Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (åttonde avdelningen)

den 7 maj 2020*

”Begäran om förhandsavgörande – Vägtransport – Arbetsdagar och lediga dagar – Digitala färdskrivare – Förordning (EU) nr 165/2014 – Avsaknad av registrering av arbetsdagar på förarkortet och avsaknad av diagramblad – Nationell lagstiftning enligt vilken föraren under sådana omständigheter är skyldig att uppvisa ett intyg från arbetsgivaren – Giltigheten av blanketten i bilagan till beslut 2009/959/EU”

I mål C-96/19,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (Regional administrativ domstol i Niederösterreich, Österrike) genom beslut av den 4 februari 2019, som inkom till domstolen den 8 februari 2019, i målet

VO

mot

Bezirkshauptmannschaft Tulln,

meddelar

DOMSTOLEN (åttonde avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden L.S. Rossi (referent) samt domarna J. Malenovský och N. Wahl,

generaladvokat: P. Pikamäe,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

– Österrikes regering, genom J. Schmoll och G. Hesse, båda i egenskap av ombud,

– Belgiens regering, genom C. Van Lul och J.-C. Halleux, båda i egenskap av ombud,

– Europeiska kommissionen, genom G. Braun och J. Hottiaux, båda i egenskap av ombud,

med hänsyn till beslutet, efter att ha hört generaladvokaten, att avgöra målet utan förslag till avgörande,

* Rättegångsspråk: tyska.

följande

Dom

1 Begäran om förhandsavgörande avser dels tolkningen av artiklarna 34.3 och 36.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (EUT L 60, 2014, s. 1), dels giltigheten av kommissionens beslut 2009/959/EU av den 14 december 2009 om ändring av beslut 2007/230/EG om en blankett avseende sociallagstiftning på vägtransportområdet (EUT L 330, 2009, s. 80).

2 Begäran har framställts i ett mål mellan VO, som är förare av tung lastbil, och Bezirkshauptmannschaft Tulln (förvaltningsmyndighet i distriktet Tulln, Österrike), angående böter som VO påförts vid en trafikkontroll.

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätt

Förordning (EG) nr 561/2006

3 Artikel 1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, 2006, s. 1) har följande lydelse:

”I syfte att harmonisera konkurrensvillkoren mellan olika landtransportsätt, i synnerhet inom vägtransportsektorn, och förbättra arbetsförhållandena och trafiksäkerheten, fastställs i denna förordning bestämmelser om körtider, raster och viloperioder för förare som utför person- och godstransporter på väg. Denna förordning syftar dessutom till att främja bättre övervakning och tillsyn i medlemsstaterna samt förbättrade arbetsmetoder inom vägtransportsektorn.”

4 I artikel 4 i förordning nr 561/2006 anges följande:

”I denna förordning gäller följande definitioner:

…

e) *annat arbete*: all verksamhet som definieras som arbetstid i artikel 3 a i [Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter] utom ”körning”, inbegripet arbete för samma eller annan arbetsgivare inom eller utanför transportsektorn.

…”

5 I artikel 6.5 i förordningen föreskrivs följande:

”En förare skall som ’annat arbete’ registrera all tid enligt beskrivningen i artikel 4 e och all tid som han kör ett fordon som används för kommersiella transporter vilka inte omfattas av denna förordning samt registrera alla perioder av ’tillgänglighet’ enligt definitionen i artikel 15.3 c i [rådets förordning

(EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter (EGT L 370, 1985, s. 8; svensk specialutgåva, område 7, volym 3, s. 120)] sedan sin senaste dygns- eller veckovila. Denna registrering skall göras antingen för hand på ett diagramblad, eller på en utskrift, eller genom att med användning av funktionen manuell inmatning föra in uppgifter i färdskrivaren.”

Förordning nr 165/2014

6 Artikel 2.2 i förordning nr 165/2014 har följande lydelse:

”2. Utöver de definitioner som avses i punkt 1, gäller följande definitioner i denna förordning:

a) *färdskrivare*: utrustning avsedd att installeras i vägfordon med uppgift att i enlighet med artikel 4.3 automatiskt eller halvautomatiskt visa, registrera, skriva ut, lagra och lämna detaljerad information om fordonens förflyttningar, inbegripet hastigheten, och detaljerad information om vissa av förarnas arbetspass.

