Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kahdeksas jaosto)

7 päivänä toukokuuta 2020*

Ennakkoratkaisupyyntö – Maantiekuljetukset – Työpäivät ja lepopäivät – Digitaalinen ajopiirturi – Asetus (EU) N:o 165/2014 – Se, ettei kuljettajakorttiin ole kirjattu työpäiviä ja ettei piirturilevyjä ole – Kansallinen säännöstö, jossa säädetään kuljettajan velvollisuudesta esittää tällaisessa tilanteessa työnantajansa antama todistus – Päätöksen 2009/959/EU liitteessä olevan lomakkeen pätevyys

Asiassa C-96/19,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (Ala-Itävallan osavaltion alueellinen hallintotuomioistuin, Itävalta) on esittänyt 4.2.2019 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 8.2.2019, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

VO

vastaan

Bezirkshauptmannschaft Tulln,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (kahdeksas jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja L. S. Rossi (esittelevä tuomari) sekä tuomarit J. Malenovský ja N. Wahl,

julkisasiamies: P. Pikamäe,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– Itävallan hallitus, asiamiehinään J. Schmoll ja G. Hesse,

– Belgian hallitus, asiamiehinään C. Van Lul ja J.-C. Halleux,

– Euroopan komissio, asiamiehinään G. Braun ja J. Hottiaux,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee yhtäältä tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta 4.2.2014 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 165/2014 (EUVL 2014, L 60, s. 1) 34 artiklan 3 kohdan ja 36 artiklan 2 kohdan tulkintaa ja toisaalta tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöön liittyvästä lomakkeesta tehdyn päätöksen 2007/230/EY muuttamisesta 14.12.2009 tehdyn komission päätöksen 2009/959/EU (EUVL 2009, L 330, s. 80) pätevyyttä.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat VO, joka on kuorma-auton kuljettaja, ja Bezirkshauptmannschaft Tulln (Tullnin aluehallintoviranomainen, Itävalta) ja joka koskee VO:lle tienvarsitarkastuksessa määrättyä sakkoa.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

Asetus (EY) N:o 561/2006

3 Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta 15.3.2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 (EUVL 2006, L 102, s. 1) 1 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa vahvistetaan maanteiden tavara- ja henkilöliikenteessä toimivien kuljettajien ajoaikoja, taukoja ja lepoaikoja koskevat säännöt sisämaan liikennemuotojen välisen kilpailun edellytysten yhdenmukaistamiseksi erityisesti tieliikenteen alalla sekä työolojen ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Tämän asetuksen säännöksillä pyritään myös edistämään jäsenvaltioiden seuranta- ja noudattamisen valvontakäytännön parantamista sekä työskentelytapojen parantamista tieliikennealalla.”

4 Asetuksen N:o 561/2006 4 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa tarkoitetaan

– –

”e) ’muulla työllä’ [maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä 11.3.2002 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston] direktiivin 2002/15/EY [(EYVL 2002, L 80, s. 35)] 3 artiklan a alakohdassa määriteltyä kaikkea työajaksi määriteltyä toimintaa ajamista lukuun ottamatta, sekä myös kaikkea samalle tai toiselle työnantajalle tehtyä työtä joko kuljetusalalla tai sen ulkopuolella;

_ _”

5 Tämän asetuksen 6 artiklan 5 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Kuljettajan on kirjattava ’muuksi työksi’ 4 artiklan e alakohdassa tarkoitettu aika ja aika, jonka hän käyttää ajaessaan tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle kuuluvia kaupallisia tarkoituksia varten käytettävää ajoneuvoa, sekä kirjattava [tieliikenteen valvontalaitteista 20.12.1985 annetun neuvoston] asetuksen (ETY) N:o 3821/85 [(EYVL 1985, L 370, s. 8)] 15 artiklan 3 kohdan c alakohdassa määritelty ’varallaoloaika’ viimeisestä vuorokautisesta tai viikoittaisesta lepoajasta lähtien. Tämä on merkittävä käsin piirturilevyyn tai tulosteeseen taikka tallennettava käsin valvontalaitteeseen.”

Asetus N:o 165/2014

6 Asetuksen N:o 165/2014 2 artiklan 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen määritelmien lisäksi tätä asetusta sovellettaessa tarkoitetaan

a) ’ajopiirturilla’ tai ’valvontalaitteella’ ajoneuvoihin asennettaviksi tarkoitettuja laitteita, jotka automaattisesti tai puoliautomaattisesti näyttävät, kirjaavat, tulostavat paperille, tallentavat ja muulla tavoin tulostavat näiden ajoneuvojen liikkeitä, myös niiden nopeuden 4 artiklan 3 kohdan mukaisesti, ja niiden kuljettajien tiettyjä työaikoja koskevat yksityiskohtaiset tiedot;

