Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (όγδοο τμήμα)

της 7ης Μαΐου 2020*

«Προδικαστική παραπομπή – Οδικές μεταφορές – Ημέρες εργασίας και ημέρες ανάπαυσης – Ψηφιακοί ταχογράφοι – Κανονισμός (ΕΕ) 165/2014 – Μη καταγραφή ημερών εργασίας επί της κάρτας οδηγού και μη τήρηση φύλλων καταγραφής – Εθνική ρύθμιση προβλέπουσα υπό τις συνθήκες αυτές την υποχρέωση του οδηγού να επιδεικνύει βεβαίωση του εργοδότη του – Κύρος του εντύπου που περιλαμβάνεται στο παράρτημα της αποφάσεως 2009/959/ΕΕ»

Στην υπόθεση C-96/19,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (περιφερειακό διοικητικό πρωτοδικείο του ομόσπονδου κράτους της Κάτω Αυστρίας, Αυστρία) με απόφαση της 4ης Φεβρουαρίου 2019, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 8 Φεβρουαρίου 2019, στο πλαίσιο της δίκης

**VO**

κατά

**Bezirkshauptmannschaft Tulln,**

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (όγδοο τμήμα),

συγκείμενο από τους L. S. Rossi (εισηγήτρια), πρόεδρο τμήματος, J. Malenovský και N. Wahl, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: P. Pikamäe

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– η Αυστριακή Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την J. Schmoll και τον G. Hesse,

– η Βελγική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την C. Van Lul και τον J.-C. Halleux,

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τον G. Braun και την J. Hottiaux,

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

εκδίδει την ακόλουθη

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

## Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά, αφενός, την ερμηνεία του άρθρου 34, παράγραφος 3, και του άρθρου 36, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΕ) 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014, για τους ταχογράφους στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος καταργεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών και τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ 2014, L 60, σ. 1), και, αφετέρου, το κύρος της αποφάσεως 2009/959/ΕΕ της Επιτροπής, της 14ης Δεκεμβρίου 2009, για την τροποποίηση της απόφασης 2007/230/ΕΚ περί εντύπου σχετικά με την κοινωνική νομοθεσία όσον αφορά δραστηριότητες οδικών μεταφορών (ΕΕ 2009, L 330, σ. 80).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ του VO, οδηγού βαρέων φορτηγών οχημάτων, και της Bezirkshauptmannschaft Tulln (διοικητικής αρχής της περιφέρειας του Tulln, Αυστρία), σχετικά με το πρόστιμο που του επιβλήθηκε στο πλαίσιο οδικού ελέγχου.

### Το νομικό πλαίσιο

#### *Το δίκαιο της Ένωσης*

*Ο κανονισμός (ΕΚ) 561/2006*

3 Το άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου (ΕΕ 2006, L 102, σ. 1), προβλέπει τα εξής:

«Ο παρών κανονισμός θεσπίζει τους κανόνες που διέπουν το χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης των οδηγών που απασχολούνται στην οδική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών με σκοπό την εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού μεταξύ των τρόπων χερσαίων μεταφορών, ιδιαίτερα στον οδικό τομέα, καθώς και τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και της οδικής ασφάλειας. Ο παρών κανονισμός στοχεύει επίσης να προωθηθεί η βελτίωση των πρακτικών παρακολούθησης και επιβολής των κανόνων από τα κράτη μέλη και η βελτίωση των πρακτικών εργασίας στον κλάδο των οδικών μεταφορών.»

4 Το άρθρο 4 του κανονισμού 561/2006 ορίζει τα εξής:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

[…]

ε) “άλλη εργασία”: όλες οι δραστηριότητες που ορίζονται ως χρόνος εργασίας στο άρθρο 3 στοιχείο α) της οδηγίας 2002/15/ΕΚ [του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11 Μαρτίου 2002, για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των εκτελούντων κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών (ΕΕ 2002, L 80, σ. 35)], εκτός από την “οδήγηση”, καθώς και κάθε εργασία για τον ίδιο ή άλλον εργοδότη, εντός ή εκτός του τομέα των μεταφορών·

[…]».

5 Το άρθρο 6, παράγραφος 5, του κανονισμού αυτού προβλέπει τα εξής:

«Ο οδηγός καταγράφει ως “άλλη εργασία” οποιονδήποτε χρόνο που περιγράφεται στο άρθρο 4 στοιχείο ε) καθώς και οποιονδήποτε χρόνο αναλώνεται για την οδήγηση ενός οχήματος που χρησιμοποιείται για επαγγελματικές δραστηριότητες εκτός του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, και καταγράφει οποιεσδήποτε περιόδους “διαθεσιμότητας”, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 15 παράγραφος 3 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 [του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ 1985, L 370, σ. 8)], μετά την τελευταία περίοδο ημερήσιας ή εβδομαδιαίας ανάπαυσης. Η καταγραφή αυτή γίνεται χειρογράφως σε φύλλο καταγραφής, σε εκτυπωμένο αντίγραφο ή με το χέρι μέσω της συσκευής ελέγχου.»

*Ο κανονισμός 165/2014*

6 Το άρθρο 2, παράγραφος 2, του κανονισμού 165/2014 έχει ως εξής:

«Επιπρόσθετα των ορισμών που αναφέρονται στην παράγραφο 1, για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, θα ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

α) “ταχογράφος” ή “συσκευή ελέγχου”, εννοεί τον εξοπλισμό που προορίζεται για εγκατάσταση σε οχήματα οδικών μεταφορών για αυτόματη ή ημιαυτόματη απεικόνιση, καταγραφή, εκτύπωση, αποθήκευση και έκδοση στοιχείων που αφορούν στην κίνηση, περιλαμβανομένης της ταχύτητας, αυτών των οχημάτων, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3, και στοιχείων για ορισμένες περιόδους δραστηριότητας των οδηγών τους,

[…]

δ) “κάρτα ταχογράφου”, εννοεί την ευφυή κάρτα προοριζόμενη να χρησιμοποιείται μαζί με τον ταχογράφο, η οποία επιτρέπει την ταυτοποίηση από τον ταχογράφο του ρόλου του κατόχου της και την τηλεφόρτωση και αποθήκευση δεδομένων,