…

d) *färdskrivarkort*: ett smartkort som är avsett att användas med färdskrivaren och som gör det möjligt för färdskrivaren att fastställa kortinnehavarens roll och som gör det möjligt att överföra och lagra data.

e) *diagramblad*: ett blad konstruerat för att ta emot och bevara registrerade uppgifter, avsett att placeras i en analog färdskrivare och på vilket den analoga färdskrivarens skrivkomponenter kontinuerligt skriver av den information som ska registreras.

f) *förarkort*: ett färdskrivarkort som utfärdats av myndigheterna i en medlemsstat till en viss förare, som kan identifiera föraren och gör det möjligt att lagra data om förarens aktiviteter.

g) *analog färdskrivare*: färdskrivare som använder ett diagramblad i enlighet med denna förordning.

h) *digital färdskrivare*: färdskrivare som använder ett färdskrivarkort i enlighet med denna förordning.

…”

7 I artikel 5 i förordningen, med rubriken ”Funktionerna hos digitala färdskrivare”, föreskrivs följande:

”Digitala färdskrivare ska inbegripa följande funktioner:

– Mätning av hastighet och sträcka.

– Övervakning av förarens aktiviteter och körningsstatus.

– Övervakning av isättning och urtagning av färdskrivarkort.

– Registrering av förares manuella angivelser.

…”

8 I artikel 6 i förordningen, med rubriken ”Visning av uppgifter och varning”, föreskrivs följande:

”1. Information i den digitala färdskrivaren och på färdskrivarkortet avseende fordonsaktivitet samt förare och medförare ska visas på ett klart, otvetydigt och ergonomiskt sätt.

2. Följande information ska visas:

…

c) Förarens aktivitet:

– Förarens aktuella sammanhängande körtid och aktuella sammanlagda tid för rast, om den aktuella aktiviteten är körning.

– Den aktuella varaktigheten för denna aktivitet (sedan den valdes) och den aktuella sammanlagda tiden för rast, om den aktuella aktiviteten är tillgänglighet/annat arbete/vila eller rast.

…”

9 I artikel 29.2 i denna förordning föreskrivs följande:

”Om kortet skadas eller inte fungerar på ett fullgott sätt ska föraren återlämna det till den behöriga myndigheten i den medlemsstat där föraren har sin normala hemvist. Om förarkortet stjäls ska det anmälas i vederbörlig ordning till de behöriga myndigheterna i den stat där stölden skedde.”

10 I artikel 34 i förordning nr 165/2014 föreskrivs följande:

”1. Varje dag föraren kör ska diagramblad eller förarkort användas, från den tidpunkt då fordonet övertas. Diagrambladet eller förarkortet får tas ut först vid den dagliga körtidens slut, om det inte är tillåtet att ta ut det vid någon annan tidpunkt. Ett diagramblad eller förarkort får inte användas längre tid än det är avsett för.

…

3. När en förare inte kan använda den i fordonet installerade färdskrivaren på grund av att föraren lämnat fordonet ska de tidsperioder som anges i punkt 5.b ii, iii och iv

…

b) om fordonet är utrustat med en digital färdskrivare, föras in på förarkortet med hjälp av den manuella inmatningsfunktion som finns i färdskrivaren.

Medlemsstaterna ska inte ålägga förarna att redovisa några formulär om sina aktiviteter under den tid då de inte befunnit sig i fordonet.

…

5. Förarna ska

…

b) använda reglagen så att följande tidskategorier registreras tydligt var för sig
   i) under tecknet : körtid,



   ii) under tecknet : ”annat arbete”, med vilket avses andra verksamheter än körning enligt definitionen i artikel 3 a i direktiv 2002/15/EG, samt arbete för samma eller annan arbetsgivare inom eller utanför transportsektorn,



   iii) under tecknet : ”tillgänglig” enligt definitionen i artikel 3 b i direktiv 2002/15/EG,



   iv) under tecknet : raster eller vila.



