Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (осми състав)

7 май 2020 година*

„Преюдициално запитване — Автомобилен транспорт — Работни и почивни дни — Дигитални тахографи — Регламент (ЕС) № 165/2014 — Липса на регистрация на работните дни в картата на водача и липса на тахографски листове — Национална правна уредба, която при тези обстоятелства предвижда задължение на водача да представи удостоверение от работодателя си — Валидност на формуляра в приложението към Решение 2009/959/ЕС“

По дело C-96/19

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (Областен административен съд Долна Австрия, Австрия) с акт от 4 февруари 2019 г., постъпил в Съда на 8 февруари 2019 г., в рамките на производство по дело

VO

срещу

Bezirkshauptmannschaft Tulln,

СЪДЪТ (осми състав),

състоящ се от: L. S. Rossi (докладчик), председател на състава, J. Malenovský и N. Wahl, съдии,

генерален адвокат: P. Pikamäe,

секретар: A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

– за австрийското правителство, от J. Schmoll и G. Hesse, в качеството на представители,

– за белгийското правителство, от C. Van Lul и J.-C. Halleux, в качеството на представители,

– за Европейската комисия, от G. Braun и J. Hottiaux, в качеството на представители,

предвид решението, взето след изслушване на генералния адвокат, делото да бъде разгледано без представяне на заключение,

постанови настоящото

* Език на производството: немски.

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася, от една страна, до тълкуването на член 34, параграф 3 и на член 36, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 година относно тахографите в автомобилния транспорт, за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ L 60, 2014 г., стр. 1), и от друга страна, до валидността на Решение 2009/959/ЕС на Комисията от 14 декември 2009 година за изменение на Решение 2007/230/ЕО относно формуляр във връзка със социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт (ОВ L 330, 2009 г., стр. 80).

2 Запитването е отправено в рамките на правен спор, страни по който са VO, водач на тежкотоварни автомобили, и Bezirkshauptmannschaft Tulln (административен орган на окръг Тулн, Австрия) по повод глобата, наложена на VO при извършена пътна проверка.

Правна уредба

Правото на Съюза

Регламент (ЕО) № 561/2006

3 Член 1 от Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 година за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвет (ОВ L 102, 2006 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 5, том 8, стр. 214) гласи:

„Настоящият регламент определя правилата относно времето за управление, почивките в работно и извънработно време по отношение на водачите, извършващи автомобилен превоз на стоки и пътници, с цел хармонизиране на условията на конкуренция между режимите на сухопътен транспорт, особено в автомобилния сектор, и подобряване на условията на труд и пътната безопасност. Настоящият регламент също така има за цел да насърчи подобряването на практиките на наблюдение и привеждане в изпълнение на държавите членки и подобряването на работните практики в автомобилната транспортна промишленост“.

4 Член 4 от Регламент № 561/2006 предвижда:

„За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

[…]

д) „друга работа“ означава всички дейности, които са определени като работно време в член 3, буква а) от Директива 2002/15/ЕО [на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2002 година за организацията на работното време на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт (ОВ L 80, 2002 г., стр. 35; Специално издание на български език, 2007 г., глава 5, том 6, стр. 125)], с изключение на „управление“, включително всяка работа за същия или друг работодател в транспортния сектор или извън него;

[…]“.

5 Член 6, параграф 5 от този регламент предвижда:

„Водачът регистрира като друга работа всяко време, прекарано съгласно описаното в член 4, буква д), както и всяко време, прекарано за управление на превозно средство, използвано за търговски операции, които не попадат в обхвата на настоящия регламент, и регистрира всички периоди на разположение, съгласно определението в член 15, параграф 3, буква в) от Регламент (ЕИО) № 3821/85 [на Съвета от 20 декември 1985 година относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт (ОВ L 370, 1985 г., стр. 8; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 1, стр. 234)], от неговата последна дневна или седмична почивка. Тези записи се вписват ръчно на регистрационен лист, на разпечатката или като се използват устройствата за ръчно въвеждане на данни на записващото оборудване“.

