A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (nyolcadik tanács)

2020. május 7.*

„Előzetes döntéshozatal – Közúti szállítás – Munkanapok és pihenőnapok – Digitális menetíró készülék – 165/2014/EU rendelet – A munkanapok járművezetői kártyán való rögzítésének hiánya és az adatrögzítő lapok hiánya – Ilyen körülmények között a járművezető számára a munkáltatója igazolásának bemutatására vonatkozó kötelezettséget előíró nemzeti szabályozás – A 2009/959/EU határozat mellékletében szereplő formanyomtatvány érvényessége”

A C-96/19. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (alsó-ausztriai regionális közigazgatási bíróság, Ausztria) a Bírósághoz 2019. február 8-án érkezett, 2019. február 4-i határozatával terjesztett elő a

VO

és

a **Bezirkshauptmannschaft Tulln**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (nyolcadik tanács),

tagjai: L. S. Rossi tanácselnök (előadó), J. Malenovský és N. Wahl bírák,

főtanácsnok: P. Pikamäe,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– az osztrák kormány képviseletében J. Schmoll és G. Hesse, meghatalmazotti minőségben,

– a belga kormány képviseletében C. Van Lul és J.-C. Halleux, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Bizottság képviseletében G. Braun és J. Hottiaux, meghatalmazotti minőségben,

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint az ügy elbírálására a főtanácsnok indítványa nélkül kerül sor,

* Az eljárás nyelve: német.

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem egyrészt a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről és a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról szóló, 2014. február 4-i 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2014. L 60., 1. o.) 34. cikke (3) bekezdésének és 36. cikke (2) bekezdésének értelmezésére, másrészt pedig a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos formanyomtatványról szóló 2007/230/EK határozat módosításáról szóló, 2009. december 14-i 2009/959/EU bizottsági határozat (HL 2009. L 330., 80. o.) érvényességére vonatkozik.

2 Ezt a kérelmet a tehergépjármű-vezető VO és a Bezirkshauptmannschaft Tulln (tullni elsőfokú közigazgatási hatóság, Ausztria) között a vele szemben közúti ellenőrzés során kiszabott bírság tárgyában folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő.

Jogi háttér

Az uniós jog

Az 561/2006/EK rendelet

3 A közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2006. március 15-i 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2006. L 102., 1. o.; helyesbítés: HL 2016. L 195., 83. o.) 1. cikke szerint:

„Ez a rendelet a közúti személy- és áruszállítást végző járművezetőkre vonatkozó vezetési időkkel, szünetekkel és pihenőidőkkel kapcsolatos szabályokat állapít meg a szárazföldi szállítási módok közötti verseny feltételeinek harmonizálása érdekében, különös tekintettel a közúti szektorra, valamint a munkakörülmények és a közúti biztonság javítására. Ezen rendelet célja továbbá a hatékonyabb tagállami ellenőrzési és végrehajtási gyakorlat elősegítése, valamint a jobb munkagyakorlat bevezetése a közúti szállítási iparágon belül.”

4 Az 561/2006 rendelet 4. cikke a következőképpen rendelkezik:

„Ezen rendelet alkalmazásában:

[…]

e) »egyéb munka«: az olyan tevékenység, amelyet [a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről szóló, 2002. március 11-i 2002/15/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2002. L 80., 35. o.; magyar nyelvű különkiadás 5. fejezet, 4. kötet, 224. o.)] 3. cikkének a) pontja munkaidőként határoz meg, a »vezetést« kivéve, beleértve minden, a szállítási szektoron belül vagy kívül eső, ugyanazon vagy egy másik munkaadó részére végzett munka;

[…]”

5 E rendelet 6. cikkének (5) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„A járművezetőnek egyéb munkaként kell bejegyeznie minden, a 4. cikk e) pontjában meghatározott módon töltött időt, valamint minden, az ezen rendelet hatálya alá nem tartozó kereskedelmi célú jármű vezetésével töltött időt, továbbá be kell jegyeznie minden, [a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló, 1985. december 20-i 3821/85/EGK tanácsi rendelet (HL 1985. L 370., 8. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 227. o.)] 15. cikke (3) bekezdésének c) pontjában meghatározott készenléti időt az utolsó napi vagy heti pihenőideje óta. Ezt a bejegyzést kézzel kell megtenni az adatrögzítő lapon, a kinyomaton, vagy azt kézzel kell bevinni a menetíró készülékbe.”

