Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (kaheksas koda)

7. mai 2020*

Eelotsusetaotlus – Autoveod – Tööpäevad ja puhkepäevad – Digitaalsed sõidumeerikud – Määrus (EL) nr 165/2014 – Juhikaardile tööpäevade märkimata jätmine ja salvestuslehtede puudumine – Riigisisesed õigusnormid, mis näevad neil asjaoludel juhile ette kohustuse esitada oma tööandja tõend – Otsuse 2009/959/EL lisas toodud vormi kehtivus

Kohtuasjas C-96/19,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Landesverwaltungsgericht Niederösterreichi (Alam-Austria liidumaa halduskohus, Austria) 4. veebruari 2019. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 8. veebruaril 2019, menetluses

VO

versus

Bezirkshauptmannschaft Tulln,

EUROOPA KOHUS (kaheksas koda),

koosseisus: koja president L. S. Rossi (ettekandja), kohtunikud J. Malenovský ja N. Wahl,

kohtujurist: P. Pikamäe,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

– Austria valitsus, esindajad: J. Schmoll ja G. Hesse,

– Belgia valitsus, esindajad: C. Van Lul ja J.-C. Halleux,

– Euroopa Komisjon, esindajad: G. Braun ja J. Hottiaux,

arvestades pärast kohtujuristi ärakuulamist tehtud otsust lahendada kohtuasi ilma kohtujuristi ettepanekuta,

on teinud järgmise

* Kohtumenetluse keel: saksa.

otsuse

1 Eelotsusetaotlus puudutab esiteks küsimust, kuidas tõlgendada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. veebruari 2014. aasta määruse (EL) nr 165/2014 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist (ELT 2014, L 60, lk 1), artikli 34 lõiget 3 ja artikli 36 lõiget 2, ning teiseks küsimust, kas komisjoni 14. detsembri 2009. aasta otsus 2009/959/EL, millega muudetakse otsust 2007/230/EÜ vormi kohta, mida kasutatakse autovedudega seotud sotsiaalõigusnormide puhul (ELT 2009, L 330, lk 80), on kehtiv.

2 Taotlus on esitatud raskeveoki juhi VO ja Bezirkshauptmannschaft Tullni (Tullni ringkonnavalitsus, Austria) vahelises kohtuvaidluses VO-le liikluskontrolli käigus määratud trahvi üle.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

Määrus (EÜ) nr 561/2006

3 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määruse (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 (ELT 2006, L 102, lk 1), artikkel 1 sätestab:

„Käesoleva määrusega kehtestatakse eeskirjad kauba- ja reisijateveoga hõivatud sõidukijuhtide sõiduaegade, vaheaegade ja puhkeperioodide kohta, et ühtlustada konkurentsitingimusi sisetranspordi liikide, eriti autoveosektori osas ning parandada töötingimusi ja liiklusohutust. Lisaks sellele on käesoleva määruse eesmärgiks aidata kaasa järelevalve ja haldussunni praktika parandamisele liikmesriikides, samuti töökorralduse parandamisele autoveosektoris.“

4 Määruse nr 561/2006 artikkel 4 sätestab:

„Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

[…]

e) *teised tööd* – kõik [Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2002. aasta direktiiv 2002/15/EÜ autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isikute tööaja korralduse kohta (EÜT 2002, L 80, lk 35; ELT eriväljaanne 05/04, lk 224)] artikli 3 punktis a tööajana määratletud tegevused, välja arvatud sõiduki juhtimine, samuti mis tahes töö sama või mõne teise tööandja jaoks transpordisektoris või väljaspool seda;

[…]“.

5 Määruse artikli 6 lõige 5 näeb ette:

„Juht peab artikli 4 lõikes e nimetatud ajad, samuti kõik sõiduajad sõidukis, mida kasutatakse ärilistel eesmärkidel väljaspool käesoleva määruse reguleerimisala, registreerima teiste töödena; lisaks sellele peab ta [nõukogu 20. detsembri 1985. aasta määruse (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta (EÜT 1985, L 370, lk 8; ELT eriväljaanne 07/01, lk 227)] artikli 15 lõike 3

punkti c kohaselt registreerima pärast oma viimast ööpäevast või iganädalast puhkeperioodi veedetud „valmisolekuajad“. Need ajad tuleb kanda käsitsi salvestuslehele või väljatrükile või sisestada manuaalselt sõidumeerikusse.“