Регламент № 165/2014

6 Член 2, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 165/2014:

„2. За целите на настоящия регламент се прилагат определенията, съдържащи се в член 4 от Регламент (ЕО) № 561/2006:

а) „тахограф“ или „контролни уреди за регистриране на данните за движението“ означава уреди, предназначени да бъдат монтирани в пътни превозни средства, за да показват, регистрират, разпечатват, съхраняват и извеждат автоматично или полуавтоматично данни за движението, включително за скоростта, на тези превозни средства в съответствие с член 4, параграф 3 и за определени периоди на дейност на техните водачи;

[…]

г) „карта за тахограф“ означава карта с чип, предназначена за употреба с тахографа, която позволява идентифицирането от тахографа на титуляря на картата, както и прехвърлянето и съхраняването на данни;

д) „тахографски лист“ означава лист, който се поставя в аналогов тахограф и служи за запис и съхраняване на данни, върху който регистриращите устройства на аналоговия тахограф нанасят по непрекъснат начин информацията, която подлежи на регистрация;

е) „карта на водача“ означава карта за тахограф, издадена от органите на държава членка на конкретен водач, която идентифицира водача и служи за съхраняване на данни за дейността на водача;

ж) „аналогов тахограф“ означава тахограф, който използва тахографски лист в съответствие с настоящия регламент;

з) „дигитален тахограф“ означава тахограф, който използва карта за тахограф в съответствие с настоящия регламент;

[…]“.

7 Член 5 от посочения регламент е озаглавен „Функции на дигиталните тахографи“ и предвижда:

„Дигиталните тахографи осигуряват изпълнението на следните функции:

– измерване на скоростта и на изминатото разстояние,

– проследяване на дейностите на водача и начина на управление,

– проследяване на поставянето и изваждането на картите за тахограф,

– регистриране на ръчно въведените данни от водача,

[…]“.

8 Член 6 от посочения регламент е озаглавен „Показване и предупреждения“ и предвижда:

„1. Информацията, съдържаща се в дигиталните тахографи и картите за тахограф, свързани с дейностите на превозното средство и с водача и помощник-водача, се показва по ясен, недвусмислен и ергономичен начин.

2. Показва се следната информация:

[…]

в) дейност на водача:

– ако неговата дейност в момента е управление — времето на непрекъснато управление и общото време на почивка по време на работа на водача,

– ако неговата дейност в момента е на разположение/друга работа/почивка или почивка по време на работа — продължителността на осъществяваната в момента дейност (от момента на нейното избиране) и общото време на почивка по време на работа;

[…]“.

9 Член 29, параграф 2 от същия регламент гласи:

„Ако картата на водача е повредена или неизправна, водачът я връща на компетентния орган в държавата членка, в която е мястото на обичайното му пребиваване. В случай на кражба на картата на водача той трябва да я декларира официално пред компетентните органи на държавата, в която е станала кражбата“.

10 Член 34 от Регламент № 165/2014 предвижда:

„1. Водачите използват тахографски листове или карти на водача всеки ден, през който управляват превозно средство, считано от момента на поемането му. Тахографският лист или картата на водача не могат да бъдат изваждани преди края на дневното работно време, освен ако има специално разрешение за това. Тахографският лист или картата на водача не могат да бъдат използвани за по-дълъг период от време от този, за който са предназначени.

[…]

3. Когато в резултат на отсъствие от превозното средство водачът не е в състояние да използва тахографа, с който превозното средство е оборудвано, периодите, посочени в параграф 5, буква б), подточки ii), iii) и iv):

[…]

б) се вписват в картата на водача, като се използва приспособлението за ръчно въвеждане на данни, осигурено за тахографа, ако превозното средство е оборудвано с дигитален тахограф.

Държавите членки не налагат на водачите изискване да представят формуляри, свидетелстващи за действията им във времето, когато не са били в превозното средство.