A 165/2014 rendelet

6 A 165/2014 rendelet 2. cikkének (2) bekezdése szerint:

„Az (1) bekezdésben szereplő fogalommeghatározásokon kívül e rendelet alkalmazásában:

a) »menetíró készülék« vagy »adatrögzítő készülék«: közúti járműbe történő beépítésre szánt készülék, amely a 4. cikk (3) bekezdésének megfelelően automatikusan vagy félautomatikusan megjeleníti, rögzíti, kinyomtatja, tárolja és kiadja e járművek mozgásának – többek között azok sebességének – és vezetőik bizonyos munkaszakaszainak adatait;

[…]

d) »tachográf-kártya«: a menetíró készülékkel történő használatra szánt intelligens kártya, amely lehetővé teszi a kártyatulajdonos menetíró készülék általi azonosítását, valamint az adatátvitelt és -tárolást;

e) »adatrögzítő lap«: a rögzített adatok befogadására és megőrzésére szolgáló lap, amelyet analóg menetíró készülékbe kell helyezni, és amelyre az analóg menetíró készülék jelölőeszközei folyamatosan ráírják a rögzítendő adatokat;

f) »járművezetői kártya«: egy tagállam hatóságai által egy adott járművezető részére kiállított tachográf-kártya, amely azonosítja a járművezetőt, és lehetővé teszi a járművezető tevékenységére vonatkozó adatok tárolását;

g) »analóg menetíró készülék«: olyan menetíró készülék, amely ezzel a rendelettel összhangban adatrögzítő lapot használ;

h) »digitális menetíró készülék«: olyan menetíró készülék, amely ezzel a rendelettel összhangban tachográf-kártyát használ;

[…]”

7 E rendeletnek „A digitális menetíró készülék funkciói” című 5. cikke a következőképpen rendelkezik:

„A digitális menetíró készülék a következő funkciókat látja el:

– sebesség- és távolságmérés,

– a járművezető tevékenységének és vezetésének nyomon követése,

– a tachográf-kártya behelyezésének és kivételének nyomon követése,

– a járművezetők által manuálisan bevitt adatok rögzítése,

[…]”

8 Az említett rendelet „Megjelenítés és figyelmeztetés” című 6. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) A digitális menetíró készülékben és a tachográf-kártyán szereplő, a jármű tevékenységére, a járművezetőre és a járműkísérőre vonatkozó adatokat világos, egyértelmű és ergonomikus módon kell megjeleníteni.

(2) A következő információkat kell megjeleníteni:

[…]

c) a járművezető tevékenysége:

– amennyiben az aktuális tevékenység járművezetés, úgy a járművezető folyamatban lévő, megszakítás nélküli járművezetési ideje és a tényleges halmozott pihenőidő,

– amennyiben az aktuális tevékenység rendelkezésre állás, egyéb munka, pihenés vagy megszakítás, úgy a folyamatban lévő tevékenység időtartama (a kiválasztás óta), és a tényleges halmozott pihenőidő;

[…]”

9 Ugyanezen rendelet 29. cikkének (2) bekezdése kimondja:

„Ha a járművezetői kártya megsérül vagy hibásan működik, a járművezető köteles azt visszajuttatni a szokásos tartózkodási helye szerinti tagállam illetékes hatóságához. A járművezetői kártya eltulajdonításáról hivatalos bejelentést kell tenni azon állam illetékes hatóságainál, amelynek területén a lopás történt.”

10 A 165/2014 rendelet 34. cikke a következőket írja elő:

„(1) A járművezető – attól az időponttól kezdve, amikor a járművet átveszi – minden nap használja az adatrögzítő lapot vagy a járművezetői kártyát, amikor járművet vezet. Az adatrögzítő lapot vagy járművezetői kártyát nem szabad eltávolítani a napi munkaidő vége előtt, kivéve, ha az eltávolítás egyébként megengedett. Egyetlen adatrögzítő lap vagy járművezetői kártya sem használható azon az időtartamon túl, amelyre szánták.

[…]

(3) Ha a jármű elhagyásának következtében a járművezető nem tudja használni a járműbe szerelt menetíró készüléket, az (5) bekezdés b) pontjának ii., iii. és iv. alpontjában említett időszakokat be kell jegyezni:

[…]

b) amennyiben a járművet digitális menetíró készülékkel látták el: a járművezetői kártyára a menetíró készülék kézi adatbeviteli eszközeivel.

A tagállamok nem írhatják elő a járművezetők számára annak követelményét, hogy dokumentálják a jármű elhagyása során végzett tevékenységeiket.

[…]

(5) A járművezetők:

[…]

b) úgy működtetik a kapcsoló berendezéseket, hogy lehetőség legyen az alábbi időtartamok elkülönített és pontos rögzítésére:
i. a jel alatt: vezetési idő;



ii. a jel alatt: »egyéb munka«: a 2002/15/EK irányelv 3. cikkének a) pontjában foglalt meghatározás szerinti, vezetésen kívüli más tevékenység, valamint bármely, a szállítási ágazaton belül vagy kívül eső, ugyanazon vagy egyik másik munkaadó részére végzett munka;



iii. a jel alatt: »készenléti idő« a 2002/15/EK irányelv 3. cikkének b) pontjában meghatározottak alapján;



iv. a jel alatt: megszakítás vagy pihenőidő.



