Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (astotā palāta)

2020. gada 7. maijs*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Autopārvadājumi – Darbdienas un atpūtas dienas – Digitālie tahogrāfi – Regula (ES) Nr. 165/2014 – Darbadienu nereģistrēšana vadītāja kartē un reģistrācijas lapu neesamība – Valsts tiesiskais regulējums, kurā šādos apstākļos paredzēts vadītāja pienākums sniegt sava darba devēja apliecinājumu – Lēmuma 2009/959/ES pielikumā iekļautās veidlapas spēkā esamība

Lietā C-96/19

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Landesverwaltungsgericht Niederösterreich* (Lejasaustrijas federālās zemes Administratīvā tiesa, Austrija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2019. gada 4. februārī un kas Tiesā reģistrēts 2019. gada 8. februārī, tiesvedībā

VO

pret

Bezirkshauptmannschaft Tulln,

TIESA (astotā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētāja L. S. Rosi [*L. S. Rossi*] (referente), tiesneši J. Malenovskis [*J. Malenovský*] un N. Vāls [*N. Wahl*],

ģenerāladvokāts: P. Pikamēe [*P. Pikamäe*],

sekretārs: A. Kalots Eskobars [*A. Calot Escobar*],

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

– Austrijas valdības vārdā – *J. Schmoll* un *G. Hesse*, pārstāvji,

– Beļģijas valdības vārdā – *C. Van Lul* un *J.-C. Halleux*, pārstāvji,

– Eiropas Komisijas vārdā – *G. Braun* un *J. Hottiaux*, pārstāvji,

ņemot vērā pēc ģenerāladvokāta uzklausīšanas pieņemto lēmumu izskatīt lietu bez ģenerāladvokāta secinājumiem,

pasludina šo spriedumu.

* Tiesvedības valoda – vācu.

Spriedums

1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu, pirmkārt, ir par Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 165/2014 (2014. gada 4. februāris) par tahogrāfiem autotransportā, ar kuru atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu (OV 2014, L 60, 1. lpp.), 34. panta 3. punkta un 36. panta 2. punkta interpretāciju un, otrkārt, par Komisijas Lēmuma 2009/959/ES (2009. gada 14. decembris), ar ko groza Eiropas Komisijas Lēmumu 2007/230/EK par veidlapu saistībā ar sociālās jomas tiesību aktiem, kas attiecas uz darbībām autotransporta jomā (OV 2009, L 330, 80. lpp.,), spēkā esamību.

2 Šis lūgums ir iesniegts saistībā ar tiesvedību starp VO, smagās automašīnas šoferi, un *Bezirkshauptmannschaft Tulln* (Tulnas iecirkņa pārvalde, Austrija) par naudas sodu, kas viņam ir uzlikts ceļu satiksmes pārbaudē.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesību akti

Regula (EK) Nr. 561/2006

3 Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 561/2006 (2006. gada 15. marts), ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 (OV 2006, L 102, 1. lpp.), 1. pantā ir noteikts:

"Šī regula paredz noteikumus par transportlīdzekļu vadīšanas laikposmiem, pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem transportlīdzekļu vadītājiem, kas veic kravu un pasažieru autopārvadājumus, lai saskaņotu konkurences apstākļus starp iekšzemes pārvadājumu veidiem, jo īpaši autopārvadājumu nozarē, un lai uzlabotu darba apstākļus un satiksmes drošību. Šīs regulas noteikumu mērķis ir arī attīstīt uzlabotu uzraudzības un ieviešanas praksi dalībvalstīs un uzlabot darba praksi autopārvadājumu jomā."

4 Regulas Nr. 561/2006 4. pantā ir noteikts:

"Šajā regulā:

[..]

e) "cits darbs" nozīmē jebkādas darbības, kas tiek definētas kā darba laiks [Eiropas Parlamenta un Padomes] Direktīvas 2002/15/EK [(2002. gada 11. marts) par darba laika organizēšanu personām, kas ir autotransporta apkalpes locekļi (OV 2002, L 80, 35. lpp.),] 3. panta a) [punktā] un kas nav "transportlīdzekļa vadīšana", tostarp jebkuru darbu tam pašam vai citam darba devējam transporta nozarē vai ārpus tās;

[..]."

5 Šīs regulas 6. panta 5. punktā ir paredzēts:

"Transportlīdzekļa vadītājs kā citu darbu atzīmē jebkuru laikposmu, kas pavadīts, kā aprakstīts 4. panta e) punktā, kā arī jebkuru laikposmu, kas pavadīts, veicot komercpārvadājumu ar transportlīdzekli, uz ko neattiecas šī regula, kā arī atzīmē jebkuru pieejamības laikposmu kopš viņa pēdējā ikdienas vai iknedēļas atpūtas laikposma saskaņā ar [Padomes] Regulas (EEK) Nr. 3821/85 [(1985. gada

20. decembris) par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā (OV 1985, L 370, 8. lpp.)] 15. panta 3. punkta c) apakšpunktu. Šo ierakstu veic vai nu ar roku uz reģistrācijas diagrammas vai izdrukas, vai izmantojot manuālās ievadīšanas iespējas, kas ir reģistrācijas kontrolierīcēm."