Määrus nr 165/2014

6 Määruse nr 165/2014 artikli 2 lõige 2 sätestab:

„Lisaks lõikes 1 osutatud mõistetele kohaldatakse käesolevas määruses järgmisi mõisteid:

a) „sõidumeerik“ – maanteesõidukitesse paigaldamiseks ette nähtud seadmed, mida kasutatakse kõnealuste sõidukite liikumist, sealhulgas kiirust, ja nende juhtide teatavat tööaega käsitlevate artikli 4 lõike 3 kohaste andmete automaatseks või poolautomaatseks kuvamiseks, salvestamiseks, väljatrükkimiseks, säilitamiseks ja esitamiseks;

[…]

d) „sõidumeerikukaart“ – kiipkaart, mis on mõeldud sõidumeerikuga kasutamiseks ja mis võimaldab sõidumeerikul tuvastada kaardiomaniku rolli ning andmete ülekande ja säilitamise eesmärki;

e) „salvestusleht“ – registreeritud andmete vastuvõtmiseks ja säilitamiseks mõeldud leht, mis pannakse analoogsõidumeerikusse ja millele analoogsõidumeeriku märgistusseadmed kannavad pidevalt salvestatavat teavet;

f) „juhikaart“ – liikmesriigi ametiasutuste poolt sõidukijuhile väljastatud sõidumeerikukaart, mille abil on võimalik juhti tuvastada ja mis võimaldab juhi tegevuse andmete salvestamist;

g) „analoogsõidumeerik“ – sõidumeerik, milles kasutatakse salvestuslehte käesoleva määruse kohaselt;

h) „digitaalne sõidumeerik“ – sõidumeerik, milles kasutatakse sõidumeerikukaarti käesoleva määruse kohaselt;

[…]“.

7 Määruse artikkel 5 „Digitaalse sõidumeeriku funktsioonid“ sätestab:

„Digitaalne sõidumeerik peab tagama järgmised funktsioonid:

– kiiruse ja teepikkuse mõõtmine;

– juhi tegevuse ja juhtimisstaatuse seire;

– sõidumeeriku kaardi sisestamise ja väljavõtmise seire;

– juhtide käsitsi tehtud sissekannete salvestamine;

[…]“.

8 Nimetatud määruse artikkel 6 „Andmete kuvamine ja hoiatusfunktsioon“ sätestab:

„1. Digitaalses sõidumeerikus ja sõidumeerikukaardil olevad andmed sõiduki, juhi ja kaasjuhi tegevuse kohta kuvatakse selgelt, ühemõtteliselt ja ergonoomiliselt.

2. Kuvatakse järgmine teave:

[…]

c) juhi tegevus:

– kui juhi hetketegevus on juhtimine, siis juhi jooksev pidev juhtimisaeg ja jooksev kumulatiivne vaheaeg;

– kui juhi hetketegevus on valmisolek/muu töö/puhkus või vaheaeg, siis tegevuse jooksev kestus (alates selle valimisajast) ja jooksev kumulatiivne vaheaeg;

[…]“.

9 Määruse nr 165/2014 artikli 29 lõige 2 on sõnastatud järgmiselt:

„Kui juhikaart on kahjustatud või kui selle kasutamisel tekib tõrge, siis juht tagastab kaardi oma tavapärase elukoha liikmesriigi pädevale asutusele. Juhikaardi vargusest tuleb ametlikult teatada varguse toimumise riigi pädevale asutusele.“

10 Määruse artikkel 34 näeb ette:

„1. Juht kasutab salvestuslehte või mälukaarti iga päev, mil ta sõidukit juhib, ning alates hetkest, kui ta sõiduki üle võtab. Salvestuslehte või mälukaarti ei võeta välja enne ühe päeva tööaja lõppu, kui selle väljavõtmine ei ole muul viisil lubatud. Ühtki salvestuslehte või mälukaarti ei tohi kasutada pikema aja jooksul kui see, milleks see oli ette nähtud.

[…]

3. Kui juht ei viibi sõidukis ega saa seetõttu sõidukisse paigaldatud sõidumeerikut kasutada, tuleb lõike 5 punkti b alapunktides ii, iii ja iv osutatud ajavahemikud,

[…]

b) kui sõiduk on varustatud digitaalse sõidumeerikuga, kanda juhikaardile sõidumeeriku manuaalse sisestusseadme abil.

Liikmesriigid ei kehtesta juhtidele kohustust esitada vorm, millega tõendatakse nende tegevust ajal, mil nad ei viibi sõidukis.