[…]”

11 A 165/2014 rendelet 35. cikkének (2) bekezdése szerint:

„Ha egy járművezetői kártya megsérült, hibásan működik, elveszett vagy eltulajdonították, a járművezető:

a) az út megkezdése előtt kinyomtatja az általa vezetett járműre vonatkozó adatokat, és erre a kinyomtatott lapra ráírja:

[…]
ii. a 34. cikk (5) bekezdése b) pontjának ii., iii. és iv. alpontjában említett időtartamokat;

b) az út végén kinyomtatja a menetíró készülék által rögzített időtartamokkal kapcsolatos információt, bejegyzi az induláskor készített nyomtatás óta egyéb munkával töltött időt, készenléti időt és pihenőket, amelyeket a menetíró készülék nem jegyzett fel, valamint megjelöli a dokumentumon azokat az adatokat, amelyek lehetővé teszik a járművezető azonosítását (név, a járművezetői kártya vagy a vezetői engedély száma), beleértve a járművezető aláírását is.”

12 E rendelet 36. cikke a következőket írja elő:

„[…]

(2) Ha a járművezető digitális menetíró készülékkel felszerelt járművet vezet, a felhatalmazott ellenőrző tisztviselő kérésére be kell tudnia mutatnia a következőket:

i. saját járművezetői kártyája;

ii. bármely kézi feljegyzés és kinyomtatott lap, amelyet az adott napon és az azt megelőző 28 napon készített az e rendeletben és az 561/2006/EK rendeletben előírtaknak megfelelően.

[…]

(3) A felhatalmazott ellenőrző tisztviselő az adatrögzítő lapok, illetve a menetíró készülék vagy a járművezetői kártya által rögzített, kijelzett vagy kinyomtatott adatok, illetve ha ezen adatok nem állnak rendelkezésre, bármely más olyan dokumentum elemzésével ellenőrizheti az 561/2006/EK rendeletnek való megfelelést, amely bizonyos rendelkezések – például e rendelet 29. cikke (2) bekezdésének és 37. cikke (2) bekezdésének – be nem tartását bizonyítja.”

13 A 165/2014 rendelet 37. cikkének (2) bekezdése szerint:

„Amennyiben a menetíró készülék üzemképtelen vagy hibásan működik, a járművezető az alábbiakon rögzíti az azonosítását lehetővé tevő adatokat (név, a járművezetői kártya és/vagy a vezetői engedély száma) – saját kezű aláírásával együtt –, valamint a különböző időtartamokra vonatkozó mindazon információkat, amelyeket a menetíró készülék már nem helyesen rögzített vagy nyomtatott ki:

a) az adatrögzítő lapon vagy lapokon; vagy

b) az adatrögzítő laphoz csatolandó vagy a járművezetői kártyával együtt tartandó ideiglenes lapon.”

A 2006/22/EK irányelv

14 A közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos 3820/85/EGK és a 3821/85/EGK tanácsi rendelet végrehajtásának minimumfeltételeiről és a 88/599/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2006. március 15-i 2006/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2006. L 102., 35. o.) „Helyes gyakorlat” című 11. cikkének (3) bekezdése a következőt írja elő:

„A Bizottság a 12. cikk (2) bekezdésben említett eljárással összhangban egy elektronikus és nyomtatható formanyomtatványt készít arra az esetre, ha a járművezető betegállományban vagy éves szabadságán volt, vagy ha a 3821/85/EGK rendelet 15. cikke (7) bekezdése első albekezdése első francia bekezdésében említett időszakban olyan másik járművet vezetett, amely mentesült [a közúti fuvarozásra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló, 1985. december 20-i 3820/85/EGK tanácsi rendelet (HL 1985. L 370., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 5. fejezet, 1. kötet, 319. o.)] hatálya alól.”

15 Az irányelv „Végrehajtó rendelkezések” című 13. cikke a következőképpen rendelkezik:

„A Bizottság bármely tagállam kérésére vagy saját kezdeményezésére, a 12. cikk (2) bekezdésében említett eljárással összhangban végrehajtó rendelkezéseket állapít meg, különösen az alábbi célok valamelyike érdekében:

a) hogy elősegítse az ezen irányelv végrehajtásával kapcsolatos közös megközelítést;

b) hogy ösztönözze az [561/2006] rendeletre vonatkozó, végrehajtó hatóságok általi megközelítések összhangját és annak összehangolt értelmezését;

c) hogy megkönnyítse a szállítási ágazat és a végrehajtó hatóságok közötti párbeszédet.”

