Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (osmi senat)

z dne 7. maja 2020*

„Predhodno odločanje – Cestni promet – Delovni dnevi in dnevi počitka – Digitalni tahografi – Uredba (EU) št. 165/2014 – Nezapis delovnih dni na vozniški kartici in neobstoj tahografskih vložkov – Nacionalna ureditev, ki v teh okoliščinah določa obveznost, da voznik predloži potrdilo svojega delodajalca – Veljavnost obrazca iz Priloge k Sklepu 2009/959/EU“

V zadevi C-96/19,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (deželno upravno sodišče za Spodnjo Avstrijo, Avstrija) z odločbo z dne 4. februarja 2019, ki je prispela na Sodišče 8. februarja 2019, v postopku

VO

proti

Bezirkshauptmannschaft Tulln,

SODIŠČE (osmi senat),

v sestavi L. S. Rossi (poročevalka), predsednica senata, J. Malenovský in F. Biltgen, sodnika,

generalni pravobranilec: P. Pikamäe,

sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

– za avstrijsko vlado J. Schmoll in G. Hesse, agenta,

– za belgijsko vlado C. Van Lul in J.-C. Halleux, agenta,

– za Evropsko komisijo G. Braun in J. Hottiaux, agenta,

na podlagi sklepa, sprejetega po opredelitvi generalnega pravobranilca, da bo v zadevi razsojeno brez sklepnih predlogov,

izreka naslednjo

* Jezik postopka: nemščina.

Sodbo

1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša, prvič, na razlago člena 34(3) in člena 36(2) Uredbe (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014 o tahografih v cestnem prometu, razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom (UL 2014, L 60, str. 1, in popravek v UL 2015, L 162, str. 103) ter, drugič, na veljavnost Sklepa Komisije 2009/959/EU z dne 14. decembra 2009 o spremembi Odločbe Komisije 2007/230/ES o obrazcu o socialni zakonodaji v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu (UL 2009, L 330, str. 80).

2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med VO, voznikom težkih tovornih vozil, in Bezirkshauptmannschaft Tulln (okrajno glavarstvo v Tullnu, Avstrija) v zvezi z globo, ki je bila prvonavedenemu naložena pri cestnem preverjanju.

Pravni okvir

Pravo Unije

Uredba (ES) št. 561/2006

3 Člen 1 Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (UL 2006, L 102, str. 1) določa:

„Ta uredba določa pravila o času vožnje, odmorih in času počitka za voznike, ki opravljajo prevoz blaga in potnikov po cesti, za uskladitev [harmonizacijo] pogojev konkurence med vrstami prevoza v notranjem prometu, zlasti glede na cestni sektor, ter za izboljšanje pogojev dela in varnosti v cestnem prometu. Cilj določb te uredbe je tudi pospeševati boljše spremljanje in prakso izvrševanja držav članic ter boljšo delovno prakso v sektorju cestnega prevoza.“

4 Člen 4 Uredbe št. 561/2006 določa:

„V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

[…]

(e) ‚drugo delo‘ pomeni vse dejavnosti, ki so opredeljene kot delovni čas v členu 3(a) Direktive 2002/15/ES [Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2002 o urejanju delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 5, zvezek 4, str. 224)], razen vožnje, vključno s katerim koli delom za istega ali drugega delodajalca v sektorju prevoza ali zunaj njega;

[…]“

5 Člen 6(5) te uredbe določa:

„Voznik kot drugo delo zapiše vsak čas prebit, kakor je opisano v členu 4(e), kakor tudi vsak čas, porabljen za vožnjo vozila, ki se uporablja za komercialne dejavnosti, ki ne spadajo na področje uporabe te uredbe, in zapiše ves čas razpoložljivosti, kakor je opredeljen v členu 15(3)(c) Uredbe [Sveta] (EGS) št. 3821/85 [z dne 20. decembra 1985 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu

(UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 1, str. 227)], od svojega zadnjega dnevnega ali tedenskega časa počitka. Ti zapisi se vnesejo ročno na tahografski vložek, izpisek ali z uporabo naprave za ročno vnašanje v tahograf.“

Uredba št. 165/2014

6 Člen 2(2) Uredbe št. 165/2014 določa:

„Poleg opredelitev pojmov iz odstavka 1 se v tej uredbi uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