[…]

5. Водачите:

[…]

б) задействат превключвателните механизми, които позволяват да се регистрират отделно и различимо следните периоди от време:
   i) обозначен със символа: време на управление на превозното средство;



   ii) обозначен със символа : друга работа“, което означава всяка дейност, различна от управление на превозното средство по смисъла на член 3, буква а) от Директива 2002/15/ЕО, както и всяка работа за същия или друг работодател в транспортния сектор или извън него;



   iii) обозначен със символа : период на разположение“ по смисъла на член 3, буква б) от Директива 2002/15/ЕО;



   iv) обозначен със символа : почивки по време на работа или почивки.



[…]“.

11 Член 35, параграф 2 от Регламент № 165/2014 предвижда:

„Когато картата на водача е повредена, неизправна, изгубена или откраднатa, водачът:

а) в началото на пътуването си разпечатва характеристиките на превозното средство, което управлява, и въвежда в тази разпечатка:

   […]
   ii) периодите, посочени в член 34, параграф 5, буква б), подточки ii), iii) и iv);

б) в края на пътуването разпечатва информацията, свързана с периодите, регистрирани от тахографа, регистрира всички периоди на друга работа, периоди на разположение или почивка след момента на разпечатването в началото на пътуването, ако това не е

регистрирано от тахографа, и отбелязва на този документ данните, които позволяват идентифицирането на водача (име, номер на картата на водача или на неговото свидетелство за управление на МПС), включително подписа му“.

12 Член 36 от този регламент предвижда:

„[…]

2. Когато водачът управлява превозно средство, оборудвано с дигитален тахограф, той трябва да е в състояние да представи по искане на оправомощен служител на контролен орган:

i) своята карта на водача;

ii) всички ръчни записи и разпечатки, направени през текущия ден и предходните 28 дни съгласно изискванията на настоящия регламент и Регламент (ЕО) № 561/2006;

[…]

3. Оправомощените служители на контролен орган могат да проверяват спазването на Регламент (ЕО) № 561/2006 чрез анализ на тахографските листове, на показваните, разпечатаните или извлечените данни, които са регистрирани от тахографа или от картата на водача, или ако това е невъзможно, чрез анализ на всеки друг съпътстващ документ, с който се оправдава неспазването на дадена разпоредба, като член 29, параграф 2 и член 37, параграф 2 от настоящия регламент“.

13 Съгласно член 37, параграф 2 от Регламент № 165/2014:

„Докато тахографът не е годен за експлоатация или е неизправен, водачът отбелязва данните, позволяващи той да бъде идентифициран (име, номер на картата на водача или номер на свидетелството за управление на МПС), включително подпис, както и информация за различните периоди от време, които не се регистрират от тахографа или за които от тахографа не са правени разпечатки по правилен начин:

а) върху тахографския лист или листове; или

б) върху временен лист, който се прикрепва към тахографския лист или се съхранява заедно с картата на водача“.

Директива 2006/22/ЕО

14 Член 11 от Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 година относно минималните условия за изпълнение на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт, и за отмяна на Директива 88/559/ЕИО на Съвета (ОВ L 102, 2006 г., стр. 35; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 15, стр. 187) е озаглавен „Най-добри практики“ и в параграф 3 предвижда:

„Електронен формуляр, който може да се разпечатва, се създава от Комисията в съответствие с процедурата, посочена в член 12, параграф 2, за да се използва, когато водачът на превозното средство е в отпуск по болест или в годишен отпуск или когато водачът е управлявал друго превозно средство, изключено от обхвата на Регламент (ЕИО) № 3820/85 [на Съвета от 20 декември 1985 година относно хармонизирането на някои разпоредби от социалното

законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ L 370, 1985 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 5, том 5, стр. 45)] за периода, посочен в член 15, параграф 7, първата алинея, първото тире от Регламент (ЕИО) № 3821/85“.