ε) “φύλλο καταγραφής”, εννοεί το φύλλο που προορίζεται για την αναφορά και τη διατήρηση καταγραφόμενων δεδομένων, το οποίο τοποθετείται σε αναλογικό ταχογράφο και επί του οποίου οι μηχανισμοί εγγραφής του αναλογικού ταχογράφου καταγράφουν συνεχόμενα τις πληροφορίες που πρέπει να καταγράφονται,

στ) “κάρτα οδηγού”, εννοεί την κάρτα ταχογράφου που εκδίδουν οι αρχές κράτους μέλους σε συγκεκριμένο οδηγό, η οποία ταυτοποιεί τον οδηγό και επιτρέπει την αποθήκευση δεδομένων της δραστηριότητας του οδηγού,

ζ) “αναλογικός ταχογράφος”, εννοεί τον ταχογράφο που χρησιμοποιεί φύλλο καταγραφής σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό,

η) “ψηφιακός ταχογράφος”, εννοεί τον ταχογράφο που χρησιμοποιεί κάρτα ταχογράφου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό,

[…]».

7 Το άρθρο 5 του κανονισμού αυτού, με τίτλο «Λειτουργίες του ψηφιακού ταχογράφου», ορίζει τα εξής:

«Οι ψηφιακοί ταχογράφοι διασφαλίζουν τις ακόλουθες λειτουργίες:

– μέτρηση ταχύτητας και απόστασης,

– παρακολούθηση δραστηριοτήτων οδηγού και καθεστώς οδήγησης,

– παρακολούθηση της εισαγωγής και αφαίρεσης καρτών ταχογράφου,

– καταγραφή των ιδιόχειρων καταχωρίσεων των οδηγών,

[…]».

8 Το άρθρο 6 του εν λόγω κανονισμού, με τίτλο «Απεικόνιση και προειδοποίηση», ορίζει τα εξής:

«1. Οι πληροφορίες που περιέχονται στους ψηφιακούς ταχογράφους και στις κάρτες ταχογράφου όσον αφορά στις δραστηριότητες του οχήματος και των οδηγών και συνοδηγών απεικονίζονται με σαφή, μη επιδεχόμενο παρερμηνεία και εργονομικό τρόπο.

2. Απεικονίζονται οι ακόλουθες πληροφορίες:

[…]

γ) δραστηριότητα οδηγού:

– εάν η τρέχουσα δραστηριότητά του είναι η οδήγηση, τον τρέχοντα χρόνο συνεχούς οδήγησης και τον τρέχοντα συνολικό χρόνο διαλείμματος,

– εάν η τρέχουσα δραστηριότητά του συνίσταται σε διαθεσιμότητα/άλλη εργασία/ανάπαυση ή διάλειμμα, την τρέχουσα διάρκεια της δραστηριότητας αυτής (εφόσον έχει επιλεγεί) και τον τρέχοντα συνολικό χρόνο διαλείμματος,

[…]».

9 Το άρθρο 29, παράγραφος 2, του ίδιου κανονισμού έχει ως εξής:

«Εάν κάρτα οδηγού φθαρεί ή παρουσιάζει ελάττωμα, ο οδηγός την επιστρέφει στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους του συνήθους τόπου κατοικίας του. Η κλοπή της κάρτας οδηγού δηλώνεται επίσημα στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους όπου κλάπηκε η κάρτα.»

10 Το άρθρο 34 του κανονισμού 165/2014 προβλέπει τα ακόλουθα:

«1. Οι οδηγοί χρησιμοποιούν φύλλα καταγραφής ή κάρτες οδηγού κάθε μέρα οδήγησης, αρχίζοντας από τη στιγμή που παραλαμβάνουν το όχημα. Το φύλλο καταγραφής ή η κάρτα οδηγού δεν αφαιρείται πριν το πέρας του ημερήσιου χρόνου εργασίας, εκτός αν η αφαίρεση της επιτρέπεται με άλλο τρόπο. Τα φύλλα καταγραφής ή οι κάρτες οδηγού δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται για να καλύπτουν χρόνο μεγαλύτερο από εκείνον για τον οποίο έχουν προβλεφθεί.

[…]

3. Εάν, λόγω απομάκρυνσής του από το όχημα, ο οδηγός δεν μπορεί να χρησιμοποιήσει τον ταχογράφο με τον οποίο είναι εξοπλισμένο το όχημα, οι χρονικές περίοδοι της παραγράφου 5 στοιχείο β) σημεία ii), iii) και iv):

[…]

β) εάν το όχημα είναι εξοπλισμένο με ψηφιακό ταχογράφο, καταχωρούνται στην κάρτα οδηγού με τη χρήση της δυνατότητας χειρόγραφης καταγραφής που διαθέτει ο ταχογράφος.

Τα κράτη μέλη δεν επιβάλλουν στους οδηγούς την υποχρέωση επίδειξης εντύπων που πιστοποιούν τις δραστηριότητές τους ενόσω είναι μακριά από το όχημα.

[…]

5. Οι οδηγοί:

[…]

β) χειρίζονται τους μηχανισμούς μεταγωγής της συσκευής έτσι ώστε οι κάτωθι χρονικές περίοδοι να καταγράφονται χωριστά και ευκρινώς:
   i) με το σύμβολο : ο χρόνος οδήγησης·



   ii) με το σύμβολο : “άλλη εργασία”, που υπονοεί κάθε άλλη δραστηριότητα εκτός της οδήγησης, όπως ορίζει το άρθρο 3 στοιχείο α) της οδηγίας 2002/15/ΕΚ, καθώς και κάθε εργασία για τον ίδιο ή άλλο εργοδότη εντός ή εκτός του τομέα των μεταφορών,



   iii) με το σύμβολο : η “διαθεσιμότητα”, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο β) της οδηγίας 2002/15/ΕΚ,



   iv) με το σύμβολο : διάλειμμα ή ανάπαυση.