(a) ‚tahograf‘ ali ‚zapisovalna naprava‘ pomeni opremo, ki se namesti v cestna vozila, za avtomatsko ali polavtomatsko prikazovanje, zapisovanje, tiskanje, hranjenje in izpisovanje podatkov o gibanju, vključno s hitrostjo, teh vozil, v skladu s členom 4(3), in podrobnosti o določenih obdobjih dejavnosti njihovih voznikov;

[…]

(d) ‚tahografska kartica‘ pomeni pametno kartico, ki je predvidena za uporabo s tahografom in omogoča identifikacijo vloge imetnika kartice ter omogoča prenos in shranjevanje podatkov s tahografom;

(e) ‚tahografski vložek‘ pomeni vložek za zapis in shranjevanje zapisanih podatkov, ki se vstavi v analogni tahograf in na katerega njegovi pisalni mehanizmi neprekinjeno beležijo informacije, ki se zapisujejo;

(f) ‚vozniška kartica‘ pomeni tahografsko kartico, ki jo organi države članice izdajo določenemu vozniku; ta kartica identificira voznika in omogoča shranjevanje podatkov o dejavnosti voznika;

(g) ‚analogni tahograf‘ pomeni tahograf z uporabo tahografskega vložka v skladu s to uredbo;

(h) ‚digitalni tahograf‘ pomeni tahograf z uporabo tahografske kartice v skladu s to uredbo;

[…]“

7 Člen 5 te uredbe, naslovljen „Funkcije digitalnega tahografa“, določa:

„Digitalni tahografi zagotavljajo naslednje funkcije:

– merjenje hitrosti in razdalj,

– spremljanje voznikovih dejavnosti in stanja vožnje,

– spremljanje vstavljanja in izvlečenja tahografskih kartic,

– zapisovanje voznikovih ročnih vnosov,

[…]“

8 Člen 6 navedene uredbe, naslovljen „Prikazovanje in opozarjanje“, določa:

„1. Podatki, ki jih vsebujejo digitalni tahografi in tahografske kartice v zvezi z dejavnostmi vozila ter vozniki in sovozniki, se prikažejo jasno, nedvoumno in ergonomično.

2. Prikažejo se naslednji podatki:

[…]

(c) dejavnost voznika:

– če je tekoča dejavnost vožnja, trenutni čas neprekinjene vožnje voznika in dosedanji skupni čas odmorov,

– če je tekoča dejavnost čas pripravljenosti/drugo delo/počitek ali odmor, dosedanji čas te dejavnosti (od takrat, ko je bila ta dejavnost izbrana) in skupni čas odmorov;

[…]“

9 Člen 29(2) iste uredbe določa:

„Če je vozniška kartica poškodovana ali ne deluje pravilno, jo voznik vrne pristojnemu organu države članice, v kateri ima običajno prebivališče. Tatvina vozniške kartice se uradno prijavi pristojnim organom države, v kateri je bila kartica ukradena.“

10 Člen 34 Uredbe št. 165/2014 določa:

„1. Vozniki uporabljajo tahografske vložke ali vozniške kartice vsak dan vožnje od prevzema vozila dalje. Tahografski vložek ali vozniška kartica se ne odvzame pred koncem dnevnega dela, razen če je odvzem drugače dovoljen. Tahografski vložek ali vozniška kartica se ne uporabljata dlje kot v obdobju, za katerega sta namenjena.

[…]

3. Kadar voznik zaradi morebitne oddaljenosti od vozila ne more uporabljati vgrajenega tahografa, se obdobja iz točk (ii), (iii) in (iv) odstavka 5(b):

[…]

(b) če je vozilo opremljeno z digitalnim tahografom, vpišejo na vozniško kartico z uporabo naprave za ročno vpisovanje, ki je v tahografu.

Države članice voznikom ne naložijo obveznosti predložitve obrazcev, s katerimi bi potrjevali svoje dejavnosti, kadar niso v vozilu.

[…]

5. Vozniki:

[…]

(b) upravljajo preklopne mehanizme, ki omogočajo ločen in razločen zapis naslednjih časovnih obdobij:
(i) pod oznako: čas vožnje;

(ii) pod oznako: ‚drugo delo‘, ki pomeni vsako dejavnost, razen vožnje, kot je opredeljena v točki (a) člena 3 Direktive 2002/15/ES, in tudi vsako delo za istega ali drugega delodajalca v prevozniškem sektorju ali zunaj njega;



(iii) pod oznako: ‚čas pripravljenosti‘, kot je opredeljen v točki (b) člena 3 Direktive 2002/15/ES;



(iv) pod oznako: odmore ali počitek.