Regula Nr. 165/2014

6 Regulas Nr. 165/2014 2. panta 2. punktā ir noteikts:

"Papildus 1. punktā minētajām definīcijām šajā regulā izmanto šādas definīcijas:

a) "tahogrāfs" jeb "reģistrācijas kontrolierīce" ir ierīce, kas paredzēta uzstādīšanai autotransporta līdzekļos, lai automātiski vai pusautomātiski attēlotu, reģistrētu, drukātu, saglabātu un izvadītu datus par šādu transportlīdzekļu kustību, tostarp to ātrumu, saskaņā ar 4. panta 3. punktu un ziņas par konkrētu to vadītāju darbības laikposmiem;

[..]

d) "tahogrāfa karte" ir viedkarte, kas paredzēta lietošanai kopā ar tahogrāfu; tā ļauj tahogrāfam identificēt kartes turētāja funkciju un ļauj pārsūtīt un uzglabāt datus;

e) "reģistrācijas diagramma" ir diagramma, kas paredzēta reģistrēto datu atzīmēšanai un saglabāšanai un ko ievieto analogajā tahogrāfā, kura marķēšanas ierīces nepārtraukti pieraksta reģistrējamo informāciju;

f) "vadītāja karte" ir tahogrāfa karte, kuru dalībvalsts iestādes ir izsniegušas konkrētam vadītājam; tā identificē vadītāju un ļauj saglabāt datus par vadītāja darbību;

g) "analogais tahogrāfs" ir tahogrāfs, kurā izmanto reģistrācijas diagrammu saskaņā ar šo regulu;

h) "digitālais tahogrāfs" ir tahogrāfs, kurā izmanto tahogrāfa karti saskaņā ar šo regulu;

[..]."

7 Šīs regulas 5. pantā "Digitālā tahogrāfa funkcijas" ir noteikts:

"Digitālie tahogrāfi nodrošina šādas funkcijas:

– ātruma un attāluma mērīšana,

– vadītāja darbību un braukšanas režīma uzraudzība,

– tahogrāfa karšu ievietošanas un izņemšanas uzraudzība,

– vadītāja manuāli veiktu ierakstu reģistrēšana,

[..]."

8 Minētās regulas 6. pantā "Ekrāns un brīdinājums" ir paredzēts:

"1. Digitālajos tahogrāfos un tahogrāfa kartēs esošā informācija attiecībā uz darbībām, kas veiktas ar transportlīdzekli, un attiecībā uz transportlīdzekļa vadītājiem un otriem vadītājiem tiek parādīta uz ekrāna skaidri, nepārprotami un ergonomiski.

2. Uz ekrāna tiek parādīta šāda informācija:

[..]

c) vadītāja darbība:

– ja pašreizējā darbība ir transportlīdzekļa vadīšana, vadītāja pašreizējais nepārtrauktas transportlīdzekļa vadīšanas ilgums un pašreizējais kopējais pārtraukumu ilgums,

– ja vadītāja pašreizējā darbība ir pieejamība/cits darbs/atpūta vai pārtraukums, minētās darbības pašreizējais ilgums (kopš attiecīgās darbības izvēlēšanās brīža) un pašreizējais kopējais pārtraukumu ilgums;

[..].”

9 Šīs pašas regulas 29. panta 2. punktā ir noteikts:

“Ja vadītāja karte ir bojāta vai tā nedarbojas pareizi, transportlīdzekļa vadītājs to nodod atpakaļ kompetentajai iestādei savas parastās dzīvesvietas dalībvalstī. Par vadītāja kartes zādzību iesniedz oficiālu paziņojumu kompetentajām iestādēm dalībvalstī, kurā zādzība ir notikusi.”

10 Regulas Nr. 165/2014 34. pantā ir paredzēts:

“1. Transportlīdzekļa vadītāji izmanto datu reģistrācijas diagrammas vai vadītāja kartes katru dienu, kad tie vada transportlīdzekli, sākot no brīža, kad tie saņem transportlīdzekli. Reģistrācijas diagrammu vai vadītāja karti neizņem pirms ikdienas darba laikposma beigām, izņemot gadījumus, kad to atļauts darīt kāda cita iemesla dēļ. Reģistrācijas diagrammu vai transportlīdzekļa vadītāja karti drīkst izmantot, nepārsniedzot laiku, kam tā paredzēta.

[..]

3. Ja transportlīdzekļa vadītājs prombūtnes dēļ nevar izmantot tahogrāfu, kas uzstādīts transportlīdzeklī, tad 5. punkta b) apakšpunkta ii), iii) un iv) punktā minētos laikposmus:

[..]

b) ja transportlīdzeklī ir uzstādīts digitālais tahogrāfs – ievada transportlīdzekļa vadītāja kartē, izmantojot manuālā ieraksta iespējas, kas ir tahogrāfam.

Dalībvalstis transportlīdzekļu vadītājiem neuzliek pienākumu iesniegt veidlapas, kas apliecina viņu darbības tikmēr, kamēr transportlīdzekļa vadītājs neatrodas transportlīdzeklī.

[..]

