Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Ottende Afdeling)

7. maj 2020*

»Præjudiciel forelæggelse – vejtransport – arbejdsdage og hviledage – digitale takografer – forordning (EU) nr. 165/2014 – manglende registrering af arbejdsdage på førerkortet og manglende diagramark – national lovgivning, hvorefter føreren under disse omstændigheder er forpligtet til at forevise en erklæring fra sin arbejdsgiver – gyldigheden af formularen i bilaget til afgørelse 2009/959/EU«

I sag C-96/19,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (den regionale forvaltningsdomstol i Niederösterreich, Østrig) ved afgørelse af 4. februar 2019, indgået til Domstolen den 8. februar 2019, i sagen

VO

mod

Bezirkshauptmannschaft Tulln

har

DOMSTOLEN (Ottende Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, L.S. Rossi (refererende dommer), og dommerne J. Malenovský og N. Wahl,

generaladvokat: P. Pikamäe,

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

– den østrigske regering ved J. Schmoll og G. Hesse, som befuldmægtigede,

– den belgiske regering ved C. Van Lul og J.-C. Halleux, som befuldmægtigede,

– Europa-Kommissionen ved G. Braun og J. Hottiaux, som befuldmægtigede,

og idet Domstolen efter at have hørt generaladvokaten har besluttet, at sagen skal pådømmes uden forslag til afgørelse,

* Processprog: tysk.

afsagt følgende

Dom

1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører dels fortolkningen af artikel 34, stk. 3, og artikel 36, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (EUT 2014, L 60, s. 1), dels gyldigheden af Kommissionens afgørelse 2009/959/EU af 14. december 2009 om ændring af Kommissionens beslutning 2007/230/EF om en formular vedrørende sociale bestemmelser inden for vejtransport (EUT 2009, L 330, s. 80).

2 Denne anmodning er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem VO, der er lastbilchauffør, og Bezirkshauptmannschaft Tulln (distriktsmyndigheden i Tulln, Østrig) vedrørende den bøde, som han blev pålagt i forbindelse med en vejkontrol.

Retsforskrifter

EU-retten

Forordning (EF) nr. 561/2006

3 Artikel 1 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT 2006, L 102, s. 1) har følgende ordlyd:

»Ved denne forordning fastsættes regler for køretid, pauser og hviletid for førere, der udfører godstransport og passagerbefordring ad vej, med det formål at harmonisere vilkårene for konkurrencen mellem de forskellige former for landtransport, navnlig vejtransporten, og at forbedre arbejdsvilkårene og færdselssikkerheden. Forordningen sigter også mod at fremme bedre kontrol og retshåndhævelse i medlemsstaterne og bedre arbejdspraksis i vejtransporterhvervet.«

4 Artikel 4 i forordning nr. 561/2006 bestemmer:

»I denne forordning forstås ved:

[…]

e) »andet arbejde«: enhver aktivitet, der er defineret som arbejdstid i artikel 3, litra a), i [Europa-Parlamentets og Rådets] direktiv 2002/15/EF [af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter (EFT 2002, L 80, s. 35)], undtagen »kørsel«, herunder arbejde udført for den samme eller en anden arbejdsgiver inden for eller uden for transportsektoren

[…]«

5 Forordningens artikel 6, stk. 5, fastsætter:

»En fører registrerer den tid, der er omhandlet i artikel 4, litra e), samt den tid, han bruger på kørsel i erhvervsmæssigt øjemed, og som ikke falder ind under anvendelsesområdet for denne forordning, som »andet arbejde« og registrerer alle »rådighedsperioder« som defineret i artikel 15, stk. 3, litra c), i [Rådets] forordning (EØF) nr. 3821/85 [af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport (EFT 1985, L 370, s. 8)] siden sin sidste daglige eller ugentlige hviletid. Registreringen sker enten manuelt på et diagramark eller en udskrift eller ved anvendelse af faciliteter til manuel registrering i kontrolapparatet.«

Forordning nr. 165/2014

6 Artikel 2, stk. 2, i forordning nr. 165/2014 bestemmer:

»Foruden definitionerne i stk. 1 forstås i denne forordning ved:

a) »takograf« eller »kontrolapparat«: udstyr, der er bestemt til installering i køretøjer for hel- eller halvautomatisk at vise, registrere, udskrive, lagre og udlæse de nærmere oplysninger om sådanne køretøjers kørsel, herunder hastigheden, i overensstemmelse med artikel 4, stk. 3, og de nærmere oplysninger vedrørende deres føreres bestemte aktivitetsperioder