[…]“

11 Člen 35(2) Uredbe št. 165/2014 določa:

„Kadar je vozniška kartica poškodovana, ne deluje pravilno, je izgubljena ali ukradena, voznik:

(a) na začetku vožnje izpiše podrobne podatke o vozilu, ki ga vozi, in na ta izpis vpiše:

[…]
(ii) obdobja iz točk (ii), (iii) in (iv) člena 34(5)(b);

(b) na koncu vožnje izpiše podatke za obdobja, ki jih je zapisal tahograf, evidentira vsa obdobja drugega dela, pripravljenosti in počitka, ki jih je imel od izdelave izpisa na začetku vožnje in jih tahograf ni zapisal, ter na tem dokumentu označi podatke, ki omogočajo identifikacijo voznika (ime, številka vozniške kartice ali vozniškega dovoljenja), vključno s podpisom voznika.“

12 Člen 36 te uredbe določa:

„[…]

2. Kadar voznik vozi vozilo, ki je opremljeno z digitalnim tahografom, mora na zahtevo pooblaščene osebe, pristojne za nadzor, kadar koli predložiti:

(i) vozniško kartico;

(ii) vse ročne zapise in izpise, izdelane v tekočem dnevu in predhodnih 28 dneh, kot to zahtevata ta uredba in Uredba (ES) št. 561/2006;

[…]

3. Pooblaščena oseba, pristojna za nadzor, lahko skladnost z Uredbo (ES) št. 561/2006 preveri z analizo tahografskih vložkov, analizo prikazanih, izpisanih ali prenesenih podatkov, ki jih je tahograf zapisal, ali z analizo vozniške kartice ali, če te ni, z analizo katerega koli drugega spremnega dokumenta, ki utemeljuje neskladnost z eno izmed določb, kot sta člen 29(2) in 37(2) te uredbe.“

13 Člen 37(2) Uredbe št. 165/2014 določa:

„Medtem ko je tahograf neuporaben ali deluje nepravilno, voznik vnese podatke, ki omogočajo njegovo identifikacijo (ime, številko vozniške kartice ali vozniškega dovoljenja), vključno s svojim podpisom, ter informacije za različna obdobja, ki jih tahograf ni več pravilno zapisal ali izpisal:

(a) na tahografskem vložku ali vložkih ali

(b) na začasnem vložku, ki se priloži tahografskemu vložku ali hrani skupaj z vozniško kartico.“

Direktiva 2006/22/ES

14 Člen 11 Direktive 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o minimalnih pogojih za izvajanje uredb Sveta (EGS) št. 3820/85 in (EGS) št. 3821/85 o socialni zakonodaji v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu in razveljavitvi Direktive Sveta 88/599/EGS (UL 2006, L 102, str. 35), naslovljen „Najboljša praksa“, v odstavku 3 določa:

„Komisija v skladu s postopkom iz člena 12(2) pripravi elektronski in natisljiv obrazec, ki se uporabi, ko je bil voznik na bolniškem ali letnem dopustu ali ko je voznik vozil kako drugo vozilo, izvzeto s področja uporabe Uredbe [Sveta] (EGS) št. 3820/85 [z dne 20. decembra 1985 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 1, str. 227)] v obdobju, navedenem v prvi alinei prvega pododstavka člena 15(7) Uredbe (EGS) št. 3821/85.“

15 Člen 13 te direktive, naslovljen „Izvedbeni ukrepi“, določa:

„Na zahtevo države članice ali na lastno pobudo Komisija v skladu s postopkom iz člena 12(2) sprejme izvedbene ukrepe, zlasti z enim od naslednjih ciljev:

(a) pospeševati skupni pristop za izvajanje te direktive;

(b) spodbujati skladnost pristopa nadzornih organov in usklajeno [harmonizirano] razlago Uredbe [št. 561/2006] med nadzornimi organi;

(c) olajšati dialog med sektorjem prevoza in nadzornimi organi.“

Odločba 2007/230/ES

16 Člen 1 Odločbe Komisije 2007/230/ES z dne 12. aprila 2007 o obrazcu o socialni zakonodaji v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu (UL 2007, L 99, str. 14) določa:

„Obrazec iz člena 11(3) Direktive 2006/22/ES je tak, kot je določen v Prilogi k tej odločbi.“

17 Obrazec o potrdilu o dejavnostih iz Priloge k Odločbi 2007/230 je med drugim vseboval tri rubrike, oštevilčene s 13, 14 in 15, ki jih označi podjetje in v katerih je pojasnjeno, ali je bil voznik „13. na bolniškem dopustu“, „14. na letnem dopustu“ ali „15. je vozil vozilo, izvzeto s področja uporabe Uredbe (ES) št. 561/2006 […]“.

