



Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (andra avdelningen)

den 11 maj 2023*

”Begäran om förhandsavgörande – Vägtransport – Gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik – Förordning (EG) nr 1071/2009 – Artiklarna 6 och 22 – Nationell lagstiftning som tillåter överföring av det straffrättsliga ansvaret för allvarliga överträdelser av bestämmelserna avseende förarnas kör- och vilotider – Sanktioner för sådana överträdelser beaktas inte vid bedömningen av ett vägtransportföretags goda anseende”

I mål C-155/22,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (Regional administrativ domstol i Niederösterreich, Österrike) genom beslut av den 3 mars 2022, som inkom till domstolen den 3 mars 2022, i målet

RE

mot

Bezirkshauptmannschaft Lilienfeld,

ytterligare deltagare i rättegången:

Arbeitsinspektorat NÖ Wald- und Mostviertel,

meddelar

DOMSTOLEN (andra avdelningen),

sammansatt av avdelningsordföranden A. Prechal samt domarna M.L. Arastey Sahún (referent), F. Biltgen, N. Wahl och J. Passer,

generaladvokat: J. Richard de la Tour,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

* Rättegångsspråk: tyska.

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- RE, genom A. Bajraktarevic och D. Schärmer, Rechtsanwälte,
- Österrikes regering, genom C. Leeb, A. Posch och J. Schmoll, samtliga i egenskap av ombud,
- Europeiska kommissionen, av P. Messina och G. Wilms, båda i egenskap av ombud,

med hänsyn till beslutet, efter att ha hört generaladvokaten, att avgöra målet utan förslag till avgörande,

följande

Dom

- 1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artiklarna 6.1 och 22 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (EUT L 300, 2009, s. 51), i dess lydelse enligt rådets förordning (EU) nr 517/2013 av den 13 maj 2013 (EUT L 158, 2013, s. 1) (nedan kallad förordning nr 1071/2009).
- 2 Begäran har framställts i ett mål mellan RE och Bezirkshauptmannschaft Lilienfeld (Förvaltningsmyndigheten i distriktet Lilienfeld, Österrike) (nedan kallad Förvaltningsmyndigheten). Målet rör flera av Förvaltningsmyndighetens sanktioner som RE ådragit sig för överträdelse av unionsrättsliga bestämmelserna om bland annat förarnas kör- och vilotider.

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätt

- 3 I skälen 1, 2 och 4 i förordning nr 1071/2009 anges följande:
 - ”(1) Förverkligandet av en inre marknad för transporter på väg med rättvisa konkurrensvillkor kräver en enhetlig tillämpning av gemensamma bestämmelser för rätt att yrkesmässigt bedriva gods- eller persontransporter på väg (’bedriva yrkesmässig trafik’). Sådana gemensamma bestämmelser kommer att bidra till att höja nivån på yrkeskunnandet i vägtransportföretagen, rationalisera marknaden, förbättra kvaliteten på tjänster, i vägtransportföretagens, deras kunders och hela näringslivets intresse, samt öka trafiksäkerheten. ...
 - (2) I rådets direktiv 96/26/EG av den 29 april 1996 om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörers etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter [EGT L 124, 1996, s. 1] fastställs minimivillkor för rätten att bedriva yrkesmässig trafik och för ömsesidigt erkännande av de dokument som krävs i detta syfte. Erfarenheterna, konsekvensanalysen

och olika studier visar dock att det direktivet tillämpas inkonsekvent av medlemsstaterna. En sådan varierande tillämpning får flera negativa konsekvenser, särskilt snedvridning av konkurrensen samt bristande insyn i marknaden och harmoniserad övervakning samt risk för att företag som anställer personal med svagt yrkeskunnande uppträder oaktsamt eller blir mindre benägna att följa trafiksäkerhetsreglerna och de sociala bestämmelserna, vilket kan skada sektorns anseende.

...

(4) De nuvarande bestämmelserna för rätten att bedriva yrkesmässig trafik bör därför moderniseras, för att se till att dessa regler tillämpas mer enhetligt och effektivt. ...”

4 I artikel 1.1 i denna förordning föreskrivs följande:

”Denna förordning reglerar rätten att bedriva yrkesmässig trafik samt utövandet av detta yrke.”

5 I artikel 2 led 5 i förordningen definieras en trafikansvarig som en ”fysisk person som är anställd av ett företag eller, om företaget självt är en fysisk person, denna eller, i förekommande fall, en annan fysisk person som företaget utser enligt avtal, och som faktiskt och fortlöpande leder företagets transportverksamhet”.

6 I artikel 3 i samma förordning, med rubriken ”Krav för att bedriva yrkesmässig trafik”, föreskrivs i punkt 1 b att företag som bedriver yrkesmässig trafik ska ha ”gott anseende”.

7 Artikel 6 i förordning nr 1071/2009, med rubriken ”Villkor rörande kravet på gott anseende”, har följande lydelse:

”1. Om inte annat följer av punkt 2 i den här artikeln ska medlemsstaterna fastställa de villkor som ett företag och en trafikansvarig ska uppfylla för att uppfylla kravet på gott anseende i artikel 3.1 b.

När det avgörs om ett företag har uppfyllt kravet på gott anseende ska medlemsstaterna beakta hur företaget, dess trafikansvariga och andra relevanta personer enligt medlemsstatens beslut uppträder. Hänvisningar i denna artikel till fällande domar, sanktioner eller överträdelser ska omfatta fällande domar, sanktioner eller överträdelser mot eller av företaget, dess trafikansvariga och alla övriga berörda enligt vad medlemsstaten fastställer.