[…]

d) »takografkort«: et chipkort til anvendelse i takografen, som giver takografen mulighed for at fastlægge kortindehaverens rolle samt giver mulighed for at overføre og lagre data

e) »diagramark«: et til varig optegnelse af oplysninger beregnet ark, som lægges i en analog takograf, og på hvilket den analoge takografs skriveanordning fortløbende optegner de oplysninger, der skal registreres

f) »førerkort«: et takografkort, som medlemsstatens myndigheder udsteder til en bestemt fører, og som identificerer føreren og giver mulighed for at lagre aktivitetsdata for føreren

g) »analog takograf«: en takograf, hvori der anvendes et diagramark i overensstemmelse med denne forordning

h) »digital takograf«: en takograf, hvori der anvendes et takografkort i overensstemmelse med denne forordning

[…]«

7 Forordningens artikel 5 med overskriften »Den digitale takografs funktioner« fastsætter:

»Digitale takografer skal garantere følgende funktioner:

– måling af hastighed og tilbagelagt afstand

– overvågning af førerens aktiviteter og kørestatus

– overvågning af indsættelse og udtagelse af takografkort

– registrering af manuel indlæsning foretaget af føreren

[…]«

8 Nævnte forordnings artikel 6 med overskriften »Visning på skærm og advarselssignaler« bestemmer:

»1. Oplysninger indeholdt i digitale takografer og takografkortet vedrørende køretøjets aktiviteter og førere og medførere skal vises på en klar, utvetydig og ergonomisk måde.

2. Følgende oplysninger skal vises:

[…]

c) førerens aktivitet:

– hvis den aktuelle aktivitet er kørsel, førerens aktuelle sammenhængende køretid og aktuel kumuleret pausetid

– hvis den aktuelle aktivitet er rådighed/andet arbejde/hvile eller pause, aktuel varighed af denne aktivitet (siden den valgtes), og aktuel kumuleret pausetid

[…]«

9 I samme forordnings artikel 29, stk. 2, bestemmes:

»Hvis et førerkort beskadiges eller bliver uanvendeligt, sender føreren kortet tilbage til den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor vedkommende har sin sædvanlige bopæl. Tyveri af førerkort skal behørigt anmeldes til de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor tyveriet fandt sted.«

10 Artikel 34 i forordning nr. 165/2014 fastsætter:

»1. Førerne anvender diagramark eller førerkort hver dag, de kører, fra det øjeblik de overtager køretøjet. Diagramarket eller førerkortet udskiftes først ved afslutningen af den daglige arbejdsperiode, medmindre det er tilladt at udskifte det på andre tidspunkter. Intet diagramark eller førerkort må anvendes ud over det tidsrum, det gælder for.

[…]

3. Når en fører har forladt køretøjet og derfor er ude af stand til at betjene den på selve køretøjet monterede takograf, skal de i stk. 5, litra b), nr. ii), iii) og iv), nævnte tidsrum:

[…]

b) hvis køretøjet har en digital takograf monteret, indlæses på førerkortet ved hjælp af takografens manuelle indlæsningsmulighed.

Medlemsstaterne må ikke pålægge førere et krav om at forelægge formularer, der bekræfter deres aktiviteter, når de har forladt køretøjet.

[…]

5. Førere skal:

[…]

b) betjene takografens indstillingsanordning på en sådan måde, at følgende tider optegnes særskilt og klart:
   i) under tegnet : køretid



   ii) under tegnet : »andet arbejde«: anden aktivitet end kørsel, som defineret i artikel 3, litra a), i direktiv 2002/15/EF, herunder alt arbejde udført for den samme eller en anden arbejdsgiver inden for eller uden for transportsektoren



   iii) under tegnet : »rådighedstid«: som defineret i artikel 3, litra b), i direktiv 2002/15/EF



   iv) under tegnet : pauser eller hvileperiode.



