Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (osmého senátu)

7. května 2020*

„Řízení o předběžné otázce – Silniční doprava – Pracovní dny a dny odpočinku – Digitální tachografy – Nařízení (ES) č. 165/2014 – Nezaznamenání pracovních dnů na kartu řidiče a neexistence záznamových listů – Vnitrostátní právní úprava, která za těchto okolností stanoví povinnost řidiče předložit potvrzení jeho zaměstnavatele – Platnost formuláře obsaženého v příloze rozhodnutí 2009/959/EU“

Ve věci C-96/19,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Landesverwaltungsgericht Oberösterreich (zemský správní soud Horního Rakouska, Rakousko) ze dne 4. února 2019, došlým Soudnímu dvoru dne 8. února 2019, v řízení

VO

proti

Bezirkshauptmannschaft Tulln,

SOUDNÍ DVŮR (osmý senát),

ve složení L. S. Rossi (zpravodajka), předsedkyně senátu, J. Malenovský a N. Wahl, soudci,

generální advokát: P. Pikamäe,

vedoucí soudní kanceláře: Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

– za rakouskou vládu J. Schmoll a G. Hessem, jako zmocněnci,

– za belgickou vládu C. Van Lul a J.-C. Halleuxem, jako zmocněnci,

– za Evropskou komisi G. Braunem a J. Hottiaux, jako zmocněnci,

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generálního advokáta, rozhodnout věc bez stanoviska,

vydává tento

* Jednací jazyk: němčina.

Rozsudek

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 34 odst. 3 a čl. 36 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. 2014, L 60, s. 1), a dále platnosti rozhodnutí Komise 2009/959/EU ze dne 14. prosince 2009, kterým se mění rozhodnutí 2007/230/ES o formuláři o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě (Úř. věst. 2009, L 330, s. 80).

2 Tato žádost byla podána v rámci sporu mezi VO, řidičem nákladních vozidel, a Bezirkshauptmannschaft Tulln (správní úřad okresu Tulln, Rakousko) ve věci pokuty, která mu byla uložena při silniční kontrole.

Právní rámec

Unijní právo

Nařízení (ES) č. 561/2006

3 Článek 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. 2006, L 102, s. 1) stanoví:

„Toto nařízení stanoví pravidla pro doby řízení, přestávky v řízení a doby odpočinku řidičů zajišťujících silniční přepravu zboží a cestujících za účelem harmonizace podmínek hospodářské soutěže mezi druhy pozemní dopravy, zejména v silniční dopravě, a zlepšení pracovních podmínek a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Účelem tohoto nařízení je rovněž lepší monitorování a prosazování jednotlivými členskými státy a zlepšení pracovní praxe v silniční dopravě.

4 Článek 4 nařízení č. 561/2006 stanoví:

„Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

[…]

e) ‚jinou prací' činnosti, které jsou definovány jako pracovní doba v čl. 3 písm. a) směrnice [Evropského parlamentu a Rady] 2002/15/ES [ze dne 11. března 2002 o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě (Úř. věst. 2002, L 80, s. 35; Zvl. vyd. 05/04, s. 224)], vyjma ‚řízení', a také jakákoli práce pro téhož nebo jiného zaměstnavatele v odvětví dopravy či jinde;

[…]"

5 Článek 6 odst. 5 tohoto nařízení stanoví:

„Řidič zaznamená jako ‚jinou práci' dobu strávenou podle čl. 4 písm. e) a rovněž dobu řízení vozidla používaného k obchodním účelům, na něž se nevztahuje toto nařízení, a dále zaznamená dobu ‚pracovní pohotovosti', definovanou v čl. 15 odst. 3 písm. c) nařízení [Rady] (EHS) č. 3821/85 [ze dne

20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě (Úř. věst. 1985, L 370, s. 8; Zvl. vyd. 07/01, s. 227)], od poslední denní nebo týdenní doby odpočinku. Tento zápis provede ručně na záznamový list, výtisk nebo zadá ručně na záznamovém zařízení.“

Nařízení č. 165/2014

6 Článek 2 odst. 2 nařízení č. 165/2014 stanoví:

„Vedle definic uvedených v odstavci 1 se pro účely tohoto nařízení rozumí:

a) ‚tachografem nebo záznamovým zařízením‘ zařízení určené k montáži do silničních vozidel a k automatickému či poloautomatickému zobrazování, záznamu, tisku, ukládání a výstupu podrobných informací o pohybu, včetně rychlosti, těchto vozidel v souladu s čl. 4 odst. 3 a podrobných informací o některých dobách činnosti jejich řidičů;

[…]

d) ‚kartou tachografu‘ čipová karta určená k použití s tachografem, která umožňuje identifikaci role držitele karty a přenos a ukládání údajů tachografem;

e) ‚záznamovým listem‘ list určený k přijímání a uchování zaznamenaných údajů, který se vkládá do analogového tachografu a na němž zapisovací zařízení analogového tachografu průběžně zapisuje informace, které mají být zaznamenány;

f) ‚kartou řidiče‘ karta tachografu vystavená orgány členského státu konkrétnímu řidiči, která identifikuje řidiče a umožňuje ukládání údajů o jeho činnostech;

g) ‚analogovým tachografem‘ tachograf používající záznamový list podle tohoto nařízení;

h) ‚digitálním tachografem‘ tachograf používající kartu tachografu podle tohoto nařízení;