_ _

d) ’ajopiirturikortilla’ älykorttia, joka on tarkoitettu käytettäväksi ajopiirturissa ja jonka avulla ajopiirturi voi tunnistaa kortin haltijan aseman ja sallia tietojen siirron tai tallennuksen;

e) ’piirturilevyllä’ analogiseen ajopiirturiin sijoitettavaa levyä, joka vastaanottaa ja säilyttää kirjatut tiedot ja jolle analogisen ajopiirturin merkintälaitteet jatkuvatoimisesti kirjaavat tietoja;

f) ’kuljettajakortilla’ ajopiirturikorttia, jonka jäsenvaltion viranomaiset myöntävät tietylle kuljettajalle ja joka yksilöi kuljettajan ja mahdollistaa tietojen tallentamisen kuljettajan toiminnasta;

g) ’analogisella ajopiirturilla’ ajopiirturia, joka käyttää piirturilevyä tämän asetuksen mukaisesti;

h) ’digitaalisella ajopiirturilla’ ajopiirturia, joka käyttää ajopiirturikorttia tämän asetuksen mukaisesti;

_ _”

7 Tämän asetuksen 5 artiklassa, jonka otsikkona on ”Digitaalisen ajopiirturin toiminnot”, säädetään seuraavaa:

”Digitaalisten ajopiirturien on varmistettava seuraavat toiminnot:

– nopeuden ja matkan mittaus

– kuljettajan toiminnan ja ajoneuvon miehityksen seuranta

– ajopiirturikorttien paikoilleen asettamisen ja poistamisen seuranta

– kuljettajan käsin syöttämien tietojen valvonta

– –”

8 Tämän asetuksen 6 artiklassa, jonka otsikkona on ”Näyttö ja varoitus”, säädetään seuraavaa:

”1. Digitaalisen ajopiirturin ja ajopiirturikortin sisältämät, ajoneuvon ja kuljettajan sekä apukuljettajan toimintaan liittyvät tiedot on näytettävä selkeästi, yksiselitteisesti ja ergonomisesti.

2. Seuraavat tiedot on annettava:

– –

c) kuljettajan toiminta:

– jos sen hetkinen toiminta on tyyppiä ’driving’, näytetään kuljettajan sen hetkinen keskeytymätön ajoaika ja sen hetkinen yhteenlaskettu taukoaika,

– jos sen hetkinen toiminta on tyyppiä ’availability/other work/rest or break’, näytetään kyseisen toiminnan sen hetkinen kesto (alkaen hetkestä, jolloin se valittiin) ja sen hetkinen yhteenlaskettu taukoaika;

– –”

9 Saman asetuksen 29 artiklan 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Jos kuljettajakortti vahingoittuu tai toimii virheellisesti, kuljettajan on palautettava se sen jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle, jossa hänellä on pysyvä asuinpaikka. Kuljettajakortin varastamisesta on tehtävä virallinen ilmoitus sen valtion toimivaltaisille viranomaisille, jossa varkaus tapahtui.”

10 Asetuksen N:o 165/2014 34 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Kuljettajien on käytettävä jokaisena ajopäivänä piirturilevyjä tai kuljettajakortteja siitä alkaen, kun he ottavat ajoneuvon haltuunsa. Piirturilevy tai kuljettajakortti poistetaan vasta vuorokautisen työajan päätyttyä, jollei poistamiseen anneta lupaa muulla tavoin. Piirturilevyä tai kuljettajakorttia ei saa käyttää tarkoitettua kauemmin.

– –

3. Kun kuljettajat eivät ole ajoneuvossa eivätkä siten voi käyttää ajoneuvoon asennettua ajopiirturia, 5 kohdan b alakohdan ii, iii ja iv alakohdassa tarkoitetut ajanjaksot on

– –

b) merkittävä kuljettajakorttiin käyttämällä ajopiirturin käsinmerkintämahdollisuutta, jos ajoneuvossa on digitaalinen ajopiirturi.

Jäsenvaltiot eivät saa velvoittaa kuljettajia esittämään lomakkeita todisteeksi toiminnastaan silloin, kun he eivät ole ajoneuvossa.

– –

5. Kuljettajien on

– –

b) käytettävä valvontalaitteen katkaisijaa siten, että seuraavat ajanjaksot tulevat kirjatuiksi erikseen ja toisistaan erotettavasti:
   i) merkin alla : ajoaika;



   ii) merkin alla : ’muu työ’, jolla tarkoitetaan direktiivin 2002/15/EY 3 artiklan a alakohdassa määriteltyä muuta toimintaa kuin ajamista ja kaikkea samalle tai toiselle työnantajalle tehtävää työtä joko kuljetusalalla tai muulla alalla;



   iii) merkin alla : ’varallaoloaika’, siten kuin se on määritelty direktiivin 2002/15/EY 3 artiklan b alakohdassa;



   iv) merkin alla : tauot ja lepoajat.