15 Член 13 от тази директива е озаглавен „Мерки за прилагане“ и гласи:

„По искане на дадена държава членка или по своя собствена инициатива Комисията, в съответствие с процедурата, посочена в член 12, параграф 2, приема мерки за прилагане, по-специално с една от следните цели:

а) да насърчи общ подход към прилагането на настоящата директива;

б) да окуражи съгласуван подход между изпълнителните власти и хармонизирано интерпретиране на Регламент [№ 561/2006] между изпълнителните власти;

в) да подпомогне диалога между транспортния сектор и изпълнителните власти“.

Решение 2007/230/ЕО

16 Член 1 от Решение 2007/230/ЕО на Комисията от 12 април 2007 година относно формуляр във връзка със социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт (ОВ L 99, 2007 г., стр. 14) предвижда.

„Формулярът, посочен в член 11, параграф 3 от Директива 2006/22/ЕО, трябва да съответства на дадения в приложението към настоящото решение“.

17 Формулярът за удостоверение за дейности в приложението към Решение 2007/230 е съдържал по-специално три рубрики, номерирани съответно 13, 14 и 15, които се зачеркват от предприятието и предоставят информация дали водачът е „13. е бил в отпуск по болест“, „14. е бил в годишен отпуск“ или „15. е управлявал превозно средство, попадащо извън обхвата на Регламент (ЕО) № 561/2006 […]“.

Решение 2009/959

18 Съображения 1, 3 и 4 от Решение 2009/959 гласят:

„(1) Основният източник на информация при крайпътните проверки са записите, направени в тахографа. Липсата на записи следва да е оправдана само ако по обективни причини не е било възможно създаването на тахографски записи, включително ръчни вписвания. В такива случаи следва да се изготви удостоверение, потвърждаващо тези причини.

[…]

(3) С цел да се повиши ефикасността и ефективността на проверката от страна на държавите членки на съответствието с разпоредбите на Регламент [№ 561/2006], формулярът [за удостоверение, предвиден в приложението към Решение 2007/230], следва да бъде изменен чрез вмъкването на допълнителни елементи към посочените в член 11, параграф 3 от Директива 2006/22/ЕО.

(4) Формулярът за удостоверение следва да бъде използван само ако с тахографските записи, по обективни технически причини, не може да се докаже спазването на разпоредбите на Регламент (ЕО) № 561/2006“.

19 Член 1 от Решение 2009/959 предвижда:

„Приложението към Решение 2007/230/ЕО се заменя с текста на приложението към настоящото решение“.

20 В предоставения в приложението към Решение 2009/959 формуляр за удостоверение, от една страна, се възпроизвеждат елементите, посочени в рубрики 13, 14 и 15 от формуляра в приложението към Решение 2007/230, като те са съответно номерирани 14, 15 и 17, а от друга страна, към предвидените в последния формуляр рубрики се добавят още три, които следва да се попълнят от предприятието в зависимост от това дали водачът „16. е бил/а в отпуск или почивка“, „18. е извършвал/а друга работа, а не управление на превозното средство“ или „19. е бил/а на разположение“.

Австрийското право

21 Член 102 а, параграф 4 от Kraftfahrgesetz 1967 (Закон от 1967 г. за моторните превозни средства), в редакцията, приложима към разглежданите в главното производство факти (наричан по-нататък „KFG от 1967 г.“), предвижда:

„Водачите на моторни превозни средства, оборудвани с дигитален тахограф по смисъла на Регламент [№ 165/2014], са длъжни да спазват инструкциите за работа с тахографа по време на експлоатацията му. Те са длъжни да осигурят, че контролният уред за регистриране на данните за движението е в режим „експлоатация“ по време на пътуване, както и че използва картата им на водач. Те са длъжни да представят по искане на органите за обществена сигурност или за контрол по пътищата предвидените в Регламент [№ 165/2014] разпечатки, карта на водача и носените тахографски листове за текущия ден и за предходните 28 дни, когато през този период те са управлявали превозно средство, оборудвано с аналогов контролен уред за регистриране на данните за движението. На водача се издава удостоверение за представянето на тези документи. Ако в картата на водача липсват отделни работни дни и за това не се носят и тахографски листове, за тези дни трябва да се носят и при проверки да се представят съответни издадени от работодателя удостоверения, които трябва да отговарят на минималните изисквания във формуляра, изготвен от Комисията съгласно член 11, параграф 3 от Директива [2006/22]“.

Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

22 При пътна проверка, извършена през март 2018 г., австрийските органи налагат съгласно разпоредбите на KFG от 1967 г. глоба в размер на 50 EUR на VO, водач на тежкотоварно превозно средство, оборудвано с дигитален тахограф, тъй като за няколко предхождащи проверката дни не е могъл да представи удостоверение от своя работодател, издадено въз основа на формуляра в приложението към Решение 2009/959, потвърждаващо, че не е управлявал превозното средство през съответните дни (дни без управление на превозното средство). Представянето на такова удостоверение е щяло да даде възможност да се компенсира липсата на записи на съответните данни, които е трябвало да фигурират в дигиталния тахограф, с който е било оборудвано посоченото превозно средство.

23 Сезиран от VO с жалба срещу решението, с което му е наложена тази глоба, Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (Областен административен съд Долна Австрия, Австрия) иска, от една страна, да установи дали дните без управление на превозното средство попадат в обхвата на понятието „действия“ по смисъла на член 34, параграф 3, втора алинея от Регламент № 165/2014 и дали поради това е забранено са се изисква водачът да представи

удостоверение за дните без управление на превозното средство, противно на предвиденото в член 102 а, параграф 4 от KFG от 1967 г. Ако случаят е такъв, посочената юрисдикция счита, че на VO не трябвало да се налага санкция за нарушение на последната разпоредба.

24 От друга страна, и в случай че дните без управление попадат в обхвата на понятието „действия“ по смисъла на член 34, параграф 3, втора алинея от посочения регламент, запитващата юрисдикция си поставя въпроса дали формулярът в приложението към Директива 2009/959 е валиден. Според посочената юрисдикция с добавянето на рубрики 16, 18 и 19 в този формуляр, Комисията надхвърлила предоставените ѝ правомощия с член 11, параграф 3 от Директива 2006/22, тъй като, противно на предвиденото в член 34, параграф 3, втора алинея от посочения регламент изисква от водачите да представят издадения им от техния работодател формуляр, удостоверяващ техните действия, въпреки че не са се намирали в превозното си средство.

25 При тези условия Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (Областен административен съд Долна Австрия, Австрия) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Трябва ли Регламент [№ 165/2014], и по-специално член 34, параграф 3, [втора алинея] и член 36, параграф 2 от него, да се тълкува в смисъл, че не допуска национална разпоредба, която в случаите, когато в картата на водача […] липсват отделни работни дни, за които не са на разположение и тахографски листове, изисква водачите на моторни превозни средства, оборудвани с дигитален тахограф по смисъла на член 2, параграф 2, буква з) от Регламент (ЕС) № 165/2014, да носят със себе си и при проверки да представят съответни издадени от работодателя удостоверения за тези дни, които трябва да отговарят на минималните изисквания във формуляра, изготвен от Комисията съгласно член 11, параграф 3 от Директива [2006/22]?

2) При отрицателен отговор на първия въпрос: невалиден ли е, изцяло или отчасти, формулярът, създаден от Комисията с Решение [2009/959]?“.

По преюдициалните въпроси

По първия въпрос

26 С първия си въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да установи дали член 34, параграф 3, втора алинея от Регламент № 165/2014 трябва да се тълкува в смисъл, че в обхвата на предвидената в него забрана попада национална правна уредба, която задължава водача на превозно средство, оборудвано с дигитален тахограф, при липсата на автоматичните и ръчните записи в тахографа да представи като допълнително доказателство за своите действия удостоверение за действията, издадено от неговия работодател в съответствие с формуляра в приложението към Решение 2009/959.