5. Transportlīdzekļa vadītāji:

[..]

b) darbina slēdža mehānismus, ar kuru palīdzību atsevišķi un precīzi var reģistrēt šādus laikposmus:
   i) zem atzīmes: vadīšanas ilgums;



   ii) zem atzīmes: "cits darbs", kas nozīmē jebkādas darbības, kuras nav transportlīdzekļa vadīšana, kā definēts Direktīvas 2002/15/EK 3. panta a) punktā, kā arī jebkuru darbu tam pašam vai citam darba devējam transporta nozarē vai ārpus tās;



   iii) zem atzīmes: "darbgatavība", kā definēts Direktīvas 2002/15/EK 3. panta b) punktā;



   iv) zem atzīmes: pārtraukumi vai atpūta.



[..]."

11 Regulas Nr. 165/2014 35. panta 2. punktā ir noteikts:

"Ja vadītāja karte ir bojāta, nedarbojas pareizi, ir nozaudēta vai nozagta, transportlīdzekļa vadītājs:

a) brauciena sākumā izdrukā informāciju par transportlīdzekli, kuru viņš vada, un šajā izdrukā norāda:

   [..]
   ii) laikposmus, kas minēti 34. panta 5. punkta b) apakšpunkta ii), iii) un iv) punktā;

b) brauciena beigās izdrukā informāciju par laikposmiem, ko ir reģistrējis tahogrāfs, reģistrē visus cita darba, darbgatavības un atpūtas laikposmus kopš brauciena sākumā veiktās izdrukas, ja tie nav reģistrēti tahogrāfā, un uz šā dokumenta norāda informāciju, kas ļauj identificēt transportlīdzekļa vadītāju (vārdu, uzvārdu, vadītāja kartes vai transportlīdzekļa vadītāja apliecības numuru), tostarp viņa parakstu."

12 Šīs regulas 36. pantā ir paredzēts:

"[..]

2. Ja transportlīdzekļa vadītājs vada transportlīdzekli, kurā uzstādīts digitālais tahogrāfs, pēc pilnvarota kontroliera pieprasījuma viņš uzrāda:

i) savu transportlīdzekļa vadītāja karti;

ii) jebkurus manuālos pierakstus un izdrukas par kārtējo darba dienu un iepriekšējām 28 dienām, kā paredzēts šajā regulā un Regulā (EK) Nr. 561/2006;

[..].

3. Pilnvarots kontrolieris var pārbaudīt atbilstību Regulai (EK) Nr. 561/2006, analizējot reģistrācijas diagrammas, displejā redzamos, izdrukātos vai lejupielādētos datus, kurus ir reģistrējis tahogrāfs vai vadītāja karte, vai, ja tas neizdodas, – jebkurus citus papilddokumentus, kas pamato noteikumu – piemēram, šīs regulas 29. panta 2. punkta un 37. panta 2. punkta – neievērošanu."

13 Regulas Nr. 165/2014 37. panta 2. punktā ir noteikts:

"Kamēr tahogrāfs ir nelietojams vai darbojas nepareizi, transportlīdzekļa vadītājs atzīmē datus, kas ļauj veikt viņa identificēšanu (vārdu, uzvārdu, vadītāja kartes vai transportlīdzekļa vadītāja apliecības numuru), tostarp parakstu, kā arī informāciju par dažādiem laikposmiem, kurus tahogrāfs vairs nereģistrē vai neizdrukā pareizi:

a) uz reģistrācijas diagrammas vai diagrammām; vai

b) uz pagaidu diagrammas, ko pievieno reģistrācijas diagrammai vai glabā kopā ar vadītāja karti."

Direktīva 2006/22/EK

14 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2006/22/EK (2006. gada 15. marts) par minimālajiem nosacījumiem Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 un Nr. 3821/85 īstenošanai saistībā ar sociālās jomas tiesību aktiem attiecībā uz darbībām autotransporta jomā un par Padomes Direktīvas 88/599/EEK atcelšanu (OV 2006, L 102, 35. lpp.) 11. panta "Labākā prakse" 3. punktā ir paredzēts:

"Komisija saskaņā ar 12. panta 2. punktā minēto procedūru izstrādā elektronisku un izdrukājamu formu, ko izmanto, ja transportlīdzekļa vadītājam ir bijis slimības atvaļinājums vai ikgadējais atvaļinājums, vai kad transportlīdzekļa vadītājs ir vadījis transportlīdzekli, uz kuru neattiecas [Padomes] Regula (EEK) Nr. 3820/85 [(1985. gada 20. decembris) par dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu attiecībā uz autotransportu (OV 1985, L 370, 1. lpp.)], periodā, kas minēts Regulas (EEK) Nr. 3821/85 15. panta 7. punkta pirmās daļas pirmajā ievilkumā."

15 Šīs direktīvas 13. pantā "Īstenošanas pasākumi" ir noteikts:

"Komisija pēc kādas dalībvalsts lūguma vai pēc savas iniciatīvas saskaņā ar 12. panta 2. punktā minēto procedūru pieņem īstenošanas pasākumus, jo īpaši lai sasniegtu kādu no šiem mērķiem:

a) sekmēt kopīgu pieeju šīs direktīvas īstenošanā;

b) veicināt to, ka kontroles iestādes īsteno konsekventu pieeju un saskaņoti interpretē [Regulu Nr. 561/2006];

c) sekmēt dialogu starp transporta nozari un kontroles iestādēm."