De villkor som avses i första stycket ska minst omfatta följande krav:

...

b) Den trafikansvarige eller transportföretaget får inte ha ådragit sig fällande domar eller sanktioner i en eller flera medlemsstater för allvarliga överträdelser av gemenskapsreglerna, särskilt vad gäller

i) förarnas kör- och vilotider, arbetstid samt installation och användning av registreringsutrusning,

...

2. Vid tillämpning av punkt 1 tredje stycket b gäller följande:

- a) När den trafikansvarige eller transportföretaget i en eller flera medlemsstater har dömts för en allvarlig överträdelse eller ådragit sig sanktioner för någon av de allvarligaste överträdelseerna av gemenskapsreglerna enligt bilaga IV, ska den behöriga myndigheten i etableringsmedlemsstaten på lämpligt sätt och i rätt tid genomföra och vederbörligen fullborda ett administrativt förfarande, som om det är lämpligt ska inbegripa en kontroll i det berörda företags lokaler.

Genom detta förfarande ska det fastställas huruvida förlusten av gott anseende skulle vara oskälig i det enskilda fallet på grund av särskilda omständigheter. Ett sådant undersökningsresultat ska vederbörligen motiveras.

Om den behöriga myndigheten anser att förlusten av gott anseende skulle vara oskälig, får den besluta att det goda anseendet inte ska påverkas. Skälen ska i så fall noteras i det nationella registret. Antalet sådana beslut ska anges i den rapport som avses i artikel 26.1.

Om den behöriga myndigheten inte anser att förlusten av gott anseende skulle utgöra en oskälig åtgärd ska den fällande domen eller sanktionen leda till förlust av gott anseende.

...”

- 8 I artikel 12 i förordningen, som har rubriken ”Kontroller”, föreskrivs följande i punkt 1:

”De behöriga myndigheterna ska kontrollera att de företag som beviljats tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik fortlöpande uppfyller kraven i artikel 3. ...”

- 9 I artikel 13.3 i förordningen föreskrivs följande:

”Om den behöriga myndigheten konstaterar att företaget inte längre uppfyller ett eller flera av kraven i artikel 3, ska den inom de tidsfrister som anges i punkt 1 i den här artikeln tillfälligt dra in eller återkalla tillståndet att bedriva yrkesmässig trafik.”

- 10 I artikel 22 i samma förordning föreskrivs följande:

”1. Medlemsstaterna ska fastställa bestämmelser om sanktioner för överträdelser av denna förordning och vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att se till att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Medlemsstaterna ska anmäla dessa bestämmelser till [Europeiska] kommissionen senast den 4 december 2011, och ska utan dröjsmål meddela eventuella senare ändringar som påverkar bestämmelserna. Medlemsstaterna ska se till att alla sådana bestämmelser tillämpas utan diskriminering på grund av företags nationalitet eller etableringsort.

2. Sanktioner enligt punkt 1 ska särskilt omfatta tillfällig indragning av tillståndet att bedriva yrkesmässig trafik, återkallande av tillståndet samt olämplighetsförklaring av den trafikansvarige.”

- 11 Bilaga IV till förordning nr 1071/2009 innehåller en förteckning över ”[d]e allvarligaste överträdelseerna enligt artikel 6.2 a” i samma förordning.

Österrikisk rätt

- 12 Enligt 9 § punkt 2 sista meningen i Verwaltungsstrafgeset (lag om administrativa sanktioner) av den 31 januari 1991 (BGB1. 52/1991), i den lydelse som är tillämplig på omständigheterna i det nationella målet (nedan kallad VStG), kan de personer som är behöriga att företräda ett bolag i förhållande till tredje man utse en eller flera personer, vilka inte ingår i den krets av personer som är behöriga att företräda bolaget i förhållande till tredje man, såsom företrädare som är ansvariga för efterlevnaden av de administrativa reglerna på vissa av företagets geografiskt eller materiellt avgränsade områden.
- 13 Enligt 91 § punkt 2 Gewerbeordnung (lag om näringsverksamhet) av den 18 mars 1994 (BGB1. 194/1994), i den lydelse som är tillämplig på omständigheterna i det nationella målet, kan ett tillstånd att bedriva näringsverksamhet endast återkallas för en juridisk person som bedriver näringsverksamhet om skälen för återkallelsen hänför sig till en fysisk person som har ett betydande inflytande på affärsverksamheten, och om den enhet som bedriver yrkesverksamheten inte har avlägsnat denna fysiska person inom den tidsfrist som myndigheten har fastställt för detta ändamål.
- 14 Enligt 5 § punkt 2 Güterbeförderungsgesetz (lag om godstransport) av den 31 augusti 1995 (BGB1. 593/1995), i den lydelse som är tillämplig på omständigheterna i det nationella målet, ska transportföretaget, bortsett från de fall som regleras i artikel 6.1 i förordning nr 1071/2009, inte anses ha gott anseende när till exempel sökanden, innehavaren av tillståndet att utöva yrkesverksamhet eller den transportansvarige genom lagakraftvunnen dom har dömts till fängelse i mer än tre månader eller böter på över 180 dagsböter eller har gjort sig skyldigt till allvarliga överträdelse av gällande bestämmelser om löne- och arbetsvillkor inom den berörda yrkessektorn eller godstransport, särskilt vad gäller förarnas kör- och vilotider.