Sklep 2009/959

18 V uvodnih izjavah 1, 3 in 4 Sklepa 2009/959 je navedeno:

„(1) Glavni vir informacij pri cestnih preverjanjih so zapisi na tahografih. Pomanjkanje zapisov je mogoče upravičiti takrat, ko tahografski zapisi vključno z ročnimi vnosi iz objektivnih razlogov niso bili mogoči. V teh primerih se pripravi potrdilo o takšnih razlogih.

[…]

(3) Da bi povečali zmogljivost in učinkovitost preverjanja skladnosti z določbami Uredbe [št. 561/2006], ki ga izvajajo države članice, je treba spremeniti obrazec [o potrdilu iz Priloge k Odločbi 2007/230] tako, da se vnesejo dodatni elementi poleg tistih, navedenih v členu 11(3) Direktive 2006/22/ES.

(4) Obrazec potrdila se lahko uporablja le takrat, ko tahografski zapisi iz objektivnih razlogov ne morejo pokazati, da so bile določbe iz Uredbe (ES) št. 561/2006 upoštevane.“

19 Člen 1 Sklepa 2009/959 določa:

„Priloga k Odločbi 2007/230/ES se nadomesti z besedilom Priloge k temu sklepu.“

20 V obrazcu o potrdilu iz Priloge k Sklepu 2009/959 so, prvič, povzeti elementi iz rubrik 13, 14 in 15 obrazca iz Priloge k Odločbi 2007/230, pri čemer so jim dodeljene številke 14, 15 in 17, in drugič, dodane tri rubrike k tistim iz zadnjenavedenega obrazca, ki jih izpolni podjetje, glede na to, ali je voznik „16. na dopustu ali počitku“, „18. opravljal druga dela, ne vožnje“ ali „19. bil dosegljiv“.

Avstrijsko pravo

21 Člen 102a(4) Kraftfahrgesetz 1967 (zakon o motornih vozilih iz leta 1967 v različici, ki se uporablja za dejansko stanje v postopku v glavni stvari (v nadaljevanju: KFG 1967), določa:

„Vozniki motornih vozil, ki so opremljena z digitalno zapisovalno napravo v smislu Uredbe [št. 165/2014], morajo pri uporabi zapisovalne naprave upoštevati navodila za uporabo zapisovalne naprave. Poskrbeti morajo za to, da zapisovalna naprava na vožnjah obratuje in da se v zapisovalni napravi uporablja njihova vozniška kartica. Vozniki morajo na zahtevo organov javne varnosti ali nadzora cestnega prometa izročiti izpise, določene v Uredbi [št. 165/2014], vozniško kartico ter tahografske vložke tekočega dne in predhodnih 28 dni, ki jih imajo pri sebi, če so v tem obdobju vozili vozilo, opremljeno z analogno zapisovalno napravo. Glede tega voznik prejme potrdilo. Če na vozniški kartici manjkajo posamezni delovni dnevi in če voznik zanje tudi nima pri sebi tahografskih vložkov, mora za te dneve imeti pri sebi ustrezna potrdila delodajalca, ki morajo zadostiti minimalnim zahtevam obrazca, ki ga je pripravila Komisija v skladu s členom 11(3) Direktive [2006/22], in ta potrdila izročiti ob nadzoru.“

Spor o glavni stvari in vprašanji za predhodno odločanje

22 Pri cestnem preverjanju marca 2018 so avstrijski organi osebi VO, vozniku težkega tovornega vozila, opremljenega z digitalnim tahografom, naložili globo v višini 50 EUR na podlagi določb KFG 1967, ker ta oseba za več dni pred tem preverjanjem ni mogla predložiti potrdila delodajalca, izdanega na podlagi obrazca iz Priloge k Sklepu 2009/959, s katerim bi bilo potrjeno, da v zadevnih dneh (dnevi

brez vožnje) ni vozila. Predložitev takega potrdila bi lahko nadomestila manjkajoče zapise ustreznih podatkov, ki bi morali biti prikazani na digitalnem tahografu, s katerim je bilo opremljeno navedeno vozilo.