Lēmums 2007/230/EK

16 Komisijas Lēmuma 2007/230/EK (2007. gada 12. aprīlis) par veidlapu saistībā ar sociālās jomas tiesību aktiem, kas attiecas uz darbībām autotransporta jomā (OV 2007, L 99, 14. lpp.), 1. pantā ir noteikts:

"Direktīvas 2006/22/EK 11. panta 3. punktā minētā veidlapa ir tāda, kā noteikts šā lēmuma I pielikumā."

17 Lēmuma 2007/230 pielikumā esošā darbība apliecinājuma veidlapā arī ir iekļautas trīs pozīcijas – numurētas kā 13., 14. un 15. –, kuras ir jāatzīmē uzņēmumam un kurās ir sniegti skaidrojumi par to, ka vadītājs "13. bija slimības atvaļinājumā", "14. bija ikgadējā atvaļinājumā" vai "15. vadīja transportlīdzekli, uz kuru neattiecas Regula (EK) Nr. 561/2006 [..]".

Lēmums 2009/959

18 Lēmuma 2009/959 1., 3. un 4. apsvērumā ir noteikts:

"(1) Tahogrāfā reģistrētie dati ir galvenais informācijas avots, veicot pārbaudes uz ceļiem. Datu neesamība ir attaisnojama tikai tad, ja datu reģistrācija tahogrāfā, tostarp datu manuāla reģistrācija, nav bijusi iespējama objektīvu iemeslu dēļ. Šādos gadījumos ir jāsniedz apliecinājums šo iemeslu apstiprināšanai.

[..]

(3) Lai uzlabotu dalībvalstu veiktās kontroles efektivitāti saskaņā ar noteikumiem [Regulā Nr. 561/2006], [Lēmuma 2007/230 pielikumā paredzētā apliecinājuma] veidlapa ir jāgroza, iekļaujot elementus papildus tiem, kas norādīti Direktīvas 2006/22/EK 11. panta 3. punktā.

(4) Darbību apliecinājuma veidlapu izmanto tikai, ja tahogrāfā reģistrētie dati objektīvu iemeslu dēļ nesniedz pierādījumus par to, ka ir ievēroti Regulas (EK) Nr. 561/2006 noteikumi."

19 Lēmuma 2009/959 1. pantā ir paredzēts:

"Lēmuma 2007/230/EK pielikumu aizstāj ar šā lēmuma pielikumu."

20 Lēmuma 2009/959 pielikumā iekļautajā veidlapā ir, pirmkārt, pārņemti elementi, kuri ir norādīti Lēmuma 2007/230 pielikumā atrodamajā 13., 14. un 15. pozīcijā, tām piešķirot attiecīgi numuru 14., 15. un 17., un, otrkārt, iepriekšējā veidlapā atrodamajam pozīcijām pievienojot trīs jaunas pozīcijas, kuras ir jāaizpilda uzņēmumam un kurās ir norādīts, ka vadītājs "16. bija atvaļinājumā vai atpūtā", "18. nevadīja transportlīdzekli, bet veica citu darbu" vai "19. bija pieejams" uzņēmumam.

Austrijas tiesības

21 1967. gada *Kraftfahrgesetz* (1967. gada Likums par mehāniskajiem transportlīdzekļiem redakcijā, kura bija piemērojama pamatlietas faktiskajiem apstākļiem (turpmāk tekstā – "*KFG 1967*"), 102.*bis* panta 4. punktā ir paredzēts:

"Mehānisko transportlīdzekļu, kuri ir aprīkoti ar tahogrāfu Regulas [Nr. 165/2014] izpratnē, vadītājiem, izmantojot tahogrāfu, ir jāievēro tā izmantošanas instrukcija. Viņiem ir jāraugās, lai kontroles ierīce brauciena laikā darbotos un lai vadītāja karte tiktu izmantota kontroles ierīcē. Pēc sabiedriskās drošības iestāžu vai ceļu satiksmes kontroles iestāžu pieprasījuma vadītājiem ir jāiesniedz Regulā [Nr. 165/2014] paredzētās izdrukas, vadītāja karte un reģistrācijas lapas par attiecīgo dienu un iepriekšējām 28 dienām, ja viņi šajā laikposmā ir vadījuši transportlīdzekli, kas ir aprīkots ar analogu kontroles ierīci. Vadītājs saņem apliecinājumu. Ja vadītāja kartē trūkst atsevišķas darba dienas vai attiecībā uz šīm dienām nav reģistrācijas lapu, darba devējam par tām ir jāsniedz atbilstoši apliecinājumi, kuriem ir jāatbilst minimālajām prasībām, kas ir paredzētas veidlapā, kuru Komisija ir noteikusi atbilstoši Direktīvas [2006/22] 11. panta 3. punktam, un kuri ir jāuzrāda pārbaužu laikā."

