπούς της επίμαχης διαδικασίας, διότι η τελευταία δεν αφορούσε τέτοια ανάκληση.

28 Τέλος, το Verwaltungsgerichtshof (Ανώτατο Διοικητικό Δικαστήριο) προσέθεσε ότι το άρθρο 6, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού 1071/2009 όχι μόνο δεν αποκλείει αλλά, αντιθέτως, φαίνεται να υποδηλώνει ότι, στο πλαίσιο μιας τέτοιας διαδικασίας ανακλήσεως, πρέπει επίσης να λαμβάνονται υπόψη οι κυρώσεις που έχουν επιβληθεί στους υπευθύνους προστηθέντες υπαλλήλους, ως «σχετικά πρόσωπα που καθορίζονται από το κάθε κράτος μέλος», εν προκειμένω με βάση το άρθρο 9 του VStG.

29 Κληθέν να αποφανθεί επί της επίμαχης διοικητικής διαδικασίας ποινικού χαρακτήρα, σε συνέχεια της εξαφανίσεως της από 29 Μαΐου 2020 αποφάσεώς του από το Verwaltungsgerichtshof (Ανώτατο Διοικητικό Δικαστήριο), το αιτούν δικαστήριο, στο οποίο αναπέμφθηκε η υπόθεση, εξακολουθεί να εκφράζει τις ίδιες αμφιβολίες που διατυπώθηκαν στην απόφαση εκείνη ως προς τη συμβατότητα του άρθρου 9, παράγραφος 2, τελευταία περίοδος, του VStG με τον κανονισμό 1071/2009.

30 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (διοικητικό πρωτοδικείο του ομόσπονδου κράτους της Κάτω Αυστρίας) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Έχει το δίκαιο της Ένωσης την έννοια ότι δεν αντιτίθεται σε διάταξη του εθνικού δικαίου η οποία επιτρέπει στους ποινικώς υπευθύνους επιχειρήσεως μεταφορών να μεταβιβάζουν σε φυσικό πρόσωπο την ευθύνη που υπέχουν για πολύ σοβαρές παραβάσεις των κοινοτικών διατάξεων περί χρόνου οδηγήσεως και αναπαύσεως των οδηγών, με κοινή συμφωνία, όταν εξαιτίας της εν λόγω μεταβιβάσεως παραλείπεται ο κατά τον κανονισμό (ΕΚ) 1071/2009 έλεγχος της αξιοπιστίας, ο οποίος, σύμφωνα με τις διατάξεις του εθνικού δικαίου, προβλέπεται μόνο στην περίπτωση επιβολής κυρώσεως κατά των ποινικώς υπευθύνων που μεταβιβάζουν την ευθύνη;»

Επί του παραδεκτού της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως

31 Όλοι οι ενδιαφερόμενοι που υπέβαλαν γραπτές παρατηρήσεις ενώπιον του Δικαστηρίου αμφισβητούν το παραδεκτό της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως.

32 Κατ' αρχάς, όλοι οι ενδιαφερόμενοι ισχυρίζονται ότι η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης διοικητική διαδικασία ποινικού χαρακτήρα δεν αποτελεί διαδικασία διεπόμενη από το άρθρο 6, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 1071/2009, καθόσον δεν έχει ως αντικείμενο τον έλεγχο των εχεγγύων αξιοπιστίας της H.Z., αλλά τον έλεγχο της νομιμότητας αποφάσεως με την οποία επιβλήθηκαν στην RE πρόστιμα για παραβάσεις του AZG. Συνακόλουθα, η ερμηνεία του κανονισμού 1071/2009 την οποία ζητεί το αιτούν δικαστήριο δεν έχει, κατά την άποψή τους, καμία σχέση με το υποστατό ή με το αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης, ή αφορά πρόβλημα υποθετικής φύσεως.

33 Κατά την RE, ο υποθετικός χαρακτήρας του υποβληθέντος από το αιτούν δικαστήριο ερωτήματος προκύπτει επίσης από το γεγονός ότι οι παραβάσεις που της προσάπτονται δεν εμπίπτουν στον κατάλογο των κατ' άρθρο 6, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 1071/2009 πλέον σοβαρών παραβάσεων περί των οποίων γίνεται λόγος στο παράρτημα IV του κανονισμού αυτού, οπότε, εν πάση περιπτώσει, σαφώς ελλείπει η προβλεπόμενη από τη διάταξη αυτή προϋπόθεση από την οποία εξαρτάται η κίνηση, εκ μέρους των εθνικών αρχών, της διαδικασίας για τον έλεγχο του κατά πόσον η απώλεια των εχεγγύων αξιοπιστίας συνιστά δυσανάλογο μέτρο.