…”

11 Artikel 35.2 i förordning nr 165/2014 har följande lydelse:

”Om förarkortet skadas, inte fungerar på fullgott sätt, förkommer eller stjäls ska föraren

a) i början av sin körning skriva ut uppgifterna avseende det fordon som föraren kör och på den utskriften ange

   …
   ii) de tidsperioder som avses i punkt 34.5 b ii, iii och iv,

b) i slutet av körningen skriva ut uppgifterna om de tidsperioder som registrerats av färdskrivaren, registrera eventuella perioder där annat arbete har utförts, föraren har varit tillgänglig eller tagit vila sedan utskriften som gjordes vid avfärden, i den mån de inte registrerats av färdskrivaren, och på detta dokument ange uppgifter som gör det möjligt att identifiera föraren (namn, förarkorts- eller körkortsnummer), samt förarens namnteckning.”

12 I artikel 36 i denna förordning föreskrivs följande:

”…

2. Föraren av ett fordon utrustat med en digital färdskrivare ska när som helst på behörig kontrolltjänstemans begäran kunna visa upp följande:

i) Sitt förarkort.

ii) Registreringar som gjorts för hand och utskrifter som gjorts under innevarande dag och de föregående 28 dagarna i enlighet med denna förordning och förordning (EG) nr 561/2006.

…

3. En behörig kontrolltjänsteman får kontrollera att förordning (EG) nr 561/2006 efterlevs genom att analysera diagrambladen, visade, utskrivna eller överförda uppgifter som har registrerats av färdskrivaren eller förarkortet, och i brist på detta, genom att analysera andra handlingar som kan visa att en bestämmelse, exempelvis artiklarna 29.2 och 37.2, i denna förordning inte efterlevs.”

13 Artikel 37.2 i förordning nr 165/2014 har följande lydelse:

”Om färdskrivaren inte är i funktion eller inte fungerar på fullgott sätt ska föraren notera uppgifter som gör det möjligt att identifiera honom eller henne (namn, förarkorts- eller körkortsnummer), inbegripet namnteckning, samt uppgifter om de olika tidsperioder som inte längre registreras eller skrivs ut korrekt av färdskrivaren,

a) på diagrambladet eller diagrambladen, eller

b) på ett tillfälligt blad som ska fästas vid diagrambladet eller förvaras tillsammans med förarkortet.”

Direktiv 2006/22/EG

14 Artikel 11 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet och om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG (EUT L 102, 2006, s. 35) har rubriken ”Bästa metoder”. I artikel 11.3 föreskrivs följande:

”En elektronisk och utskrivbar blankett skall utarbetas av kommissionen i enlighet med det förfarande som avses i artikel 12.2 och skall användas när en förare varit sjukskriven eller haft semester, eller när föraren har kört ett annat fordon som inte omfattas av räckvidden för [rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter (EGT L 370, 1985, s. 1;svensk specialutgåva, område 7, volym 3, s. 113)] under den period som anges i artikel 15.7 första stycket första strecksatsen i förordning (EEG) nr 3821/85”

15 I artikel 13 i direktivet, med rubriken ”Genomförandeåtgärder”, föreskrivs följande:

”Kommissionen skall på begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ anta genomförandebestämmelser i enlighet med förfarandet i artikel 12.2, särskilt för något av följande syften:

a) Verka för en gemensam strategi för genomförandet av detta direktiv.

b) Verka för en enhetlig strategi och en harmoniserad tolkning av förordning [nr 561/2006] mellan tillsynsmyndigheterna.

c) Främja en dialog mellan transportsektorn och tillsynsmyndigheterna.”

Beslut 2007/230/EG

16 I artikel 1 i kommissionens beslut 2007/230/EG av den 12 april 2007 om en blankett avseende sociallagstiftning på vägtransportområdet (EUT L 99, 2007, s. 14) föreskrivs följande:

”Den blankett som avses i artikel 11.3 i direktiv 2006/22/EG skall utformas i enlighet med bilagan till detta beslut”.