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

22 Ceļu satiksmes pārbaudē, kura notika 2018. gada martā, VO – tādas smagās automašīnas vadītājam, kura ir aprīkota ar digitālo tahogrāfu, – Austrijas iestādes uzlika naudas sodu 50 EUR apmērā, pamatojoties uz *KFG 1967* noteikumiem, tā iemesla dēļ, ka par vairākām dienām pirms pārbaudes viņš nevarēja iesniegt sava darba devēja apliecinājumu, kas būtu sagatavots, balstoties uz Lēmuma 2009/959 pielikumā iekļauto veidlapu, un kas apliecinātu, ka attiecīgajās dienās viņš nav vadījis transportlīdzekli (dienas, kurās nav vadīts transportlīdzeklis). Šāda apliecinājuma iesniegšana būtu viņam ļāvusi kompensēt to, ka nebija reģistrēti attiecīgie dati, kuriem bija jābūt digitālajā tahogrāfā, ar ko bija aprīkots minētais transportlīdzeklis.

23 *Landesverwaltungsgericht Niederösterreich* (Lejasaustrijas federālās zemes Administratīvā tiesa, Austrija) ir šaubas, pirmkārt, par to, vai dienas, kurās nav vadīts transportlīdzeklis, ietilpst "darbību" jēdzienā Regulas Nr. 165/2014 34. panta 3. punkta otrās daļas izpratnē, un līdz ar to, vai ir aizliegts vadītājam prasīt, lai viņš iesniegtu apliecinājumu par dienām, kurās nav vadīts transportlīdzeklis, pretēji tam, kas ir paredzēts *KFG 1967* 102.*bis* panta 4. punktā. Ja tas tā būtu, iesniedzējtiesa uzskata, ka VO nebūtu jāsoda par minētās tiesību normas pārkāpumu.

24 Otrkārt, gadījumā, ja uz dienām, kurās nav vadīts transportlīdzeklis, attiektos jēdziens "darbības" šīs regulas 34. panta 3. panta otrās daļas izpratnē, iesniedzējtiesai ir šaubas par Lēmuma 2009/959 pielikumā iekļautās veidlapas spēkā esamību. Iesniedzējtiesas ieskatā, Komisija, pievienojot šai veidlapai 16., 18. un 19. pozīciju, esot pārsniegusi Direktīvas 2006/22 11. panta 3. punktā noteikto pilnvarojumu, pieprasīdama no vadītājiem, lai tie uzrādītu viņu darba devēja izsniegtu veidlapu, kura apliecina viņu darbības, lai gan viņi neatradās savā transportlīdzeklī – pretēji tam, kas paredzēts minētās regulas 34. panta 3. punkta otrajā daļā.

25 Šajos apstākļos *Landesverwaltungsgericht Niederösterreich* (Lejasaustrijas federālās zemes Administratīvā tiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai Regula [Nr. 165/2014], it īpaši tās 34. panta 3. punkta [otrā daļa] un 36. panta 2. punkts, ir interpretējama tādējādi, ka tā aizliedz valsts tiesību aktus, kas nosaka, ka transportlīdzekļu vadītājiem, kuru transportlīdzekļos ir uzstādīts digitālais tahogrāfs [šīs] regulas 2. panta 2. punkta h) apakšpunkta izpratnē, gadījumos, kad vadītāja kartē [..] nav datu par atsevišķām darba dienām, par kurām netiek arī līdzi vestas reģistrācijas diagrammas, par šīm dienām ir jābūt līdzi attiecīgiem darba devēja apstiprinājumiem, kuriem jāatbilst saskaņā ar Direktīvas [2006/22] 11. panta 3. punktu Komisijas izstrādātajā veidlapā ietvertajām minimālajām prasībām un kuri būtu jāiesniedz pārbaužu laikā?

2) Ja uz pirmo jautājumu tiek sniegta noliedzoša atbilde, vai ar Komisijas Lēmumu [2009/959] noteiktā veidlapa ir atzīstama par pilnībā vai daļēji spēkā neesošu?"

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par pirmo jautājumu

26 Ar pirmo prejudiciālo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai Regulas Nr. 165/2014 34. panta 3. punkta otrā daļa ir jāinterpretē tādējādi, ka tajā paredzētā aizlieguma tvērumā ietilpst valsts tiesiskais regulējums, kurā ar digitālo tahogrāfu aprīkota transportlīdzekļa vadītājam ir likts kā pakārtotu pierādījumu par savām darbībām – ja nav veikti automātiskie vai manuālie ieraksti tahogrāfā – uzrādīt apliecinājumu par darbībām, kuru viņa darba devējs ir sagatavojis atbilstoši Lēmuma 2009/959 pielikumā atrodamajai veidlapai.

27 Lai atbildētu uz šo jautājumu, vispirms ir jāatgādina, ka saskaņā it īpaši ar Regulas Nr. 561/2006 1. pantu tās mērķis ir saskaņot konkurences apstākļus transporta nozarē un uzlabot darba apstākļus un satiksmes drošību, un tā sasniegšanai autopārvadājumiem izmantojamie transportlīdzekļi ir jāaprīko ar tahogrāfu, kas ļauj kontrolēt vadīšanas un atpūtas laiku ievērošanu (spriedums, 2019. gada 7. februāris, NK, C-231/18, EU:C:2019:103, 18. punkts un tajā minētā judikatūra).