34 Ακολούθως, η Αυστριακή Κυβέρνηση αμφισβητεί την ερμηνεία του εθνικού δικαίου από το αιτούν δικαστήριο, στον βαθμό που αυτό έκρινε ότι οι υπεύθυνοι προστηθέντες υπάλληλοι, κατά την έννοια του άρθρου 9, παράγραφος 2, τελευταία περίοδος, του VStG, δεν ανήκουν στις κατηγορίες προσώπων των οποίων η συμπεριφορά μπορεί να θίξει την αξιοπιστία της επιχείρησης. Κατ' αυτήν, η ανωτέρω ερμηνεία, στην οποία στηρίζεται το προδικαστικό ερώτημα, έρχεται σε αντίθεση προς τη νομολογία του Verwaltungsgerichtshof (Ανώτατου Διοικητικού Δικαστηρίου), από την οποία προκύπτει ότι οι εν λόγω υπεύθυνοι προστηθέντες υπάλληλοι είναι «σχετικά πρόσωπα που καθορίζονται από το κάθε κράτος μέλος», κατά την έννοια του άρθρου 6, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού 1071/2009, και, ως εκ τούτου, είναι εσφαλμένη.

35 Τέλος, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως χαρακτηρίζεται από αοριστία και ότι το περιεχόμενο μιας τέτοιας αιτήσεως δεν πληροί τις απαιτήσεις του άρθρου 94 του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου.

36 Προκαταρκτικώς, υπενθυμίζεται ότι, κατά πάγια νομολογία, στο πλαίσιο της συνεργασίας μεταξύ του Δικαστηρίου και των εθνικών δικαστηρίων όπως καθιερώνεται στο άρθρο 267 ΣΛΕΕ, ο εθνικός δικαστής, ο οποίος έχει επιληφθεί της υποθέσεως της κύριας δίκης και φέρει την ευθύνη της δικαστικής αποφάσεως που πρόκειται να εκδοθεί, είναι αποκλειστικώς αρμόδιος να εκτιμήσει, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες της υποθέσεως, τόσο το αν η προδικαστική απόφαση είναι αναγκαία για την έκδοση της δικής του αποφάσεως όσο και το αν τα ερωτήματα τα οποία υποβάλλει στο Δικαστήριο είναι λυσιτελή. Κατά συνέπεια, εφόσον τα υποβαλλόμενα ερωτήματα αφορούν την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης, το Δικαστήριο υποχρεούται, κατ' αρχήν, να απαντήσει (απόφαση της 31ης Ιανουαρίου 2023, Puig Gordi κ.λπ., C-158/21, EU:C:2023:57, σκέψη 50 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

37 Πράγματι, τέτοια ερωτήματα θεωρούνται κατά τεκμήριο λυσιτελή. Το Δικαστήριο μπορεί να αρνηθεί να απαντήσει σε προδικαστικό ερώτημα μόνον όταν, ιδίως, δεν τηρούνται οι απαιτήσεις σχετικά με το περιεχόμενο της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως που προβλέπονται στο

άρθρο 94 του Κανονισμού Διαδικασίας ή όταν είναι πρόδηλο ότι η ερμηνεία ή η εκτίμηση του κύρους του κανόνα δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης που ζητεί το εθνικό δικαστήριο δεν έχει καμία σχέση με το υποστατό ή το αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης ή όταν το πρόβλημα είναι υποθετικής φύσεως [απόφαση της 22ας Σεπτεμβρίου 2022, Vicente (Διαδικασία για την καταβολή δικηγορικής αμοιβής), C-335/21, EU:C:2022:720, σκέψη 46 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία].

38 Κατά πρώτον, πρέπει να γίνει δεκτό ότι το αιτούν δικαστήριο εξέθεσε με επαρκή σαφήνεια και ακρίβεια, πρώτον, τα στοιχεία του πραγματικού και του νομικού πλαισίου της διαφοράς της κύριας δίκης, τα οποία υπομνήσθηκαν στις σκέψεις 15 έως 29 της παρούσας αποφάσεως και αποτελούν τη βάση του προδικαστικού ερωτήματος προς το Δικαστήριο, δεύτερον, τους λόγους που το οδήγησαν να διερωτηθεί ως προς την ερμηνεία του κανονισμού 1071/2009, πιο συγκεκριμένα δε, όπως προκύπτει από την απόφαση περί παραπομπής, του άρθρου 22, σε συνδυασμό με το άρθρο 6 του κανονισμού, και, τρίτον, τη σχέση που θεωρεί ότι υφίσταται μεταξύ των ως άνω διατάξεων του δικαίου της Ένωσης και του άρθρου 9, παράγραφος 2, τελευταία περίοδος, του VStG, το οποίο έχει εφαρμογή στη διαφορά της κύριας δίκης.

39 Ως εκ τούτου, η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως πληροί τις απαιτήσεις του άρθρου 94 του Κανονισμού Διαδικασίας.

40 Κατά δεύτερον, όσον αφορά τον ισχυρισμό περί υποθετικού χαρακτήρα του προδικαστικού ερωτήματος και περί έλλειψη σχέσεως μεταξύ της ζητούμενης από το αιτούν δικαστήριο ερμηνείας των άρθρων 6 και 22 του κανονισμού 1071/2009 και του υποστατού ή του αντικειμένου της διαφοράς της κύριας δίκης, πρώτον, επισημαίνεται ότι το άρθρο 22, παράγραφος 1, του κανονισμού επιβάλλει στα κράτη μέλη να λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο προκειμένου να διασφαλίζουν ότι οι παραβάσεις των διατάξεων του εν λόγω κανονισμού υπόκεινται σε αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις.