[…]«

11 Artikel 35, stk. 2, i forordning nr. 165/2014 bestemmer:

»Hvis førerkortet beskadiges, bliver uanvendeligt, bortkommer eller stjæles, skal føreren:

a) ved kørslens begyndelse udskrive oplysningerne om det køretøj, han fører, og på udskriften anføre:

   […]
   ii) perioderne, som omhandlet i artikel 34, stk. 5, litra b), nr. ii), iii) og iv)

b) ved kørslens afslutning udskrive oplysningerne om de perioder, som takografen har registreret, anføre eventuelle perioder med andet arbejde, rådighedstid og hvil efter den udskrift lavet ved kørslens begyndelse, når disse ikke er registreret af takografen, og anføre oplysninger på dette dokument, som gør det muligt at identificere føreren (navn, nummer på førerkort eller kørekort), samt førerens underskrift.«

12 Forordningens artikel 36 fastsætter:

»[…]

2. Føreren af et køretøj, som har en digital takograf monteret, skal på en dertil bemyndiget kontrolmedarbejders anmodning kunne forevise:

i) sit førerkort

ii) alle manuelle registreringer og udskrifter, der er foretaget den pågældende dag og de forudgående 28 dage, som krævet i medfør af denne forordning og forordning (EF) nr. 561/2006

[…]

3. En dertil bemyndiget kontrolmedarbejder kan kontrollere overholdelsen af forordning (EF) nr. 561/2006 ved at analysere diagramarkene og de viste, udskrevne eller overførte data, som er registreret af takografen eller førerkortet, eller, hvis dette ikke er muligt, ethvert andet dokument, der begrunder manglende overholdelse af en bestemmelse, jf. nærværende forordnings artikel 29, stk. 2, og artikel 37, stk. 2.«

13 Artikel 37, stk. 2, i forordning nr. 165/2014 har følgende ordlyd:

»Udviser takografen en driftsforstyrrelse eller en mangelfuld funktion, skal føreren nedfælde data, der gør det muligt at identificere den pågældende (navn, nummer på førerkort eller kørekort), herunder en underskrift, samt oplysninger om de forskellige tidsperioder, såfremt takografen ikke længere registrerer eller udskriver disse korrekt:

a) på diagramarket eller diagramarkene, eller

b) på et midlertidigt ark, der vedlægges diagramarket eller opbevares sammen med førerkortet.«

Direktiv 2006/22/EF

14 Artikel 11 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF (EUT 2006, L 102, s. 35) med overskriften »Bedste praksis« bestemmer i sin stk. 3:

»En elektronisk og printervenlig formular udformes af Kommissionen efter proceduren i artikel 12, stk. 2, og den anvendes, hvis føreren har været fraværende på grund af sygdom eller ferie, eller hvis føreren har ført et andet køretøj, der er undtaget fra [Rådets] forordning (EØF) nr. 3820/85 [af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport (EFT 1985, L 370, s. 1)], i den periode, der er nævnt i artikel 15, stk. 7, første afsnit, første led, i forordning (EØF) nr. 3821/85.«

15 Direktivets artikel 13, der har overskriften »Gennemførelsesforanstaltninger«, bestemmer:

»Efter anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ vedtager Kommissionen efter proceduren i artikel 12, stk. 2, gennemførelsesforanstaltninger navnlig med henblik på:

a) at fremme en fælles tilgang til dette direktivs gennemførelse

b) at tilskynde kontrolmyndighederne til at følge en samordnet fremgangsmåde og en harmoniseret fortolkning af forordning [nr. 561/2006]

c) at fremme dialogen mellem transportsektoren og kontrolmyndighederne.«

Beslutning 2007/230/EF

16 Artikel 1 i Kommissionens beslutning 2007/230/EF af 12. april 2007 om en formular vedrørende sociale bestemmelser inden for vejtransport (EUT 2007, L 99, s. 14) bestemmer:

»Den formular, der er omhandlet i artikel 11, stk. 3, i direktiv 2006/22/EF, er vist i bilaget til denne beslutning.«

17 Den aktivitetserklæring, der er indeholdt i bilaget til beslutning 2007/230, omfattede navnlig tre rubrikker med numrene 13, 14 og 15, der skulle afkrydses af virksomheden, og som angav, at føreren »13. var sygemeldt«, »14. afholdt ferie« eller »15. førte et køretøj, som ikke var omfattet af forordning (EF) nr. 561/2006 […]«.