23 Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (deželno upravno sodišče Spodnje Avstrije, Avstrija), pri katerem je oseba VO vložila pritožbo zoper odločbo, s katero ji je bila naložena ta globa, se na eni strani sprašuje, ali dnevi brez vožnje spadajo pod pojem „dejavnosti“ v smislu člena 34(3), drugi pododstavek, Uredbe št. 165/2014 in ali je zato od voznika prepovedano zahtevati, naj predloži potrdilo o dnevih brez vožnje, obratno od tega, kar določa člen 102a(4) KFG 1967. Če je tako, predložitveno sodišče meni, da oseba VO ne bi smela biti sankcionirana zaradi kršitve zadnjenavedene določbe.

24 Na drugi strani, če bi dnevi brez vožnje spadali pod pojem „dejavnosti“ v smislu člena 34(3), drugi pododstavek, te uredbe, se predložitveno sodišče sprašuje o veljavnosti obrazca iz Priloge k Sklepu 2009/959. Po mnenju tega sodišča je Komisija s tem, da je k temu obrazcu dodala rubrike 16, 18 in 19, presegla pooblastilo, ki ji je bilo priznano s členom 11(3) Direktive 2006/22, ker se od voznikov zahteva, naj predložijo obrazec, ki ga izda njihov delodajalec in ki potrjuje njihove dejavnosti, kadar niso v svojem vozilu, kar naj bi bilo v nasprotju s tem, kar določa člen 34(3), drugi pododstavek, navedene uredbe.

25 V teh okoliščinah je Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (deželno upravno sodišče za Spodnjo Avstrijo) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ti vprašanji:

„1. Ali je treba Uredbo [št. 165/2014], zlasti njen člen 34(3)[, drugi pododstavek,] ter njen člen 36(2), razlagati tako, da nasprotuje nacionalni določbi, ki zahteva, da morajo vozniki motornih vozil, ki so opremljena z digitalnim tahografom v smislu člena 2(2)(h) [te uredbe], v primeru manjkajočih posameznih delovnih dni na vozniški kartici […], za katere vozniki tudi nimajo pri sebi tahografskih vložkov, za te dneve imeti pri sebi ustrezna potrdila delodajalca, ki morajo zadostiti minimalnim zahtevam obrazca, ki ga je pripravila Komisija v skladu s členom 11(3) Direktive [2006/22], in ta potrdila izročiti ob nadzoru?

2. Če je odgovor na prvo vprašanje nikalen, ali je obrazec, ki ga je Komisija določila v svojem Sklepu [2009/959], v celoti ali delno neveljaven?“

Vprašanji za predhodno odločanje

Prvo vprašanje

26 Predložitveno sodišče s prvim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člen 34(3), drugi pododstavek, Uredbe št. 165/2014 razlagati tako, da nacionalna ureditev, ki vozniku vozila, opremljenega z digitalnim tahografom, nalaga, da če v tahografu ni avtomatskih ali ročnih zapisov, kot podredno dokazno sredstvo o svojih dejavnostih predloži potrdilo o dejavnostih, ki ga v skladu z obrazcem iz Priloge k Sklepu 2009/959 izda njegov delodajalec, spada na področje uporabe prepovedi, ki jo določa navedeni člen.

27 Za odgovor na to vprašanje je treba najprej opozoriti, da je zlasti v skladu s členom 1 Uredbe št. 561/2006 njen cilj harmonizacija pogojev konkurence v cestnem sektorju ter izboljšanje pogojev dela in varnosti v cestnem prometu, pri čemer se ti cilji odražajo zlasti v obveznosti, da se vozila za cestni promet načeloma opremijo z odobrenim tahografom, ki omogoča nadzor nad upoštevanjem časa vožnje in počitka voznikov (sodba z dne 7. februarja 2019, NK, C-231/18, EU:C:2019:103, točka 18 in navedena sodna praksa).

28 Zato Uredba št. 165/2014 vsebuje nekatere določbe o uporabi tahografov v vozilih, za katera se uporablja Uredba št. 561/2006.