[…]

5. Juht:

[…]

b) kasutab lüliteid, mis võimaldavad registreerida eraldi ja eristatavalt järgmised ajavahemikud:
i) märgi all/„juhtimisaeg“;

ii) märgi all/„muu töö“, mis tähendab mis tahes tegevust peale juhtimise, nagu on määratletud direktiivi 2002/15/EÜ artikli 3 punktis a, ja samuti mis tahes tööd samale või muule tööandjale transpordisektoris või sellest väljaspool;

iii) märgi all/„valmisoleku aeg“, nagu on määratletud direktiivi 2002/15/EÜ artikli 3 punktis b;

iv) märgi all/vaheajad või puhkus.

[…]“.

11 Määruse nr 165/2014 artikli 35 lõige 2 sätestab:

„Kui juhikaart kahjustub, selle kasutamisel tekib tõrge või see kaob või varastatakse, siis juht

a) prindib oma teekonna alguses andmed tema juhitud sõiduki kohta ja kannab väljatrükile

[…]
ii) artikli 34 lõike 5 punkti b alapunktides ii, iii ja iv nimetatud ajavahemikud;

b) prindib oma teekonna lõpul välja andmed sõidumeeriku salvestatud ajavahemike kohta, märgib üles sõidumeeriku mittesalvestatud ajavahemikud, mil ta väljatrüki koostamisest alates tegi teisi töid, oli valmisolekuseisundis või võttis puhkeaja, ning kannab sellele dokumendile andmed, mis võimaldavad juhi kindlakstegemist (nimi, juhikaardi või juhiloa number), samuti oma allkirja.“

12 Selle määruse artikkel 36 näeb ette:

„[…]

2. Kui juht juhib digitaalse sõidumeerikuga varustatud sõidukit, peab ta olema suuteline volitatud kontrolliametnikule tema nõudmisel igal ajal esitama

i) oma juhikaardi;

ii) kõik jooksva päeva ja eelnenud 28 päeva jooksul koostatud käsikirjalised kanded ja väljatrükid, mis on ette nähtud käesoleva määrusega ja määrusega (EÜ) nr 561/2006;

[…]

3. Volitatud kontrolliametnik võib määruse (EÜ) nr 561/2006 täitmist kontrollida, analüüsides salvestuslehti, kuvades ekraanile või printides või laadides alla sõidumeerikus või juhikaardil salvestatud andmeid, või kui see ei ole võimalik, iga teist dokumenti, mis tõendab mittevastavust mõne sättega, näiteks käesoleva määruse artikli 29 lõikega 2 ja artikli 37 lõikega 2.“

13 Määruse nr 165/2014 artikli 37 lõige 2 on sõnastatud järgmiselt:

„Kui sõidumeerik ei ole töökorras või on tekkinud selle tõrked, siis märgivad juhid nende tuvastamist võimaldavad andmed (nimi, juhikaardi või juhiloa number) koos allkirjaga ja teabega nende eri ajavahemike kohta, mida sõidumeerik enam korrakohaselt ei salvesta ega prindi:

a) salvestuslehele või lehtedele või

b) salvestuslehele kinnitatavale või juhikaardiga koos hoitavale ajutisele lehele.“

Direktiiv 2006/22/EÜ

14 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta direktiivi 2006/22/EÜ, mis käsitleb nõukogu määruste (EMÜ) nr 3820/85 ja (EMÜ) nr 3821/85 rakendamise miinimumtingimusi seoses autovedudega seotud sotsiaalõigusnormidega ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 88/599/EMÜ (ELT 2006, L 102, lk 35), artikli 11 lõige 3 näeb ette:

„Komisjon koostab vastavalt artikli 12 lõikes 2 osutatud menetlusele elektroonilise ja väljatrükitava vormi, mida kasutatakse juhul, kui sõidukijuht on viibinud [nõukogu 20. detsembri 1985. aasta määruse (EMÜ) nr 3820/85 teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamise kohta (EÜT 1985, L 370, lk 1; ELT eriväljaanne 05/01, lk 319)] artikli 15 lõike 7 esimese lõigu esimeses taandes nimetatud haigus- või põhipuhkusel või kui sõidukijuht on selle ajavahemiku piires juhtinud sõidukit, mis ei kuulu määruse (EMÜ) nr 3821/85 kohaldamisalasse."

15 Kõnealuse direktiivi artikkel 13 pealkirjaga „Rakendusmeetmed" sätestab:

„Ühe liikmesriigi taotlusel või omal algatusel võtab komisjon vastavalt artikli 12 lõikes 2 osutatud menetlusele vastu rakendusmeetmed, millega järgitakse ühte järgmistest eesmärkidest:

a) edendada ühist lähenemist selle direktiivi rakendamiseks;

b) edendada kontrolliasutuste vahelist ühtset lähenemisviisi ja määruse [nr 561/2006] ühtlustatud tõlgendamist erinevate kontrolliasutuste poolt;

c) lihtsustada dialoogi transpordisektori ja kontrolliasutuste vahel."