A 2007/230/EK határozat

16 A közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos formanyomtatványról szóló, 2007. április 12-i 2007/230/EK bizottsági határozat (HL 2007. L 99., 14. o.; helyesbítés: HL 2007. L 280., 31. o.) 1. cikke előírja:

„A 2006/22/EK irányelv 11. cikkének (3) bekezdésében említett formanyomtatványt e határozat melléklete tartalmazza.”

17 A 2007/230 határozat mellékletében szereplő, a tevékenységek igazolására szolgáló formanyomtatvány többek között három, a vállalkozás által bejelölendő, 13., 14. és 15. rovatot tartalmaz, amelyek tájékoztatást adnak arra vonatkozóan, hogy a járművezető „13. betegállományban volt”, „14. éves szabadságon volt”, vagy „15. olyan járművet vezetett, amely mentesült az 561/2006/EK rendelet […] hatálya alól”.

A 2009/959 határozat

18 A 2009/959 határozat (1), (3) és (4) preambulumbekezdése kimondja:

„(1) Közúti ellenőrzéskor az elsődleges információforrást a menetíró készülékben rögzített adatok jelentik. Az adatok hiánya kizárólag azzal igazolható, hogy a menetíró készülékben való adatrögzítés, így a kézi adatbevitel objektív okok miatt nem volt lehetséges. Szükség van egy olyan igazolásra, amelyen ilyen esetekben feltüntethetők az említett okok.

[…]

(3) Annak érdekében, hogy az [561/2006] rendeletben szereplő rendelkezések betartására vonatkozó tagállami ellenőrzések hatékonysága és eredményessége javuljon, a [2007/230 határozat mellékletében meghatározott igazoló] formanyomtatványt a 2006/22/EK irányelv 11. cikkének (3) bekezdésében szereplő adatokon kívüli további adatok beillesztése révén célszerű módosítani.

(4) Az igazoló formanyomtatványt kizárólag akkor kell használni, ha – objektív okokból kifolyólag – a menetíró készülékben rögzített adatok alapján nem igazolható az 561/2006/EK rendelet követelményeinek teljesülése.”

19 A 2009/959 határozat 1. cikke szerint:

„A 2007/230/EK határozat mellékletének helyébe e határozat mellékletének szövege lép.”

20 A 2009/959 határozat mellékletében szereplő igazoló formanyomtatvány egyrészt átveszi a 2007/230 határozat mellékletében szereplő formanyomtatvány 13., 14. és 15. rovatának elemeit, mégpedig 14., 15. és 17. sorszám alatt, másrészt az utóbbi formanyomtatványhoz három rovatot ad hozzá, amelyeket a vállalkozásnak kell kitöltenie aszerint, hogy a járművezető „16. szabadságon volt vagy pihenőidejét töltötte”, „18. a járművezetésen kívüli egyéb tevékenységet végzett” vagy „19. rendelkezésre állt (készenlét)”.

Az osztrák jog

21 A Kraftfahrgesetz 1967 (a gépjárművekről szóló 1967. évi törvény) alapügy tényállására alkalmazandó változata (a továbbiakban: 1967. évi KFG) 102a. §-ának (4) bekezdése szerint:

„A [165/2014] rendelet szerinti digitális adatrögzítő készülékkel felszerelt gépjárművek vezetőinek az adatrögzítő készülék használata során be kell tartaniuk az adatrögzítő készülék használati utasítását. A járművezetőknek gondoskodniuk kell arról, hogy az adatrögzítő készülék menet közben működjön, és hogy az adatrögzítő készülékben használják a járművezetői kártyájukat. A járművezetőknek a közbiztonság szolgálati vagy közút felügyeleti szervek kérésére át kell adniuk a [165/2014] rendeletben előírt kinyomtatott lapokat, a járművezetői kártyát, valamint az adott napra és az azt megelőző 28 napra vonatkozóan a járműben tartott adatrögzítő lapokat, ha ebben az időszakban analóg adatrögzítő készülékkel felszerelt járművet vezettek. Erről igazolást kell kiállítani a járművezető részére. Amennyiben a járművezetői kártyáról egyes munkanapok hiányoznak, és ezekre vonatkozóan adatrögzítő lapokat sem tartanak a járműben, e napokra vonatkozóan – a Bizottság által a [2006/22] irányelv 11. cikkének (3) bekezdése szerint készített formanyomtatvány minimális követelményeinek eleget tévő – megfelelő munkáltatói igazolásokat kell a járműben tartani, és azokat ellenőrzés esetén át kell adni.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

22 Egy 2018 márciusában végzett közúti ellenőrzés során VO-val, a digitális menetíró készülékkel felszerelt tehergépjármű vezetőjével szemben az osztrák hatóságok az 1967. évi KFG rendelkezései alapján 50 euró bírságot szabtak ki, mivel az ezen ellenőrzést megelőző több napot illetően nem tudott a munkáltatója által a 2009/959 határozat mellékletében szereplő nyomtatvány alapján kiállított igazolást bemutatni arra vonatkozóan, hogy az érintett napokon nem vezetett (vezetés nélkül töltött napok). Az ilyen igazolás benyújtása lehetővé tette volna számára, hogy pótolja azokat a releváns adatokat, amelyeknek szerepelniük kellett volna az említett járműbe beszerelt digitális menetíró készülékben.