17 Intygsblanketten för aktiviteter, som fanns i bilagan till beslut 2007/230, innehöll bland annat tre rubriker, numrerade 13, 14 och 15, som skulle kryssas i av företaget och angav om föraren ”13. var sjukskriven”, ”14. var på semester” eller ”15. körde ett fordon som inte omfattas av räckvidden för förordning (EG) nr 561/2006 …”.

Beslut 2009/959

18 I skälen 1, 3 och 4 i beslut 2009/959 anges följande:

”(1) Den huvudsakliga informationskällan vid vägkontrollerna är de uppgifter som färdskrivaren registrerat. Bristfälliga uppgifter kan endast rättfärdigas av att färdskrivaren av objektiva skäl inte kunnat registrera några uppgifter, inklusive manuellt införda uppgifter. I sådana fall behövs ett intyg som styrker dessa skäl.

…

(3) För att medlemsstaternas övervakning av efterlevnaden av [förordning nr 561/2006] ska göras mer effektiv och ändamålsenlig bör [intygsblanketten som återfinns i bilagan till beslut 2007/230] ändras genom att det tilläggs fler uppgifter än dem som anges i rådets direktiv 2006/22/EG artikel 11.3.

(4) Intygsblanketten bör bara användas om färdskrivarens uppgifter av objektiva tekniska skäl inte kan påvisa att bestämmelserna i förordning (EG) nr 561/2006 har följts.”

19 I artikel 1 i beslut 2009/959 föreskrivs följande:

”Bilagan till beslut 2007/230/EG ska ersättas med texten i bilagan till det här beslutet.”

20 Den intygsblankett som återfinns i bilagan till beslut 2009/959 innehåller dels ett återgivande av de uppgifter som avses i rubrikerna 13, 14 och 15 i blanketten i bilagan till beslut 2007/230, genom att de tilldelas numren 14, 15 respektive 17, dels ett tillägg med tre rubriker till dem som angavs i det sistnämnda formuläret, vilka skulle fyllas i av företaget, beroende på om föraren ”16. var på ledighet eller vilopaus”, ”18. utförde annat arbete än att köra fordonet” eller ”19. var tillgänglig”.

Den österrikiska lagstiftningen

21 I 102a § fjärde stycket i Kraftfahrgesetz 1967 (1967 års lag om motorfordon, i den lydelse som är tillämplig på omständigheterna i det nationella målet (nedan kallad KFG 1967), föreskrivs följande:

”Förare av motorfordon som är utrustade med en digital färdskrivare i den mening som avses i förordning [nr 165/2014] ska följa bruksanvisningarna för färdskrivaren när färdskrivaren används. De ska försäkra sig om att färdskrivaren är igång under färden och att förarkortet används i färdskrivaren. På begäran av myndigheter med ansvar för allmän säkerhet eller trafikövervakning ska förarna överlämna de utskrifter som föreskrivs i förordning [nr 165/2014], förarkortet och diagramblad för

den aktuella dagen och de föregående 28 dagarna om de under denna period kört ett fordon utrustat med analog färdskrivare. Föraren ska erhålla ett intyg angående detta förhållande. Om det saknas individuella arbetsdagar på förarkortet och det inte medförts några diagramblad för dessa dagar, ska arbetsgivaren för dessa dagar tillhandahålla motsvarande intyg, vilka ska uppfylla minimikraven i den blankett som kommissionen upprättat i enlighet med artikel 11.3 i direktiv [2006/22], och vilka ska överlämnas vid kontroll.”

Målet vid den nationella domstolen och tolknings- respektive giltighetsfrågan

22 Vid en vägkontroll i mars 2018 påförde österrikiska myndigheter VO, i egenskap av förare av ett tungt fordon utrustat med en digital färdskrivare, böter på 50 euro med tillämpning av bestämmelserna i KFG 1967. Som grund för böterna angavs att VO beträffande ett flertal dagar i tiden före denna kontroll inte hade kunnat uppvisa ett intyg från arbetsgivaren – som upprättats på grundval av blanketten i bilagan till beslut 2009/959 – där det bekräftas att VO inte körde under de berörda dagarna (körfria dagar). Ett sådant intyg skulle ha kunnat avhjälpa avsaknaden av registreringar av relevanta uppgifter som borde ha angetts i den digitala färdskrivare som fordonet var utrustat med.