29 Natančneje, člen 34(1) Uredbe št. 165/2014 v zvezi z vozili, opremljenimi z digitalnim tahografom, kot je ta v postopku v glavni stvari, ki deluje z vozniško kartico, in sicer – v skladu s členom 2(2)(d) in (f) te uredbe – pametno kartico, ki je predvidena za uporabo s tahografom ter ki omogoča zlasti identifikacijo voznika in shranjevanje podatkov v zvezi z njegovo dejavnostjo, zahteva, da voznik to kartico uporablja vsak dan vožnje od prevzema vozila dalje, ne da bi se smela odstraniti pred koncem dnevnega dela.

30 Vendar člen 34(3), prvi pododstavek, točka (b), Uredbe št. 165/2014 določa, da kadar voznik zaradi morebitne oddaljenosti od vozila ne more uporabljati funkcije avtomatskega zapisovanja na digitalni tahograf, s katerim je opremljeno vozilo, morajo biti obdobja, ki niso čas vožnje, iz odstavka 5(b)(ii), (iii) in (iv) tega člena, in sicer obdobja za „drugo delo“, „čas pripravljenosti“ in „odmore ali počitek“, vpisana na vozniško kartico z uporabo naprave za ročno vpisovanje, ki je v tahografu.

31 Člen 36(2) Uredbe št. 165/2014 določa, da mora voznik vozila, ki je opremljeno s takim tahografom, na zahtevo pooblaščene osebe, pristojne za nadzor, kadar koli predložiti med drugim vse ročne zapise in izpise, izdelane v tekočem dnevu in predhodnih 28 dneh, kot to zahtevata ta uredba in Uredba št. 561/2006.

32 Iz tega sledi, da se v primeru, v katerem voznik – tako kot v postopku v glavni stvari – pri cestnem preverjanju ne more predložiti zahtevanih podatkov, ki se nanašajo na več dni pred tem preverjanjem, postavlja vprašanje podrednih dokaznih sredstev, predložitev katerih se lahko zahteva od tega voznika, da se nadomestijo manjkajoči zapisi upoštevnih podatkov v digitalnem tahografu, s katerim je opremljeno njegovo vozilo.

33 V teh okoliščinah se predložitveno sodišče sprašuje o obsegu prepovedi iz člena 34(3), drugi pododstavek, Uredbe št. 165/2014, v skladu s katero države članice voznikom ne naložijo obveznosti predložitve obrazcev, s katerimi bi potrjevali svoje dejavnosti, kadar niso v vozilu. Natančneje, predložitveno sodišče se sprašuje, ali dnevi brez vožnje spadajo pod pojem „dejavnosti“ v smislu te določbe, tako da se – obratno od tega, kar določa člen 102a(4) KFG 1967 – od voznika ne sme zahtevati, da predloži potrdilo delodajalca v zvezi s takimi dnevi brez vožnje, čeprav bi bil obrazec iz Priloge k Sklepu 2009/959 podlaga za tako potrdilo.

34 V zvezi s tem je treba ugotoviti, da pojem „dejavnosti“ iz člena 34(3), drugi pododstavek, Uredbe št. 165/2014 v tej uredbi ni opredeljen.

35 Poleg tega nobena določba te uredbe ne kaže na to, da bi bilo treba ta pojem razlagati ozko, tako da bi bila obdobja, našteta v členu 34(5)(b) te uredbe, iz tega izvzeta. Iz člena 6(2)(c) Uredbe št. 165/2014 namreč izhaja, da „dejavnost voznika“, ki mora biti prikazana v podatkih v tahografu, ustreza bodisi trenutnemu času vožnje in dotedanjemu skupnemu času odmora, „če je tekoča dejavnost vožnja“, bodisi dotedanjemu času zadevne dejavnosti in skupnemu času odmorov, „če je tekoča dejavnost čas pripravljenosti/drugo delo/počitek ali odmor“.

36 Vendar, najprej, ne bi bilo v skladu s sistematiko določb Uredbe št. 165/2014, če bi se člen 34(3), drugi pododstavek, te uredbe razlagal tako, da prepoveduje nacionalno ureditev, v skladu s katero mora voznik, kadar zaradi oddaljenosti od njegovega vozila manjkajo avtomatski in ročni zapisi, ki morajo biti običajno prikazani v digitalnem tahografu, s katerim je opremljeno navedeno vozilo, predložiti potrdilo o svojih dejavnostih, ki ga izda njegov delodajalec.