Otsus 2007/230/EÜ

16 Komisjoni 12. aprilli 2007. aasta otsuse 2007/230/EÜ vormi kohta, mida kasutatakse autovedudega seotud sotsiaalõigusnormide puhul (ELT 2007, L 99, lk 14), artikkel 1 näeb ette:

„Direktiivi 2006/22/EÜ artikli 11 lõikes 3 osutatud vorm sätestatakse käesoleva otsuse lisas."

17 Otsuse 2007/230 lisas esitatud tõendi vormis tegevuste kohta sisaldas muu hulgas kolme punkti, mis olid nummerdatud 13, 14 ja 15 ning tuli täita ettevõtjal andes selgitused vastavalt sellele, kas juht „13. oli haiguspuhkusel", „14. oli põhipuhkusel" või „15. juhtis sõidukit, mis ei kuulu määruse (EÜ) nr 561/2006 […] kohaldamisalasse".

Otsus 2009/959

18 Otsuse 2009/959 põhjendustes 1, 3 ja 4 on märgitud:

„(1) Teedel korraldatavate kontrollide puhul on peamiseks teabeallikaks sõidumeerikute salvestised. Salvestiste puudumine peaks olema põhjendatav üksnes siis, kui sõidumeeriku andmed, sealhulgas käsitsi tehtavad sissekanded, puuduvad objektiivsetel põhjustel. Sel juhul tuleks kehtestada tõend, millega kinnitatakse, et sellised põhjused on olemas.

[…]

(3) Selleks et liikmesriigid saaksid tulemuslikumalt ja tõhusamalt kontrollida [määruse nr 561/2006] sätete täitmist, tuleks [otsuse 2007/230 lisas esitatud] vormi muuta, lisades sellele lisaks direktiivi 2006/22/EÜ artikli 11 lõikes 3 sätestatud punktidele täiendavaid punkte.

(4) Tõendi vormi tuleks kasutada üksnes siis, kui sõidumeeriku andmed ei näita objektiivsetel tehnilistel põhjustel, et määruse (EÜ) nr 561/2006 sätteid on järgitud.“

19 Otsuse 2009/959 artikkel 1 näeb ette:

„Otsuse 2007/230/EÜ lisa asendatakse käesoleva otsuse lisas esitatud tekstiga.“

20 Otsuse 2009/959 lisas esitatud tõendi vorm kordab esiteks otsuse 2007/230 lisas toodud vormi punktides 13, 14 ja 15 nimetatud elemente, andes neile vastavalt numbrid 14, 15 ja 17, ning teiseks on lisatud kolm punkti viimati nimetatud vormil ettenähtutele, mida ettevõtja peab täitma vastavalt sellele, kas juht „16) [oli] puhkusel või puhkepausil“, „18) tegeles muude ülesannete kui juhtimisega“ või „19) oli kättesaadav“.

Austria õigus

21 Austria 1967. aasta mootorsõidukiseaduse (Kraftfahrgesetz 1967) (põhikohtuasja asjaoludele kohaldatavas redaktsioonis; edaspidi „KFG 1967“) § 102a lõige 4 näeb ette:

„Juhid, kes juhivad mootorsõidukeid, mis on varustatud digitaalse sõidumeerikuga määruse [nr 165/2014] tähenduses, peavad sõidumeerikut kasutades järgima selle kasutusjuhendit. Nad peavad hoolitsema selle eest, et sõidumeerik sõitude ajal töötaks ja nende juhikaart oleks seadmes. Juhid peavad avalik-õigusliku julgeolekuteenistuse või liikluspolitsei ametniku nõudmisel esitama määruses [nr 165/2014] ette nähtud väljatrükid, juhikaardi ja kaasas olevad jooksva päeva ja eelnenud 28 päeva salvestuslehed, kui nad juhtisid sel ajal sõidukit, mis on varustatud analoogsõidumeerikuga. Selle kohta antakse juhile tõend. Kui juhikaardil puuduvad üksikud tööpäevad ja nende kohta ei ole kaasas ka salvestuslehti, siis peavad nende päevade kohta olema kaasas tööandja tõendid, mis vastavad komisjoni poolt direktiivi [2006/22] artikli 11 lõike 3 kohaselt koostatud vormile, ja need tuleb kontrollimisel esitada.“