41 Όπως όμως προκύπτει από το άρθρο 1, παράγραφος 1,, σε συνδυασμό με το άρθρο του 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 1071/2009, η πρόσβαση μιας επιχείρησης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα και η εκ μέρους της άσκηση του επαγγέλματος αυτού εξαρτώνται από την πλήρωση πλειόνων απαιτήσεων, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγεται η απαίτηση να παρέχει η επιχείρηση εχέγγυα αξιοπιστίας. Επομένως, η άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα από επιχείρηση που δεν πληροί την απαίτηση αυτή συνιστά παράβαση του κανονισμού 1071/2009, για την οποία πρέπει να επιβάλλονται κυρώσεις από τα κράτη μέλη, συμφώνως προς το άρθρο 22 του κανονισμού αυτού.

42 Εξάλλου, όπως προκύπτει από το άρθρο 6, παράγραφος 1, του κανονισμού 1071/2009, μεταξύ των στοιχείων που μπορούν να θίξουν την αξιοπιστία μιας επιχείρησης και να οδηγήσουν, ενδεχομένως, σε απώλεια των εχεγγύων αξιοπιστίας περιλαμβάνονται οι καταδίκες για σοβαρά ποινικά αδικήματα και οι κυρώσεις οι οποίες έχουν επιβληθεί για σοβαρή παράβαση της νομοθεσίας της Ένωσης, κατά την έννοια του άρθρου 6, παράγραφος 1, τρίτο εδάφιο, στοιχείο β′, του κανονισμού 1071/2009.

43 Κατά συνέπεια, αφενός, προκειμένου να κατοχυρώνουν τη δυνατότητα επανεξέτασης των εχεγγύων αξιοπιστίας μιας επιχείρησης μεταφορών σε περίπτωση μη τήρησης εκ μέρους της των σχετικών ενωσιακών κανόνων και να προβλέπουν σχετικά την επιβολή αποτελεσματικών, αναλογικών και αποτρεπτικών κυρώσεων, καθώς και, αφετέρου, προκειμένου να τηρούν, συνακόλουθα, τις υποχρεώσεις που υπέχουν από το άρθρο 6, παράγραφος 1, και από το άρθρο 22 του κανονισμού 1071/2009, τα κράτη μέλη οφείλουν να διασφαλίζουν ότι οι σοβαρές

παραβάσεις των εν λόγω ενωσιακών κανόνων οι οποίες διαπράττονται εντός τέτοιας επιχείρησης διώκονται και υπόκεινται σε κυρώσεις, θεσπίζοντας για τον σκοπό αυτό τις αναγκαίες διατάξεις, όπως εκείνες που ρυθμίζουν την ποινική ευθύνη για τις ως άνω παραβάσεις.

44 Το δε άρθρο 9, παράγραφος 2, τελευταία περίοδος, του VStG, το οποίο έχει εφαρμογή στη διαφορά της κύριας δίκης, εντάσσεται στις αναγκαίες αυτές διατάξεις, στο μέτρο που, όπως προκύπτει από την απόφαση περί παραπομπής, αφενός, επιτρέπει σε επιχείρηση οδικών μεταφορών να ορίζει ένα πρόσωπο ως υπεύθυνο προστηθέντα υπάλληλο για την τήρηση της νομοθεσίας της Ένωσης σχετικά με τον χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης των οδηγών που απασχολεί η επιχείρηση αυτή και, αφετέρου, ο ορισμός αυτός συνεπάγεται τη μεταβίβαση στον προστηθέντα υπάλληλο της ποινικής ευθύνης για τυχόν παραβάσεις της νομοθεσίας αυτής οι οποίες διαπράττονται εντός της εταιρίας.

45 Δεύτερον, όπως επίσης προκύπτει από την απόφαση περί παραπομπής, το αιτούν δικαστήριο έχει επιληφθεί προσφυγής σχετικής με τη νομιμότητα της επίδικης αποφάσεως, στο πλαίσιο της οποίας, όπως το ίδιο επισημαίνει, οφείλει, σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο, να ελέγξει την απόφαση αυτή στο σύνολό της, προκειμένου να αποφανθεί, ειδικότερα, αν η συμπεριφορά που προσάπτεται στην προσφεύγουσα της κύριας δίκης είναι ποινικά κολάσιμη. Συνακόλουθα, η νομιμότητα της επίδικης αποφάσεως εξαρτάται, μεταξύ άλλων, από το κατά πόσον η εφαρμογή, στην προκειμένη περίπτωση, του άρθρου 9, παράγραφος 2, τελευταία περίοδος, του VStG είναι συμβατή με το άρθρο 22 του κανονισμού 1071/2009, σε συνδυασμό με το άρθρο 6 του κανονισμού αυτού. Πράγματι, αν εφαρμοστεί η εν λόγω εθνική διάταξη στη διαφορά της κύριας δίκης, η ποινική ευθύνη για τις επίμαχες παραβάσεις θα μπορεί να καταλογιστεί μόνο στην προσφεύγουσα της κύριας δίκης, ενώ συγχρόνως το εθνικό δίκαιο αποκλείει τη δυνατότητα να ληφθεί υπόψη η συμπεριφορά του προσώπου αυτού προκειμένου να διαπιστωθεί αν η εταιρία οδικών μεταφορών πληροί την απαίτηση περί εχεγγύων αξιοπιστίας.