37 Natančneje, iz člena 36(3) Uredbe št. 165/2014 izhaja, da lahko pooblaščena oseba, pristojna za nadzor, skladnost z Uredbo št. 561/2006 preveri z analizo prikazanih, izpisanih ali prenesenih podatkov, ki so bili s tahografom zapisani, ali z analizo vozniške kartice, „ali, če te ni, z analizo katerega koli drugega

spremnega dokumenta“, ki utemeljuje neskladnost z eno izmed določb, kot sta člen 29(2) Uredbe št. 165/2014, ki se nanaša na primere tatvine, poškodovanja ali nepravilnega delovanja vozniške kartice, in člen 37(2) te uredbe v zvezi z elementi, o katerih mora voznik poročati, če je tahograf neuporaben ali deluje nepravilno. Navedba teh dveh določb očitno ni izčrpna, zato člen 36(3) zadnjenavedene uredbe pooblašča nadzorne organe držav članic, da analizirajo vse vrste dokumentov kot podredno dokazno sredstvo, na podlagi katerega lahko preverijo različna obdobja dejavnosti voznika, če ta niso prikazana v digitalnem tahografu vozila.

38 Dalje, nasprotna razlaga bi ogrozila cilje med drugim uredb št. 561/2006 in št. 165/2014, zlasti tiste, ki se nanašajo na varnost v cestnem prometu in izboljšanje delovnih pogojev voznikov. Tako ta razlaga ne bi povzročila samo, da se nadzorni organi držav članic v položaju, v katerem upoštevnih podatkov ni bilo mogoče zapisati na digitalni tahograf, ne bi imeli možnosti prepričati o spoštovanju zlasti časa vožnje, odmorov in počitkov navedenih voznikov, kot so določeni z Uredbo št. 561/2006, ampak bi glede na okoliščine primera lahko tudi podpirala namerno opustitev zapisa teh podatkov.

39 Poleg tega presojo iz točke 36 te sodbe potrjujejo ujemajoča se stališča belgijske vlade in Komisije, v skladu s katerimi je namen prepovedi iz člena 34(3), drugi pododstavek, Uredbe št. 165/2014 le odprava prakse nekaterih držav članic, ki poleg zapisov v tahografih od voznikov kot dokaz o njihovih dejavnostih sistematično zahtevajo predložitev nacionalnih obrazcev, pri čemer je ta praksa povzročala upravne obremenitve in dodatne stroške za podjetja za cestni prevoz.

40 Nazadnje je treba poudariti, da sprejetje Uredbe št. 165/2014 nikakor ni vplivalo na vsebino člena 11(3) Direktive 2006/22. S to določbo se od Komisije zahteva, da pripravi elektronski in natisljiv obrazec, ki se uporabi, ko je bil voznik v tekočem dnevu ali predhodnih 28 dneh na bolniškem ali letnem dopustu ali ko je voznik vozil kako drugo vozilo, izvzeto s področja uporabe med drugim Uredbe št. 561/2006. V skladu z uvodnima izjavama 3 in 4 Sklepa 2009/959 pa se ta obrazec iz Priloge k temu sklepu uporablja le, če v tahografu manjkajo zapisi, tudi ročni, s katerimi bi bilo mogoče zagotoviti upoštevanje določb Uredbe št. 561/2006.

41 Iz vseh teh ugotovitev izhaja, da je treba člen 34(3), drugi pododstavek, Uredbe št. 165/2014 razlagati tako, da nacionalna ureditev, ki vozniku vozila, opremljenega z digitalnim tahografom, nalaga, da če v tahografu ni avtomatskih ali ročnih zapisov, kot podredno dokazno sredstvo o svojih dejavnostih predloži potrdilo o dejavnostih, ki ga v skladu z obrazcem iz Priloge k Sklepu 2009/959 izda njegov delodajalec, ne spada na področje uporabe prepovedi, ki jo navedeni člen določa.