23 A Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (alsó-ausztriai regionális közigazgatási bíróság, Ausztria), amelyhez VO az e bírságot kiszabó határozattal szemben keresetet nyújtott be, egyrészt azt kérdezi, hogy a vezetés nélkül töltött napok a 165/2014 rendelet 34. cikke (3) bekezdésének második albekezdése értelmében vett „tevékenységek” fogalma alá tartoznak-e, és hogy következésképpen – ellentétben az 1967. évi KFG 102a. §-ának (4) bekezdésében meghatározottakkal – a járművezetőtől nem lehet megkövetelni, hogy a vezetés nélkül töltött napokra vonatkozóan igazolást nyújtson be. Amennyiben ez a helyzet, a kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy VO nem marasztalható el ez utóbbi rendelkezés megsértése miatt.

24 Másrészt, arra az esetre nézve, ha a vezetés nélkül töltött napok az e rendelet 34. cikke (3) bekezdésének második albekezdése értelmében vett „tevékenységek” fogalma alá tartoznak, a kérdést előterjesztő bíróság a 2009/959 határozat mellékletében szereplő formanyomtatvány érvényességével kapcsolatban vár választ. E bíróság szerint az e formanyomtatvány 16., 18. és 19. rovatának hozzáadásával a Bizottság túllépte a 2006/22 irányelv 11. cikkének (3) bekezdésében biztosított felhatalmazást, amikor az említett rendelet 34. cikke (3) bekezdésének második albekezdésében előírtakkal ellentétben megkövetelte a járművezetőktől, hogy nyújtsák be a munkáltatójuk által kiállított, a járművön kívül végzett tevékenységüket igazoló formanyomtatványt.

25 E körülmények között a Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (alsó-ausztriai regionális közigazgatási bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„(1) Úgy kell-e értelmezni a (165/2014) rendeletet, különösen annak 34. cikke (3) bekezdésének [második albekezdését] és 36. cikkének (2) bekezdését, hogy azzal ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, amely megköveteli, hogy [az e rendelet] 2. cikke (2) bekezdésének h) pontja szerinti digitális menetíró készülékkel felszerelt gépjárművek vezetői egyes olyan munkanapoknak a járművezetői kártyáról […] való hiányzása esetén, amelyekre vonatkozóan adatrögzítő lapokat sem tartanak a járműben, e napokra vonatkozóan – a Bizottság által a [2006/22] irányelv 11. cikkének (3) bekezdése szerint készített formanyomtatvány minimális követelményeinek eleget tévő – megfelelő munkáltatói igazolásokat tartsanak a járműben, és ellenőrzések esetén átadják ezeket?

(2) Az első kérdésre adandó nemleges válasz esetén: Érvénytelen-e – teljes egészében vagy részben – a Bizottság által a [2009/959] határozatával megállapított nyomtatvány?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első kérdésről

26 Az első kérdésével az előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 165/2014 rendelet 34. cikke (3) bekezdésének második albekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy az általa előírt tilalom hatálya alá tartozik az olyan nemzeti szabályozás, amely arra kötelezi a digitális menetíró készülékkel felszerelt jármű vezetőjét, hogy a menetíró készülékbe való automatikus és kézi adatbevitel hiányában a tevékenységének másodlagos bizonyítékaként adjon át egy, a munkáltatója által a 2009/959 határozat mellékletében szereplő formanyomtatványnak megfelelően kiállított tevékenységi igazolást.

27 E kérdés megválaszolásához elöljáróban emlékeztetni kell arra, hogy – többek között – az 561/2006 rendelet 1. cikke értelmében e rendelet célja a közúti szektor tekintetében a verseny feltételeinek harmonizálása, valamint a munkakörülmények és a közúti biztonság javítása, amely célok többek között abban a kötelezettségben fejeződnek ki, hogy a közúti szállítójárműveket főszabály szerint elismert menetíró készülékkel kell felszerelni, amely lehetővé teszi a járművezetők vezetési és pihenőidejére vonatkozó szabályok betartásának ellenőrzését (2019. február 7-i NK ítélet, C-231/18, EU:C:2019:103, 18. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

28 E célból a 165/2014 rendelet tartalmaz néhány rendelkezést a menetíró készülékeknek az 561/2006 rendelet hatálya alá tartozó járművekben történő használatára vonatkozóan.