Afgørelse 2009/959

18 Første, tredje og fjerde betragtning til afgørelse 2009/959 har følgende ordlyd:

»(1) Den primære informationskilde i forbindelse med vejkontroller er fartskriverens registreringer. Manglende registreringer bør alene anses for berettiget, når fartskriverregistreringer, herunder manuelle indlæsningsmuligheder, af objektive grunde ikke var mulige. I sådanne tilfælde bør der afgives en erklæring om disse grunde.

[…]

(3) Med henblik på at forbedre omkostningseffektiviteten og effektiviteten af medlemsstaternes kontrol af efterlevelsen af bestemmelserne i [forordning nr. 561/2006] bør [den i bilaget til beslutning 2007/230 anførte formular til erklæringer] ændres ved at indsætte de supplerende elementer, der er anført i artikel 11, stk. 3, i direktiv 2006/22/EF.

(4) Formularen til erklæringer bør kun anvendes, når fartskriverregistreringer af objektive grunde ikke kunne dokumentere, at bestemmelserne i forordning (EF) nr. 561/2006 er efterlevet.«

19 Artikel 1 i afgørelse 2009/959 bestemmer:

»Bilaget til beslutning 2007/230/EF erstattes af teksten i bilaget til nærværende afgørelse.«

20 Den formular til erklæringer, der vises i bilaget til afgørelse 2009/959, gengiver dels de oplysninger, der er omhandlet i rubrik 13, 14 og 15 i formularen i bilaget til beslutning 2007/230, idet den tildeler disse nr. 14, 15 og 17, dels føjer den tre rubrikker til dem, der er fastsat i sidstnævnte formular, der skal udfyldes af virksomheden, alt efter om føreren »16. var fraværende på grund af orlov eller hvileperiode«, »18. udførte andet arbejde end kørslen« eller »19. stod til rådighed«.

Østrigsk ret

21 § 102a, stk. 4, i Kraftfahrgesetz 1967 (lov om køretøjer af 1967) i den affattelse, der finder anvendelse på omstændighederne i hovedsagen (herefter »KFG 1967«), bestemmer:

»Førere af motorkøretøjer, der er udstyret med en digital takograf som omhandlet i forordning […] nr. 165/2014, skal ved betjeningen af takografen følge betjeningsvejledningen til sidstnævnte. De skal sørge for, at kontrolapparatet er i drift under kørsel, og at deres førerkort anvendes i kontrolapparatet. Førerne skal på forlangende af repræsentanter for den offentlige sikkerhedstjeneste eller trafikmyndighederne udlevere de i forordning […] nr. 165/2014 fastsatte udskrifter, førerkortet og de medbragte diagramark for den pågældende dag og de forudgående 28 dage, såfremt de i denne periode har ført et køretøj, som er udstyret med et analogt kontrolapparat. Der udstedes en bekræftelse herfor til føreren. Såfremt enkelte arbejdsdage mangler på førerkortet, og der heller ikke medbringes diagramark herfor, skal der medbringes tilsvarende bekræftelser for disse dage fra arbejdsgiveren, som opfylder mindstekravene i den formular, som er udarbejdet af Kommissionen i henhold til artikel 11, stk. 3, i direktiv 2006/22/EF, og udlevere dem ved kontroller.«

Tvisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

22 I forbindelse med en vejkontrol, der fandt sted i marts 2018, blev VO, der er fører et tungt køretøj udstyret med en digital takograf, pålagt en bøde på 50 EUR af de østrigske myndigheder i henhold til bestemmelserne i KFG 1967 med den begrundelse, at han for så vidt angik flere dage forud for denne kontrol ikke kunne fremlægge en erklæring fra sin arbejdsgiver, som var udfærdiget på grundlag af formularen i bilaget til afgørelse 2009/959, og som bekræftede, at han ikke havde kørt i de pågældende dage (dage uden kørsel). Fremlæggelsen af en sådan erklæring ville have gjort det muligt for VO at afhjælpe den manglende registrering af de relevante oplysninger, som burde have været vist i den digitale takograf, hvormed det nævnte køretøj var udstyret.