– –”

11 Asetuksen N:o 165/2014 35 artiklan 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Jos kuljettajakortti vahingoittuu, toimii virheellisesti tai varastetaan, kuljettajan on

a) matkansa alussa tulostettava yksityiskohtaiset tiedot ajamastaan ajoneuvosta ja merkittävä kyseiseen tulosteeseen:

   – –
   ii) 34 artiklan 5 kohdan b alakohdan ii, iii, ja iv alakohdassa tarkoitetut ajanjaksot;

b) matkansa lopussa tulostettava ajopiirturin tallentamat aikatiedot ja kirjattava mahdollinen muu työaika, varallaoloaika ja lepoaika matkan alussa otetun tulosteen jälkeen, ellei ajopiirturi ole kirjannut näitä tietoja, ja merkittävä kyseiseen asiakirjaan yksityiskohdat, joista kuljettaja voidaan tunnistaa (nimi ja kuljettajakortin tai ajokortin numero), mukaan lukien kuljettajan allekirjoitus.”

12 Kyseisen asetuksen 36 artiklassa säädetään seuraavaa:

”– –

2. Kuljettajan ajaessa ajoneuvoa, jossa on digitaalinen ajopiirturi, kuljettajan on valtuutetun tarkastajan pyynnöstä voitava milloin tahansa esittää:

i) kuljettajakorttinsa;

ii) kaikki sellaiset käsin tehdyt merkinnät ja tulosteet kuluvalta vuorokaudelta ja edeltäviltä 28 päivältä, joita tässä asetuksessa ja asetuksessa (EY) N:o 561/2006 edellytetään;

– –

3. Valtuutettu tarkastaja voi tarkastaa asetuksen (EY) N:o 561/2006 noudattamisen analysoimalla piirturilevyt, ajopiirturin tai kuljettajakortin kirjaamat näytöllä olevat, tulostetut tai ladatut tiedot taikka, jollei näitä tietoja ole, mitkä tahansa muut todisteasiakirjat, jotka oikeuttavat sen, että tämän asetuksen säännöksiä, kuten 29 artiklan 2 kohtaa ja 37 artiklan 2 kohtaa, ei ole noudatettu.”

13 Asetuksen N:o 165/2014 37 artiklan 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Kun ajopiirturi ei toimi tai se toimii virheellisesti, kuljettajan on merkittävä ne tiedot, joista hänet voidaan tunnistaa (nimi ja ajokortin tai kuljettajakortin numero), mukaan lukien allekirjoitus, sekä eri ajankohtia koskevat tiedot, joita ajopiirturi ei enää kirjannut tai tulostanut moitteettomasti

a) piirturilevylle tai piirturilevyille, tai

b) joko piirturilevyyn liitettävälle tai kuljettajakortin mukana pidettävälle väliaikaiselle levylle.”

Direktiivi 2006/22/EY

14 Tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä annettujen neuvoston asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä ja neuvoston direktiivin 88/599/ETY kumoamisesta 15.3.2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY (EUVL 2006, L 102, s. 35) 11 artiklan, jonka otsikkona on ”Parhaat käytännöt”, 3 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Komissio laatii 12 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen tulostettavan sähköisen lomakkeen, jota käytetään, kun kuljettaja on asetuksen (ETY) N:o 3821/85 15 artiklan 7 kohdan ensimmäisen alakohdan ensimmäisessä luetelmakohdassa mainittuna aikana ollut sairaus- tai vuosilomalla tai ajanut toista ajoneuvoa, joka ei kuulu [tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta 20.12.1985 annetun neuvoston] asetuksen (ETY) N:o 3820/85 [(EYVL 1985, L 370, s. 1)] soveltamisalaan.”

15 Kyseisen direktiivin 13 artiklassa, jonka otsikko on ”Täytäntöönpanotoimenpiteet”, säädetään seuraavaa:

”Komissio vahvistaa jäsenvaltion pyynnöstä tai omasta aloitteestaan 12 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen täytäntöönpanotoimenpiteitä, joiden tarkoituksena on erityisesti:

a) edistää tämän direktiivin täytäntöönpanoa koskevaa yhteistä lähestymistapaa;

b) edistää lähestymistapojen johdonmukaisuutta ja asetuksen [N:o 561/2006] yhdenmukaista tulkintaa valvontaviranomaisten kesken;

c) helpottaa kuljetusalan ja valvontaviranomaisten välistä vuoropuhelua.”

Päätös 2007/230/EY

16 Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöön liittyvästä lomakkeesta 12.4.2007 tehdyn komission päätöksen 2007/230/EY (EUVL 2007, L 99, s. 14) 1 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Direktiivin 2006/22/EY 11 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu lomake on tämän päätöksen liitteenä.”