[…]»

11 Το άρθρο 35, παράγραφος 2, του κανονισμού 165/2014 ορίζει τα εξής:

«Εφόσον κάρτα οδηγού έχει φθαρεί, δυσλειτουργεί, ή έχει απολεσθεί ή κλαπεί, ο οδηγός:

α) στην αρχή του ταξιδιού του, εκτυπώνει τα στοιχεία του οχήματος που οδηγεί και καταγράφει στο εν λόγω τυπωμένο αντίγραφο:

   […]
   ii) τις περιόδους που αναφέρονται στο άρθρο 34 παράγραφος 5 στοιχείο β) σημεία ii), iii) και iv)·

β) στο τέλος του ταξιδιού του, εκτυπώνει τις πληροφορίες για τις χρονικές περιόδους που καταγράφηκαν από τον ταχογράφο, καταγράφει τυχόν περιόδους εκτέλεσης άλλης εργασίας, διαθεσιμότητας και ανάπαυσης μετά την εκτύπωση της έναρξης του ταξιδιού, εφόσον δεν έχουν καταγραφεί από τον ταχογράφο, και σημειώνει στο εν λόγω έγγραφο λεπτομέρειες που επιτρέπουν την ταυτοποίηση του οδηγού (ονοματεπώνυμο, αριθμό της κάρτας οδηγού ή της άδειας οδήγησης), συμπεριλαμβανομένης της υπογραφής του οδηγού.»

12 Το άρθρο 36 του κανονισμού αυτού προβλέπει τα εξής:

«[…]

2. Εφόσον οδηγός οδηγεί όχημα εξοπλισμένο με ψηφιακό ταχογράφο, πρέπει να είναι σε θέση να επιδεικνύει, όποτε του ζητηθεί από εξουσιοδοτημένο ελεγκτή:

i) την κάρτα οδηγού,

ii) κάθε χειρόγραφη καταγραφή και εκτυπωμένο αντίγραφο της τρέχουσας ημέρας και των προηγούμενων 28 ημερών, όπως ορίζεται με βάση τον παρόντα κανονισμό και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006,

[…]

3. Εξουσιοδοτημένος ελεγκτής μπορεί να ελέγχει τη συμμόρφωση προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 με ανάλυση των φύλλων καταγραφής, των εικονιζόμενων, εκτυπωμένων ή τηλεφορτωμένων δεδομένων που έχουν καταγραφεί από τον ταχογράφο ή από την κάρτα οδηγού ή, ελλείψει αυτών, οποιουδήποτε συνοδευτικού εγγράφου που δικαιολογεί μη τήρηση της συμμόρφωσης προς διάταξη, όπως το άρθρο 29 παράγραφος 2 και το άρθρο 37 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού.»

13 Κατά το άρθρο 37, παράγραφος 2, του κανονισμού 165/2014:

«Κατά τη διάρκεια της βλάβης ή της δυσλειτουργίας του ταχογράφου, ο οδηγός σημειώνει τα δεδομένα που επιτρέπουν την ταυτοποίησή του (ονοματεπώνυμο, αριθμό της κάρτας οδηγού ή της άδειας οδήγησης), και τα υπογράφει, όπως επίσης σημειώνει τις πληροφορίες για τις διάφορες χρονικές περιόδους που δεν καταγράφονται πλέον ή δεν εκτυπώνονται ορθά από τον ταχογράφο:

α) στο φύλλο ή τα φύλλα καταγραφής, ή

β) σε προσωρινό φύλλο που προσαρτάται στο φύλλο καταγραφής ή τηρείται μαζί με την κάρτα οδηγού.»

*Οδηγία 2006/22/ΕΚ*

14 Το άρθρο 11 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για καθορισμό ελάχιστων προϋποθέσεων για την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με την κοινωνική νομοθεσία όσον αφορά δραστηριότητες οδικών μεταφορών και για την κατάργηση της οδηγίας 88/599/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ 2006, L 102, σ. 35), με τίτλο «Βέλτιστη πρακτική», προβλέπει στην παράγραφο 3 τα εξής:

«Σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 12 παράγραφος 2 η Επιτροπή εκπονεί ηλεκτρονικό έγγραφο, δυνάμενο να εκτυπωθεί, το οποίο χρησιμοποιείται όταν ο οδηγός είναι σε άδεια λόγω ασθενείας ή σε ετήσια άδεια, ή όταν ο οδηγός έχει οδηγήσει άλλο όχημα που εξαιρείται από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 [του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ 1985, L 370, σ. 1)], κατά την περίοδο που αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 7 πρώτο εδάφιο πρώτη περίπτωση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85.»

15 Το άρθρο 13 της οδηγίας αυτής, με τίτλο «Εκτελεστικά μέτρα», ορίζει τα εξής:

«Κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους ή εξ ιδίας πρωτοβουλίας η Επιτροπή θεσπίζει, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 12 παράγραφος 2, εκτελεστικά μέτρα, ιδίως με έναν από τους ακόλουθους στόχους:

α) την προαγωγή κοινής προσέγγισης για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας·

β) την ενθάρρυνση συνεκτικής προσέγγισης και εναρμονισμένης ερμηνείας του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 από τις αρχές επιβολής του νόμου·

γ) τη διευκόλυνση του διαλόγου μεταξύ του τομέα μεταφορών και των αρχών επιβολής του νόμου.»

*Η απόφαση 2007/230/ΕΚ*

16 Το άρθρο 1 της αποφάσεως 2007/230/ΕΚ της Επιτροπής, της 12ης Απριλίου 2007, περί εντύπου σχετικά με την κοινωνική νομοθεσία όσον αφορά δραστηριότητες οδικών μεταφορών (ΕΕ 2007, L 99, σ. 14), προβλέπει τα εξής:

«Το έντυπο που προβλέπεται στο άρθρο 11 παράγραφος [3] της οδηγίας 2006/22/ΕΚ καθορίζεται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης.»

17 Στο έντυπο βεβαιώσεως δραστηριοτήτων, που περιλαμβάνεται στο παράρτημα της αποφάσεως 2007/230, υπήρχαν, μεταξύ άλλων, τρία σημεία, αριθμούμενα 13, 14 και 15, τα οποία έπρεπε να συμπληρωθούν από την επιχείρηση και παρείχαν εξηγήσεις ανάλογα με το αν ο οδηγός, «13. βρισκόταν σε αναρρωτική άδεια», «14. βρισκόταν σε ετήσια άδεια» ή «15. οδηγούσε όχημα που εμπίπτει εκτός του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 […]».