23 Da VO har anlagt sag til prøvelse af den afgørelse, hvorved han blev pålagt denne bøde, ved Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (den regionale forvaltningsdomstol i Niederösterreich), ønsker denne ret for det første oplyst, om dage uden kørsel er omfattet af begrebet »aktiviteter« som omhandlet i artikel 34, stk. 3, andet afsnit, i forordning nr. 165/2014, og om det følgelig er forbudt at kræve, at føreren foreviser en erklæring vedrørene dagene uden kørsel, i modsætning til, hvad § 102a, stk. 4, i KFG 1967 bestemmer. Hvis dette er tilfældet, er den forelæggende ret af den opfattelse, at VO ikke bør straffes for at have tilsidesat sidstnævnte bestemmelse.

24 I det tilfælde, hvor dage uden kørsel er omfattet af begrebet »aktiviteter« som omhandlet i forordningens artikel 34, stk. 3, andet afsnit, ønsker den forelæggende ret for det andet oplyst, hvorvidt formularen i bilaget til afgørelse 2009/959 er gyldig. Ifølge den forelæggende ret har Kommissionen, idet den tilføjede rubrik 16, 18 og 19 til denne formular, overskredet sin beføjelse i henhold til artikel 11, stk. 3, i direktiv 2006/22 ved at kræve af førerne, at disse foreviser en formular fra deres arbejdsgiver, som dokumenterer deres aktiviteter, når de ikke befinder sig i deres køretøj, i modsætning til, hvad nævnte forordnings artikel 34, stk. 3, andet afsnit, bestemmer.

25 På denne baggrund har Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (den regionale forvaltningsdomstol i Niederösterreich) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Skal forordning […] nr. 165/2014, navnlig dennes artikel 34, stk. 3, [andet afsnit], samt artikel 36, stk. 2, fortolkes således, at de er til hinder for en national bestemmelse, som kræver, at førere af motorkøretøjer, der er udstyret med en digital takograf som omhandlet i [forordningens] artikel 2, stk. 2, litra h), […], i tilfælde af, at enkelte arbejdsdage mangler på førerkortet […], og der heller ikke medføres diagramark for de pågældende dage, skal medbringe og udlevere tilsvarende bekræftelser fra arbejdsgiveren, som skal opfylde mindstekravene i den af Kommissionen udarbejdede formular i henhold til artikel 11, stk. 3, i direktiv [2006/22]?

2) Såfremt det første spørgsmål besvares benægtende: Er den formular, som Kommissionen fastlagde med sin [afgørelse 2009/959], helt eller delvis ugyldig?«

Om de præjudicielle spørgsmål

Det første spørgsmål

26 Med det første spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 34, stk. 3, andet afsnit, i forordning nr. 165/2014 skal fortolkes således, at en national ordning, hvorefter føreren af et køretøj, der er udstyret med en digital takograf, når de automatiske og manuelle registreringer i takografen ikke foreligger, som et subsidiært bevis for sine aktiviteter pålægges at fremlægge en

aktivitetserklæring udarbejdet af dennes arbejdsgiver i overensstemmelse med den formular, der er indeholdt i bilaget til afgørelse 2009/959, er omfattet af anvendelsesområdet for det forbud, som denne bestemmelse fastsætter.

27 Det skal med henblik på besvarelsen af dette spørgsmål indledningsvis bemærkes, at det følger af bl.a. artikel 1 i forordning nr. 561/2006, at forordningen har til formål at harmonisere vilkårene for konkurrencen på vejtransportområdet og at forbedre arbejdsvilkårene og færdselssikkerheden, og disse formål kommer bl.a. til udtryk i forpligtelsen til i princippet at udstyre vejtransportkøretøjer med en godkendt takograf, der gør det muligt at kontrollere, at førernes køre- og hviletider overholdes (dom af 7.2.2019, NK, C-231/18, EU:C:2019:103, præmis 18 og den deri nævnte retspraksis).

28 Med henblik herpå indeholder forordning nr. 165/2014 en række bestemmelser vedrørende anvendelsen af takografer i de køretøjer, som forordning nr. 561/2006 finder anvendelse på.

29 Hvad navnlig angår køretøjer, der er udstyret med en digital takograf som den i hovedsagen omhandlede, der fungerer med et førerkort – dvs. i overensstemmelse med kravene i artikel 2, stk. 2, litra d) og f), i forordning nr. 165/2014 – et chipkort til anvendelse i takografen, som navnlig giver mulighed for at identificere føreren samt at lagre aktivitetsdata for føreren, kræver forordningens artikel 34, stk. 1, at føreren anvender dette kort hver dag, føreren kører, fra det øjeblik denne overtager køretøjet, idet kortet først må udskiftes ved afslutningen af den daglige arbejdsperiode.