17 Päätöksen 2007/230 liitteessä olevaan toiminnan todistamista koskevaan lomakkeeseen sisältyi muun muassa kolme kohtaa, jotka oli numeroitu numeroilla 13, 14 ja 15 yrityksen suorittamaa rastittamista varten ja joiden mukaan kuljettaja ”13. oli sairauslomalla”, ”14. oli vuosilomalla” tai ”15. ajoi ajoneuvoa, joka ei kuulu asetuksen (EY) N:o 561/2006 – – soveltamisalaan”.

Päätös 2009/959

18 Päätöksen 2009/959 johdanto-osan ensimmäisessä, kolmannessa ja neljännessä perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(1) Tienvarsitarkastuksissa tärkeimmän tiedonlähteen muodostavat ajopiirturin tallenteet. Tallenteiden puuttumisen olisi oltava peruteltua vain silloin, kun objektiivisesti katsoen on ollut mahdotonta luoda niitä ajopiirturilla tai manuaalisesti tallentamalla. Tällaisissa tapauksissa puuttumisen syy olisi vahvistettava erityisellä todistuksella.

– –

(3) Jotta jäsenvaltiot voisivat nykyistä tehokkaammin ja tuloksellisemmin varmistaa, että – – [asetusta 561/2006] noudatetaan, [päätöksen 2007/230 liitteessä olevaa todistus]lomaketta olisi muutettava lisäämällä siihen direktiivin 2006/22/EY 11 artiklan 3 kohdassa mainittujen elementtien lisäksi uusia elementtejä.

(4) Todistuslomaketta olisi käytettävä ainoastaan silloin, kun ajopiirturin tallenteilla ei objektiivisista teknisistä syistä johtuen voida osoittaa, että asetuksen (EY) N:o 561/2006 säännöksiä on noudatettu.”

19 Päätöksen 2009/959 1 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Korvataan päätöksen 2007/230/EY liite tämän päätöksen liitteellä.”

20 Päätöksen 2009/959 liitteessä olevassa todistuslomakkeessa yhtäältä toistetaan päätöksen 2007/230 liitteessä olevan lomakkeen kohdat 13, 14 ja 15 antamalla niille numerot 14, 15 ja 17 ja toisaalta lisätään kolme kohtaa, jotka yritys saattoi rastittaa ja joiden mukaan kuljettaja ”16. oli vapaalla tai lepovuorossa”, ”18. oli muissa kuin ajotehtävissä” ja ”19. oli varallaolotehtävässä”.

Itävallan oikeus

21 Vuoden 1967 moottoriajoneuvoliikennelain (Kraftfahrgesetz 1967), sellaisena kuin sitä sovelletaan pääasian tosiseikkoihin (jäljempänä KFG 1967), 102a §:n 4 momentissa säädetään seuraavaa:

”Ajoneuvojen, joissa on asetuksessa [N:o 165/2014] tarkoitettu digitaalinen valvontalaite, kuljettajien on noudatettava valvontalaitteen käytössä laitteen käyttöohjetta. Heidän on huolehdittava siitä, että valvontalaite on käytössä ajon aikana ja että heidän kuljettajakorttiaan käytetään valvontalaitteessa. Kuljettajien on esitettävä yleisestä turvallisuudesta tai liikenteen valvonnasta vastaavien elinten pyynnöstä asetuksessa [N:o 165/2014] säädetyt tulosteet, kuljettajakortti ja mukana olevat piirturilevyt kuluvan vuorokauden ja edellisten 28 päivän ajalta, jos he ovat kuljettaneet tänä aikana ajoneuvoa, jossa on analoginen valvontalaite. Kuljettajalle on annettava tästä todistus. Jos kuljettajakortista puuttuu yksittäisiä työpäiviä eikä niistä ole mukana myöskään piirturilevyjä, kuljettajan on pidettävä näiden päivien osalta mukanaan vastaavia työnantajan antamia todistuksia, joiden on vastattava komission direktiivin [2006/22] 11 artiklan 3 kohdan mukaisesti laatiman lomakkeen vähimmäisvaatimuksia, ja esitettävä ne tarkastusten yhteydessä.”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

22 Itävallan viranomaiset määräsivät maaliskuussa 2018 toimitetun tienvarsitarkastuksen yhteydessä sellaista kuorma-autoa, jossa oli digitaalinen ajopiirturi, kuljettaneelle VO:lle KFG 1967:n säännösten nojalla 50 euron sakon, koska hän ei pystynyt esittämään usean tarkastusta edeltävän päivän osalta päätöksen 2009/959 liitteessä olevan lomakkeen perusteella laadittua työnantajan todistusta sen vahvistamiseksi, ettei hän ollut kuljettanut ajoneuvoa kyseisten päivien (päivät, joina ei ole ajettu) aikana. Hän olisi voinut tällaisen todistuksen toimittamisella korjata sellaisten merkityksellisten tietojen, jotka olisi pitänyt tallentaa kyseisessä ajoneuvossa olleeseen digitaaliseen ajopiirturiin, tallenteiden puuttumisen.