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

22 Märtsis 2018 toimunud liikluskontrolli käigus määras Austria ametiasutus digitaalse sõidumeerikuga raskeveoki juhile VO-le KFG 1967 sätete alusel trahvi summas 50 eurot põhjusel, et tal ei olnud mitme sellele kontrollile eelnenud päeva kohta esitada oma tööandja poolt otsuse 2009/959 lisas toodud vormi alusel koostatud tõendit, mis kinnitaks, et ta asjaomastel päevadel sõidukit ei juhtinud (sõidukijuhtimiseta päevad). Sellise tõendi esitamine oleks võimaldanud tal korvata nende vajalike andmete salvestamata jätmist, mis oleksid pidanud olema märgitud digitaalses sõidumeerikus, millega nimetatud sõiduk oli varustatud.

23 Landesverwaltungsgericht Niederösterreichil (Alam-Austria liidumaa halduskohus, Austria), kellele VO esitas trahvi määramise otsuse peale kaebuse, tekib esiteks küsib, kas sõidukijuhtimiseta päevad kuuluvad mõiste „tegevus“ alla määruse nr 165/2014 artikli 34 lõike 3 teise lõigu tähenduses ja kas järelikult on keelatud nõuda sõidukijuhilt sõidukijuhtimiseta päevade kohta tõendi esitamist, vastupidi sellele, mida näeb ette KFG 1967 § 102a lõige 4. Kui see on nii, siis leiab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et VOd ei tuleks karistada selle eest, et ta on viimati nimetatud sätet rikkunud.

24 Teiseks tekib eelotsusetaotluse esitanud kohtul küsimus, kas juhul, kui selle määruse artikli 34 lõike 3 teise lõigu tähenduses kuuluvad sõidukijuhtimiseta päevad mõiste „tegevus“ alla, on otsuse 2009/959 lisas esitatud vorm kehtiv. See kohus leiab, et lisades sellele vormile punktid 16, 18 ja 19, ületas komisjon direktiivi 2006/22 artikli 11 lõikega 3 antud volitust, nõudes sõidukijuhtidelt, et nad esitaksid tööandja väljastatud vormi, mis tõendab nende tegevust, kuigi nad ei olnud sõidukis, mis on vastuolus nimetatud määruse artikli 34 lõike 3 teises lõigus ettenähtuga.

25 Neil asjaoludel otsustas Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (Alam-Austria liidumaa halduskohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas määrust [nr 165/2014], eelkõige selle artikli 34 lõike 3 [teist lõiku] ja artikli 36 lõiget 2 tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus liikmesriigi õigusnormid, mis nõuavad, et [nimetatud määruse] artikli 2 lõike 2 punktis h määratletud digitaalse sõidumeerikuga mootorsõidukite juhtidel peavad juhul, kui nende juhikaardil […] puuduvad üksikud tööpäevad, mille kohta ei ole sõidukis kaasas ka salvestuslehti, olema nende päevade kohta sõidukis kaasas tööandja vastavad tõendid, mis vastavad komisjoni poolt direktiivi [2006/22] artikli 11 lõike 3 kohaselt koostatud vormi miinimumnõuetele, ja nad peavad need kontrolli käigus esitama?

2. Kui vastus esimesele küsimusele on eitav, siis kas komisjoni poolt otsuses [2009/959] kehtestatud vorm on tervikuna või osaliselt kehtetu?“

Eelotsuse küsimuste analüüs

Esimene küsimus

26 Esimese küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 165/2014 artikli 34 lõike 3 teist lõiku tuleb tõlgendada nii, et selles sätestatud keelu kohaldamisalasse kuuluvad riigisisesed õigusnormid, mis panevad digitaalse sõidumeerikuga sõiduki juhile kohustuse esitada oma tegevuse kohta täiendava tõendina juhul, kui sõidumeerikus puuduvad automaatselt ja käsitsi tehtud sissekanded, oma tööandja tõendi, mis on koostatud vastavalt otsuse 2009/959 lisas esitatud vormile.

27 Sellele küsimusele vastamiseks tuleb kõigepealt meelde tuletada, et määruse nr 561/2006 eesmärk on eeskätt selle artikli 1 kohaselt ühtlustada konkurentsitingimusi autoveosektoris ning parandada töötingimusi ja liiklusohutust, kusjuures need eesmärgid kajastuvad kohustuses varustada reeglina maanteeveokid taadeldud sõidumeerikuga, mis võimaldaks kontrollida, kas juhid on sõidu- ja puhkeaegadest kinni pidanud (7. veebruari 2019. aasta kohtuotsus NK, C-231/18, EU:C:2019:103, punkt 18 ja seal viidatud kohtupraktika).