*Η απόφαση 2009/959*

18 Οι αιτιολογικές σκέψεις 1, 3 και 4 της αποφάσεως 2009/959 έχουν ως ακολούθως:

«(1) Η πρωτογενής πηγή πληροφοριών στους οδικούς ελέγχους είναι οι εγγραφές στον ταχογράφο. Η απουσία εγγραφών θα πρέπει να είναι δικαιολογημένη μόνον στις περιπτώσεις που οι εγγραφές ταχογράφου, περιλαμβανομένων των χειρόγραφων καταχωρίσεων, δεν ήταν δυνατόν να γίνουν για αντικειμενικούς λόγους. Στις περιπτώσεις αυτές θα πρέπει να συντάσσεται βεβαίωση για την ύπαρξη τέτοιων λόγων.

[…]

(3) Προκειμένου να ενισχυθεί η αποδοτικότητα και η αποτελεσματικότητα του ελέγχου από τα κράτη μέλη της συμμόρφωσης με τις διατάξεις του κανονισμού [561/2006], το έντυπο [βεβαίωσης που προβλέπεται στο παράρτημα της αποφάσεως 2007/230] θα πρέπει να τροποποιηθεί με την παρεμβολή επιπρόσθετων στοιχείων, πέραν αυτών που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 3 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ.

(4) Το έντυπο της βεβαίωσης θα πρέπει να χρησιμοποιείται μόνον εφόσον δεν είναι δυνατόν, βάσει αντικειμενικών τεχνικών λόγων, να αποδειχθεί από τις εγγραφές του ταχογράφου ότι έχουν τηρηθεί οι διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006.»

19 Το άρθρο 1 της αποφάσεως 2009/959 προβλέπει τα εξής:

«Το παράρτημα της απόφασης 2007/230/ΕΚ αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος της παρούσας απόφασης.»

20 Το έντυπο βεβαίωσης που περιλαμβάνεται στο παράρτημα της αποφάσεως 2009/959, αφενός, επαναλαμβάνει τα στοιχεία που μνημονεύονται στα σημεία 13, 14 και 15 του εντύπου που περιλαμβάνεται στο παράρτημα της αποφάσεως 2007/230, αποδίδοντάς τους, αντιστοίχως, τους αριθμούς 14, 15 και 17 και, αφετέρου, προσθέτει τρία σημεία στο τελευταίο αυτό έντυπο, τα οποία πρέπει να συμπληρώσει η επιχείρηση, ανάλογα με το αν ο οδηγός «16. βρισκόταν σε ώρα αδείας ή αναπαύσεως», «18. εκτελούσε άλλα καθήκοντα πέραν της οδήγησης» ή «19. ήταν διαθέσιμος (-η)».

### *Το αυστριακό δίκαιο*

21 Το άρθρο 102bis, παράγραφος 4, του Kraftfahrgesetz 1967 (νόμου του 1967 για τα μηχανοκίνητα οχήματα), όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της κύριας δίκης (στο εξής: KFG του 1967), προβλέπει τα εξής:

«Οι οδηγοί μηχανοκίνητων οχημάτων εξοπλισμένων με ψηφιακό ταχογράφο κατά την έννοια του κανονισμού [165/2014] οφείλουν να τηρούν τις οδηγίες χρήσεως του ταχογράφου κατά τη χρήση του. Μεριμνούν ώστε η συσκευή ελέγχου να βρίσκεται σε λειτουργία κατά την εκτέλεση δρομολογίων και η κάρτα οδηγού να είναι τοποθετημένη στη συσκευή ελέγχου. Οι οδηγοί οφείλουν, εφόσον τους ζητηθεί από όργανα της δημόσιας υπηρεσίας ασφάλειας ή της οδικής εποπτείας, να παραδίδουν τα προβλεπόμενα στον κανονισμό [165/2014] εκτυπωμένα αντίγραφα, την κάρτα οδηγού και τα φύλλα καταγραφής της τρέχουσας ημέρας και των προηγούμενων 28 ημερών, εφόσον κατά την περίοδο αυτή έχουν οδηγήσει όχημα εξοπλισμένο με αναλογική συσκευή ελέγχου. Ο οδηγός λαμβάνει σχετική βεβαίωση. Εάν λείπουν μεμονωμένες ημέρες εργασίας επί της κάρτας οδηγού και δεν υφίστανται ούτε σχετικά φύλλα καταγραφής, οι οδηγοί πρέπει να φέρουν και να επιδεικνύουν σε περίπτωση ελέγχου, όσον αφορά τις ημέρες αυτές, αντίστοιχες βεβαιώσεις του εργοδότη πληρούσες τις ελάχιστες απαιτήσεις του εντύπου που εκπονεί η Επιτροπή με βάση το άρθρο 11, παράγραφος 3, της οδηγίας [2006/22].»

## Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

22 Στο πλαίσιο οδικού ελέγχου που πραγματοποιήθηκε τον Μάρτιο του 2018, οι αυστριακές αρχές επέβαλαν στον VO, οδηγό βαρέος οχήματος εξοπλισμένου με ψηφιακό ταχογράφο, πρόστιμο ύψους 50 ευρώ κατ' εφαρμογήν των διατάξεων του KFG του 1967, για τον λόγο ότι, όσον αφορά πολλές ημέρες πριν από τον έλεγχο αυτό, δεν ήταν σε θέση να προσκομίσει βεβαίωση του εργοδότη του, συνταχθείσα βάσει του εντύπου που περιλαμβάνεται στο παράρτημα της αποφάσεως 2009/959, η οποία να επιβεβαιώνει ότι δεν οδηγούσε κατά τις συγκεκριμένες ημέρες (ημέρες χωρίς οδήγηση). Με την προσκόμιση της βεβαίωσης αυτής θα αντιστάθμιζε τη μη καταχώριση κρίσιμων δεδομένων που έπρεπε να περιλαμβάνονται στον ψηφιακό ταχογράφο με τον οποίο ήταν εξοπλισμένο το όχημα.