23 VO överklagade bötesbeslutet till Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (regional förvaltningsdomstol i Niederösterreich, Österrike). Denna domstol vill få klarhet i huruvida körfria dagar omfattas av begreppet ”aktiviteter” i den mening som avses i artikel 34.3 andra stycket i förordning nr 165/2014 och om det följaktligen är förbjudet att kräva att föraren ska uppvisa ett intyg avseende körfria dagar, tvärtemot vad som föreskrivs i 102a § fjärde stycket KFG 1967. Om så är fallet anser den hänskjutande domstolen att VO inte ska bestraffas för att ha överträtt sistnämnda bestämmelse.

24 För det fall körfria dagar omfattas av begreppet ”aktiviteter” i den mening som avses i artikel 34.3 andra stycket i denna förordning, önskar den hänskjutande domstolen dessutom få klarhet i huruvida blanketten i bilagan till beslut 2009/959 är giltig. Enligt den hänskjutande domstolen har kommissionen, genom att lägga till rubrikerna 16, 18 och 19 i blanketten, överskridit sin befogenhet enligt artikel 11.3 i direktiv 2006/22 genom att kräva att förarna ska uppvisa blanketten som utfärdats av arbetsgivaren, vilken intygar deras aktiviteter när de inte befann sig i sitt fordon, i strid med vad som föreskrivs i artikel 34.3 andra stycket i nämnda förordning.

25 Mot denna bakgrund beslutade Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (regional förvaltningsdomstol i Niederösterreich) att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till EU-domstolen:

”1) Ska förordning [nr 165/2014], i synnerhet artikel 34.3 [andra stycket] och artikel 36.2 däri, tolkas så, att den utgör hinder för en nationell bestämmelse enligt vilken förare av motorfordon som är utrustade med en digital färdskrivare, i den mening som avses i artikel 2.2 h i förordning [nr 165/2014] – för det fall att det saknas enskilda arbetsdagar på förarkortet … och diagramblad inte medförts för dessa dagar – är skyldiga att medföra intyg för dessa dagar från arbetsgivaren, vilka uppfyller minimikraven i den blankett som fastställts av kommissionen enligt artikel 11.3 i direktiv [2006/22] och vid en kontroll uppvisa dessa?

2) För det fall att fråga 1 besvaras nekande, är den blankett som kommissionen har fastställt i beslut [2009/959] helt eller delvis ogiltig?”

Prövning av tolknings- respektive giltighetsfrågan

Den första frågan

26 Den hänskjutande domstolen har ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida artikel 34.3 andra stycket i förordning nr 165/2014 ska tolkas så, att en nationell lagstiftning, enligt vilken föraren av ett fordon som är utrustat med en digital färdskrivare är skyldig att som ytterligare bevisning för sina aktiviteter, när de automatiska och manuella registreringarna saknas i färdskrivaren, uppvisa ett aktivitetsintyg som upprättats av arbetsgivaren i enlighet med den blankett som återfinns i bilagan till beslut 2009/959, omfattas av tillämpningsområdet för det förbud som föreskrivs i förstnämnda bestämmelse.

27 För att besvara denna fråga ska det inledningsvis erinras om att förordning nr 561/2006, såsom bland annat framgår av artikel 1 i denna förordning, syftar till att harmonisera konkurrensvillkoren inom vägtransportsektorn samt att förbättra arbetsförhållandena och trafiksäkerheten. Dessa mål kommer bland annat till uttryck i kravet på att fordon avsedda för vägtransport i princip måste förses med godkända färdskrivare som gör det möjligt att kontrollera att förarnas körtider och viloperioder iakttas (dom av den 7 februari 2019, NK, C-231/18, EU:C:2019:103, punkt 18 och där angiven rättspraxis).

28 I detta syfte innehåller förordning nr 165/2014 ett antal bestämmelser om användning av färdskrivare i fordon som omfattas av förordning nr 561/2006.