28 Selleks sisaldab määrus nr 165/2014 teatud hulga sätteid sõidumeerikute kasutamise kohta neis sõidukites, mille suhtes kohaldatakse määrust nr 561/2006.

29 Mis puudutab täpsemalt sellise digitaalse sõidumeerikuga sõidukeid, nagu on kõne all põhikohtuasjas, mis töötab juhikaardiga, st vastavalt määruse nr 165/2014 artikli 2 lõike 2 punktidele d ja f sõidumeerikul kasutamiseks mõeldud mälukaardiga, mis võimaldab eelkõige juhi identifitseerimist ja tema tegevusega seotud andmete salvestamist, siis nõuab selle määruse artikli 34 lõige 1, et juht kasutaks seda kaarti iga päev, mil ta sõidukit juhib, ning alates hetkest, kui ta sõiduki üle võtab, ilma et seda tohiks enne igapäevase tööaja lõppu välja võtta.

30 Määruse nr 165/2014 artikli 34 lõike 3 esimese lõigu punktis b on siiski ette nähtud, et kui juht ei saa sõidukist eemalviibimise tõttu kasutada sõidukisse paigaldatud digitaalse sõidumeeriku automaatset sisestamisfunktsiooni, siis tuleb selle artikli lõike 5 punkti b alapunktides ii, iii ja iv osutatud muud ajavahemikud kui sõiduaeg – st ajavahemikud, mis puudutavad „muud tööd“, „valmisoleku aega“ ja „vaheaegu või puhkust“ – kanda juhikaardile sõidumeeriku manuaalse sisestusseadme abil.

31 Määruse nr 165/2014 artikli 36 lõige 2 täpsustab, et sellise sõidumeerikuga varustatud sõiduki juht peab olema suuteline volitatud kontrolliametnikule tema nõudmisel igal ajal esitama eelkõige kõik jooksva päeva ja eelnenud 28 päeva jooksul tehtud käsikirjalised kanded ja väljatrükid, mis on ette nähtud selle määrusega ja määrusega nr 561/2006.

32 Sellest järeldub, et juhul kui juhil ei ole – nagu põhikohtuasjas – võimalik esitada liikluskontrolli käigus nõutud teavet, mis puudutab mitut sellele kontrollile eelnenud päeva, tekib küsimus täiendavate tõendite kohta, mida see juht võib olla kohustatud esitama, et heastada tema sõidukisse paigaldatud digitaalsel sõidumeerikul asjakohaste andmete salvestamata jätmine.

33 Selles kontekstis tekib eelotsusetaotluse esitanud kohtul küsimus, milline ulatus on määruse nr 165/2014 artikli 34 lõike 3 teises lõigus sätestatud keelul, mille kohaselt liikmesriigid ei kehtesta juhtidele kohustust esitada vorm, millega tõendatakse nende tegevust ajal, mil nad ei viibi sõidukis. Täpsemalt soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kas sõidukijuhtimiseta päevad kuuluvad mõiste „tegevus“ alla selle sätte tähenduses, mistõttu vastupidi KFG 1967 § 102a lõikes 4 sätestatule ei saa sõidukijuhilt nõuda, et ta esitaks oma tööandja koostatud tõendi selliste sõidukijuhtimiseta päevade kohta, isegi kui sellise tõendi aluseks oleks otsuse 2009/959 lisas esitatud vorm.

34 Sellega seoses tuleb märkida, et määruse nr 165/2014 artikli 34 lõike 3 teises lõigus kasutatud mõistet „tegevus“ ei ole selles määruses määratletud.

35 Pealegi ei viita ükski selle määruse säte sellele, et seda mõistet tuleks tõlgendada kitsalt, mistõttu selle määruse artikli 34 lõike 5 punktis b loetletud ajavahemikud jääksid välja. Nimelt tuleneb määruse nr 165/2014 artikli 6 lõike 2 punktist c, et „juhi tegevus“, mis peab sisalduma sõidumeerikus kuvatavas teabes, vastab kas sõiduajale ja jooksvale kumulatiivsele vaheajale, „kui juhi hetketegevus on juhtimine“, või asjaomase tegevuse jooksvale kestusele ja jooksvale kumulatiivsele vaheajale, „kui juhi hetketegevus on valmisolek/muu töö/puhkus või vaheaeg“.