46 Επομένως, η εφαρμογή εν προκειμένω του άρθρου 9, παράγραφος 2, τελευταία περίοδος, του VStG και η παραδοχή ότι η προσφεύγουσα της κύριας δίκης υπέχει ποινική ευθύνη ενδέχεται να επηρεάσουν τη δυνατότητα να ληφθούν υπόψη οι οικείες παραβάσεις στο πλαίσιο του ελέγχου των εχεγγύων αξιοπιστίας της εταιρίας, όπως αυτός προβλέπεται στο άρθρο 6, παράγραφος 2, του κανονισμού 1071/2009, και της επιβολής τυχόν κυρώσεων λόγω έλλειψης εχεγγύων αξιοπιστίας, για τις οποίες γίνεται λόγος στο άρθρο 22 του κανονισμού αυτού.

47 Κατά συνέπεια, δεν προκύπτει προδήλως ούτε ότι η ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης την οποία ζητεί το αιτούν δικαστήριο ουδεμία σχέση έχει με το υποστατό ή με το αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης, ούτε ότι το ερώτημα που υπέβαλε το αιτούν δικαστήριο είναι υποθετικής φύσεως.

48 Είναι άνευ σημασίας συναφώς το γεγονός, το οποίο επικαλείται η RE, ότι οι πράξεις που της προσάπτονται στην υπόθεση της κύριας δίκης δεν περιλαμβάνονται στον κατάλογο των παραβάσεων που απαριθμούνται στο παράρτημα IV του κανονισμού 1071/2009, δεδομένου ότι, όπως προκύπτει από τις σκέψεις 40 έως 46 της παρούσας αποφάσεως, η σχέση που υφίσταται μεταξύ των άρθρων 22 και 6 του κανονισμού 1071/2009 και του άρθρου 9, παράγραφος 2, τελευταία περίοδος, του VStG, το οποίο έχει εφαρμογή στη διαφορά της κύριας δίκης, δεν εξαρτάται από το αν οι επίμαχες στην κύρια δίκη παραβάσεις εμπίπτουν στον εν λόγω κατάλογο.

49 Τρίτον, υπενθυμίζεται ότι κατά την εξέταση προδικαστικών ερωτημάτων το Δικαστήριο, στο πλαίσιο της κατανομής αρμοδιοτήτων μεταξύ των δικαστηρίων της Ένωσης και των εθνικών δικαστηρίων, οφείλει να λαμβάνει υπόψη το πραγματικό και νομοθετικό πλαίσιο στο οποίο

εντάσσονται τα προδικαστικά ερωτήματα όπως ακριβώς αυτό εξειδικεύεται από την απόφαση περί παραπομπής (απόφαση της 2ας Απριλίου 2020, Coty Germany, C-567/18, EU:C:2020:267, σκέψη 21 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία). Ειδικότερα, δεν εναπόκειται στο Δικαστήριο να αποφαίνεται επί της ερμηνείας διατάξεων του εθνικού δικαίου ή να κρίνει αν η εκ μέρους του αιτούντος δικαστηρίου ερμηνεία είναι ορθή (απόφαση της 26ης Σεπτεμβρίου 2013, Texdata Software, C-418/11, EU:C:2013:588, σκέψη 28 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

50 Ως εκ τούτου, το Δικαστήριο πρέπει να περιοριστεί στην ερμηνεία του εθνικού δικαίου στην οποία προέβη το αιτούν δικαστήριο όσον αφορά την κρίσιμη για το προδικαστικό του ερώτημα παραδοχή ότι, για τους σκοπούς του άρθρου 6, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού 1071/2009, δεν λαμβάνονται υπόψη οι παραβάσεις για τις οποίες οι υπεύθυνοι προστηθέντες υπάλληλοι υπέχουν ευθύνη δυνάμει του άρθρου 9, παράγραφος 2, τελευταία περίοδος, του VStG.

51 Επομένως, ο ισχυρισμός της Αυστριακής Κυβερνήσεως περί εσφαλμένου χαρακτήρα μιας τέτοιας ερμηνείας δεν ασκεί επιρροή επί του παραδεκτού του προδικαστικού αυτού ερωτήματος.

52 Εκ των ανωτέρω συνάγεται ότι η αίτηση προδικαστικής απόφασης είναι παραδεκτή.

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

53 Με το προδικαστικό ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ’ ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 22 του κανονισμού 1071/2009, ερμηνευόμενο σε συνδυασμό με το άρθρο 6, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού, έχει την έννοια ότι αποκλείει εθνική ρύθμιση που προβλέπει ότι πρόσωπο το οποίο υπέχει ποινική ευθύνη για τις παραβάσεις που διαπράττονται εντός μιας επιχείρησης οδικών μεταφορών και του οποίου η συμπεριφορά λαμβάνεται υπόψη για την αξιολόγηση των εχεγγύων αξιοπιστίας της επιχείρησης αυτής μπορεί να ορίσει άλλο πρόσωπο ως υπεύθυνο προστηθέντα υπάλληλο για την τήρηση των διατάξεων του δικαίου της Ένωσης σχετικά με τον χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης των οδηγών και, συνακόλουθα, να του μεταβιβάσει την ποινική ευθύνη για τις παραβάσεις των σχετικών διατάξεων του δικαίου της Ένωσης, σε περίπτωση που το εθνικό δίκαιο δεν επιτρέπει να ληφθούν υπόψη οι παραβάσεις οι οποίες καταλογίζονται κατ’ αυτόν τον τρόπο στον προστηθέντα, στο πλαίσιο της αξιολόγησης του ζητήματος αν η επιχείρηση μεταφορών πληροί την απαίτηση περί εχεγγύων αξιοπιστίας.