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågan

- 15 RE utsågs av H.Z. GmbH, ett vägtransportföretag som bedriver internationell godstransport, till ansvarig företrädare i den mening som avses i 9 § punkt 2 sista meningen VStG. I denna egenskap har RE tagit på sig ansvaret för att följa bestämmelserna i Arbeitszeitgesetz (arbetstidslagen) (nedan kallad AZG).
- 16 Genom beslut av den 11 januari 2019 (nedan kallat det omtvistade beslutet) påförde den administrativa myndigheten RE, i egenskap av ansvarig företrädare för H.Z., flera böter med motiveringen att bestämmelserna i AZG, jämförda med dels Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, 2006, s. 1), i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 (EUT L 60, 2014, s. 1), dels vissa bestämmelser i förordning nr 165/2014, hade åsidosatts.
- 17 RE hade till exempel inte planerat arbetstiden för S.R., en av de förare som var anställda av H.Z., så att denne kunde iaktta de körtider per dag som föreskrivs i förordning nr 561/2006, i dess lydelse enligt förordning nr 165/2014. RE hade inte heller sett till att S.R. iakttog de skyldigheter avseende användning av färdskrivare som föreskrivs i förordning nr 165/2014, bland annat vad gäller skyldigheten att med hjälp av manuell inmatning på förarkortet registrera vissa uppgifter på

förarkortet. Sistnämnda överträdelse utgör en mycket allvarlig överträdelse enligt bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG (EUT L 102, 2006, s. 35).

- 18 Vid tidpunkten för de påtalade gärningarna innehade H.Z. ett tillstånd för internationell varutransport. Chefen för H.Z., i den mening som avses i handelsrätten, var också transportansvarig. RE var för sin del varken transportansvarig eller representant behörig att företräda H.Z. i förhållande till tredje man. RE hade inte heller något betydande inflytande över förvaltningen av H.Z.
- 19 Vid tidpunkten för inledandet av det administrativa förfarande av straffrättslig karaktär, som mynnade ut i antagandet av det omtvistade beslutet, innehöll RE:s straffregister 113 lagakraftvunna fällande domar, varav minst 65 var en följd av överträdelser av unionsrätten som H.Z. gjort sig skyldig till i egenskap av vägtransportföretag. Företagets anseende, såsom vägtransportföretag, har aldrig prövats mot bakgrund av dessa överträdelser.
- 20 Genom dom av den 29 maj 2020 upphävde den hänskjutande domstolen, Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (Regionala förvaltningsdomstolen i Niederösterreich, Österrike), det omtvistade beslutet, eftersom den var osäker på om 9 § punkt 2 sista meningen VStG var förenlig med förordning nr 1071/2009. Nämnda domstol fann att de nationella bestämmelser som var aktuella i det nationella målet inte kunde utgöra rättslig grund för de sanktioner som hade ålagts RE, eftersom det administrativa förfarande som mynnade ut i dessa sanktioner inte hade kunnat leda till en prövning av H.Z:s goda anseende och följaktligen inte heller till eventuella sanktionsåtgärder mot detta. Enligt den hänskjutande domstolen kan, för det fall att RE döms till en påföljd, ingen annan dömas för samma gärning.
- 21 Den hänskjutande domstolen har särskilt påpekat att enligt artikel 22 i förordning nr 1071/2009 ska medlemsstaterna vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att sanktionerna för överträdelser av denna förordning, till exempel återkallelse av tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik vid förlust av gott anseende, enligt artikel 6 i denna förordning, är effektiva, proportionella och avskräckande. En sanktion som utdömts för en allvarlig överträdelse av de unionsrättsliga bestämmelserna om förarnas kör- och vilotider är en av de omständigheter som kan ligga till grund för fastställandet av att det föreligger en förlust av gott anseende. Av detta följer att det administrativa förfarandet av straffrättslig karaktär utgör en "åtgärd" i den mening som avses i nämnda artikel 22 i förordning nr 1071/2009.
- 22 Nämnda domstol angav vidare att en ansvarig företrädare, i den mening som avses i 9 § punkt 2 sista meningen VStG, inte är en "relevant person enligt medlemsstatens beslut", i den mening som avses i artikel 6.1 andra stycket i förordning nr 1071/2009. De nationella bestämmelser som är relevanta för att utses av medlemsstaten, det vill säga 5 § punkt 2 i lagen om godstransport, i den lydelse som är tillämplig på omständigheterna i det nationella målet, och 91 § punkt 2 i lagen om näringsverksamhet, i den lydelse som är tillämplig på omständigheterna i det nationella målet, avser nämligen endast innehavare av tillstånd att bedriva yrkesverksamhet respektive personer som har ett betydande inflytande på hur verksamheten bedrivs, det vill säga, i fråga om ett bolag med begränsat ansvar, såsom H.Z., en företagsledare i handelsrättslig mening eller en majoritetsägare i bolaget. Med tillämpning av ovannämnda bestämmelser i nationell rätt kan de sanktioner som åläggs ansvariga företrädare, i den mening som avses i 9 § punkt 2 sista meningen VStG, på grund av mycket allvarliga överträdelser av unionsrättsliga bestämmelser om förarnas

kör- och vilotider, såsom de som RE anklagats för, inte påverka det berörda vägtransportföretagets goda anseende. Sådana sanktioner beaktas följaktligen inte vid bedömningen av detta företags goda anseende och ger inte heller upphov till någon kontroll av ett sådant gott anseende.