23 Landesverwaltungsgericht Niederösterreich pohtii VO:n tästä sakonmääräämispäätöksestä tekemää valitusta käsittelevänä tuomioistuimena yhtäältä sitä, kuuluvatko päivät, joina ei ole ajettu, asetuksen N:o 165/2014 34 artiklan 3 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitetun toiminnan käsitteeseen ja onko tämän seurauksena kiellettyä – toisin kuin KFG 1967:n 102a §:n 4 momentissa säädetään – vaatia kuljettajaa esittämään todistusta päivistä, joina ei ole ajettu. Jos näin on, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo, ettei VO:ta pidä rangaista viimeksi mainitun säännöksen rikkomisesta.

24 Toisaalta siinä tapauksessa, että päivät, joina ei ole ajettu, kuuluvat asetuksen N:o 165/2014 34 artiklan 3 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitetun toiminnan käsitteeseen, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii sitä, onko päätöksen 2009/959 liitteessä oleva lomake pätevä. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan komissio on ylittänyt sillä,

että se on lisännyt tähän lomakkeeseen kohdat 16, 18 ja 19, sille direktiivin 2006/22 11 artiklan 3 kohdassa annetut valtuudet vaatiessaan edellä mainitun asetuksen 34 artiklan 3 kohdan toisessa alakohdassa säädetyn vastaisesti kuljettajia esittämään heidän työnantajansa täyttämän lomakkeen todisteeksi heidän ajoneuvon ulkopuolella suorittamastaan toiminnasta.

25 Tässä tilanteessa Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (Ala-Itävallan osavaltion alueellinen hallintotuomioistuin) on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko asetusta [165/2014], erityisesti sen 34 artiklan 3 kohdan [toista alakohtaa] ja 36 artiklan 2 kohtaa, tulkittava siten, että se on esteenä kansalliselle säännöstölle, jossa edellytetään, että ajoneuvojen, joissa on [tämän] asetuksen 2 artiklan 2 kohdan h alakohdassa tarkoitettu digitaalinen ajopiirturi, kuljettajien on siinä tapauksessa, että kuljettajakortista – – puuttuu yksittäisiä työpäiviä, eikä niistä ole myöskään mukana piirturilevyjä, pidettävä näiden päivien osalta mukanaan vastaavia työnantajan antamia todistuksia, joiden on vastattava komission direktiivin [2006/22] 11 artiklan 3 kohdan mukaisesti laatiman lomakkeen vähimmäisvaatimuksia, ja esitettävä ne tarkastusten yhteydessä?

2) Siinä tapauksessa, että ensimmäiseen kysymykseen vastataan kieltävästi: onko komission päätöksessä [2009/959] vahvistama lomake kokonaan tai osittain pätemätön?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen kysymys

26 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee ensimmäisellä kysymyksellään, onko asetuksen N:o 165/2014 34 artiklan 3 kohdan toista alakohtaa tulkittava siten, että siinä säädetyn kiellon soveltamisalaan kuuluu kansallinen säännöstö, jonka mukaan sellaisen ajoneuvon, jossa on digitaalinen ajopiirturi, kuljettajan on esitettävä silloin, kun ajopiirturissa ei ole automaattisia tai manuaalisia tallenteita, toissijaisena näyttönä toiminnastaan työnantajansa päätöksen 2009/959 liitteessä olevan lomakkeen mukaisesti laatima todistus toiminnasta.

27 Tähän kysymykseen vastaamista varten on aluksi muistutettava siitä, että asetuksen N:o 561/2006 tarkoituksena on – kuten erityisesti sen 1 artiklasta ilmenee – kilpailun edellytysten yhdenmukaistaminen tieliikenteessä sekä työolojen ja liikenneturvallisuuden parantaminen, ja nämä tavoitteet ilmenevät erityisesti velvoitteesta lähtökohtaisesti varustaa tiekuljetukseen käytettävät ajoneuvot hyväksytyllä ajopiirturilla, jonka avulla voidaan valvoa kuljettajien ajo- ja lepoaikojen noudattamista (tuomio 7.2.2019, NK, C-231/18, EU:C:2019:103, 18 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

28 Asetukseen N:o 165/2014 sisältyy tätä varten useita säännöksiä ajopiirtureiden käytöstä sellaisissa ajoneuvoissa, joihin sovelletaan asetusta N:o 561/2006.

29 Erityisesti sellaisten ajoneuvojen, joissa on pääasiassa kyseessä olevan kaltainen digitaalinen ajopiirturi, joka toimii kuljettajakortin eli asetuksen N:o 165/2014 2 artiklan 2 kohdan d ja f alakohdan mukaan ajopiirturissa käytettäväksi tarkoitetun sellaisen älykortin kanssa, joka yksilöi kuljettajan ja mahdollistaa tietojen tallentamisen kuljettajan toiminnasta, osalta vaaditaan

kyseisen asetuksen 34 artiklan 1 kohdassa, että kuljettaja käyttää tätä korttia jokaisena ajopäivänä siitä alkaen, kun hän ottaa ajoneuvon haltuunsa, ilman, että korttia olisi mahdollista poistaa ennen vuorokautisen työajan päättymistä.