54 Πρώτον, διαπιστώνεται ότι, όπως προκύπτει από τις αιτιολογικές του σκέψεις 1, 2 και 4, σκοπός του κανονισμού 1071/2009 είναι ο εκσυγχρονισμός των κανόνων που διέπουν την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, ώστε να εξασφαλισθεί η εφαρμογή των κανόνων αυτών στα κράτη μέλη με πιο ομοιογενή και αποτελεσματικό τρόπο, προς επίτευξη υψηλότερου επιπέδου επαγγελματικής επάρκειας των οδικών μεταφορέων, ορθολογική οργάνωση της αγοράς, βελτίωση της ποιότητας εξυπηρέτησης προς όφελος των οδικών μεταφορέων, των πελατών τους και της οικονομίας γενικότερα, καθώς και μεγαλύτερη οδική ασφάλεια.

55 Μεταξύ των απαιτήσεων για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα, οι οποίες προβλέπονται στο άρθρο 3 του κανονισμού 1071/2009, περιλαμβάνεται και η απαίτηση να παρέχουν οι επιχειρήσεις οδικών μεταφορών εχέγγυα αξιοπιστίας, η οποία ρυθμίζεται λεπτομερέστερα, ως προς τους όρους της, στο άρθρο 6 του κανονισμού.

56 Συγκεκριμένα, αφενός, από το άρθρο 6, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού 1071/2009 προκύπτει ότι εναπόκειται στα κράτη μέλη να καθορίζουν τους όρους που πρέπει να πληρούν οι επιχειρήσεις οδικών μεταφορών για να ικανοποιούν την απαίτηση περί εχεγγύων αξιοπιστίας.

Εντούτοις, ο νομοθέτης της Ένωσης όρισε, στο άρθρο 6, παράγραφος 1, τρίτο εδάφιο, του κανονισμού αυτού, τις ελάχιστες προϋποθέσεις τις οποίες πρέπει να περιλαμβάνει η απαίτηση αυτή, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγεται, στο στοιχείο β' της διατάξεως αυτής, το να μην έχει καταδικασθεί η επιχείρηση ή ο διαχειριστής μεταφορών για σοβαρά ποινικά αδικήματα και να μην τους έχουν επιβληθεί κυρώσεις για σοβαρή παράβαση των απαριθμούμενων σ' αυτό ενωσιακών κανόνων, όπως οι κανόνες σχετικά με τον χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης των οδηγών.

57 Αφετέρου, σύμφωνα με το άρθρο 6, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού 1071/2009, προκειμένου να διαπιστωθεί κατά πόσον μια επιχείρηση πληροί την απαίτηση περί εχεγγύων αξιοπιστίας, τα κράτη μέλη οφείλουν να εξετάζουν τη συμπεριφορά της επιχείρησης, των διαχειριστών μεταφοράς της επιχείρησης και οποιουδήποτε άλλου σχετικού προσώπου καθορίσει το κάθε κράτος μέλος. Η διάταξη αυτή διευκρινίζει επίσης ότι όποια τυχόν αναφορά γίνεται, στο εν λόγω άρθρο 6, σε καταδίκες, κυρώσεις ή παραβάσεις περιλαμβάνει καταδίκες, κυρώσεις ή παραβάσεις της ίδιας της επιχείρησης, των διαχειριστών μεταφοράς της επιχείρησης ή οποιουδήποτε άλλου σχετικού προσώπου ορίσει το κάθε κράτος μέλος.

58 Επομένως, μία από τις προϋποθέσεις τις οποίες πρέπει να πληροί η επιχείρηση οδικών μεταφορών για να ικανοποιεί την απαίτηση περί εχεγγυών αξιοπιστίας είναι να τηρεί, κατά την άσκηση των μεταφορικών της δραστηριοτήτων, τους κανόνες του άρθρου 6, παράγραφος 1, τρίτο εδάφιο, στοιχείο β', του κανονισμού 1071/2009.

59 Η απαίτηση αυτή αποσκοπεί ειδικότερα στο να αποφευχθεί το ενδεχόμενο να δραστηριοποιούνται στην εσωτερική αγορά επιχειρήσεις οδικών μεταφορών που αποδεικνύονται αμελείς ως προς την τήρηση, μεταξύ άλλων, των κανόνων οδικής ασφάλειας και των κανόνων κοινωνικής πρόνοιας, διακυβεύοντας με τη συμπεριφορά τους τον επιδιωκόμενο από τον κανονισμό 1071/2009 σκοπό, όπως αυτός εκτίθεται στη σκέψη 54 της παρούσας αποφάσεως.