23 Το Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (περιφερειακό διοικητικό πρωτοδικείο του ομόσπονδου κράτους της Κάτω Αυστρίας, Αυστρία), ενώπιον του οποίου ο VO άσκησε προσφυγή κατά της αποφάσεως με την οποία του επιβλήθηκε το πρόστιμο, διερωτάται, αφενός, αν οι ημέρες χωρίς οδήγηση εμπίπτουν στην έννοια των «δραστηριοτήτων» κατά το άρθρο 34, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού 165/2014, και αν, κατά συνέπεια, απαγορεύεται να απαιτείται από τον οδηγό να προσκομίσει βεβαίωση για τις ημέρες χωρίς οδήγηση, αντιθέτως προς τα προβλεπόμενα στο άρθρο 102bis, παράγραφος 4, του KFG του 1967. Εάν πρόκειται περί αυτού, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι δεν πρέπει να επιβληθούν κυρώσεις στον VO λόγω παραβάσεως της τελευταίας αυτής διατάξεως.

24 Αφετέρου, και στην περίπτωση κατά την οποία οι ημέρες χωρίς οδήγηση εμπίπτουν στην έννοια των «δραστηριοτήτων» κατά το άρθρο 34, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού αυτού, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται ως προς το κύρος του εντύπου που περιλαμβάνεται στο παράρτημα της αποφάσεως 2009/959. Κατά το δικαστήριο αυτό, η Επιτροπή προσέθεσε τα σημεία 16, 18 και 19 στο εν λόγω έντυπο, καθ' υπέρβαση της παρεχόμενης από το άρθρο 11, παράγραφος 3, της οδηγίας 2006/22 εξουσιοδότηση, καθόσον απαιτεί από τους οδηγούς να επιδεικνύουν το έντυπο που χορηγεί ο εργοδότης τους, το οποίο πιστοποιεί τις δραστηριότητές τους, ενόσω δεν βρίσκονται στο όχημά τους, αντιθέτως προς όσα προβλέπει το άρθρο 34, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, του εν λόγω κανονισμού.

25 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (περιφερειακό διοικητικό πρωτοδικείο του ομόσπονδου κράτους της Κάτω Αυστρίας) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

1) Έχει ο κανονισμός [165/2014], ιδίως το άρθρο 34, παράγραφος 3, [δεύτερο εδάφιο], καθώς και το άρθρο 36, παράγραφος 2, την έννοια ότι αντιτίθεται σε εθνική ρύθμιση κατά την οποία οι οδηγοί μηχανοκίνητων οχημάτων εξοπλισμένων με ψηφιακό ταχογράφο, κατά το άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχείο η', του κανονισμού [αυτού], όταν λείπουν ορισμένες ημέρες εργασίας επί της κάρτας οδηγού […] για τις οποίες δεν υφίστανται επί του οχήματος ούτε φύλλα καταγραφής, οφείλουν να φέρουν και να επιδεικνύουν σε περίπτωση ελέγχου, όσον αφορά τις ημέρες αυτές, αντίστοιχες βεβαιώσεις δραστηριότητας από τον εργοδότη πληρούσες τις ελάχιστες απαιτήσεις του εντύπου που εκπονεί η Επιτροπή με βάση το άρθρο 11, παράγραφος 3, της οδηγίας [2006/22];

2) Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα, είναι το έντυπο που έχει εκπονήσει η Επιτροπή με την απόφαση [2009/959] εν όλω ή εν μέρει άκυρο;»

## Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

### *Επί του πρώτου ερωτήματος*

26 Με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 34, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού 165/2014 έχει την έννοια ότι εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της προβλεπόμενης απαγορεύσεως εθνική ρύθμιση επιβάλλουσα στον οδηγό οχήματος εξοπλισμένου με ψηφιακό ταχογράφο να επιδεικνύει, ως επικουρικό μέσο αποδείξεως των δραστηριοτήτων του, οσάκις ελλείπουν οι αυτόματες και χειρόγραφες καταχωρίσεις στον ταχογράφο, βεβαίωση δραστηριότητας συνταχθείσα από τον εργοδότη του με βάση το έντυπο που περιλαμβάνεται στο παράρτημα της αποφάσεως 2009/959.

27 Για να δοθεί απάντηση στο ερώτημα αυτό, υπενθυμίζεται, προκαταρκτικώς, ότι, μεταξύ άλλων, κατά το άρθρο 1 του κανονισμού 561/2006, σκοποί του εν λόγω κανονισμού είναι η εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού στον τομέα των οδικών χερσαίων μεταφορών και η βελτίωση των συνθηκών εργασίας και της οδικής ασφάλειας, έκφραση δε των σκοπών αυτών αποτελεί, μεταξύ άλλων, η υποχρέωση εφοδιασμού, κατ' αρχήν, των οχημάτων με εγκεκριμένο ταχογράφο που να καθιστά δυνατό τον έλεγχο της τηρήσεως του χρόνου οδήγησης και ανάπαυσης των οδηγών (απόφαση της 7ης Φεβρουαρίου 2019, NK, C-231/18, EU:C:2019:103, σκέψη 18 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

28 Προς τούτο, ο κανονισμός 165/2014 περιλαμβάνει ορισμένες διατάξεις σχετικά με τη χρήση ταχογράφων επί των οχημάτων στα οποία εφαρμόζεται ο κανονισμός 561/2006.

29 Όσον αφορά, ειδικότερα, τα οχήματα που είναι εξοπλισμένα με ψηφιακό ταχογράφο, όπως ο επίμαχος στην υπόθεση της κύριας δίκης, ο οποίος λειτουργεί με κάρτα οδηγού, ήτοι, σύμφωνα με το άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχεία δ' και στ', του κανονισμού 165/2014, με κάρτα μνήμης προοριζόμενη να

χρησιμοποιείται στον ταχογράφο, η οποία καθιστά δυνατή, μεταξύ άλλων, την ταυτοποίηση του οδηγού και την αποθήκευση δεδομένων της δραστηριότητάς του, το άρθρο 34, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού απαιτεί να χρησιμοποιεί ο οδηγός την εν λόγω κάρτα κάθε ημέρα κατά την οποία οδηγεί, από τη στιγμή που παραλαμβάνει το όχημα, χωρίς να μπορεί να την αφαιρέσει πριν από το πέρας του ημερήσιου χρόνου εργασίας.