30 Kuitenkin asetuksen N:o 165/2014 34 artiklan 3 kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohdan mukaan silloin, kun kuljettajat eivät ole ajoneuvossa eivätkä he voi siten käyttää ajoneuvossa olevan digitaalisen ajopiirturin automaattista merkintämahdollisuutta, 5 kohdan b alakohdan ii, iii ja iv alakohdassa nimetyt muut ajanjaksot kuin ajoaika eli ”muuta työtä”, ”varallaoloaikaa” ja ”taukoja ja lepoaikaa” koskevat ajonjaksot on merkittävä kuljettajakorttiin käyttämällä ajopiirturin käsinmerkintämahdollisuutta.

31 Asetuksen N:o 165/2014 36 artiklan 2 kohdassa täsmennetään, että ajoneuvon, jossa on tällainen ajopiirturi, kuljettajan on valtuutetun tarkastajan pyynnöstä voitava milloin tahansa esittää muun muassa kaikki sellaiset käsin tehdyt merkinnät ja tulosteet kuluvalta vuorokaudelta ja edeltäviltä 28 päivältä, joita tässä asetuksessa ja asetuksessa N:o 561/2006 edellytetään.

32 Tästä seuraa, että pääasian kaltaisessa tapauksessa, jossa kuljettaja ei voi esittää tienvarsitarkastuksessa vaadittuja tietoja useilta tarkastusta edeltäviltä päiviltä, herää kysymys toissijaisesta näytöstä, jonka tämä kuljettaja voi olla velvollinen esittämään korjatakseen merkityksellisten tietojen tallenteiden puuttumisen hänen ajoneuvossaan olevasta digitaalisesta ajopiirturista.

33 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin kysyy tällaisessa asiayhteydessä asetuksen N:o 165/2014 34 artiklan 3 kohdan toisessa alakohdassa olevan sen kiellon ulottuvuudesta, jonka mukaan jäsenvaltiot eivät saa velvoittaa kuljettajia esittämään lomakkeita todisteeksi toiminnastaan silloin, kun he eivät ole ajoneuvossa. Konkreettisesti sanottuna ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii sitä, kuuluvatko päivät, joina ei ole ajettu, tässä säännöksessä tarkoitetun toiminnan käsitteeseen siten että – toisin kuin KFG 1967:n 102a §:n 4 momentissa on säädetty – kuljettajaa ei voida vaatia esittämään työantajansa laatimaa todistusta tällaisista päivistä, joina ei ole ajettu, myöskään silloin, kun tällaisen todistuksen perustana on päätöksen 2009/959 liitteessä oleva lomake.

34 Tästä on tärkeää todeta, että asetuksessa N:o 165/2014 ei ole määritelty sen 34 artiklan 3 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettua käsitettä ”toiminta”.

35 Lisäksi on niin, että tämän asetuksen missään säännöksessä ei viitata siihen, että tätä käsitettä olisi tulkittava suppeasti sillä tavoin, että asetuksen 34 artiklan 5 kohdan b alakohdassa luetellut ajanjaksot eivät kuuluisi siihen. Asetuksen N:o 165/2014 6 artiklan 2 kohdan c alakohdasta seuraa nimittäin, että ”kuljettajan toiminta”, jota koskevat tiedot on näytettävä ajopiirturissa, vastaa joko ajoaikaa ja sen hetkistä yhteenlaskettua taukoaikaa, ”jos sen hetkinen toiminta on tyyppiä ’driving’” tai kyseisen toiminnan sen hetkistä kestoa ja sen hetkistä yhteenlaskettua taukoaikaa, ”jos sen hetkinen toiminta on tyyppiä ’availability/other work/rest or break’”.

36 On kuitenkin niin, että ensinnäkin asetuksen N:o 165/2014 säännösten systematiikan kanssa ei olisi johdonmukaista tulkita tämän asetuksen 34 artiklan 3 kohdan toista alakohtaa siten, että siinä kielletään kansallinen säännöstö, jonka mukaan kuljettajan on esitettävä työnantajansa antama todistus toiminnasta silloin, kun automaattisia tai manuaalisia tallenteita, joiden normaalisti pitäisi olla tallennettuina kyseisessä ajoneuvossa olevassa digitaalisessa ajopiirturissa, ei ole siitä syystä, että kuljettaja ei ole ajoneuvossa.