60 Η πλήρωση εχεγγύων αξιοπιστίας εκ μέρους επιχείρησης οδικών μεταφορών εξαρτάται, εξάλλου, από το να μην έχουν καταδικαστεί οι διαχειριστές μεταφορών της για σοβαρά ποινικά αδικήματα ή να μην τους έχουν επιβληθεί κυρώσεις για σοβαρή παράβαση των ενωσιακών κανόνων που απαριθμούνται στο άρθρο 6, παράγραφος 1, τρίτο εδάφιο, στοιχείο β', του κανονισμού 1071/2009.

61 Η ως άνω προϋπόθεση ανταποκρίνεται τόσο στον σκοπό που επιδιώκεται με την απαίτηση περί εχεγγύων αξιοπιστίας όσο και στον δεδηλωμένο σκοπό του κανονισμού, καθόσον στοχεύει, μεταξύ άλλων, στο να αποφευχθεί το ενδεχόμενο να είναι υπεύθυνα για τη διαχείριση της δραστηριότητας των επιχειρήσεων αυτών, ιδίως στους τομείς δραστηριοτήτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των σχετικών ενωσιακών κανόνων, πρόσωπα τα οποία έχουν καταδικαστεί για σοβαρά ποινικά αδικήματα ή στα οποία έχουν επιβληθεί τέτοιες κυρώσεις, προκειμένου να μειωθεί ο κίνδυνος να ασκείται το επάγγελμα αυτό από αμελείς επιχειρήσεις μεταφορών κατά την έννοια της σκέψης 59 της παρούσας αποφάσεως.

62 Τέλος, η πλήρωση εχεγγύων αξιοπιστίας εκ μέρους επιχείρησης οδικών μεταφορών εξαρτάται επίσης από το να μην έχει καταδικαστεί οποιοδήποτε άλλο σχετικό πρόσωπο καθοριστεί από τα κράτη μέλη για σοβαρά ποινικά αδικήματα ή να μην του έχουν επιβληθεί κυρώσεις για σοβαρή παράβαση των ενωσιακών κανόνων που απαριθμούνται στο άρθρο 6, παράγραφος 1, τρίτο εδάφιο, στοιχείο β', του κανονισμού 1071/2009.

63 Η έννοια του «σχετικού προσώπουν» που μπορεί να καθοριστεί από κράτος μέλος, όπως χρησιμοποιείται στο άρθρο 6, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού 1071/2009, δεν ορίζεται στον εν λόγω κανονισμό ούτε εμμέσως, διά παραπομπής, στα εθνικά δίκαια των κρατών μελών. Συνακόλουθα, η έννοια αυτή πρέπει να θεωρείται ως αυτοτελής έννοια του δικαίου της Ένωσης, η οποία πρέπει να ερμηνεύεται ομοιόμορφα εντός αυτής, λαμβανομένων υπόψη όχι μόνον του γράμματος της συγκεκριμένης διάταξης, αλλά και του πλαισίου όπου εντάσσεται καθώς και των σκοπών που επιδιώκονται με τη ρύθμιση της οποίας αποτελεί μέρος (απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2022, EUROAPTIEKA, C-530/20, EU:C:2022:1014, σκέψη 31 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

64 Συναφώς, από το ίδιο το γράμμα και την οικονομία του άρθρου 6, παράγραφος 1, του κανονισμού 1071/2009 προκύπτει ότι τα «σχετικά πρόσωπα», κατά την έννοια του δευτέρου εδαφίου της διατάξεως αυτής, εμπίπτουν στις κατηγορίες των προσώπων των οποίων η συμπεριφορά πρέπει να λαμβάνεται υπόψη προκειμένου να εξεταστεί αν μια επιχείρηση μεταφορών πληροί την απαίτηση περί εχεγγύων αξιοπιστίας που προβλέπεται στο άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο β′, του κανονισμού. Κατά συνέπεια, οι σοβαρές ποινικές καταδίκες εις βάρος τους και οι κυρώσεις που τους έχουν επιβληθεί για τις σοβαρές παραβάσεις των ενωσιακών κανόνων περί των οποίων γίνεται λόγος στο άρθρο 6, παράγραφος 1, τρίτο εδάφιο, του κανονισμού αυτού μπορούν να θίξουν την αξιοπιστία της επιχείρησης, όπως και οι σοβαρές ποινικές καταδίκες κατά της ίδιας της επιχείρησης ή των διαχειριστών μεταφορών της και οι κυρώσεις που τους έχουν επιβληθεί για τις παραβάσεις αυτές.

65 Λαμβανομένου υπόψη του σκοπού που επιδιώκεται με την απαίτηση περί εχεγγύων αξιοπιστίας, όπως αυτός εκτέθηκε στις σκέψεις 59 και 61 της παρούσας αποφάσεως, πρέπει να γίνει δεκτό ότι στην έννοια του «σχετικού προσώπου», κατά το άρθρο 6, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού 1071/2009, εμπίπτουν τα πρόσωπα, πλην των διαχειριστών μεταφορών, τα οποία αναλαμβάνουν την ευθύνη για τη διαχείριση των τομέων δραστηριοτήτων που διέπονται από τους μνημονευόμενους στο άρθρο 6, παράγραφος 1, τρίτο εδάφιο, στοιχείο β′, του κανονισμού ενωσιακούς κανόνες και τα οποία οφείλουν, κατά συνέπεια, να διασφαλίζουν την τήρηση των κανόνων αυτών κατά την άσκηση των δραστηριοτήτων των σχετικών τομέων και να υπέχουν την ποινική ευθύνη σε περίπτωση παραβάσεώς τους.