30 Det følger imidlertid af artikel 34, stk. 3, første afsnit, litra b), i forordning nr. 165/2014, at når en fører har forladt køretøjet og derfor er ude af stand til at betjene den automatiske indlæsning af data på den på køretøjet monterede takograf, skal de i denne artikels stk. 5, litra b), nr. ii), iii) og iv), nævnte tidsrum – bortset fra køretiden – dvs. perioder med enhver form for »andet arbejde«, »rådighedstid« samt »pauser eller hvileperiode«, indlæses på førerkortet ved hjælp af takografens manuelle indlæsningsmulighed.

31 Artikel 36, stk. 2, i forordning nr. 165/2014 præciserer, at føreren af et køretøj, som har en sådan takograf monteret, på en dertil bemyndiget kontrolmedarbejders anmodning skal kunne forevise navnlig alle manuelle registreringer og udskrifter, der er foretaget den pågældende dag og de forudgående 28 dage, som krævet i medfør af denne forordning og forordning (EF) nr. 561/2006.

32 Heraf følger, at der i det tilfælde, hvor føreren, som i hovedsagen, ikke er i stand til i forbindelse med en vejkontrol at fremlægge de ønskede oplysninger for så vidt angår flere dage op til denne kontrol, opstår et spørgsmål om subsidiære bevismidler, som denne fører kan forpligtes til at forevise med henblik på at afhjælpe den manglende registrering af de relevante data på den digitale takograf, som dennes køretøj er udstyret med.

33 Det er i denne sammenhæng, at den forelæggende ret ønsker nærmere oplysninger om rækkevidden af det i artikel 34, stk. 3, andet afsnit, i forordning nr. 165/2014 fastsatte forbud, ifølge hvilket medlemsstaterne ikke må pålægge førere et krav om at forelægge formularer, der bekræfter deres aktiviteter, når de har forladt køretøjet. Nærmere bestemt ønsker den forelæggende ret oplyst, om dage uden kørsel er omfattet af begrebet »aktiviteter« som omhandlet i denne bestemmelse, således at føreren, i modsætning til, hvad § 102a, stk. 4, i KFG 1967 bestemmer, ikke kan pålægges at forevise en erklæring udarbejdet af dennes arbejdsgiver vedrørende sådanne dage uden kørsel, selv om grundlaget for en sådan erklæring er formularen i bilaget til afgørelse 2009/959.

34 Det skal i denne henseende konstateres, at begrebet »aktiviteter« i artikel 34, stk. 3, andet afsnit, i forordning nr. 165/2014 ikke er defineret heri.

35 I øvrigt indeholder denne forordning ikke nogen bestemmelse, der antyder, at dette begreb skal fortolkes indskrænkende, således at de tidsrum, der er opregnet i forordningens artikel 34, stk. 5, litra b), ikke er omfattet af begrebet. Det følger nemlig af artikel 6, stk. 2, litra c), i forordning

nr. 165/2014, at »førerens aktivitet«, som er blandt de oplysninger, som skal vises på takografen, enten svarer til køretiden og den aktuelle kumulerede pausetid, »hvis den aktuelle aktivitet er kørsel«, eller den aktuelle varighed af den pågældende aktivitet og den aktuelle kumulerede pausetid, »hvis den aktuelle aktivitet er rådighed/andet arbejde/hvile eller pause«.

36 Indledningsvis ville det imidlertid ikke være foreneligt med opbygningen af bestemmelserne i forordning nr. 165/2014 at fortolke forordningens artikel 34, stk. 3, andet afsnit, således, at den forbyder en national lovgivning, hvorefter en fører skal forevise en aktivitetserklæring udarbejdet af dennes arbejdsgiver, når de automatiske og manuelle registreringer, der almindeligvis vises på den digitale takograf, som det nævnte køretøj er udstyret med, som følge af, at føreren har forladt køretøjet, ikke foreligger.