37 Erityisesti asetuksen N:o 165/2014 36 artiklan 3 kohdasta seuraa, että tarkastaja saa tarkastaa asetuksen N:o 561/2006 säännösten noudattamisen analysoimalla ajopiirturin tai kuljettajakortin kirjaamat näytöllä olevat, tulostetut tai ladatut tiedot ”taikka, jollei näitä tietoja ole, mitkä tahansa muut todisteasiakirjat”, jotka oikeuttavat sen, että säännöksiä, kuten asetuksen N:o 165/2014 29 artiklan 2 kohtaa, joka koskee tapauksia, joissa kuljettajakortti on varastettu tai se on vahingoittunut tai toimii virheellisesti, ja tämän asetuksen 37 artiklan 2 kohtaa, joka koskee niitä tietoja, jotka kuljettajan on merkittävä silloin, kun ajopiirturi ei toimi tai se toimii virheellisesti, ei ole noudatettu. Koska näitä kahta säännöstä koskeva maininta ei selvästikään ole tyhjentävä, kyseisen asetuksen 36 artiklan 3 kohdassa valtuutetaan näin ollen jäsenvaltion valvontaviranomaiset analysoimaan toissijaisena näyttönä kaikentyyppisiä asiakirjoja, joiden avulla ne voivat tarkastaa kuljettajan eri toiminta-ajanjaksot siinä tapauksessa, etteivät ne näy ajoneuvon digitaalisessa ajopiirturissa.

38 Päinvastainen tulkinta olisi erityisesti asetuksen N:o 561/2006 ja asetuksen N:o 165/2014 tavoitteiden, etenkin liikenneturvallisuutta ja kuljettajien työolojen parantamista koskevien tavoitteiden, vastainen. Näin ollen tällaisella tulkinnalla ei ainoastaan vietäisi jäsenvaltioiden valvontaviranomaisilta mahdollisuutta varmistua siitä, että erityisesti kuljettajien ajoaikoja, taukoja ja lepoaikoja, sellaisina kuin niistä säädetään asetuksessa N:o 561/2006, noudatetaan sellaisessa tilanteessa, jossa merkityksellisiä tietoja ei ole voitu merkitä digitaaliseen ajopiirturiin, vaan se voisi myös mahdollisesti helpottaa näiden tietojen tahallista merkitsemättä jättämistä.

39 Tämän tuomion 36 kohdassa olevaa näkemystä tukevat myös Belgian ja komission yhtäpitävät huomautukset, joiden mukaan asetuksen N:o 165/2014 34 artiklan 3 kohdan toisessa alakohdassa mainitun kiellon tarkoituksena on yksinomaan lakkauttaa tiettyjen sellaisten jäsenvaltioiden käytäntö, jotka vaativat systemaattisesti kuljettajia esittämään ajopiirtureilla tehtyjen tallenteiden lisäksi kansallisia lomakkeita näyttönä toiminnastaan, koska tästä käytännöstä aiheutuu maantieliikenteen kuljetusyrityksille huomattavia hallinnollisia rasitteita ja lisäkuluja.

40 On tärkeää todeta vielä, että asetuksen N:o 165/2014 antaminen ei ole millään tavalla vaikuttanut direktiivin 2006/22 11 artiklan 3 kohdan sisältöön. Tässä säännöksessä komissiota pyydetään laatimaan tulostettava sähköinen lomake, jota on tarkoitus käyttää, kun kuljettaja on ollut sairaus- tai vuosilomalla tai ajanut toista ajoneuvoa, joka ei kuulu erityisesti asetuksen N:o 561/2006 soveltamisalaan, kuluvan vuorokauden tai edeltävien 28 päivän aikana. Päätöksen 2009/959 johdanto-osan kolmannen ja neljännen perustelukappaleen mukaan tätä viimeksi mainitun päätöksen liitteessä olevaa lomaketta käytetään kuitenkin ainoastaan silloin, kun ajopiirturista puuttuvat – myös manuaaliset – tallenteet, joilla voidaan osoittaa, että asetuksen (EY) N:o 561/2006 säännöksiä on noudatettu.

41 Kaikista edellä olevista seikoista seuraa, että asetuksen N:o 165/2014 34 artiklan 3 kohdan toista alakohtaa on tulkittava siten, että kansallinen säännöstö, jonka mukaan sellaisen ajoneuvon, jossa on digitaalinen ajopiirturi, kuljettajan on esitettävä silloin, kun ajopiirturissa ei ole automaattisia tai manuaalisia tallenteita, toissijaisena näyttönä toiminnastaan työnantajansa päätöksen 2009/959 liitteessä olevan lomakkeen mukaisesti laatima todistus toiminnasta, ei kuulu siinä säädetyn kiellon soveltamisalaan.

Toinen kysymys

42 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee toisella kysymyksellään, onko komissio ylittänyt päätöksellä 2009/959 päätöksen 2007/230 liitteessä olevaan lomakkeeseen tehdyn muutoksen yhteydessä sille direktiivin 2006/22 11 artiklan 3 kohdassa annetun valtuutuksen,

koska se on säätänyt kyseisellä päätöksellä useammasta sellaisia ajanjaksoja, joiden aikana ei ajeta, koskevasta tapauksesta kuin tässä säännöksessä on säädetty, minkä seurauksena näin muutettu lomake on kokonaan tai osittain pätemätön.