30 Εντούτοις, δυνάμει της παραγράφου 3, πρώτο εδάφιο, στοιχείο β′, του άρθρου 34 του κανονισμού 165/2014, όταν, λόγω της απομακρύνσεώς του από το όχημα, ο οδηγός δεν μπορεί να χρησιμοποιήσει τη λειτουργία αυτόματης καταγραφής του ψηφιακού ταχογράφου με τον οποία είναι εξοπλισμένο το όχημα, οι περίοδοι εκτός του χρόνου οδήγησης που προβλέπονται στην παράγραφο 5, στοιχείο β′, σημεία ii, iii και iv, του άρθρου αυτού, ήτοι οι περίοδοι που αφορούν κάθε «άλλη εργασία», τη «διαθεσιμότητα» καθώς και το «διάλειμμα ή [την] ανάπαυση», πρέπει να καταγράφονται στην κάρτα οδηγού με τη χρήση της δυνατότητας χειρόγραφης καταγραφής που διαθέτει ο εν λόγω ταχογράφος.

31 Το άρθρο 36, παράγραφος 2, του κανονισμού 165/2014 διευκρινίζει ότι ο οδηγός οχήματος εξοπλισμένου με τέτοιον ταχογράφο πρέπει να είναι σε θέση να επιδεικνύει, όποτε του ζητηθεί από εξουσιοδοτημένο ελεγκτή, μεταξύ άλλων, κάθε χειρόγραφη καταγραφή και εκτυπωμένο αντίγραφο της τρέχουσας ημέρας και των προηγούμενων είκοσι οκτώ ημερών, όπως ορίζεται με βάση τον κανονισμό αυτόν και τον κανονισμό 561/2006.

32 Επομένως, στην περίπτωση κατά την οποία, όπως συμβαίνει στην υπόθεση της κύριας δίκης, ο οδηγός δεν είναι σε θέση να παράσχει, κατά τη διάρκεια οδικού ελέγχου, τις πληροφορίες που ζητούνται και αφορούν πολλές ημέρες πριν από τον έλεγχο αυτό, τίθεται το ζήτημα των επικουρικών αποδεικτικών μέσων που ο εν λόγω οδηγός μπορεί να υποχρεωθεί να προσκομίσει, προκειμένου να αντισταθμίσει τη μη καταγραφή των σχετικών δεδομένων στον ψηφιακό ταχογράφο με τον οποίο είναι εξοπλισμένο το όχημά του.

33 Στο πλαίσιο αυτό, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται ως προς το περιεχόμενο της απαγορεύσεως του άρθρου 34, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού 165/2014, κατά την οποία τα κράτη μέλη δεν επιβάλλουν στους οδηγούς την υποχρέωση να επιδεικνύουν έντυπα πιστοποιούντα τις δραστηριότητές τους ενόσω είναι μακριά από το όχημά τους. Ειδικότερα, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται αν οι ημέρες χωρίς οδήγηση εμπίπτουν στην έννοια των «δραστηριοτήτων» κατά τη διάταξη αυτή οπότε, αντιθέτως προς τα προβλεπόμενα στο άρθρο 102bis, παράγραφος 4, του KFG του 1967, δεν μπορεί να απαιτείται από τον οδηγό να επιδεικνύει βεβαίωση του εργοδότη του αφορώσα τις ημέρες χωρίς οδήγηση, ακόμη και αν η βεβαίωση αυτή έχει ως βάση το έντυπο που περιλαμβάνεται στο παράρτημα της αποφάσεως 2009/959.

34 Συναφώς, διαπιστώνεται ότι ο κανονισμός 165/2014 δεν ορίζει την έννοια των «δραστηριοτήτων» για την οποία γίνεται λόγος στο άρθρο του 34, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο.

35 Εξάλλου, από καμία διάταξη του ως άνω κανονισμού δεν προκύπτει ότι η έννοια αυτή πρέπει να ερμηνεύεται συσταλτικώς, με αποτέλεσμα οι περίοδοι που απαριθμούνται στο άρθρο 34, παράγραφος 5, στοιχείο β′, του κανονισμού να μην εμπίπτουν στην έννοια αυτή. Συγκεκριμένα, από το άρθρο 6, παράγραφος 2, στοιχείο γ′, του κανονισμού 165/2014 προκύπτει ότι η «δραστηριότητα του οδηγού», η οποία πρέπει να περιλαμβάνεται στις πληροφορίες που εμφανίζονται στον ταχογράφο, αντιστοιχεί είτε στον χρόνο οδήγησης και στον τρέχοντα συνολικό χρόνο διαλείμματος, «αν η τρέχουσα δραστηριότητα είναι η οδήγηση», είτε στην τρέχουσα διάρκεια της οικείας δραστηριότητας και στον τρέχοντα συνολικό χρόνο διαλείμματος, «εάν η τρέχουσα δραστηριότητα συνίσταται σε διαθεσιμότητα/άλλη εργασία/ανάπαυση ή διάλειμμα».

36 Εντούτοις, δεν θα ήταν, κατ’ αρχάς, συνεπής προς την οικονομία των διατάξεων του κανονισμού 165/2014 η ερμηνεία του άρθρου 34, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού αυτού υπό την έννοια ότι δεν επιτρέπει εθνική ρύθμιση δυνάμει της οποίας ο οδηγός οφείλει να επιδεικνύει βεβαίωση

των δραστηριοτήτων του, χορηγηθείσα από τον εργοδότη του, όταν, λόγω της απομακρύνσεως από το όχημά του, ελλείπουν οι αυτόματες και χειρόγραφες καταχωρίσεις που πρέπει κανονικά να περιλαμβάνονται στον ψηφιακό ταχογράφο με τον οποίο είναι εξοπλισμένο το όχημα.