36 Siiski oleks juba määruse nr 165/2014 sätete ülesehitusega vastuolus tõlgendada selle määruse artikli 34 lõike 3 teist lõiku nii, et see keelab riigisisesed õigusnormid, mille kohaselt peab juht oma tegevuse kohta esitama tööandja väljastatud tõendi, kui oma sõidukist eemalviibimise tõttu puuduvad sellesse sõidukisse paigaldatud digitaalses sõidumeerikus tavaliselt sisalduma pidavad automaatselt ja käsitsi tehtud sissekanded.

37 Eelkõige tuleneb määruse nr 165/2014 artikli 36 lõikest 3, et kontrolliametnik võib kontrollida määruse nr 561/2006 sätete järgimist, analüüsides salvestuslehti, kuvades ekraanile või printides või laadides alla sõidumeerikus või juhikaardil salvestatud andmeid, „või kui see ei ole võimalik, iga teist dokumenti“, mis tõendab mittevastavust mõne sättega, näiteks määruse nr 165/2014 artikli 29 – mis puudutab varastatud, kaotatud või defektseid juhikaarte – lõikega 2 ja selle määruse artikli 37 lõikega 2 tõendite kohta, mis tuleb juhil esitada, kui sõidumeerik ei ole töökorras või on tekkinud selle tõrked. Kuna nende kahe sätte mainimine ei ole ilmselgelt ammendav, annab viimati nimetatud määruse artikli 36 lõige 3 liikmesriikide kontrolliasutustele õiguse analüüsida täiendava tõendina mis tahes liiki dokumente, mis võimaldavad neil kontrollida sõidukijuhi tegevuse erinevaid ajavahemikke juhul, kui neid ei ole kantud sõiduki digitaalsesse sõidumeerikusse.

38 Vastupidine tõlgendus kahjustaks määruste nr 561/2006 ja nr 165/2014 eesmärke, eelkõige liiklusohutust ja juhtide töötingimuste parandamist. Seega võtaks selline tõlgendus mitte ainult liikmesriikide kontrollisutustelt võimaluse tagada juhtidele määruses nr 561/2006 ette nähtud sõiduaegade, vaheaegade ja puhkeaegade järgimine olukorras, kus asjakohaseid andmeid ei olnud võimalik digitaalsesse sõidumeerikusse sisestada, vaid see võiks ka suurendada nende andmete tahtlikku salvestamata jätmist.

39 Lisaks kinnitavad käesoleva kohtuotsuse punktis 36 esitatud hinnangut Belgia valitsuse ja komisjoni kokkulangevad seisukohad, mille kohaselt on määruse nr 165/2014 artikli 34 lõike 3 teises lõigus nimetatud keelu eesmärk üksnes lõpetada teatavate liikmesriikide praktika, kes lisaks sõidumeerikutes tehtud salvestistele nõudsid süstemaatiliselt sõidukijuhtidelt nende tegevuse tõendamiseks riigisiseste vormide esitamist, mis toob autoveoettevõtjatele kaasa halduskoormust ja lisakulusid.

40 Lõpuks on oluline märkida, et määruse nr 165/2014 vastuvõtmine ei mõjutanud kuidagi direktiivi 2006/22 artikli 11 lõike 3 sisu. Selle sätte kohaselt tuleb komisjonil koostada elektrooniline ja väljatrükitav vorm, mida kasutatakse juhul, kui sõidukijuht on olnud haigus- või põhipuhkusel või kui ta on jooksva päeva või eelnenud 28 päeva jooksul juhtinud sõidukit, mis konkreetselt ei kuulu määruse nr 561/2006 kohaldamisalasse. Otsuse 2009/959 põhjenduste 3 ja 4 kohaselt kasutatakse seda otsuse lisas olevat vormi üksnes siis, kui sõidumeerikus puuduvad määruse nr 561/2006 sätete järgimise tagamiseks vajalikud salvestised, sealhulgas käsitsi tehtud sissekanded.

41 Kõigist eeltoodud kaalutlustest tuleneb, et määruse nr 165/2014 artikli 34 lõike 3 teist lõiku tuleb tõlgendada nii, et selles sätestatud keelu kohaldamisalasse ei kuulu riigisisesed õigusnormid, mis panevad digitaalse sõidumeerikuga sõiduki juhile kohustuse esitada oma tegevuse kohta täiendava tõendina juhul, kui sõidumeerikus puuduvad automaatselt ja käsitsi tehtud sissekanded, oma tööandja tõendi, mis on koostatud vastavalt otsuse 2009/959 lisas esitatud vormile.