37 Navnlig følger det af artikel 36, stk. 3, i forordning nr. 165/2014, at en kontrolmedarbejder kan kontrollere overholdelsen af forordning nr. 561/2006 ved at analysere de viste, udskrevne eller overførte data, som er registreret af takografen eller førerkortet, »eller, hvis dette ikke er muligt, ethvert andet dokument«, der begrunder manglende overholdelse af en bestemmelse, jf. artikel 29, stk. 2, i forordning nr. 165/2014, der vedrører tilfælde, hvor førerkortet er stjålet, bortkommet eller beskadiget, og forordningens artikel 37, stk. 2, om de data, føreren skal nedfælde, hvis takografen udviser en driftsforstyrrelse eller en mangelfuld funktion. Idet henvisningen til disse to bestemmelser klart ikke er udtømmende, bemyndiger sidstnævnte forordnings artikel 36, stk. 3, følgelig medlemsstaternes kontrolmyndigheder til at undersøge enhver form for dokument som et subsidiært bevismiddel, der gør det muligt for dem at kontrollere førerens forskellige aktivitetsperioder, i tilfælde af, at disse ikke vises på køretøjets digitale takograf.

38 Derudover ville en modsat fortolkning skade de formål, der tilsigtes med navnlig forordning nr. 561/2006 og nr. 165/2014, og især målsætningerne for færdselssikkerheden og forbedring af førernes arbejdsvilkår. Således ville en sådan fortolkning ikke alene fratage medlemsstaternes kontrolmyndigheder muligheden for at sikre de nævnte føreres overholdelse af navnlig køre-, pause- og hviletiden, således som fastsat i forordning nr. 561/2006, i en situation, hvor de relevante data ikke har kunnet indlæses på den digitale takograf, men ville ligeledes i givet fald kunne understøtte en forsætlig undladelse af at registrere disse data.

39 I øvrigt underbygges bedømmelsen i denne doms præmis 36 af den belgiske regerings og Kommissionens samstemmende indlæg, hvorefter det i artikel 34, stk. 3, andet afsnit, i forordning nr. 165/2014 nævnte forbud udelukkende tilsigter at afhjælpe praksis i visse medlemsstater, som foruden de registreringer, som takografen foretager, systematisk som bevis for førernes aktiviteter kræver, at disse foreviser nationale formularer, idet denne praksis medfører administrative byrder og yderligere omkostninger for vejtransportvirksomhederne.

40 Endelig bemærkes, at vedtagelsen af forordning nr. 165/2014 på ingen måde har haft indflydelse på indholdet af artikel 11, stk. 3, i direktiv 2006/22. Denne bestemmelse opfordrer Kommissionen til at udarbejde en elektronisk og printervenlig formular, som skal anvendes, hvis føreren var fraværende på grund af sygdom eller ferie, eller hvis føreren førte et andet køretøj, der er undtaget fra forordning nr. 561/2006, den pågældende dag eller de forudgående 28 dage. I overensstemmelse med tredje og fjerde betragtning til afgørelse 2009/959 anvendes denne formular, der er indeholdt i bilaget til sidstnævnte, imidlertid kun, når de fartskriverregistreringer – herunder de manuelle – der dokumenterer, at bestemmelserne i forordning nr. 561/2006 er efterlevet, ikke foreligger.

41 Det følger af samtlige ovenstående betragtninger, at artikel 34, stk. 3, andet afsnit, i forordning nr. 165/2014 skal fortolkes således, at en national ordning, hvorefter føreren af et køretøj, der er udstyret med en digital takograf, når de automatiske og manuelle registreringer i takografen ikke foreligger, som et subsidiært bevis for sine aktiviteter pålægges at fremlægge en aktivitetserklæring

udarbejdet af dennes arbejdsgiver i overensstemmelse med den formular, der er indeholdt i bilaget til afgørelse 2009/959, ikke er omfattet af anvendelsesområdet for det forbud, som denne bestemmelse fastsætter.

Det andet spørgsmål

42 Med det andet spørgsmål ønsker den forelæggende ret oplyst, om Kommissionen ved i kraft af afgørelse 2009/959 at ændre formularen i bilaget til beslutning 2007/230 ved at fastlægge flere situationer svarende til tidsrum, hvor der ikke køres, end dem, der fastsat i artikel 11, stk. 3, i direktiv 2006/22, har overskredet den beføjelse, som den er tillagt ved denne bestemmelse, hvilket medfører, at den herved ændrede formular er helt eller delvist er ugyldig.