66 Ως εκ τούτου, όταν με εθνική ρύθμιση, όπως αυτή του άρθρου 9, παράγραφος 2, του VStG, ένα κράτος μέλος παρέχει, μεταξύ άλλων, στις επιχειρήσεις οδικών μεταφορών τη δυνατότητα να ορίζουν άλλα πρόσωπα πλην των διαχειριστών μεταφορών ως υπεύθυνους προστηθέντες υπαλλήλους για τη διαχείριση των τομέων δραστηριοτήτων στους οποίους αναφέρεται η προηγούμενη σκέψη, πρέπει να γίνει δεκτό ότι το κράτος μέλος έχει ορίσει, κατ' αυτόν τον τρόπο, μια τέτοια κατηγορία προστηθέντων ως «σχετικά πρόσωπα» κατά την έννοια του άρθρου 6, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού 1071/2009, των οποίων η συμπεριφορά πρέπει να λαμβάνεται υπόψη για την αξιολόγηση των εχεγγύων αξιοπιστίας των οικείων επιχειρήσεων.

67 Δεύτερον, όπως επισημάνθηκε στις σκέψεις 40 και 41 της παρούσας αποφάσεως, το άρθρο 22, παράγραφος 1, του κανονισμού 1071/2009 υποχρεώνει τα κράτη μέλη να λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για την επιβολή αποτελεσματικών, αποτρεπτικών και αναλογικών κυρώσεων στις επιχειρήσεις οδικών μεταφορών που δεν πληρούν την απαίτηση περί εχεγγύων αξιοπιστίας.

68 Μεταξύ των κυρώσεων περιλαμβάνονται ιδίως, όπως προκύπτει από την παράγραφο 2 του προαναφερθέντος άρθρου 22, η αναστολή της αδείας άσκησης επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα, η ανάκληση των αδειών αυτών και η κήρυξη ακαταλληλότητας του διαχειριστή μεταφορών.

69 Δεδομένου ότι η ύπαρξη εχεγγύων αξιοπιστίας των επιχειρήσεων μεταφορών εξαρτάται, μεταξύ άλλων, από το να μην έχουν καταδικαστεί για σοβαρά ποινικά αδικήματα ή να μην τους έχουν επιβληθεί κυρώσεις για μη τήρηση, κατά την άσκηση των μεταφορικών τους δραστηριοτήτων, των ενωσιακών κανόνων στους οποίους αναφέρεται το άρθρο 6, παράγραφος 1, τρίτο εδάφιο, στοιχείο β′, του κανονισμού 1071/2009, τα κράτη μέλη οφείλουν, προκειμένου να τηρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 22 του κανονισμού, να μεριμνούν ώστε η ποινική ευθύνη για τυχόν σοβαρές παραβάσεις των κανόνων αυτών οι οποίες διαπράττονται εντός τέτοιας επιχείρησης να ρυθμίζεται με τέτοιον τρόπον ώστε να μην κωλύεται η επιβολή αποτελεσματικών αποτρεπτικών και αναλογικών κυρώσεων για την απώλεια των εχεγγύων αξιοπιστίας την οποία θα μπορούσε να συνεπάγεται η διάπραξη των ως άνω παραβάσεων.

70 Πάντως, φαίνεται ότι η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης εθνική ρύθμιση επιτρέπει σε επιχείρηση οδικών μεταφορών να ορίζει έναν προστηθέντα ως υπάλληλο υπεύθυνο για την τήρηση των ενωσιακών κανόνων στους οποίους αναφέρεται το άρθρο 6, παράγραφος 1, τρίτο εδάφιο, στοιχείο β′, του κανονισμού 1071/2009, ότι ο ορισμός αυτός συνεπάγεται μεταβίβαση στον προστηθέντα της ποινικής ευθύνης για τις παραβάσεις των σχετικών ενωσιακών κανόνων οι οποίες έχουν διαπραχθεί κατά την άσκηση των δραστηριοτήτων οδικών μεταφορών της επιχείρησης αυτής και ότι το εθνικό δίκαιο δεν επιτρέπει να λαμβάνεται υπόψη η συμπεριφορά του προσώπου που έχει οριστεί κατ' αυτόν τον τρόπο προκειμένου να αξιολογηθεί αν η επιχείρηση πληροί την προβλεπόμενη στο άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο β′, του κανονισμού 1071/2009 απαίτηση περί εχεγγύων αξιοπιστίας.

71 Κατά συνέπεια, οι σοβαρές παραβάσεις των εν λόγω κανόνων οι οποίες διαπράττονται εντός της επιχείρησης μετά τον ορισμό του προσώπου αυτού δεν είναι ικανές να θίξουν τα εχέγγυα αξιοπιστίας της.