27 Преди да се отговори на този въпрос, е важно в самото начало да се припомни, че по-специално съгласно член 1 от Регламент № 561/2006 този регламент има за цел хармонизиране на условията на конкуренция в автомобилния сектор и подобряване на условията на труд, както и на пътната безопасност, и тези цели намират израз именно в задължението по принцип превозните средства, извършващи автомобилен превоз, да бъдат оборудвани с одобрен тахограф, позволяващ да се контролира спазването на изискванията относно времето за управление и почивка на водачите (решение от 7 февруари 2019 г., NK, C-231/18, EU:C:2019:103, т. 18 и цитираната съдебна практика).

28 За тази цел Регламент № 165/2014 съдържа редица разпоредби относно използването на тахографи на борда на превозни средства, спрямо които се прилага Регламент № 561/2006.

29 По-специално по отношение на превозните средства, оборудвани с тахограф като разглеждания в главното производство, който работи с карта на водача, т.е. съгласно член 2, параграф 2, букви г) и е) от Регламент № 165/2014 — карта с памет, предназначена за използване в тахографа, която позволява по-конкретно да се идентифицира водачът и да се съхраняват данни относно неговите действия, член 34, параграф 1 от посочения регламент изисква водачът да използва тази карта всеки ден, през който управлява превозно средство, считано от момента на поемането му, без да може да я изважда преди края на дневното работно време.

30 Съгласно член 34, параграф 3, първа алинея, буква б) от Регламент № 165/2014 обаче, когато в резултат на отсъствие от превозното средство водачът не е в състояние да използва функцията по автоматично записване на дигиталния тахограф, с който е оборудвано превозното средство, периодите, различни от времето на управление, посочени в параграф 5, буква б), подточки ii), iii) и iv) от този член, т.е. периодите, които се отнасят до всяка „друга работа“, „периоди на разположение“ и „почивки“, трябва да се вписват в картата на водача, като се използва приспособлението за ръчно въвеждане на данни, осигурено за тахографа.

31 Член 36, параграф 2 от Регламент № 165/2014 уточнява, че водачът на превозно средство, оборудвано с такъв тахограф, трябва да е в състояние да представи по искане на оправомощен служител на контролен орган, по- специално всички ръчни записи и разпечатки, направени през текущия ден и предходните 28 дни съгласно изискванията на посочения регламент и Регламент № 561/2006.

32 Следователно в хипотеза като разглежданата в главното производство, в която при пътна проверка водачът не е в състояние на представи посканата информация относно няколко предхождащи тази проверка дни, възниква въпросът относно допълнителните доказателства, които този водач може да е длъжен да представи, за да компенсира невписването на съответните данни в дигиталния тахограф, с който е снабдено неговото превозно средство.

33 В този контекст запитващата юрисдикция иска да установи какъв е обхватът на забраната, установена в член 34, параграф 3, втора алинея от Регламент № 165/2014, съгласно която държавите членки не налагат на водачите изискване да представят формуляри, свидетелстващи за действията им във времето, когато не са били в превозното средство. По-специално запитващата юрисдикция иска да установи дали дните без управление попадат в обхвата на понятието „действия“ по смисъла на посочената разпоредба, така че, противно на предвиденото в член 102 а, параграф 4 от KFG от 1967 г., не би могло да се изисква от водача да представи издадено от неговия работодател удостоверение за тези дни без управление, при все че това удостоверение би се основавало на формуляра в приложението към Решение 2009/959.

34 В това отношение следва да се отбележи, че в Регламент № 165/2014 не се съдържа определение на понятието „действия“, посочено в член 34, параграф 3, втора алинея от този регламент.

35 Освен това нито една разпоредба от посочения регламент не дава основание да се приеме, че това понятие следва да се тълкува стеснително, поради което действията, изброени в член 34, параграф 5, буква б), не попадат в неговия обхват. Всъщност от член 6, параграф 2, буква в) от Регламент № 165/2014 следва, че „дейността на водача“, която трябва да е посочена в информацията показвана в тахографа, съответства или на времето на непрекъснато управление и общото време на почивка, „ако неговата дейност в момента е управление“, или на продължителността на съответната дейност и общото време на почивка по време на работа, „ако неговата дейност в момента е на разположение/друга работа/почивка или почивка по време на работа“.