37 Ειδικότερα, από το άρθρο 36, παράγραφος 3, του κανονισμού 165/2014 προκύπτει ότι ο ελεγκτής είναι εξουσιοδοτημένος να ελέγχει τη συμμόρφωση προς τον κανονισμό (ΕΚ) 561/2006 με ανάλυση των εικονιζόμενων, εκτυπωμένων ή τηλεφορτωμένων δεδομένων που έχουν καταγραφεί από τον ταχογράφο ή από την κάρτα οδηγού «ή, ελλείψει αυτών, οποιουδήποτε συνοδευτικού εγγράφου» που δικαιολογεί μη τήρηση της συμμόρφωσης προς διάταξη όπως το άρθρο 29, παράγραφος 2, του κανονισμού 165/2014, το οποίο αφορά τις περιπτώσεις κλοπής, φθοράς ή δυσλειτουργίας της κάρτας οδηγού, και το άρθρο 37, παράγραφος 2, του κανονισμού αυτού, όσον αφορά τα στοιχεία που πρέπει να σημειώνει ο οδηγός σε περίπτωση βλάβης ή δυσλειτουργίας του ταχογράφου. Δεδομένου ότι η παράθεση των διατάξεων αυτών δεν είναι προφανώς εξαντλητική, το άρθρο 36, παράγραφος 3, του κανονισμού 165/2014 εξουσιοδοτεί, κατά συνέπεια, τις ελεγκτικές αρχές των κρατών μελών να αναλύουν κάθε τύπο εγγράφου ως επικουρικό αποδεικτικό μέσο, πράγμα το οποίο τους παρέχει τη δυνατότητα να εξακριβώνουν τις διάφορες περιόδους δραστηριότητας του οδηγού, σε περίπτωση που αυτές δεν περιλαμβάνονται στον ψηφιακό ταχογράφο του οχήματος.

38 Περαιτέρω, τυχόν αντίθετη ερμηνεία θα έθιγε τους σκοπούς που επιδιώκουν μεταξύ άλλων οι κανονισμοί 561/2006 και 165/2014, ιδίως αυτούς που αφορούν την οδική ασφάλεια και τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας των οδηγών. Επομένως, μια τέτοια ερμηνεία όχι μόνο θα στερούσε από τις ελεγκτικές αρχές των κρατών μελών τη δυνατότητα να διασφαλίζουν την τήρηση, μεταξύ άλλων, του χρόνου οδήγησης, διαλείμματος και ανάπαυσης των οδηγών, όπως προβλέπονται από τον κανονισμό 561/2006, σε περίπτωση κατά την οποία δεν κατέστη δυνατό να καταγραφούν στον ψηφιακό ταχογράφο τα κρίσιμα δεδομένα, αλλά θα μπορούσε επίσης να διευκολύνει ενδεχομένως τη σκόπιμη παράλειψη καταχωρίσεως των δεδομένων αυτών.

39 Εξάλλου, η εκτίμηση που διατυπώνεται στη σκέψη 36 της παρούσας αποφάσεως ενισχύεται από τις συγκλίνουσες παρατηρήσεις της Βελγικής Κυβερνήσεως και της Επιτροπής, κατά τις οποίες η απαγόρευση του άρθρου 34, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού 165/2014 αποσκοπεί αποκλειστικά στην αντιμετώπιση της πρακτικής ορισμένων κρατών μελών τα οποία, πέραν των καταχωρίσεων που πραγματοποιούνται στους ταχογράφους, απαιτούσαν συστηματικά από τους οδηγούς, ως αποδεικτικό μέσο των δραστηριοτήτων τους, την προσκόμιση εθνικών εντύπων, πρακτική συνεπαγόμενη επαχθείς διοικητικές επιβαρύνσεις και πρόσθετες δαπάνες για τις επιχειρήσεις οδικών μεταφορών.

40 Τέλος, πρέπει να επισημανθεί ότι η θέσπιση του κανονισμού 165/2014 ουδόλως έθιξε το περιεχόμενο του άρθρου 11, παράγραφος 3, της οδηγίας 2006/22. Η διάταξη αυτή καλεί την Επιτροπή να εκπονήσει ένα ηλεκτρονικό έντυπο δυνάμενο να εκτυπωθεί, με σκοπό να χρησιμοποιείται όταν ένας οδηγός ήταν σε άδεια λόγω ασθενείας ή σε ετήσια άδεια, ή οδηγούσε άλλο όχημα που εξαιρείται από το πεδίο εφαρμογής, ιδίως, του κανονισμού 561/2006, κατά τη διάρκεια της τρέχουσας ημέρας ή των προηγούμενων είκοσι οκτώ ημερών. Σύμφωνα, όμως, με τις αιτιολογικές σκέψεις 3 και 4 της αποφάσεως 2009/959, το έντυπο αυτό, το οποίο περιλαμβάνεται στο παράρτημά της, χρησιμοποιείται μόνον ελλείψει καταχωρίσεων, περιλαμβανομένων των χειρόγραφων, στον ταχογράφο, ώστε να διασφαλίζεται η τήρηση των διατάξεων του κανονισμού 561/2006.

41 Από το σύνολο των προεκτεθέντων προκύπτει ότι το άρθρο 34, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού 165/2014 έχει την έννοια ότι δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της προβλεπόμενης απαγορεύσεως εθνική ρύθμιση επιβάλλουσα στον οδηγό οχήματος εξοπλισμένου με ψηφιακό ταχογράφο να επιδεικνύει, ως επικουρικό μέσο αποδείξεως των δραστηριοτήτων του, οσάκις ελλείπουν οι αυτόματες και χειρόγραφες καταχωρίσεις στον ταχογράφο, βεβαίωση δραστηριότητας συνταχθείσα από τον εργοδότη του με βάση το έντυπο που περιλαμβάνεται στο παράρτημα της αποφάσεως 2009/959.

***Επί του δευτέρου ερωτήματος***

42 Με το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί αν η Επιτροπή, τροποποιώντας με την απόφαση 2009/959 το έντυπο που περιλαμβάνεται στο παράρτημα της αποφάσεως 2007/230 και προβλέποντας περισσότερες από τις απαριθμούμενες στο άρθρο 11, παράγραφος 3, της οδηγίας 2006/22 περιπτώσεις που αντιστοιχούν σε περιόδους χωρίς οδήγηση, υπερέβη τα όρια της εξουσιοδοτήσεως που της παρέχει η διάταξη αυτή, με συνέπεια την ολική ή μερική ακυρότητα του ούτως τροποποιημένου εντύπου.