- 23 Slutligen fann den hänskjutande domstolen att resultatet av tillämpningen av nationell rätt stred mot det mål som eftersträvas med artikel 6.1 i förordning nr 1071/2009 och att det inte, tvärtemot bestämmelserna i artikel 22 i samma förordning, säkerställer den avskräckande effekten av de nationella bestämmelserna om kontroll av transportföretagets goda anseende, vilka är knutna till det straffrättsliga förfarandet.
- 24 Nämnda domstol fann i huvudsak att den enda möjligheten att säkerställa att det administrativa förfarandet av straffrättslig karaktär var förenligt med unionsrätten i det mål som var anhängigt vid den var att inte påföra RE en påföljd som utgjorde hinder mot att detta syfte uppnås, och att således inte tillämpa 9 § punkt 2 VStG.
- 25 Genom dom av den 21 juli 2021 upphävde Verwaltungsgerichtshof (Högsta förvaltningsdomstolen, Österrike) domen från Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (Regionala förvaltningsdomstolen i Niederösterreich), med motiveringen att den hänskjutande domstolen inte var skyldig att pröva huruvida sanktionen hade påförts RE på ett sådant sätt att den gav upphov till en tvingande kontroll av anseendet enligt bestämmelserna i förordning nr 1071/2009.
- 26 Verwaltungsgerichtshof (Högsta förvaltningsdomstolen) slog inledningsvis fast att den hänskjutande domstolens bedömning, i fråga om överträdelser av unionsrättsliga bestämmelser om förarnas kör- och vilotider, att endast den verkställande direktören, i handelsrättslig mening, och inte den ansvariga företrädaren som utsetts i enlighet med 9 § punkt 2 VStG, kunde förklaras straffrättsligt ansvarig, inte finner stöd i förordning nr 1071/2009. Enligt Verwaltungsgerichtshof (Högsta förvaltningsdomstolen) var utgångspunkten för dessa överträdelser principen om arbetsgivarens eller den ansvariga företrädarens straffrättsliga ansvar.
- 27 Nämnda domstol fann vidare att Landesverwaltungsgericht Niederösterreichs (Regionala förvaltningsdomstolen i Niederösterreich) bedömning att den omständigheten, att endast den ansvarige företrädaren bestraffades, inte gjorde det möjligt att återkalla det berörda vägtransportföretagets tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik, såsom en faktisk sanktion, i den mening som avses i artikel 22 i förordning nr 1071/2009, saknade relevans för det aktuella förfarandet, eftersom förfarandet inte avsåg något sådant återkallande.
- 28 Verwaltungsgerichtshof (Högsta förvaltningsdomstolen) tillade slutligen att artikel 6.1 andra stycket i förordning nr 1071/2009 inte utesluter utan snarare verkar antyda att man inom ramen för ett sådant återkallandeförfarande även ska beakta de påföljder som en ansvarig företrädare åläggs i egenskap av ”person enligt medlemsstatens beslut”, i förevarande fall ett beslut enligt 9 § VStG.
- 29 Den hänskjutande domstolen, till vilken målet har återförvisats, hyser, efter det att Verwaltungsgerichtshof (Högsta förvaltningsdomstolen) upphävt dess dom av den 29 maj 2020, fortfarande samma tvivel som uttryckts i denna dom vad gäller huruvida 9 § punkt 2 sista meningen VStG är förenlig med förordning nr 1071/2009.

- 30 Mot denna bakgrund beslutade Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (Regionala förvaltningsdomstolen i Niederösterreich) att vilandeförklara målet och ställa följande fråga till EU-domstolen:

”Ska unionsrätten tolkas så, att den inte utgör hinder för en nationell bestämmelse som gör det möjligt för personer som är straffrättsligt ansvariga för ett transportföretag att genom avtal överföra ansvaret till en fysisk person för mycket allvarliga överträdelser av unionsbestämmelserna avseende förarnas kör- och vilotider, när det på grundval av överföringen enligt nationell lagstiftning inte görs någon kontroll av det goda anseende i den mening som avses i förordning (EG) nr 1071/2009 för det fall att de personer som efter överföringen blir straffrättsligt ansvariga påförs en sanktion?”

Huruvida tolkningsfrågan kan upptas till sakprövning

- 31 Samtliga berörda som har inkommit med skriftliga yttranden till domstolen har bestritt att begäran om förhandsavgörande kan tas upp till sakprövning.
- 32 Inledningsvis har samtliga berörda parter gjort gällande att det administrativa förfarandet av straffrättslig karaktär inte är ett förfarande som avses i artikel 6.2 a i förordning nr 1071/2009, eftersom det inte avser en kontroll av H.Z:s goda anseende utan en kontroll av lagenligheten av ett beslut att påföra RE böter för överträdelser av AZG. Den tolkning av förordning nr 1071/2009 som den hänskjutande domstolen har begärt saknar således samband med de verkliga omständigheterna eller med saken i det nationella målet eller avser ett hypotetiskt problem.
- 33 Enligt RE är den fråga som ställts av den hänskjutande domstolen hypotetisk även med hänsyn till att de överträdelser som denne anklagas för inte omfattas av den förteckning över de allvarligaste överträdelserna enligt artikel 6.2 a i förordning nr 1071/2009 som avses i bilaga IV till förordningen. Detta innebär att villkoret för de nationella myndigheterna att inleda förfarandet, som föreskrivs i denna bestämmelse, för att kontrollera om förlusten av gott anseende utgör en oproportionerlig åtgärd, under alla omständigheter inte är uppfyllt.
- 34 Vidare har den österrikiska regeringen bestritt den hänskjutande domstolens tolkning av den nationella rätten, enligt vilken ansvariga företrädare, i den mening som avses i 9 § punkt 2 sista meningen VStG, inte ingår i de personkategorier vars uppträdande kan skada företagets goda anseende. Denna tolkning, som ligger till grund för tolkningsfrågan, strider mot Verwaltungsgerichtshofs (Högsta förvaltningsdomstolen) praxis, av vilken det framgår att sådana ansvariga är ”andra personer enligt medlemsstatens beslut”, i den mening som avses i artikel 6.1 andra stycket i förordning nr 1071/2009, och är således felaktig.
- 35 Kommissionen har slutligen gjort gällande att begäran om förhandsavgörande är tvetydig och att de krav avseende innehållet i en sådan begäran som anges i artikel 94 i domstolens rättegångsregler inte har iakttagits.
- 36 Domstolen erinrar om att det av fast praxis följer att det, inom ramen för det samarbete mellan EU-domstolen och de nationella domstolarna som införts genom artikel 267 FEUF, uteslutande ankommer på den nationella domstolen, vid vilken målet anhängiggjorts och vilken har ansvaret för det rättsliga avgörandet, att mot bakgrund av de särskilda omständigheterna i målet bedöma såväl om ett förhandsavgörande är nödvändigt för att döma i saken som relevansen av de frågor som ställs till EU-domstolen. EU-domstolen är följaktligen i princip skyldig att meddela ett