43 Ensinnäkin on todettava, että ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin ei esitä mitään epäilyjä kyseisen lomakkeen pätevyydestä siltä osin kuin siihen sisältyvät kohdat 14, 15 ja 17, jotka vastaavat direktiivin 2006/22 11 artiklan 3 kohdan mukaan niitä ajanjaksoja, joina kuljettaja oli sairauslomalla, vuosilomalla tai ajoi toista ajoneuvoa, joka ei kuulu erityisesti asetuksen N:o 561/2006 soveltamisalaan.

44 Toiseksi on palautettava mieleen, että päätöksen 2009/959 liitteessä olevaan lomakkeeseen sisältyy kolme lisäkohtaa, joissa on mahdollista mainita ne ajanjaksot, joiden aikana kuljettaja oli vapaalla tai lepovuorossa, muissa kuin ajotehtävissä tai oli varallaolotehtävässä, ja nämä ajanjaksot luetellaan tämän lomakkeen kohdissa 16, 18 ja 19.

45 Vaikka on totta, että näitä kohtia ei mainita direktiivin 2006/22 11 artiklan 3 kohdassa, on todettava, että päätöksen 2009/959 oikeudellisena perustana ei ole ainoastaan tämä säännös vaan myös kyseisen direktiivin 13 artikla, jossa muun muassa annetaan komissiolle lupa vahvistaa omasta aloitteestaan direktiivin 2006/22 täytäntöönpanotoimenpiteitä, joiden tarkoituksena on muiden seikkojen ohella edistää käytettyjen lähestymistapojen johdonmukaisuutta ja asetuksen N:o 561/2006 yhdenmukaista tulkintaa valvontaviranomaisten kesken.

46 Kuten päätöksen 2009/959 johdanto-osan kolmannessa perustelukappaleessa korostetaan, tämän päätöksen liitteessä olevaan lomakkeeseen on lisätty uusia elementtejä, jotka ovat sen kohdissa 16, 18 ja 19, jotta jäsenvaltiot voisivat nykyistä tehokkaammin ja tuloksellisemmin varmistaa, että asetusta 561/2006 noudatetaan.

47 Erityisesti asetuksen N:o 561/2006 6 artiklan 5 kohdasta seuraa, että kuljettajan on kirjattava joko automaattisesti tai manuaalisesti vuorokautiset tai viikoittaiset lepoajat, kaikki ”varallaoloajat” ja muuhun työhön käytetty aika. Tämä kirjaamisvelvollisuus pätee asetuksen N:o 165/2014 34 artiklan 3 kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohdan mukaan myös silloin, kun kuljettaja ei ole ajoneuvossa.

48 Tästä seuraa, että silloin kuin tällaisia tallenteita ei ole käytettävissä, kuljettajaa voidaan vaatia esittämään näyttö näiden asetusten säännösten noudattamisesta toimittamalla merkityksellisiä tietoja jonkin tämän tuomion edellisessä kohdassa tarkoitetun ajanjakson osalta päätöksen 2009/959 liitteessä olevan lomakkeen perusteella, jotta jäsenvaltioiden valvontaviranomaiset voivat varmistua erityisesti siitä, että näillä asetuksilla tavoiteltuja kuljettajien työolojen parantamista ja liikenneturvallisuutta koskevia tavoitteita noudatetaan.

49 Näin ollen toisen kysymyksen tutkinnassa ei ole tullut esiin mitään seikkaa, joka voisi vaikuttaa päätöksen 2009/959 liitteessä olevan komission lomakkeen pätevyyteen.

Oikeudenkäyntikulut

50 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (kahdeksas jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

1) **Tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta 4.2.2014 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 165/2014 34 artiklan 3 kohdan toista alakohtaa on tulkittava siten, että kansallinen säännöstö, jonka mukaan sellaisen ajoneuvon, jossa on digitaalinen ajopiirturi, kuljettajan on esitettävä silloin, kun ajopiirturissa ei ole automaattisia tai manuaalisia tallenteita, toissijaisena näyttönä toiminnastaan työnantajansa tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöön liittyvästä lomakkeesta tehdyn päätöksen 2007/230/EY muuttamisesta 14.12.2009 tehdyn päätöksen 2009/959/EU liitteessä olevan lomakkeen mukaisesti laatima todistus, ei kuulu siinä säädetyn kiellon soveltamisalaan.**

2) **Toisen kysymyksen tutkinnassa ei ole tullut esiin mitään seikkaa, joka voisi vaikuttaa päätöksen 2009/959 liitteessä olevan komission lomakkeen pätevyyteen.**

Allekirjoitukset