Teine küsimus

42 Teise küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kas sellega, et komisjon muutis otsusega 2009/959 otsuse 2007/230 lisas esitatud vormi, nähes ette suurema arvu juhtumeid, mis vastavad sõidukijuhtimiseta perioodidele, kui direktiivi 2006/22 artikli 11 lõikes 3 nimetatud, ületas see institutsioon talle selle sättega antud volitusi, mille tagajärjel on muudetud vorm täielikult või osaliselt kehtetu.

43 Esiteks tuleb märkida, et eelotsusetaotluse esitanud kohus ei kahtle nimetatud vormi kehtivuses osas, milles see sisaldab punkte 14, 15 ja 17, mis direktiivi 2006/22 artikli 11 lõike 3 kohaselt vastavad ajavahemikele, mil juht oli haiguspuhkusel, põhipuhkusel või juhtis mõnda muud sõidukit, mis ei kuulu eelkõige määruse nr 561/2006 kohaldamisalasse.

44 Teiseks tuleb meenutada, et otsuse 2009/959 lisas esitatud vormil on kolm täiendavat punkti, mis võimaldavad märkida ajavahemikud, mil juht oli puhkusel või puhkepausil, tegeles muude ülesannetega kui juhtimine või oli kättesaadav; need perioodid on loetletud vastavalt vormi punktides 16, 18 ja 19.

45 Kuigi on tõsi, et neid punkte ei ole direktiivi 2006/22 artikli 11 lõikes 3 nimetatud, tuleb märkida, et otsuse 2009/959 õiguslik alus ei ole mitte üksnes see säte, vaid ka selle direktiivi artikkel 13, mis eelkõige lubab komisjonil omal algatusel võtta direktiivi 2006/22 rakendusmeetmed, mille eesmärk on muu hulgas edendada kontrolliasutuste vahelist ühtset lähenemisviisi ja määruse nr 561/2006 ühtlustatud tõlgendamist erinevate kontrolliasutuste poolt.

46 Nagu on rõhutatud otsuse 2009/959 põhjenduses 3, lisati otsuse lisas toodud vormile täiendavad elemendid, mis asuvad selle vormi punktides 16, 18 ja 19, selleks, et parandada määruse nr 561/2006 sätete kohaselt liikmesriikide läbiviidavate kontrollide läbiviimist ja tõhusust.

47 Määruse nr 561/2006 artikli 6 lõikest 5 tuleneb aga, et juht peab kas automaatselt või käsitsi salvestama igapäevase või iganädalase puhkeaja, kõik „valmisolekuajad“ ja muude ülesannete täitmiseks kulunud aja. See salvestamiskohustus laieneb olukorrale, kus juht ei viibi oma sõidukis, nagu on märgitud määruse nr 165/2014 artikli 34 lõike 3 esimese lõigu punktis b.

48 Sellest tuleneb, et kui sellised andmed ei ole kättesaadavad, võib sõidukijuhilt nõuda, et ta tõendaks nimetatud määruste sätete järgimist, esitades otsuse 2009/959 lisas toodud vormi alusel asjakohase teabe mõne käesoleva kohtuotsuse eelmises punktis nimetatud ajavahemiku kohta, võimaldamaks liikmesriikide kontrolliasutustel veenduda eelkõige selles, et on täidetud nende määruste eesmärgid parandada sõidukijuhtide töötingimusi ja liiklusohutust.

49 Järelikult ei ilmnenud teise küsimuse analüüsimisel ühtegi asjaolu, mis võiks mõjutada otsuse 2009/959 lisas sisalduva komisjoni kehtestatud vormi kehtivust.

Kohtukulud

50 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse liikmesriigi kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (kaheksas koda) otsustab:

1. **Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. veebruari 2014. aasta määrust (EL) nr 165/2014 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist, artikli 34 lõike 3 teist lõiku tuleb tõlgendada nii, et selles sätestatud keelu kohaldamisalasse ei kuulu riigisisesed õigusnormid, mis panevad digitaalse sõidumeerikuga sõiduki juhile kohustuse esitada oma tegevuse kohta täiendava tõendina juhul, kui sõidumeerikus puuduvad automaatselt ja käsitsi tehtud sissekanded, oma tööandja tõendi, mis on koostatud vastavalt komisjoni 14. detsembri 2009. aasta otsuse 2009/959/EL, millega muudetakse otsust 2007/230/EÜ vormi kohta, mida kasutatakse autovedudega seotud sotsiaalõigusnormide puhul, lisas esitatud vormile.**

2. **Teise küsimuse analüüsimisel ei ilmnenud ühtegi asjaolu, mis võiks mõjutada otsuse 2009/959 lisas sisalduva vormi kehtivust.**

Allkirjad