43 Πρώτον, πρέπει να επισημανθεί ότι το αιτούν δικαστήριο δεν διατυπώνει καμία αμφιβολία ως προς το κύρος του εν λόγω εντύπου καθόσον σε αυτό περιλαμβάνονται τα σημεία 14, 15 και 17, τα οποία αντιστοιχούν, δυνάμει του άρθρου 11, παράγραφος 3, της οδηγίας 2006/22, στις περιόδους κατά τις οποίες ο οδηγός ήταν σε άδεια λόγω ασθενείας ή σε ετήσια άδεια, ή οδηγούσε άλλο όχημα που εξαιρείται από το πεδίο εφαρμογής, ιδίως, του κανονισμού 561/2006.

44 Δεύτερον, υπενθυμίζεται ότι το έντυπο που περιλαμβάνεται στο παράρτημα της αποφάσεως 2009/959 περιέχει τρία επιπλέον σημεία τα οποία καθιστούν δυνατή την αναγραφή των περιόδων κατά τις οποίες ο οδηγός ήταν σε άδεια ή σε ανάπαυση, εκτελούσε άλλα καθήκοντα πλην της οδηγήσεως ή ήταν διαθέσιμος, οι δε περίοδοι αυτές απαριθμούνται, αντιστοίχως, στα σημεία 16, 18 και 19 του εντύπου αυτού.

45 Μολονότι είναι αληθές ότι τα σημεία αυτά δεν μνημονεύονται στο άρθρο 11, παράγραφος 3, της οδηγίας 2006/22, επισημαίνεται ότι η απόφαση 2009/959 δεν έχει ως νομική βάση μόνον τη διάταξη αυτή, αλλά και το άρθρο 13 της ως άνω οδηγίας, το οποίο, μεταξύ άλλων, εξουσιοδοτεί στην Επιτροπή να λαμβάνει, με δική της πρωτοβουλία, εκτελεστικά μέτρα της οδηγίας 2006/22, τα οποία αποσκοπούν, μεταξύ άλλων, στην ενθάρρυνση συνεκτικής προσέγγισης και εναρμονισμένης ερμηνείας του κανονισμού 561/2006 από τις αρχές επιβολής του νόμου.

46 Όπως υπογραμμίζεται στην αιτιολογική σκέψη 3 της αποφάσεως 2009/959, στο έντυπο που περιλαμβάνεται στο παράρτημα της αποφάσεως αυτής προστέθηκαν τα συμπληρωματικά στοιχεία που περιλαμβάνονται στα σημεία 16, 18 και 19 του εν λόγω παραρτήματος με σκοπό τη βελτίωση της διεξαγωγής και της αποτελεσματικότητας των διενεργουμένων από τα κράτη μέλη ελέγχων, σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 561/2006.

47 Όπως όμως προκύπτει, μεταξύ άλλων, από το άρθρο 6, παράγραφος 5, του κανονισμού 561/2006, ο οδηγός πρέπει να καταγράφει, είτε αυτομάτως είτε χειρογράφως, τον χρόνο ημερήσιας ή εβδομαδιαίας ανάπαυσης, κάθε περίοδο «διαθεσιμότητας» καθώς και τον χρόνο που αναλώνεται σε άλλα καθήκοντα. Η εν λόγω υποχρέωση καταγραφής καλύπτει και την περίπτωση κατά την οποία ο οδηγός είναι μακριά από το όχημά του, σύμφωνα με το άρθρο 34, παράγραφος 3, πρώτο εδάφιο, στοιχείο β′, του κανονισμού 165/2014.

48 Επομένως, όταν τέτοιες καταγραφές δεν είναι διαθέσιμες, μπορεί να απαιτηθεί από τον οδηγό να αποδείξει την τήρηση των διατάξεων των κανονισμών αυτών, προσκομίζοντας τις σχετικές πληροφορίες που αντιστοιχούν σε κάποια από τις περιόδους για τις οποίες γίνεται λόγος στην προηγούμενη σκέψη της παρούσας αποφάσεως, βάσει του εντύπου που περιλαμβάνεται στο παράρτημα της αποφάσεως 2009/959, προκειμένου να παρασχεθεί στις ελεγκτικές αρχές των κρατών μελών η δυνατότητα να διασφαλίσουν, ειδικότερα, ότι έχουν τηρηθεί οι επιδιωκόμενοι από τους κανονισμούς αυτούς σκοποί της βελτιώσεως των συνθηκών εργασίας των οδηγών και της προστασίας της οδικής ασφάλειας.

49 Κατά συνέπεια, από την εξέταση του δευτέρου προδικαστικού ερωτήματος δεν προέκυψε κανένα στοιχείο ικανό να επηρεάσει το κύρος του εντύπου της Επιτροπής που περιλαμβάνεται στο παράρτημα της αποφάσεως 2009/959.

**Επί των δικαστικών εξόδων**

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

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

1) **Το άρθρο 34, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού (ΕΕ) 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014, για τους ταχογράφους στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος καταργεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών και τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών για τους ταχογράφους κατά τις οδικές μεταφορές, έχει την έννοια ότι δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της προβλεπόμενης απαγορεύσεως εθνική ρύθμιση επιβάλλουσα στον οδηγό οχήματος εξοπλισμένου με ψηφιακό ταχογράφο να επιδεικνύει, ως επικουρικό μέσο αποδείξεως των δραστηριοτήτων του, οσάκις ελλείπουν οι αυτόματες και χειρόγραφες καταχωρίσεις στον εν λόγω ταχογράφο, βεβαίωση συνταχθείσα από τον εργοδότη του με βάση το έντυπο που περιλαμβάνεται στο παράρτημα της αποφάσεως 2009/959/ΕΕ της Επιτροπής, της 14ης Δεκεμβρίου 2009, για την τροποποίηση της απόφασης 2007/230/ΕΚ περί εντύπου σχετικά με την κοινωνική νομοθεσία όσον αφορά δραστηριότητες οδικών μεταφορών.**

2) **Από την εξέταση του δευτέρου ερωτήματος δεν προέκυψε κανένα στοιχείο ικανό να επηρεάσει το κύρος του εντύπου της Επιτροπής που περιλαμβάνεται στο παράρτημα της αποφάσεως 2009/959.**

(υπογραφές)