43 Det bemærkes for det første, at den forelæggende ret ikke har rejst nogen tvivl om gyldigheden af den nævnte formular, for så vidt som denne omfatter rubrik 14, 15 og 17, der i henhold til artikel 11, stk. 3, i direktiv 2006/22 svarer til de perioder, hvor føreren var sygemeldt, afholdt ferie eller førte et køretøj, som ikke er omfattet af navnlig forordning nr. 561/2006.

44 For det andet bemærkes, at formularen i bilaget til afgørelse 2009/959 indeholder tre supplerende rubrikker, der gør det muligt at angive perioder, hvor føreren var fraværende på grund af orlov eller hvileperiode, udførte andet arbejde end kørsel eller stod til rådighed, idet disse perioder er opregnet i henholdsvis rubrik 16, 18 og 19 i denne formular.

45 Selv om det er korrekt, at disse rubrikker ikke er nævnt i artikel 11, stk. 3, i direktiv 2006/22, bemærkes, at retsgrundlaget for afgørelse 2009/959 ikke udelukkende er denne bestemmelse, men ligeledes direktivets artikel 13, der navnlig giver Kommissionen beføjelse til på eget initiativ at vedtage gennemførelsesforanstaltninger til direktiv 2006/22 med henblik på blandt andre hensyn at tilskynde kontrolmyndighederne til at følge en samordnet fremgangsmåde og en harmoniseret fortolkning af forordning nr. 561/2006.

46 Som det fremhæves i tredje betragtning til afgørelse 2009/959, er det med henblik på at forbedre omkostningseffektiviteten og effektiviteten af medlemsstaternes kontrol af efterlevelsen af bestemmelserne i forordning nr. 561/2006, at der i formularen i bilaget til denne afgørelse er indsat de supplerende elementer, der er indeholdt i sidstnævntes rubrik 16, 18 og 19.

47 Imidlertid fremgår det navnlig af artikel 6, stk. 5, i forordning nr. 561/2006, at en fører enten automatisk eller manuelt skal registrere den daglige eller ugentlige hviletid, alle »rådighedsperioder« såvel som den tid, der bruges på andet arbejde. Denne registreringsforpligtelse omfatter den situation, hvor føreren har forladt sit køretøj i medfør af artikel 34, stk. 3, første afsnit, litra b), i forordning nr. 165/2014.

48 Heraf følger, at når sådanne registreringer ikke er tilgængelige, kan det kræves af føreren, at denne fremlægger bevis for overholdelsen af bestemmelserne i disse forordninger, ved at forevise relevante oplysninger svarende til den ene eller den anden af de perioder, der er omhandlet i ovenstående præmis i denne dom, på grundlag af formularen i bilaget til afgørelse 2009/959 med henblik på at gøre det muligt for medlemsstaternes kontrolmyndigheder navnlig at sikre sig, at de mål om forbedring af førernes arbejdsvilkår og beskyttelse af færdselssikkerheden, som disse forordninger forfølger, overholdes.

49 Behandlingen af det andet spørgsmål har følgelig intet frembragt, der kan rejse tvivl om gyldigheden af Kommissionens formular, der er indeholdt i bilaget til afgørelse 2009/959.

Sagsomkostninger

50 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne. Bortset fra nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Ottende Afdeling) for ret:

1) **Artikel 34, stk. 3, andet afsnit, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport skal fortolkes således, at en national ordning, hvorefter føreren af et køretøj, der er udstyret med en digital takograf, når de automatiske og manuelle registreringer i takografen ikke foreligger, som et subsidiært bevis for sine aktiviteter pålægges at fremlægge en aktivitetserklæring udarbejdet af dennes arbejdsgiver i overensstemmelse med den formular, der er indeholdt i bilaget til Kommissionens afgørelse 2009/959/EU af 14. december 2009 om ændring af Kommissionens beslutning 2007/230/EF om en formular vedrørende sociale bestemmelser inden for vejtransport, ikke er omfattet af anvendelsesområdet for det forbud, som denne bestemmelse fastsætter.**

2) **Behandlingen af det andet spørgsmål har intet frembragt, der kan rejse tvivl om gyldigheden af den i bilaget til afgørelse 2009/959 indeholdte formular.**

Underskrifter