29 Ami különösen az olyan digitális menetíró készülékkel felszerelt járműveket illeti, mint amelyről az alapügyben szó van, amely járművezetői kártyával, vagyis a 165/2014 rendelet 2. cikke (2) bekezdése d) és f) pontjának megfelelően a menetíró készülékben való használatra szánt olyan intelligens kártyával működik, amely lehetővé teszi többek között a járművezető azonosítását és a tevékenységére vonatkozó adatok tárolását, e rendelet 34. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy a járművezető – attól az időponttól kezdve, amikor a járművet átveszi – minden nap használja ezt a kártyát, amikor járművet vezet, és azt nem szabad eltávolítani a napi munkaidő vége előtt.

30 Mindazonáltal a 165/2014 rendelet 34. cikke (3) bekezdése első albekezdésének b) pontja értelmében, amennyiben a jármű elhagyásának következtében a járművezető nem tudja használni a járműbe szerelt digitális menetíró készüléket, az (5) bekezdés b) pontjának ii., iii. és iv. alpontjában említett időszakokat, vagyis az „egyéb munka”, a „készenléti idő” és a „megszakítás vagy pihenőidő” valamennyi időszakát rögzíteni kell a járművezetői kártyán a menetíró készülék kézi adatbeviteli eszközeivel.

31 A 165/2014 rendelet 36. cikkének (2) bekezdése pontosítja, hogy az ilyen menetíró készülékkel felszerelt jármű vezetőjének az ellenőrző tisztviselő bármely kérésére be kell tudnia mutatni többek között bármely kézi feljegyzést és kinyomtatott lapot, amelyet az adott napon és az azt megelőző 28 napon készített az e rendeletben és az 561/2006 rendeletben előírtaknak megfelelően.

32 Ebből következik, hogy abban az esetben, ha – mint az alapügyben is – a járművezető egy közúti ellenőrzés során nem tudja az ezen ellenőrzést megelőző több napra vonatkozóan kért információkat bemutatni, felmerül azon másodlagos bizonyítási eszközök kérdése, amelyeket e járművezető a releváns adatoknak a járműben felszerelt digitális menetíró készülékben való rögzítése hiányának orvoslása érdekében köteles lehet bemutatni.

33 A kérdést előterjesztő bíróság ebben az összefüggésben tesz fel kérdést a 165/2014 rendelet 34. cikke (3) bekezdésének második albekezdésében foglalt azon tilalom terjedelmére vonatkozóan, amely szerint a tagállamok nem írhatják elő a járművezetők számára annak követelményét, hogy dokumentálják a jármű elhagyása során végzett tevékenységeiket. Pontosabban a kérdést előterjesztő bíróság arra keresi a választ, hogy a vezetés nélkül töltött napok az e rendelkezés értelmében vett „tevékenységek” fogalmába tartoznak-e, és ezáltal az 1967. évi KFG 102a. §-ának (4) bekezdésében foglaltakkal ellentétben nem követelhető meg a járművezetőtől, hogy bemutassa a munkáltatója által kiállított, a vezetés nélkül töltött ilyen napokra vonatkozó igazolást, még akkor sem, ha az ilyen igazolást a 2009/959 határozat mellékletében szereplő formanyomtatvány alapján állítják ki.

34 E tekintetben meg kell állapítani, hogy a 165/2014 rendelet 34. cikke (3) bekezdésének második albekezdésében szereplő „tevékenységek” fogalmát a rendelet nem határozza meg.

35 Egyébiránt e rendelet egyetlen rendelkezése sem utal arra, hogy e fogalmat megszorítóan kellene értelmezni, oly módon, hogy az e rendelet 34. cikke (5) bekezdésének b) pontjában felsorolt időszakok e fogalom alól kikerüljenek. A 165/2014 rendelet 6. cikke (2) bekezdésének c) pontjából ugyanis az következik, hogy „a járművezető tevékenysége”, amelynek szerepelnie kell a menetíró készülékben feltüntetett információkban, vagy a megszakítás nélküli járművezetési időnek és a tényleges halmozott pihenőidőnek felel meg, „amennyiben az aktuális tevékenység járművezetés”, vagy pedig a folyamatban lévő tevékenység időtartamának és a tényleges halmozott pihenőidőnek, „amennyiben az aktuális tevékenység rendelkezésre állás, egyéb munka, pihenés vagy megszakítás”.

36 Ugyanakkor, először is összeegyeztethetetlen lenne a 165/2014 rendelet rendelkezéseinek szerkezetével az e rendelet 34. cikke (3) bekezdése második albekezdésének olyan értelmezése, hogy az tiltja az olyan nemzeti szabályozást, amelynek értelmében a járművezetőnek be kell mutatnia a tevékenységéről a munkáltatója által kiállított igazolást, amennyiben a jármű elhagyásának következtében a járműbe beszerelt digitális menetíró készülékben rendes körülmények között rögzítésre kerülő automatikus és kézi adatbevitel nem áll rendelkezésre.