Drugo vprašanje

42 Predložitveno sodišče z drugim vprašanjem sprašuje, ali je ta institucija s tem, da je s Sklepom 2009/959 spremenila obrazec iz Priloge k Odločbi 2007/230 tako, da je določila primere, ki ustrezajo večjemu številu obdobij brez vožnje, kot so tista iz člena 11(3) Direktive 2006/22, prekoračila pooblastilo, ki ji je bilo podeljeno s to določbo, kar bi povzročilo popolno ali delno neveljavnost tako spremenjenega obrazca.

43 Na prvem mestu je treba poudariti, da predložitveno sodišče ne dvomi o veljavnosti navedenega obrazca v delu, v katerem ta vključuje rubrike 14, 15 in 17, ki v skladu s členom 11(3) Direktive 2006/22 ustrezajo obdobjem, ko je bil voznik na bolniškem ali letnem dopustu ali ko je vozil kako drugo vozilo, izvzeto s področja uporabe med drugim Uredbe št. 561/2006.

44 Na drugem mestu je treba opozoriti, da obrazec iz Priloge k Sklepu 2009/959 vsebuje tri dodatne rubrike, ki omogočajo navedbo obdobij, v katerih je bil voznik na dopustu ali počitku, je opravljal druga dela, ne vožnje, ali je bil dosegljiv, pri čemer so ta obdobja našteta v rubrikah 16, 18 in 19 tega obrazca.

45 Čeprav te rubrike niso omenjene v členu 11(3) Direktive 2006/22, je treba poudariti, da pravna podlaga Sklepa 2009/959 ni le ta določba, ampak tudi člen 13 te direktive, ki Komisiji med drugim dovoljuje, da na lastno pobudo sprejme ukrepe za izvajanje Direktive 2006/22, katerih namen je med drugim spodbuditi skladnost pristopa nadzornih organov in harmonizirano razlago Uredbe št. 561/2006 med nadzornimi organi.

46 Kot je poudarjeno v uvodni izjavi 3 Sklepa 2009/959, so bili v obrazec iz Priloge k temu sklepu dodatni elementi, ki so v rubrikah 16, 18 in 19 tega obrazca, vneseni zato, da bi se povečali zmogljivost in učinkovitost preverjanja skladnosti z določbami Uredbe št. 561/2006, ki ga izvajajo države članice.

47 Iz člena 6(5) Uredbe št. 561/2006 pa med drugim izhaja, da mora voznik bodisi avtomatsko bodisi ročno zapisovati dnevni ali tedenski čas početka, vsako obdobje „razpoložljivosti“ in čas, namenjen drugemu delu. Ta obveznost zapisovanja zajema položaj, v katerem je voznik oddaljen od svojega vozila v skladu s členom 34(3), prvi pododstavek, točka (b), Uredbe št. 165/2014.

48 Iz tega izhaja, da se lahko, če taki zapisi niso na voljo, od voznika zahteva, da predloži dokaz o spoštovanju določb teh uredb tako, da na podlagi obrazca iz Priloge k Sklepu 2009/959 zagotovi upoštevne informacije za eno ali drugo obdobje iz prejšnje točke te sodbe, da bi se nadzornim organom držav članic omogočilo, da se prepričajo zlasti, ali sta bila cilja izboljšanja delovnih pogojev voznikov in varnosti v cestnem prometu, ki jima sledita ti uredbi, spoštovana.

49 Zato pri preučitvi drugega vprašanja ni bil ugotovljen noben element, ki bi vplival na veljavnost obrazca Komisije iz Priloge k Sklepu 2009/959.

Stroški

50 Ker je ta postopek za stranki v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (osmi senat) razsodilo:

1. **Člen 34(3), drugi pododstavek, Uredbe (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014 o tahografih v cestnem prometu, razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom je treba razlagati tako, da nacionalna ureditev, ki vozniku vozila, opremljenega z digitalnim tahografom, nalaga, da če v navedenem tahografu ni avtomatskih ali ročnih zapisov, kot podredno dokazno sredstvo o svojih dejavnostih predloži potrdilo, ki ga v skladu z obrazcem iz Priloge k Sklepu Komisije 2009/959/EU z dne 14. decembra 2009 o spremembi Odločbe 2007/230/ES o obrazcu o socialni zakonodaji v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu izda njegov delodajalec, ne spada na področje uporabe prepovedi, ki jo navedeni člen določa.**

2. **Pri preučitvi drugega vprašanja ni bil ugotovljen noben element, ki bi vplival na veljavnost obrazca iz Priloge k Sklepu 2009/959.**

Podpisi