förhandsavgörande när de frågor som ställts av den nationella domstolen avser tolkningen av en unionsbestämmelse (dom av den 31 januari 2023, Puig Gordi m.fl., C-158/21, EU:C:2023:57, punkt 50 och där angiven rättspraxis).

- 37 Sådana tolkningsfrågor presumeras nämligen vara relevanta. EU-domstolen har möjlighet att underlåta att pröva en sådan tolkningsfråga bland annat när de krav som rör innehållet i begäran om förhandsavgörande i artikel 94 i rättegångsreglerna inte har iakttagits eller när det är uppenbart att den tolkning eller bedömning av giltigheten av en unionsbestämmelse som begärts av den nationella domstolen inte har något samband med de verkliga omständigheterna eller saken eller då frågan är hypotetisk (dom av den 22 september 2022, Vicente (Förfarande för betalning av advokatarvode), C-335/21, EU:C:2022:720, punkt 46 och där angiven rättspraxis).
- 38 För det första ska det anses att den hänskjutande domstolen på ett tillräckligt klart och precist sätt har redogjort för de faktiska och rättsliga omständigheter som kännetecknar det nationella målet, om vilka det erinrats i punkterna 15–29 ovan, och som ligger till grund för tolkningsfrågan till EU-domstolen, skälen till att den hänskjutande domstolens osäkerhet vad gäller tolkningen av förordning nr 1071/2009, bland annat, såsom framgår av beslutet om hänskjutande, artikel 22 i denna förordning, jämförd med artikel 6 i samma förordning, och det samband som den hänskjutande domstolen har funnit föreligga mellan å ena sidan dessa unionsrättsliga bestämmelser och å andra sidan 9 § punkt 2 sista meningen VStG, som är tillämplig i det nationella målet.
- 39 Begäran om förhandsavgörande uppfyller således kraven i artikel 94 i rättegångsreglerna.
- 40 För det andra, vad gäller påståendet att tolkningsfrågan är hypotetisk och att det inte finns något samband mellan den av den hänskjutande domstolen begärda tolkning av artiklarna 6 och 22 i förordning nr 1071/2009 och de verkliga omständigheterna eller saken i det nationella målet, påpekar domstolen att artikel 22.1 i denna förordning ålägger medlemsstaterna att vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att se till att säkerställa att överträdelser av den förordningen medför sanktioner som är effektiva, proportionella och avskräckande.
- 41 Såsom framgår av artikel 1.1 i förordning nr 1071/2009, jämförd med artikel 3.1 i samma förordning, är ett företags rätt att yrkesmässigt bedriva yrkesmässig trafik samt utövandet av detta yrke villkorat med flera krav, däribland kravet på att företaget ska ha ett gott anseende. Härav följer att ett företags utövande av detta yrke på ett sätt som inte uppfyller detta krav utgör ett åsidosättande av förordning nr 1071/2009, som medlemsstaterna är skyldiga att beivra i enlighet med artikel 22 i denna förordning.
- 42 Såsom framgår av artikel 6.1 i förordning nr 1071/2009 ingår bland de omständigheter som kan skada ett företags goda anseende och, i förekommande fall, leda till en förlust därav, bland annat fällande domar i brottmål eller sanktioner för allvarliga överträdelser av sådana unionsrättsliga regler som avses i artikel 6.1 tredje stycket b i förordning nr 1071/2009.
- 43 För att säkerställa att ifrågasättandet av ett transportföretags goda anseende till följd av att det inte iakttar dessa unionsrättsliga bestämmelser åtföljs av sanktioner som är effektiva, proportionerliga och avskräckande, så att de skyldigheter som åligger dem enligt artikel 6.1 och artikel 22 i förordning nr 1071/2009 iakttas, ska medlemsstaterna bland annat säkerställa att allvarliga överträdelser av unionsbestämmelserna, som begåtts inom företaget, lagförs och åtföljs av sanktioner genom att för detta ändamål anta nödvändiga bestämmelser, såsom bland annat bestämmelser om straffrättsligt ansvar för nämnda överträdelser.