28 Šajā nolūkā Regulā Nr. 165/2014 ir ietverti vairāki noteikumi par tahogrāfu izmantošanu transportlīdzekļos, kuriem ir piemērojama Regula Nr. 561/2006.

29 It īpaši attiecībā uz transportlīdzekļiem, kuri aprīkoti ar tādu digitālo tahogrāfu kā pamatlietā aplūkotais, kas darbojas ar vadītāja karti, proti, saskaņā ar Regulas Nr. 165/2014 2. panta 2. punkta d) un f) apakšpunktu – atmiņas karti, kas paredzēta izmantošanai tahogrāfā un kas tostarp identificē transportlīdzekļa vadītāju un ļauj saglabāt datus par viņa darbību, šīs regulas 34. panta 1. punktā ir prasīts, lai transportlīdzekļa vadītājs izmantotu šo karti katru dienu, kad viņš vada transportlīdzekli, sākot no brīža, kad viņš saņem transportlīdzekli, un lai viņš nevarētu izņemt šo karti pirms ikdienas darba laikposma beigām.

30 Tomēr saskaņā ar Regulas Nr. 165/2014 34. panta 3. punkta pirmās daļas b) apakšpunktu, ja transportlīdzekļa vadītājs prombūtnes no transportlīdzekļa dēļ nevar izmantot tahogrāfa, ar ko ir aprīkots viņa transportlīdzeklis, automātiskā ieraksta funkciju, šā panta 5. punkta b) apakšpunkta, ii), iii) un iv) punktā paredzētie laikposmi, kuri nav transportlīdzekļa vadīšanas laiks, proti, laikposmi, kuri attiecas uz "citu darbu", "darbgatavību", kā arī "pārtraukumiem un atpūtu", ir jāieraksta vadītāja kartē, izmantojot minētā tahogrāfa manuālā ieraksta funkciju.

31 Regulas Nr. 165/2014 36. panta 2. punktā ir precizēts, ka ar šādu tahogrāfu aprīkota transportlīdzekļa vadītājam ir jāspēj pēc pilnvarota kontroliera pieprasījuma uzrādīt tostarp jebkurus manuālos pierakstus un izdrukas par kārtējo darba dienu un iepriekšējām 28 dienām, kā paredzēts šajā regulā un Regulā Nr. 561/2006.

32 No tā izriet, ka gadījumā, ja – kā tas ir pamatlietā – transportlīdzekļa vadītājs ceļu satiksmes pārbaudē nevar sniegt pieprasīto informāciju par vairākām dienām pirms šīs pārbaudes, rodas jautājums par pakārtotiem pierādīšanas līdzekļiem, kurus šim vadītājam var būt pienākums uzrādīt, lai kompensētu attiecīgo datu neierakstīšanu digitālajā tahogrāfā, ar kuru ir aprīkots viņa transportlīdzeklis.

33 Šajā kontekstā iesniedzējtiesa jautā, kāds tvērums ir Regulas Nr. 165/2014 34. panta 3. punkta otrajā daļā noteiktajam aizliegumam, saskaņā ar kuru dalībvalstis neliek vadītājiem iesniegt veidlapas, kas apliecina viņu darbību, ja tie ir prombūtnē no sava transportlīdzekļa. Precīzāk, iesniedzējtiesai ir šaubas, vai dienas, kurās transportlīdzeklis netiek vadīts, ietilpst jēdzienā "darbības" šīs tiesību normas izpratnē, kā rezultātā, pretēji *KFG 1967* 102.*bis* panta 4. punktā paredzētajam, no vadītāja nevar prasīt, lai viņš uzrāda sava darba devēja izsniegtu apliecinājumu par šādām dienām, kurās transportlīdzeklis nav vadīts, kaut gan šāda apliecinājuma pamatā esot Lēmuma 2009/959 pielikumā paredzētā veidlapa.

34 Šajā ziņā ir jākonstatē, ka Regulas Nr. 165/2014 34. panta 3. punkta otrajā daļā minētais jēdziens "darbības" šajā regulā nav definēts.

35 Turklāt nevienā šīs regulas normā nav norādes, ka šis jēdziens būtu jāinterpretē šauri – tādējādi, ka uz šīs regulas 34. panta 5. punkta b) apakšpunktā uzskaitītajiem laikposmiem tas neattiektos. Proti, no Regulas Nr. 165/2014 6. panta 2. punkta c) apakšpunkta izriet, ka "vadītāja darbība", kurai ir jābūt ietvertai tahogrāfā redzamajā informācijā, ir vai nu transportlīdzekļa vadīšanas ilgums un pašreizējais kopējais pārtraukumu ilgums, "ja pašreizējā darbība ir transportlīdzekļa vadīšana", vai arī minētās darbības pašreizējais ilgums un pašreizējais kopējais pārtraukumu ilgums, "ja vadītāja pašreizējā darbība ir pieejamība/cits darbs/atpūta vai pārtraukums".

36 Tomēr vispirms Regulas Nr. 165/2014 noteikumu sistēmai neatbilstu tāda šīs regulas 34. panta 3. punkta otrās daļas interpretācija, ka šajā regulā ir aizliegts valsts tiesiskais regulējums, saskaņā ar kuru transportlīdzekļa vadītājam ir jāuzrāda sava darba devēja izsniegts apliecinājums par savām darbībām, ja prombūtnes no sava transportlīdzekļa dēļ nav veikti automātiskie vai manuālie ieraksti, kuriem parasti būtu jābūt digitālajā tahogrāfā, ar ko ir aprīkots minētais transportlīdzeklis.