29 Vad särskilt gäller fordon, såsom det aktuella fordonet, utrustade med en digital färdskrivare som fungerar med ett förarkort – det vill säga, enligt artikel 2.2 d och f i förordning nr 165/2014, ett smartkort som är avsett att användas med färdskrivaren och som kan identifiera föraren och gör det möjligt att lagra data om förarens aktiviteter – uppställs enligt artikel 34.1 i denna förordning ett krav på att föraren använder detta kort varje dag som han eller hon kör. Kortet ska användas från och med den tidpunkt då fordonet övertas och får tas ut först vid den dagliga körtidens slut.

30 I artikel 34.3 första stycket b i förordning nr 165/2014 föreskrivs emellertid att om föraren, på grund av att vederbörande lämnat fordonet, inte kan använda den automatiska inmatningsfunktionen i den digitala färdskrivare som fordonet är utrustat med, ska de tidsperioder som anges i punkt 5.b ii, iii och iv, det vill säga perioder avseende ”annat arbete”, ”tillgänglighet” och ”raster och vila”, föras in på förarkortet med hjälp av den manuella inmatningsfunktion som finns i färdskrivaren.

31 I artikel 36.2 i förordning nr 165/2014 anges att föraren av ett fordon som är utrustat med en sådan färdskrivare när som helst på behörig kontrolltjänstemans begäran ska kunna visa upp registreringar som gjorts för hand och utskrifter som gjorts under innevarande dag och de föregående 28 dagarna i enlighet med denna förordning och förordning nr 561/2006.

32 Av detta följer att för det fall föraren, såsom i målet vid den nationella domstolen, vid en trafikkontroll inte kan tillhandahålla de uppgifter som begärts som hänför sig till ett flertal dagar i tiden före denna kontroll, uppkommer frågan om vilka alternativa bevismedel som föraren kan vara skyldig att lägga fram för att kompensera för att relevanta uppgifter inte har registrerats i den digitala färdskrivare som förarens fordon är utrustat med.

33 Det är mot denna bakgrund som den hänskjutande domstolen vill få klarhet i räckvidden av förbudet i artikel 34.3 andra stycket i förordning nr 165/2014, enligt vilket medlemsstaterna inte kan ålägga förarna att redovisa några formulär om sina aktiviteter under den tid då de inte befunnit sig i fordonet. Den hänskjutande domstolen vill närmare bestämt få klarhet i huruvida körfria dagar omfattas av begreppet ”aktiviteter” i den mening som avses i denna bestämmelse. Om så är fallet

innebär det, i motsats till vad som föreskrivs i 102a § fjärde stycket KFG 1967, att det inte kan krävas att föraren uppvisar ett intyg som utfärdats av arbetsgivaren avseende sådana körfria dagar, trots att ett sådant intyg grundar sig på blanketten i bilagan till beslut 2009/959.

34 Begreppet ”aktiviteter” i artikel 34.3 andra stycket i förordning nr 165/2014 definieras inte i förordningen.

35 Det finns inte heller någon bestämmelse i denna förordning som antyder att detta begrepp ska tolkas restriktivt, så att de perioder som räknas upp i artikel 34.5 b i förordningen inte omfattas av begreppet. Det framgår nämligen av artikel 6.2 c i förordning nr 165/2014 att ”förarens aktivitet”, som ska ingå i de uppgifter som visas i färdskrivaren, ska motsvara antingen aktuell sammanhängande körtid och aktuell sammanlagd tid för rast ”om den aktuella aktiviteten är körning”, eller den aktuella varaktigheten för denna aktivitet och den aktuella sammanlagda tiden för rast ”om den aktuella aktiviteten är tillgänglighet/annat arbete/vila eller rast”.

36 Det skulle emellertid för det första inte vara konsekvent med systematiken i bestämmelserna i förordning nr 165/2014 om artikel 34.3 andra stycket i denna förordning tolkades så, att den utgör hinder för nationella bestämmelser enligt vilka en förare ska uppvisa ett intyg utfärdat av arbetsgivaren avseende förfarens aktiviteter, när de automatiska och manuella registreringar som normalt ska finnas i den digitala färdskrivare som fordonet är utrustat med saknas på grund av att föraren inte befunnit sig i fordonet.