- 44 9 § punkt 2 sista meningen VStG, som är tillämplig i det nationella målet, utgör emellertid en sådan bestämmelse, dels eftersom, såsom framgår av beslutet om hänskjutande, denna paragraf ger ett vägtransportföretag rätt att utse en person som ansvarig för efterlevnaden av unionsrättens bestämmelser vad gäller kör- och vilotider för förare som är anställda av detta företag, och dels eftersom ett sådant utnämmande medför att det straffrättsliga ansvaret för överträdelser av dessa bestämmelser som begåtts inom detta företag överförs till den utsedda företrädaren.
- 45 Vidare har den hänskjutande domstolen, såsom även framgår av beslutet om hänskjutande, att pröva en talan som avser det omtvistade beslutets lagenlighet, inom ramen för vilken den hänskjutande domstolen anser sig, i enlighet med nationell rätt, tvungen att pröva beslutet i dess helhet och särskilt huruvida det handlande som läggs klaganden i det nationella målet till last är straffbart. Det omtvistade beslutets lagenlighet beror således bland annat på huruvida en tillämpning av 9 § punkt 2 sista meningen VStG i förevarande fall är förenligt med artikel 22 i förordning nr 1071/2009, jämförd med artikel 6 i samma förordning. En tillämpning av denna senare bestämmelse i förevarande mål leder nämligen till att det endast är klaganden i det nationella målet som kan hållas straffrättsligt ansvarig för de aktuella överträdelserna, medan nationell rätt utesluter möjligheten att beakta denna persons uppträdande vid bedömningen av huruvida det aktuella bolaget uppfyller kravet på gott anseende.
- 46 Att i förevarande fall tillämpa 9 § punkt 2 sista meningen VStG och således utlösa det straffrättsliga ansvaret för klaganden i det nationella målet, skulle i förevarande fall riskera att påverka möjligheten att beakta de aktuella överträdelserna vid kontrollen av bolagets goda anseende, vilken bland annat avses i artikel 6.2 i förordning nr 1071/2009, och att påföra eventuella sanktioner för avsaknad av gott anseende som avses i bland annat artikel 22 i denna förordning.
- 47 Det är följaktligen inte uppenbart att den tolkning av unionsrätten som den hänskjutande domstolen har begärt saknar samband med de verkliga omständigheterna eller saken i det nationella målet eller att tolkningsfrågan är hypotetiskt.
- 48 Den av RE åberopade omständigheten att de gärningar som denne anklagas för i det nationella målet inte förekommer i förteckningen över överträdelser i bilaga IV till förordning nr 1071/2009 saknar i detta avseende betydelse, eftersom, såsom framgår av punkterna 40–46 i förevarande dom, sambandet mellan artiklarna 22 och 6 i förordning nr 1071/2009 och den i det nationella målet tillämpliga 9 § punkt 2 sista meningen VStG inte är beroende av att de i det nationella målet aktuella överträdelserna omfattas av nämnda förteckning.
- 49 För det tredje bör det erinras om att EU-domstolen, när den besvarar tolkningsfrågor, i enlighet med fördelningen av behörighet mellan unionsdomstolen och de nationella domstolarna, att beakta den faktiska och rättsliga bakgrunden till tolkningsfrågorna, såsom den angetts i beslutet om hänskjutande (dom av den 2 april 2020, Coty Germany, C-567/18, EU:C:2020:267, punkt 21 och där angiven rättspraxis). Det ankommer till exempel inte på domstolen att i det sammanhanget tolka bestämmelser i nationell rätt eller att avgöra om den hänskjutande domstolens tolkning av dessa är korrekt (dom av den 26 september 2013, Texdata Software, C-418/11, EU:C:2013:588, punkt 28 och där angiven rättspraxis).

- 50 Härav följer att domstolen ska hålla sig till den hänskjutande domstolens tolkning av nationell rätt vad gäller underlåtenheten att, vid tillämpningen av artikel 6.1 andra stycket i förordning nr 1071/2009, beakta de överträdelser för vilka de ansvariga enligt 9 § punkt 2 sista meningen VStG hålls ansvariga, vilket ligger till grund för den hänskjutande domstolens fråga.
- 51 Den österrikiska regeringens påstående att en sådan tolkning är felaktig saknar således betydelse för huruvida denna fråga kan tas upp till sakprövning.
- 52 Begäran om förhandsavgörande kan således tas upp till sakprövning.

Prövning av tolkningsfrågan

- 53 Den hänskjutande domstolen har ställt sin fråga för att få klarhet i huruvida artikel 22 i förordning nr 1071/2009, jämförd med artikel 6.1 i samma förordning, ska tolkas så, att den utgör hinder för en nationell lagstiftning enligt vilken en person som hålls straffrättsligt ansvarig för överträdelser som begåtts inom vägtransportföretag och vars uppträdande ska beaktas vid bedömningen av detta företags goda anseende, kan utse en person till företrädare som är ansvarig för efterlevnaden av unionsbestämmelserna vad gäller förarnas kör- och vilotider, och på så sätt överföra det straffrättsliga ansvaret för överträdelser av dessa unionsrättsliga bestämmelser till denna sistnämnda person, när det enligt nationell rätt inte är möjligt att beakta de överträdelser som läggs nämnda ansvariga företrädare till last, vid bedömningen av huruvida transportföretaget uppfyller kravet på gott anseende.
- 54 För det första konstaterar domstolen att det av skälen 1, 2 och 4 i förordning nr 1071/2009 framgår att förordningen syftar till att modernisera bestämmelserna om att bedriva yrkesmässig trafik för att se till att dessa regler tillämpas mer enhetligt och effektivt i medlemsstaterna, i syfte att höja nivån på yrkeskunnandet i vägtransportföretagen, rationalisera marknaden, förbättra kvaliteten på tjänster, i vägtransportföretagens, deras kunders och hela näringslivets intresse, samt öka trafiksäkerheten.
- 55 Bland de krav som i artikel 3 i förordning nr 1071/2009 ställs för att få bedriva yrkesmässig trafik, återfinns kravet på gott anseende, vars villkor preciseras i artikel 6 i förordningen.
- 56 Till att börja med framgår det av artikel 6.1 första stycket i förordning nr 1071/2009 att det ankommer på medlemsstaterna att fastställa de villkor som ett företag ska uppfylla för att uppfylla kravet på gott anseende. Unionslagstiftaren har emellertid i artikel 6.1 tredje stycket i denna förordning fastställt de minimivillkor som detta krav ska omfatta. Bland dessa villkor återfinns, i led b i denna bestämmelse, att den trafikansvarige eller transportföretaget inte får ha ådragit sig fällande domar eller sanktioner för allvarliga överträdelser av de unionsrättsliga reglerna, såsom till exempel förarnas kör- och vilotider.
- 57 Vidare ska medlemsstaterna, i enlighet med artikel 6.1 andra stycket i förordning nr 1071/2009, när det avgörs om ett företag har uppfyllt kravet på gott anseende, beakta hur företaget, dess trafikansvariga och andra relevanta personer enligt medlemsstatens beslut uppträder. I denna bestämmelse anges också att hänvisningar i artikel 6, till fällande domar, sanktioner eller överträdelser, ska omfatta fällande domar, sanktioner eller överträdelser mot eller av företaget självt, dess trafikansvariga och alla övriga relevanta personer enligt vad medlemsstaten fastställer.