37 It īpaši no Regulas Nr. 165/2014 36. panta 3. punkta izriet, ka pilnvarotam kontrolierim ir tiesības pārbaudīt, vai ir ievēroti Regulas Nr. 561/2006 noteikumi, analizējot displejā redzamos, izdrukātos vai lejupielādētos datus, kurus ir reģistrējis tahogrāfs vai vadītāja karte, "vai, ja tas neizdodas, – jebkurus citus papilddokumentus", kas pamato kāda noteikuma, piemēram, Regulas Nr. 165/2014 29. panta 2. punkta, kurš attiecas nozagtu, pazaudētu vai bojātu vadītāja karti, un šīs regulas 37. panta 2. punkta, kurš attiecas uz informāciju, kas vadītājam ir jāatzīmē tahogrāfa bojājuma vai nepareizas darbības gadījumā, – neievērošanu. Tā kā šo divu tiesību normu pieminēšana acīmredzami nav izsmeļoša, šīs pēdējās minētās regulas 36. panta 3. punktā līdz ar to dalībvalstu kontroles iestādēm ir piešķirtas tiesības analizēt visu veidu dokumentus kā pakārtotus pierādījumus, kas tām ļauj pārbaudīt dažādus transportlīdzekļa vadītāja darbības laikposmus gadījumā, ja tie nav iekļauti transportlīdzekļa digitālajā tahogrāfā.

38 Turpinājumā – pretēja interpretācija apdraudētu Regulas Nr. 561/2006 un Regulas Nr. 165/2014 mērķus, it īpaši mērķus saistībā ar ceļu satiksmes drošību un transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļu uzlabošanu. Tādējādi šāda interpretācija ne vien liegtu dalībvalstu uzraudzības iestādēm iespēju nodrošināt, ka tiek ievēroti it īpaši Regulā Nr. 561/2006 paredzētie laikposmi, ko minētie transportlīdzekļu vadītāji izmanto transportlīdzekļa vadīšanai, pārtraukumiem un atpūtai, situācijā, kad attiecīgo informāciju nav bijis iespējams reģistrēt digitālajā tahogrāfā, bet arī – attiecīgā gadījumā – varētu tikt atbalstīta šo datu tīša nereģistrēšana.

39 Turklāt šā sprieduma 36. punktā ietverto vērtējumu apstiprina saskanīgi Beļģijas valdības un Komisijas apsvērumi, saskaņā ar kuriem Regulas Nr. 165/2014 34. panta 3. punkta otrajā daļā minētā aizlieguma mērķis ir tikai novērst noteiktu dalībvalstu praksi, atbilstoši kurai vadītājiem – papildus tahogrāfos veiktajiem ierakstiem – kā pierādījumu par savu darbību sistemātiski tiek prasīts iesniegt valsts veidlapas, jo šī prakse rada administratīvus apgrūtinājumus un papildu izmaksas autopārvadājumu uzņēmumiem.

40 Visbeidzot ir jānorāda, ka Regulas Nr. 165/2014 pieņemšana nav nekādi ietekmējusi Direktīvas 2006/22 11. panta 3. punkta saturu. Šajā tiesību normā Komisija ir aicināta izstrādāt elektronisku un izdrukājamu formu, kas ir izmantojama, ja transportlīdzekļa vadītājam ir bijis slimības atvaļinājums vai ikgadējais atvaļinājums vai kad transportlīdzekļa vadītājs iepriekšējo 28 dienu laikposmā ir vadījis transportlīdzekli, uz kuru Regula Nr. 561/2006 neattiecas. Taču atbilstoši Lēmuma 2009/959 3. un 4. apsvērumam šī veidlapa, kura ir iekļauta minētā lēmuma pielikumā, tiek izmantota tikai tad, ja tahogrāfā nav veikti ieraksti, tai skaitā manuāli, kuri ļauj pārliecināties par to, ka ir ievērotas Regulas Nr. 561/2006 tiesību normas.

41 No visiem šiem apsvērumiem izriet, ka Regulas Nr. 165/2014 34. panta 3. punkta otrā daļa ir jāinterpretē tādējādi, ka tajā paredzētā aizlieguma tvērumā neietilpst valsts tiesiskais regulējums, kurā ar digitālu tahogrāfu aprīkota transportlīdzekļa vadītājam ir likts kā pakārtotu pierādījumu par savām darbībām – ja nav veikti automātiskie vai manuālie ieraksti tahogrāfā – uzrādīt apliecinājumu par darbībām, kuru viņa darba devējs ir sagatavojis atbilstoši Lēmuma 2009/959 pielikumā atrodamajai veidlapai.