36 При все това, на първо място, не би било в съответствие със систематиката на разпоредбите на Регламент № 165/2014 член 34, параграф 3, втора алинея да се тълкува в смисъл, че не допуска национална правна уредба, съгласно която водачът трябва да представи издадено от неговия работодател удостоверение за неговите действия, когато, тъй като не е бил в превозното си средство, липсват автоматичните и ръчните записи, които обичайно би трябвало да са налице в дигиталния тахограф, с който е оборудвано това превозно средство.

37 По-специално от член 36, параграф 3 от Регламент № 165/2014 следва, че оправомощените служители на контролен орган могат да проверяват спазването на Регламент (ЕО) № 561/2006 чрез анализ на показваните, разпечатаните или извлечените данни, които са регистрирани от тахографа или от картата на водача, или „ако това е невъзможно, чрез анализ на всеки друг съпътстващ документ“, с който се оправдава неспазването на дадена разпоредба като член 29, параграф 2 от Регламент № 165/2014, отнасящ се до случаите на кражба, повреждане или неизправност на картата на водача, и член 37, параграф 2 от този регламент относно данните, които следва да отбележи водачът, в случай че тахографът е негоден за експлоатация или е неизправен. Тъй като посочването на тези две разпоредби очевидно не е изчерпателно, член 36, параграф 3 от посочения регламент следователно оправомощава контролните органи на държавите членки да анализират всеки вид документ като допълнително доказателство, което им дава възможност да проверят различните периоди на дейност на водача, в случай че те не са отбелязани в дигиталния тахограф на превозното средство.

38 На следващо място, тълкуване в обратния смисъл би накърнило целите, набелязани по-специално с Регламенти № 561/2006 и № 165/2014, по-конкретно целта за безопасността по пътищата и подобряване на условията на труд на водачите. Ето защо подобно тълкуване не само би лишило контролните органи на държавите членки от възможността да се уверят, че са спазвани по-специално предвидените в Регламент № 561/2006 периоди на управление и на почивка на водачите, когато съответните данни не са могли да бъдат записани в дигиталния тахограф, а евентуално би могло и да улесни умишленото невписване на тези данни.

39 Освен това съображенията, изложени в точка 36 от настоящото решение, се потвърждават от съгласуваните становища на белгийското правителство и на Комисията, че забраната, посочена в член 34, параграф 3, втора алинея от Регламент № 165/2014, има за цел само да се преустанови практиката на определени държави членки, които освен направените записи в тахографите системно изискват от водачите да представят национални формуляри като доказателство за техните дейности, като тази практика води до административни тежести и допълнителни разходи за предприятията за автомобилен транспорт.

40 На последно място, следва да се отбележи, че приемането на Регламент № 165/2014 по никакъв начин не е засегнало съдържанието на член 11, параграф 3 от Директива 2006/22. Тази разпоредба приканва Комисията да създаде електронен формуляр, който може да се разпечатва, предназначен да се използва, когато водачът на превозното средство е бил в отпуск по болест или в годишен отпуск или когато е управлявал друго превозно средство, изключено по-специално от обхвата на Регламент № 561/2006, през текущия ден или през предходните 28 дни. Съгласно съображения 3 и 4 от Решение 2009/959 обаче този формуляр, който се съдържа в приложението към него, се използва само ако в тахографа няма записи, включително на ръка, които дават възможност да се установи спазването на разпоредбите на Регламент № 561/2006.

41 От изложените съображения следва, че член 34, параграф 3, втора алинея от Регламент № 165/2014 трябва да се тълкува в смисъл, че в обхвата на предвидената в него забрана не попада национална правна уредба, която задължава водача на превозно средство, оборудвано с дигитален тахограф, при липсата на автоматичните и ръчните записи в тахографа да представи като допълнително доказателство за своите действия удостоверение за действията, издадено от неговия работодател в съответствие с формуляра в приложението към Решение 2009/959.