37 Det framgår närmare bestämt av artikel 36.3 i förordning nr 165/2014 att en kontrolltjänsteman får kontrollera att bestämmelserna i förordning nr 561/2006 efterlevs genom att analysera visade, utskrivna eller överförda uppgifter som har registrerats av färdskrivaren eller förarkortet, ”och i brist på detta, genom att analysera andra handlingar” till stöd för att en bestämmelse inte efterlevs, exempelvis artikel 29.2 i förordning nr 165/2014, som avser situationer då förarkortet stjäls, förstörs eller inte fungerar på ett fullgott sätt, och artikel 37.2 i denna förordning angående uppgifter som föraren ska notera om färdskrivaren inte är i funktion eller inte fungerar på ett fullgott sätt. Eftersom det är uppenbart att omnämnandet av dessa två bestämmelser inte ska anses uttömmande, är det enligt artikel 36.3 i den sistnämnda förordningen följaktligen tillåtet för medlemsstaternas kontrollmyndigheter att bedöma varje slags handling som åberopas som ytterligare bevisning och som gör det möjligt för dem att kontrollera förarens olika aktivitetsperioder för det fall dessa inte visas i fordonets digitala färdskrivare.

38 Motsatt tolkning skulle vidare strida mot de mål som eftersträvas med bland annat förordningarna nr 561/2006 och nr 165/2014, särskilt de mål som avser trafiksäkerheten och en förbättring av förarnas arbetsförhållanden. En sådan tolkning skulle således inte bara beröva kontrollmyndigheterna i medlemsstaterna möjligheten att försäkra sig om att förarnas körtider, raster och viloperioder iakttas i enlighet med föreskrifterna i förordning nr 561/2006, i en situation där de relevanta uppgifterna inte har kunnat hämtas i den digitala färdskrivaren, utan skulle även, i förekommande fall, kunna leda till en avsiktlig underlåtenhet att registrera dessa uppgifter.

39 Bedömningen i punkt 36 i förevarande dom stöds för övrigt av den belgiska regeringens och kommissionens samstämmiga yttranden, enligt vilka det förbud som nämns i artikel 34.3 andra stycket i förordning nr 165/2014 endast syftar till att förhindra den praxis som förekommer i vissa medlemsstater att, förutom registreringarna i färdskrivare, systematiskt kräva att förarna som bevis för sina aktiviteter ska uppvisa nationella formulär. En sådan praxis medför ytterligare administrativa bördor och kostnader för vägtransportföretagen.

40 Det ska slutligen framhållas att antagandet av förordning nr 165/2014 inte på något sätt har påverkat innehållet i artikel 11.3 i direktiv 2006/22. Enligt denna bestämmelse ska kommissionen utarbeta en elektronisk och utskrivbar blankett som ska användas när en förare varit sjukskriven eller haft semester, eller när föraren har kört ett annat fordon som inte omfattas av räckvidden för förordning

nr 561/2006 under innevarande dag eller de föregående 28 dagarna. I enlighet med skälen 3 och 4 i beslut 2009/959 används denna blankett, som återfinns i bilagan till beslutet, endast om det inte finns registrerade uppgifter, inklusive manuellt registrerade, i färdskrivaren som gör det möjligt att säkerställa att bestämmelserna i förordning nr 561/2006 efterlevs.

41 Av det ovanstående följer att artikel 34.3 andra stycket i förordning nr 165/2014 ska tolkas så, att en nationell lagstiftning, enligt vilken föraren av ett fordon som är utrustat med en digital färdskrivare är skyldig att som ytterligare bevisning för sina aktiviteter, när de automatiska och manuella registreringarna saknas i färdskrivaren, uppvisa ett aktivitetsintyg som upprättats av arbetsgivaren i enlighet med den blankett som återfinns i bilagan till beslut 2009/959, inte omfattas av tillämpningsområdet för det förbud som föreskrivs i förstnämnda bestämmelse.

Den andra frågan

42 Den hänskjutande domstolen har ställt den andra frågan för att få klarhet i huruvida kommissionen, genom att i beslut 2009/959 ändra blanketten i bilagan till beslut 2007/230 och genom att ange fler fall av körfria perioder än dem som avses i artikel 11.3 i direktiv 2006/22, har överskridit sin befogenhet enligt denna bestämmelse, vilket medför att den på detta sätt ändrade blanketten helt eller delvis är ogiltig.