37 Konkrétan a 165/2014 rendelet 36. cikkének (3) bekezdéséből az következik, hogy az ellenőrző tisztviselő az adatrögzítő lapok, illetve a menetíró készülék vagy a járművezetői kártya által rögzített, kijelzett vagy kinyomtatott adatok, illetve ha ezen adatok nem állnak rendelkezésre, „bármely más olyan dokumentum elemzésével” ellenőrizheti az 561/2006 rendelet rendelkezéseinek való megfelelést, amely az egyes rendelkezések, így e rendeletnek a megsérült vagy hibásan működő járművezetői kártyára vonatkozó 29. cikke (2) bekezdésének és az üzemképtelen vagy hibásan működő menetíró készülék esetén rögzítendő adatokra vonatkozó 37. cikke (2) bekezdésének be nem tartását bizonyítja. Mivel e két rendelkezésre történő hivatkozás nyilvánvalóan nem kimerítő jellegű, e rendelet 36. cikkének (3) bekezdése következésképpen felhatalmazza a tagállamok ellenőrző hatóságait arra, hogy bármely más olyan dokumentumot kiegészítő bizonyítékként elemezzenek, amely lehetővé teszi számukra a járművezető különböző tevékenységeire vonatkozó időszakok ellenőrzését abban az esetben, ha azok nem szerepelnek a jármű digitális menetíró készülékében.

38 Továbbá az ezzel ellentétes értelmezés sértené a többek között az 561/2006 és a 165/2014 rendeletben meghatározott célkitűzéseket, különösen a közúti közlekedés biztonságára és a járművezetők munkafeltételeinek javítására vonatkozó célokat. Így az ilyen értelmezés nemcsak, hogy megfosztaná a tagállamok ellenőrző hatóságait attól a lehetőségtől, hogy az 561/2006 rendeletben előírtak szerint meggyőződjenek többek között az említett járművezetők vezetési, megszakítási és pihenőidejének tiszteletben tartásáról egy olyan helyzetben, amikor a releváns adatokat nem lehetett rögzíteni a digitális menetíró készülékben, hanem adott esetben támogatná az ezen adatok felvételének szándékos elmulasztását.

39 Egyébiránt a jelen ítélet 36. pontjában szereplő értékelést a belga kormány és a Bizottság egybehangzó észrevételei is alátámasztják, amelyek szerint a 165/2014 rendelet 34. cikke (3) bekezdésének második albekezdésében említett tilalom kizárólag azon tagállamok gyakorlatának orvoslására irányul, amelyek a menetíró készülékben való adatrögzítésen kívül rendszeresen megkövetelik a járművezetőktől a tevékenységük bizonyítékaként a nemzeti formanyomtatványok bemutatását, amely gyakorlat adminisztratív terhekkel, a közúti közlekedési vállalkozások számára pedig többletköltségekkel jár.

40 Végül meg kell jegyezni, hogy a 165/2014 rendelet elfogadása egyáltalán nem érintette a 2006/22 irányelv 11. cikke (3) bekezdésének tartalmát. Ez a rendelkezés felkéri a Bizottságot arra, hogy egy elektronikus és nyomtatható formanyomtatványt készítsen, amely abban az esetben használandó, amikor a járművezető betegállományban vagy éves szabadságon volt, illetve az adott napon és az azt megelőző 28 napon olyan másik járművet vezetett, amely nem tartozik különösen az 561/2006 rendelet hatálya alá. Márpedig a 2009/959 határozat (3) és (4) preambulumbekezdésének megfelelően az e határozat mellékletében szereplő formanyomtatványt csak a menetíró készülékben történő – akár kézi – adatrögzítések hiányában kell használni, ami lehetővé teszi az 561/2006 rendelet rendelkezései tiszteletben tartásának biztosítását.

41 A fenti megfontolások összességéből az következik, hogy a 165/2014 rendelet 34. cikke (3) bekezdésének második albekezdését úgy kell értelmezni, hogy nem tartozik az általa előírt tilalom hatálya alá az olyan nemzeti szabályozás, amely arra kötelezi a digitális menetíró készülékkel felszerelt jármű vezetőjét, hogy a menetíró készülékbe való automatikus és kézi adatbevitel hiányában a tevékenységének másodlagos bizonyítékaként adjon át egy, a munkáltatója által a 2009/959 határozat mellékletében szereplő formanyomtatványnak megfelelően kiállított tevékenységi igazolást.

A második kérdésről

42 Második kérdésével az előterjesztő bíróság arra vár választ, hogy a Bizottság azáltal, hogy a 2009/959 határozattal a 2007/230 határozat mellékletében szereplő formanyomtatványt úgy módosította, hogy a 2006/22 irányelv 11. cikkének (3) bekezdésében foglaltaknál több, nem vezetéssel töltött időszakokra vonatkozó eseteket írt elő, túllépte-e az e rendelkezésben számára biztosított felhatalmazást, ami az így módosított formanyomtatvány teljes vagy részleges érvénytelenségét vonja maga után.