- 58 Härav följer att kravet på ett vägtransportföretag att i sin transportverksamhet iaktta de bestämmelser som avses i artikel 6.1 tredje stycket b i förordning nr 1071/2009, är ett av de villkor som företaget måste uppfylla för att infria kravet på gott anseende.
- 59 Syftet med detta krav är således att förhindra att vägtransportföretag som är försumliga med avseende på bland annat trafiksäkerhetsbestämmelser och sociala bestämmelser, verkar på den inre marknaden och därigenom äventyrar det mål som eftersträvas med förordning nr 1071/2009, såsom detta anges i punkt 54 i förevarande dom.
- 60 Ett vägtransportföretags goda anseende är dessutom beroende av att transportörerna inte har fällts för allvarliga brott eller påförts sanktioner för allvarliga överträdelser av de unionsrättsliga bestämmelser som räknas upp i artikel 6.1 tredje stycket b i förordning nr 1071/2009.
- 61 Detta villkor svarar mot såväl det syfte som eftersträvas med kravet på gott anseende som det mål som eftersträvas med förordningen, eftersom det bland annat syftar till att förhindra att ledningen av verksamheten i dessa företag, och i synnerhet de verksamhetsområden som omfattas av nämnda unionsrättsliga bestämmelser, anförtros personer som har ådragit sig sådana fällande domar eller sådana sanktioner, för att på så sätt minska risken för att detta yrke utövas av försumliga transportföretag, i den mening som avses i punkt 59 ovan.
- 62 Slutligen är ett vägtransportföretags goda anseende även beroende av att inga andra relevanta personer enligt vad medlemsstaten fastställer har ådragit sig fällande domar eller sanktioner för allvarliga överträdelser av de unionsrättsliga bestämmelser som räknas upp i artikel 6.1 tredje stycket b i förordning nr 1071/2009.
- 63 Begreppet ”relevanta personer” enligt vad medlemsstaten fastställer, i artikel 6.1 andra stycket i förordning nr 1071/2009, definieras inte i denna förordning, inte ens indirekt genom hänvisning till medlemsstaternas nationella lagstiftning. Följaktligen ska detta begrepp anses vara ett självständigt unionsrättsligt begrepp som ska tolkas enhetligt inom unionen, och härvidlag ska inte bara bestämmelsens lydelse beaktas, utan också sammanhanget och de mål som eftersträvas med de föreskrifter som bestämmelsen ingår i (dom av den 22 december 2022, EUROAPTIEKA, C-530/20, EU:C:2022:1014, punkt 31 och där angiven rättspraxis).
- 64 Det framgår av själva ordalydelsen och systematiken i artikel 6.1 i förordning nr 1071/2009 att de ”relevanta personerna”, i den mening som avses i andra stycket i denna bestämmelse, ingår bland de personkategorier vars uppträdande ska beaktas vid bedömningen av huruvida ett transportföretag uppfyller kravet, i artikel 3.1 b i förordningen, på gott anseende. Följaktligen kan fällande domar eller sanktioner mot dessa personer, för allvarliga överträdelser av unionsrättsliga bestämmelser, vilka avses i artikel 6.1 tredje stycket i denna förordning, också påverka företagets goda anseende, på samma sätt som fällande domar eller sanktioner mot själva företaget eller dess transportansvariga för dessa överträdelser.
- 65 Med hänsyn till det syfte som eftersträvas med kravet på gott anseende, såsom det anges i punkterna 59 och 61 ovan, ska begreppet ”relevant person”, i den mening som avses i artikel 6.1 andra stycket i förordning nr 1071/2009, anses omfatta andra personer än de transportansvariga som ansvarar för förvaltningen av de verksamhetsområden som omfattas av de unionsbestämmelser som avses i artikel 6.1 tredje stycket b i denna förordning, och som följaktligen ska dels säkerställa att dessa bestämmelser iakttas vid utövandet av dessa verksamhetsområden och dels påföra straffrättsligt ansvar för överträdelser av nämnda bestämmelser.