По втория въпрос

42 С втория си въпрос запитващата юрисдикция иска да установи дали, като е изменила с Решение 2009/959 формуляра в приложението към Решение 2007/230, предвиждайки повече хипотези, съответстващи на периоди без управление, отколкото предвидените в член 11, параграф 3 от Директива 2006/22, Комисията е надхвърлила предоставените ѝ с тази разпоредба правомощия, което води до пълна или частична невалидност на така изменения формуляр.

43 На първо място следва да се отбележи, че запитващата юрисдикция не изразява никакво съмнение относно валидността на посочения формуляр в частта, съдържаща рубриките 14, 15 и 17, които съгласно член 11, параграф 3 от Директива 2006/22 съответстват на периоди, в които водачът е бил в отпуск по болест, в годишен отпуск или е управлявал друго превозно средство, изключено от обхвата по-специално на Регламент № 561/2006.

44 На второ място следва да се припомни, че формулярът в приложението към Решение 2009/959 съдържа три допълнителни рубрики, които дават възможност да се посочат периоди, през които водачът е бил в отпуск или почивка, извършвал е друга работа, а не управление на превозно средство, или е бил на разположение на предприятието, като тези периоди са изброени съответно в рубрики 16, 18 и 19 от този формуляр.

45 Макар да е вярно, че тези рубрики не са посочени в член 11, параграф 3 от Директива 2006/22, следва да се отбележи, че не само тази разпоредба е правно основание за Решение 2009/959, а и член 13 от посочената директива, който по-конкретно оправомощава Комисията да приема по собствена инициатива мерки за прилагане на Директива 2006/22, по-специално с цел окуражаването на съгласуван подход между контролните органи и хармонизираното тълкуване от тях на Регламент № 561/2006.

46 Както се подчертава в съображение 3 от Решение 2009/959, с цел да се повиши ефикасността и ефективността на проверката от страна на държавите членки в съответствие с разпоредбите на Регламент № 561/2006 във формуляра в приложението към това решение са добавени допълнителни елементи, които се съдържат в рубрики 16, 18 и 19 от него.

47 От член 6, параграф 5 от Регламент № 561/2006 обаче следва, че водачът трябва да регистрира автоматично или ръчно времето от неговата дневна или седмична почивка, всички периоди на „разположение“, както и времето, посветено на друга работа. Това задължение за регистрация важи и в хипотезата, в която водачът не е се намира в превозното средство, съгласно член 34, параграф 3, първа алинея, буква б) от Регламент № 165/2014.

48 Следователно, когато тези вписвания не са налице, от водача може да се изисква да предостави доказателство, че са спазени разпоредбите на посочените регламенти, посредством предоставянето на съответни сведения за някои от периодите, посочени в предходната точка от настоящото решение, въз основата на формуляра в приложението към Решение 2009/959, за да се позволи на контролните органи на държавите членки да се уверят по-специално че са били спазени преследваните с тези регламенти цели за подобряване на условията за труд на водачите и за защита на пътната безопасност.

49 Следователно при разглеждането на втория въпрос не се установяват никакви обстоятелства, които могат да засегнат валидността на формуляра на Комисията в приложението към Решение 2009/959.

По съдебните разноски

50 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (осми състав) реши:

1) **Член 34, параграф 3, втора алинея от Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 година относно тахографите в автомобилния транспорт, за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, трябва да се тълкува в смисъл, че в обхвата на предвидената в него забрана не попада национална правна уредба, която задължава водача на превозно средство, оборудвано с дигитален тахограф, при липсата на автоматичните и ръчните записи в тахографа да представи като допълнително доказателство за своите действия удостоверение за действията, издадено от неговия работодател в съответствие с формуляра в приложението към Решение 2009/959 на Комисията от 14 декември 2009 година за изменение на Решение 2007/230/ЕО относно формуляр във връзка със социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт.**

2) **При разглеждането на втория въпрос не се установяват никакви обстоятелства, които могат да засегнат валидността на формуляра в приложението към Решение 2009/959.**

Подписи