43 Először is meg kell állapítani, hogy a kérdést előterjesztő bíróság nem vonja kétségbe az említett formanyomtatvány érvényességét a 14., 15. és 17. rovatok tekintetében, amely rovatok a 2006/22 irányelv 11. cikkének (3) bekezdése értelmében azon időszakoknak felelnek meg, amelyek során a járművezető betegállományban vagy éves szabadságán volt, illetve olyan másik járművet vezetett, amely nem tartozik különösen az 561/2006 rendelet hatálya alá.

44 Másodszor emlékeztetni kell arra, hogy a 2009/959 határozat mellékletében szereplő formanyomtatvány három további rovatot tartalmaz, amelyek lehetővé teszik azon időszakok feltüntetését, amelyek során a járművezető szabadságon volt vagy pihenőidejét töltötte, vezetésen kívüli feladatokat látott el, vagy rendelkezésre állt; ezeket az időszakokat e formanyomtatvány 16., 18. és 19. rovata sorolja fel.

45 Igaz ugyan, hogy e rovatokat a 2006/22 irányelv 11. cikkének (3) bekezdése nem említi, meg kell jegyezni, hogy a 2009/959 határozat jogalapját nemcsak e rendelkezés, hanem ezen irányelv 13. cikke is képezi, amely többek között felhatalmazza a Bizottságot arra, hogy saját kezdeményezésére elfogadja a 2006/22 irányelv végrehajtási intézkedéseit, amelyek – egyéb megfontolások mellett – az 561/2006 rendeletre vonatkozó, ellenőrző hatóságok általi megközelítések összhangjának, valamint összehangolt értelmezésének előmozdítására irányulnak.

46 Amint azt a 2009/959 határozat (3) preambulumbekezdése hangsúlyozza, a tagállamok által az 561/2006 rendelet rendelkezéseivel összhangban végzett ellenőrzések végrehajtásának és hatékonyságának javítása érdekében illesztették be az e határozat mellékletében szereplő formanyomtatványba a 16., 18. és 19. rovatában szereplő további adatokat.

47 Márpedig többek között az 561/2006 rendelet 6. cikkének (5) bekezdéséből kitűnik, hogy a járművezetőnek automatikusan vagy manuálisan rögzítenie kell a napi és heti pihenőidőt, a „rendelkezésre állás” időtartamát, valamint az egyéb feladatokra fordított időt. Ez az adatrögzítési kötelezettség a 165/2014 rendelet 34. cikke (3) bekezdése első albekezdése b) pontjának megfelelően arra az esetre is kiterjed, amikor a járművezető elhagyja a járművét.

48 Ebből következik, hogy amennyiben az ilyen adatrögzítések nem állnak rendelkezésre, a járművezetőtől megkövetelhető, hogy bizonyítsa az e rendeletek rendelkezéseinek való megfelelést a jelen ítélet előző pontjában említett egyik vagy másik időszakra vonatkozó releváns információknak a 2009/959 határozat mellékletében szereplő formanyomtatvány alapján történő bemutatásával, annak érdekében, hogy a tagállamok ellenőrző hatóságai megbizonyosodhassanak különösen arról, hogy az e rendelet által követett, a járművezetők munkakörülményeinek javítására és a közúti közlekedés biztonságának védelmére irányuló célkitűzéseket tiszteletben tartották.

49 Következésképpen a második kérdés vizsgálata nem tárt fel egyetlen olyan tényezőt sem, amely érinthetné a 2009/959 határozat mellékletében szereplő bizottsági formanyomtatvány érvényességét.

A költségekről

50 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (nyolcadik tanács) a következőképpen határozott:

1) **A közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről és a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról szóló, 2014. február 4-i 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet 34. cikke (3) bekezdésének második albekezdését úgy kell értelmezni, hogy nem tartozik az általa előírt tilalom hatálya alá az olyan nemzeti szabályozás, amely arra kötelezi a digitális menetíró készülékkel felszerelt jármű vezetőjét, hogy a menetíró készülékbe való automatikus és kézi adatbevitel hiányában a tevékenységének másodlagos bizonyítékaként adjon át egy, a munkáltatója által a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos formanyomtatványról szóló 2007/230/EK határozat módosításáról szóló, 2009. december 14-i 2009/959/EU bizottsági határozat mellékletében szereplő formanyomtatványnak megfelelően kiállított tevékenységi igazolást.**

2) **A második kérdés vizsgálata nem tárt fel egyetlen olyan tényezőt sem, amely érinthetné a 2009/959 határozat mellékletében szereplő formanyomtatvány érvényességét.**

Aláírások