- 66 När en medlemsstat, i enlighet med en sådan nationell lagstiftning som 9 § punkt 2 VStG, ger vägtransportföretag möjlighet att utse andra personer än transportansvariga till företrädare som är ansvariga för förvaltningen av sådana verksamhetsområden som avses i föregående punkt, ska denna medlemsstat därigenom anses ha utsett en sådan kategori av ansvariga företrädare som "relevanta personer" i den mening som avses i artikel 6.1 andra stycket i förordning nr 1071/2009, vars uppträdande ska beaktas vid bedömningen av dessa företags anseende.
- 67 För det andra ålägger artikel 22.1 i förordning nr 1071/2009, såsom konstaterats i punkterna 40 och 41 ovan, medlemsstaterna att vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att se till att säkerställa att vägtransportföretag som inte uppfyller kravet på gott anseende påförs sanktioner som är effektiva, avskräckande och proportionella.
- 68 Bland dessa sanktioner återfinns bland annat, såsom följer av punkt 2 i denna artikel 22, tillfällig indragning av tillståndet att bedriva yrkesmässig trafik, återkallande av tillståndet samt olämplighetsförklaring av den trafikansvarige.
- 69 Eftersom transportföretagens goda anseende bland annat är beroende av att de inte har ådragit sig fällande domar eller sanktioner för allvarliga överträdelse, i samband med deras utövande av yrkesmässig trafik, av bestämmelser som avses i artikel 6.1 tredje stycket b i förordning nr 1071/2009, när de iakttar bestämmelserna i artikel 22 i förordningen, ska medlemsstaterna bland annat se till att det straffrättsliga ansvaret för allvarliga överträdelse av dessa bestämmelser, inom ett sådant företag, fastställs på ett sådant sätt att det inte hindrar att förlusten av ett gott anseende, vilket kan bli följden av nämnda överträdelse, medför sanktioner som är effektiva, avskräckande och proportionella.
- 70 Det förefaller emellertid som om den i det nationella målet aktuella lagstiftningen gör det möjligt för ett vägtransportföretag att utse en person som ansvarig för efterlevnaden av de unionsrättsliga bestämmelser som avses i artikel 6.1 tredje stycket b i förordning nr 1071/2009, att detta innebär en överföring, till nämnda person, av det straffrättsliga ansvaret för överträdelse av dessa unionsrättsliga bestämmelser som detta företag begått vid utövandet av yrkesmässig trafik, och att den nationella lagstiftningen utgör hinder för att vid bedömningen av huruvida nämnda företag uppfyller kravet på gott anseende i artikel 3.1 b i förordning nr 1071/2009 beakta den utsedda personens uppträdande.
- 71 Allvarliga överträdelse av nämnda bestämmelser, som begåtts inom nämnda företag efter ett sådant förordnande, kan följaktligen inte leda till en förlust av det berörda företags goda anseende.
- 72 Även om den på detta sätt utsedda personen tar ansvar för förvaltningen av de verksamhetsområden som omfattas av samma bestämmelser och således ingår i den kategori "relevanta personer enligt medlemsstatens beslut", i den mening som avses i artikel 6.1 andra stycket i förordning nr 1071/2009, leder fällande domar eller sanktioner för dessa överträdelse aldrig till att något förfarande inleds för att kontrollera det berörda företags goda anseende enligt artikel 6 i nämnda förordning. Dessa fällande domar eller sanktioner kommer heller aldrig att beaktas vid de behöriga myndigheternas kontroller, enligt artikel 12 i förordningen, av huruvida de företag som beviljats tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik fortlöpande uppfyller kraven i artikel 3 i samma förordning.

- 73 Sådana överträdelser, oberoende av antal eller allvarsgrad, leder således aldrig till någon förlust av ett sådant gott anseende eller till att tillståndet att bedriva yrkesmässig trafik dras in eller återkallas.
- 74 En sådan nationell lagstiftning som den som är aktuell i det nationella målet utgör följaktligen, i strid med artikel 22 i förordning nr 1071/2009, hinder för att ifrågasätta vägtransportföretagens goda anseende och att vidta sanktionsåtgärder mot dem, trots att personer som i förhållande till dessa företag borde anses vara "relevanta personer", i den mening som avses i artikel 6.1 andra stycket i förordningen, har begått allvarliga överträdelser av de unionsrättsliga bestämmelser som avses i artikel 6.1 tredje stycket b i nämnda förordning.
- 75 Mot bakgrund av det ovanstående ska den ställda frågan besvaras enligt följande: Artikel 22 i förordning nr 1071/2009, jämförd med artikel 6.1 i samma förordning, ska tolkas så, att den utgör hinder för en nationell lagstiftning enligt vilken en person som hålls straffrättsligt ansvarig för överträdelser som begåtts inom vägtransportföretag och vars uppträdande ska beaktas vid bedömningen av detta företags goda anseende, kan utse en person till företrädare som är ansvarig för efterlevnaden av unionsbestämmelserna vad gäller förarnas kör- och vilotider, och på så sätt överföra det straffrättsliga ansvaret för överträdelser av dessa unionsrättsliga bestämmelser till denna sistnämnda person, när det enligt nationell rätt inte är möjligt att beakta de överträdelser som läggs nämnda ansvariga företrädare till last, vid bedömningen av huruvida transportföretaget uppfyller kravet på gott anseende.

Rättegångskostnader

- 76 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (andra avdelningen) följande:

Artikel 22 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG, i dess lydelse enligt rådets förordning (EU) nr 517/2013 av den 13 maj 2013, jämförd med artikel 6.1 i förordning nr 1071/2009, i ändrad lydelse,

ska tolkas så,

att den utgör hinder för en nationell lagstiftning enligt vilken en person som hålls straffrättsligt ansvarig för överträdelser som begåtts inom vägtransportföretag och vars uppträdande ska beaktas vid bedömningen av detta företags goda anseende, kan utse en person till företrädare som är ansvarig för efterlevnaden av unionsbestämmelserna vad gäller förarnas kör- och vilotider, och på så sätt överföra det straffrättsliga ansvaret för överträdelser av dessa unionsrättsliga bestämmelser till denna sistnämnda person, när det enligt nationell rätt inte är möjligt att beakta de överträdelser som läggs nämnda ansvariga företrädare till last, vid bedömningen av huruvida transportföretaget uppfyller kravet på gott anseende.

Underskrifter