Par otro jautājumu

42 Ar otro jautājumu iesniedzējtiesa jautā, vai, ar Lēmumu 2009/959 grozot Lēmuma 2007/230 pielikumā esošo veidlapu, paredzot gadījumus, kas atbilst vairāk laikposmiem, kuros transportlīdzeklis nav vadīts, nekā Direktīvas 2006/22 11. panta 3. punktā paredzētie gadījumi, šī iestāde ir pārsniegusi tai ar šo tiesību normu piešķirto pilnvarojumu, izraisot šādi grozītās veidlapas pilnīgu vai daļēju spēkā neesamību.

43 Pirmkārt, ir jānorāda, ka iesniedzējtiesa nepauž nekādas šaubas par minētās veidlapas spēkā esamību, ciktāl tajā ir iekļauta 14., 15. un 17. pozīcija, kuras saskaņā ar Direktīvas 2006/22 11. panta 3. punktu atbilst laikposmiem, kuros transportlīdzekļa vadītājs bija slimības atvaļinājumā, bija ikgadējā atvaļinājumā vai vadīja citu transportlīdzekli, kas ir izslēgts tostarp no Regulas Nr. 561/2006 piemērošanas jomas.

44 Otrkārt, ir jāatgādina, ka Lēmuma 2009/959 pielikumā ietvertajā veidlapā ir ietvertas trīs papildu pozīcijas, kas ļauj norādīt laikposmus, kuros transportlīdzekļa vadītājs bija atvaļinājumā vai atpūtā, veica citus uzdevumus, nevis transportlīdzekļa vadīšanu vai bija pieejams uzņēmumam, un šie laikposmi ir uzskaitīti attiecīgi šīs veidlapas 16., 18. un 19. pozīcijā.

45 Lai gan ir taisnība, ka šīs pozīcijas nav minētas Direktīvas 2006/22 11. panta 3. punktā, ir jānorāda, ka Lēmuma 2009/959 juridiskais pamats ir ne tikai šī tiesību norma, bet arī šīs direktīvas 13. pants, kurā tostarp Komisijai ir atļauts pēc savas iniciatīvas veikt Direktīvas 2006/22 īstenošanas pasākumus, lai tostarp veicinātu to, ka par kontroli atbildīgās iestādes izmanto konsekventu pieeju un saskaņoti interpretē Regulu Nr. 561/2006.

46 Kā uzsvērts Lēmuma 2009/959 3. apsvērumā, šī lēmuma pielikumā iekļautajā veidlapā tā 16., 18. un 19. pozīcijā norādītie papildu elementi tika pievienoti, lai uzlabotu dalībvalstu veikto pārbaužu īstenošanu un efektivitāti saskaņā ar Regulas Nr. 561/2006 noteikumiem.

47 No Regulas Nr. 561/2006 6. panta 5. punkta tostarp izriet, ka transportlīdzekļa vadītājam vai nu automātiski, vai manuāli ir jāreģistrē ikdienas vai iknedēļas atpūtas laikposms, jebkāds "pieejamības" laikposms, kā arī citiem uzdevumiem veltītais laiks. Atbilstoši Regulas Nr. 165/2014 34. panta 3. punkta pirmās daļas b) apakšpunktam šis reģistrācijas pienākums attiecas uz situāciju, kad transportlīdzekļa vadītājs ir prombūtnē no sava transportlīdzekļa.

48 No tā izriet – ja šādi ieraksti nav pieejami, vadītājam var tikt prasīts sniegt pierādījumus par šo regulu noteikumu ievērošanu, uz Lēmuma 2009/959 pielikumā esošās veidlapas pamata uzrādot atbilstošu informāciju, kas atbilst vienam vai otram no šā sprieduma iepriekšējā punktā minētajiem laikposmiem, lai ļautu dalībvalstu kontroles iestādēm pārliecināties tostarp par to, ka ar šīm regulām sasniedzamie transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļu uzlabošanas un ceļu satiksmes drošības aizsardzības mērķi ir tikuši ievēroti.

49 Līdz ar to otrā jautājuma izskatīšanā nav atklājies nekas tāds, kas spētu ietekmēt Lēmuma 2009/959 pielikumā esošās veidlapas spēkā esamību.

Par tiesāšanās izdevumiem

50 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (astotā palāta) nospriež:

1) **Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 165/2014 (2014. gada 4. februāris) par tahogrāfiem autotransportā, ar kuru atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, 34. panta 3. punkta otrā daļa ir jāinterpretē tādējādi, ka tajā paredzētā aizlieguma tvērumā neietilpst valsts tiesiskais regulējums, kurā ar digitālu tahogrāfu aprīkota transportlīdzekļa vadītājam ir likts kā pakārtotu pierādījumu par savām darbībām – ja nav veikti automātiskie vai manuālie ieraksti tahogrāfā – uzrādīt apliecinājumu par darbībām, kuru viņa darba devējs ir sagatavojis atbilstoši Komisijas Lēmuma 2009/959/ES (2009. gada 14. decembris), ar ko groza Eiropas Komisijas Lēmumu 2007/230/EK par veidlapu saistībā ar sociālās jomas tiesību aktiem, kas attiecas uz darbībām autotransporta jomā, pielikumā atrodamajai veidlapai.**

2) **Otrā jautājuma izskatīšanā nav atklājies nekas tāds, kas spētu ietekmēt Lēmuma 2009/959 pielikumā iekļautās veidlapas spēkā esamību.**

[Paraksti]