43 Det ska för det första påpekas att den hänskjutande domstolen inte har uttryckt några tvivel om huruvida nämnda blankett är giltig i den del som avser rubrikerna 14, 15 och 17, vilka enligt artikel 11.3 i direktiv 2006/22 motsvarar perioder när föraren varit sjukskriven eller haft semester, eller när föraren har kört ett annat fordon som inte omfattas av räckvidden för bland annat förordning nr 561/2006.

44 För det andra ska det erinras om att blanketten i bilagan till beslut 2009/959 innehåller ytterligare tre rubriker som gör det möjligt att ange under vilka perioder föraren hade semester eller paus, utförde annat arbete än körning eller var tillgänglig för företaget. Dessa perioder motsvarade rubrikerna 16, 18 respektive 19 i formuläret.

45 Även om det är riktigt att dessa rubriker inte nämns i artikel 11.3 i direktiv 2006/22, ska det påpekas att den rättsliga grunden för beslut 2009/959 inte endast är denna bestämmelse, utan även artikel 13 i detta direktiv. Enligt den artikeln får kommissionen på eget initiativ anta genomförandebestämmelser för direktiv 2006/22, vilka bland andra överväganden syftar till att verka för en enhetlig strategi mellan tillsynsmyndigheterna och en harmoniserad tolkning av förordning nr 561/2006 mellan dessa myndigheter.

46 Såsom understryks i skäl 3 i beslut 2009/959 är det i syfte att förbättra genomförandet och effektiviteten av de kontroller som utförs av medlemsstaterna, i enlighet med bestämmelserna i förordning nr 561/2006, som de kompletterande uppgifterna har lagts till i rubrikerna 16, 18 och 19 i den blankett som återfinns i bilaga till beslutet.

47 Det framgår bland annat av artikel 6.5 i förordning nr 561/2006 att föraren antingen automatiskt eller för hand ska registrera dygns- eller veckovila, alla perioder av ”tillgänglighet” samt tid som ägnas åt annat arbete. Denna registreringsskyldighet omfattar situationen när föraren har lämnat fordonet enligt artikel 34.3 första stycket b i förordning nr 165/2014.

48 Av detta följer att när sådana registreringar inte finns tillgängliga, kan det krävas att föraren företer bevisning för att bestämmelserna i dessa förordningar har iakttagits genom att lägga fram relevanta uppgifter avseende någon av de perioder som avses i föregående punkt på grundval av blanketten i

bilagan till beslut 2009/959. Detta ska ske i syfte att göra det möjligt för kontrollmyndigheterna i medlemsstaterna att försäkra sig om att i synnerhet målen att förbättra förarnas arbetsförhållanden och trafiksäkerheten, som eftersträvas i dessa förordningar, har iakttagits.

49 Vid prövningen av den andra frågan har det följaktligen inte framkommit någon omständighet som kan påverka giltigheten av kommissionens blankett som återfinns i bilagan till beslut 2009/959.

Rättegångskostnader

50 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (åttonde avdelningen) följande:

1) **Artikel 34.3 andra stycket i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet ska tolkas så, att en nationell lagstiftning, enligt vilken föraren av ett fordon som är utrustat med en digital färdskrivare är skyldig att som ytterligare bevisning för sina aktiviteter, när de automatiska och manuella registreringarna saknas i färdskrivaren, uppvisa ett aktivitetsintyg som upprättats av arbetsgivaren i enlighet med det formulär som återfinns i bilagan till kommissionens beslut 2009/959/EU av den 14 december 2009 om ändring av beslut 2007/230/EG om en blankett avseende sociallagstiftning på vägtransportområdet, inte omfattas av tillämpningsområdet för det förbud som föreskrivs i förstnämnda bestämmelse.**

2) **Vid prövningen av den andra frågan har det inte framkommit någon omständighet som kan påverka giltigheten av kommissionens blankett som återfinns i bilagan till beslut 2009/959.**

Underskrifter