72 Πράγματι, μολονότι το πρόσωπο το οποίο έχει οριστεί κατ' αυτόν τον τρόπο υπέχει την ευθύνη της διαχείρισης των τομέων δραστηριοτήτων που υπόκεινται στους ίδιους ενωσιακούς κανόνες και, επομένως, εμπίπτει στην κατηγορία του «προσώπου που καθορίζεται από κράτος μέλος» κατά την έννοια του άρθρου 6, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού 1071/2009, οι σοβαρές καταδίκες και οι κυρώσεις που επιβάλλονται λόγω των παραβάσεων αυτών δεν πρόκειται ποτέ να οδηγήσουν σε διαδικασία ελέγχου των εχεγγύων αξιοπιστίας, βάσει του άρθρου 6 του κανονισμού, ούτε θα ληφθούν υπόψη κατά τους ελέγχους τους οποίους οφείλουν να διενεργήσουν οι αρμόδιες αρχές, σύμφωνα με το άρθρο 12 του κανονισμού, προκειμένου να εξακριβώσουν αν οι επιχειρήσεις που έχουν λάβει άδεια ασκήσεως επαγγέλματος οδικού μεταφορέα εξακολουθούν να πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 3 του ίδιου κανονισμού.

73 Συνακόλουθα, η διάπραξη τέτοιων παραβάσεων, ανεξαρτήτως του αριθμού και της σοβαρότητάς τους, δεν θα έχει ποτέ ως αποτέλεσμα την απώλεια των εχεγγύων αξιοπιστίας ούτε, κατά συνέπεια, την ανάκληση ή την αναστολή της άδειας ασκήσεως του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα.

74 Κατά συνέπεια, εθνική ρύθμιση όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης κωλύει, κατά παράβαση του άρθρου 22 του κανονισμού 1071/2009, την επανεξέταση των εχεγγύων αξιοπιστίας των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών και την επιβολή κυρώσεων εις βάρος τους,

μολονότι πρόσωπα τα οποία πρέπει να θεωρηθούν, σε σχέση με τις επιχειρήσεις αυτές, ως «σχετικά πρόσωπα» κατά την έννοια του άρθρου 6, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού, έχουν διαπράξει σοβαρές παραβάσεις των ενωσιακών κανόνων που μνημονεύονται στο άρθρο 6, παράγραφος 1, τρίτο εδάφιο, στοιχείο β′, του κανονισμού.

75 Κατόπιν των ανωτέρω σκέψεων, στο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 22 του κανονισμού 1071/2009, ερμηνευόμενο σε συνδυασμό με το άρθρο 6, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού, έχει την έννοια ότι αποκλείει εθνική ρύθμιση που προβλέπει ότι πρόσωπο το οποίο υπέχει ποινική ευθύνη για τις παραβάσεις που διαπράττονται εντός μιας επιχείρησης οδικών μεταφορών και του οποίου η συμπεριφορά λαμβάνεται υπόψη για την αξιολόγηση των εχεγγύων αξιοπιστίας της επιχείρησης αυτής μπορεί να ορίσει άλλο πρόσωπο ως υπεύθυνο προστηθέντα υπάλληλο για την τήρηση των διατάξεων του δικαίου της Ένωσης σχετικά με τον χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης των οδηγών και, συνακόλουθα, να του μεταβιβάσει την ποινική ευθύνη για τις παραβάσεις των σχετικών διατάξεων του δικαίου της Ένωσης, σε περίπτωση που το εθνικό δίκαιο δεν επιτρέπει να ληφθούν υπόψη οι παραβάσεις οι οποίες καταλογίζονται κατ’ αυτόν τον τρόπο στον προστηθέντα, στο πλαίσιο της αξιολόγησης του ζητήματος αν η επιχείρηση πληροί την απαίτηση περί εχεγγύων αξιοπιστίας.

Επί των δικαστικών εξόδων

76 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σ’ αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (δεύτερο τμήμα) αποφαίνεται:

Το άρθρο 22 του κανονισμού (ΕΚ) 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την κατάργηση της οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 517/2013 του Συμβουλίου, της 13ης Μαΐου 2013, ερμηνευόμενο σε συνδυασμό με το άρθρο 6, παράγραφος 1, του κανονισμού 1071/2009, όπως τροποποιήθηκε,

έχει την έννοια ότι:

αποκλείει εθνική ρύθμιση που προβλέπει ότι πρόσωπο το οποίο υπέχει ποινική ευθύνη για τις παραβάσεις που διαπράττονται εντός μιας επιχείρησης οδικών μεταφορών και του οποίου η συμπεριφορά λαμβάνεται υπόψη για την αξιολόγηση των εχεγγύων αξιοπιστίας της επιχείρησης αυτής μπορεί να ορίσει άλλο πρόσωπο ως υπεύθυνο προστηθέντα υπάλληλο για την τήρηση των διατάξεων του δικαίου της Ένωσης σχετικά με τον χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης των οδηγών και, συνακόλουθα, να του μεταβιβάσει την ποινική ευθύνη για τις παραβάσεις των σχετικών διατάξεων του δικαίου της Ένωσης, σε περίπτωση που το εθνικό δίκαιο δεν επιτρέπει να ληφθούν υπόψη οι παραβάσεις οι οποίες καταλογίζονται κατ’ αυτόν τον τρόπο στον προστηθέντα υπάλληλο, στο πλαίσιο της αξιολόγησης του ζητήματος αν η επιχείρηση πληροί την απαίτηση περί εχεγγύων αξιοπιστίας.

(υπογραφές)