[…]“

7 Článek 5 tohoto nařízení, nadepsaný „Funkce digitálního tachografu“, stanoví:

„Digitální tachografy musí zajišťovat tyto funkce:

– měření rychlosti a ujeté vzdálenosti,

– monitorování činnosti řidiče a provozního stavu,

– monitorování vkládání a vyjímání karet tachografu,

– zaznamenávání údajů vkládaných ručně řidičem,

[…]“

8 Článek 6 uvedeného nařízení, nadepsaný „Zobrazení a výstraha“, stanoví:

„1. Informace obsažené v digitálních tachografech a na kartách tachografu týkající se činností vozidla, řidičů a spolujezdců se musí zobrazovat jasně, jednoznačně a ergonomicky.

2. Musí být zobrazeny tyto informace:

[…]

c) činnost řidiče:

– pokud je stávající činností řízení, doba nepřetržitého řízení řidiče a jeho stávající souhrnná doba přestávek,

– je-li jeho stávající činnost pracovní pohotovost/jiná práce/odpočinek nebo přestávka, stávající trvání této činnosti (pokud byla zvolena) a stávající souhrnná doba přestávek;

[…]“

9 Článek 29 odst. 2 téhož nařízení stanoví:

„Jestliže je karta řidiče poškozena nebo nefunguje správně, vrátí ji řidič příslušnému orgánu členského státu, ve kterém má obvyklé bydliště. Krádež karty řidiče musí být formálně oznámena příslušným orgánům státu, ve kterém ke krádeži došlo.“

10 Článek 34 nařízení č. 165/2014 stanoví:

„1. Řidič používá záznamové listy nebo kartu řidiče každý den, kdy řídí, od okamžiku, kdy převezme vozidlo. Záznamový list nebo karta řidiče nesmí být vyjmut před koncem denní pracovní doby, pokud není jeho vyjmutí jinak povoleno. Žádný záznamový list nebo karta řidiče se nesmí používat po dobu delší, než pro niž jsou určeny.

[…]

3. Jestliže se řidič vzdálí od vozidla a v důsledku toho nemůže tachograf zabudovaný do vozidla používat, musí být časové úseky uvedené v odst. 5 písm. b) bodech ii), iii) a iv):

[…]

b) zadány na kartu řidiče zařízením k ručnímu zadávání údajů v tachografu, je-li vozidlo vybaveno digitálním tachografem.

Členské státy neuloží řidičům povinnost předkládat formuláře dokládající jejich činnost za dobu, kdy se od vozidla vzdálili.

[…]

5. Řidič:

[…]

b) zachází s přepínacím mechanismem tak, aby byly časové úseky zaznamenány odděleně, zřetelně a takto:
i) pod značkou/: doba řízení,

ii) pod značkou/: ‚jiná práce‘, kterou se rozumí jakákoli činnost, kromě řízení ve smyslu čl. 3 písm. a) směrnice 2002/15/ES, a také jakákoli práce pro stejného či jiného zaměstnavatele v odvětví dopravy či v jiném odvětví,

iii) pod značkou/: ‚pracovní pohotovost' ve smyslu čl. 3 písm. b) směrnice 2002/15/ES,

iv) pod značkou/: přerušení práce nebo doba odpočinku.

[…]"

11 Článek 35 odst. 2 nařízení č. 165/2014 stanoví:

„Jestliže je karta řidiče poškozena, nefunguje správně, je ztracena nebo odcizena, řidič:

a) na začátku jízdy vytiskne údaje o vozidle, které řídí, a na výtisk zaznamená:

[…]
ii) časové úseky uvedené v čl. 34 odst. 5 písm. b) bodech ii), iii) a iv);

b) na konci jízdy vytiskne informace o časových úsecích zaznamenaných tachografem, zaznamená dobu jiné práce, dobu pracovní pohotovosti a odpočinku od vyhotovení výtisku při zahájení jízdy, nejsou-li zaznamenány tachografem, a uvede na tomto dokumentu údaje k identifikaci řidiče (jméno, číslo karty řidiče nebo řidičského oprávnění), včetně svého podpisu.

12 Článek 36 tohoto nařízení stanoví:

„[…]

2. Řídí-li řidič vozidlo vybavené digitálním tachografem, musí být schopen kdykoliv na žádost pověřeného kontrolora předložit:

i) svou kartu řidiče,

ii) veškeré ručně provedené záznamy a výtisky pořízené daný den a v předcházejících 28 dnech, jak je vyžadováno podle tohoto nařízení a nařízení (ES) č. 561/2006,

[…]

3. Pověřený kontrolor může ověřit dodržování nařízení (ES) č. 561/2006 analýzou záznamových listů a zobrazených, vytištěných nebo stažených údajů, které zaznamenal tachograf nebo karta řidiče, nebo není-li to možné, jakéhokoli jiného podkladového dokumentu, který zdůvodňuje nedodržení některého ustanovení, například čl. 29 odst. 2 a čl. 37 odst. 2 tohoto nařízení."

13 Článek 37 odst. 2 nařízení č. 165/2014 stanoví:

„V době, kdy je tachograf mimo provoz nebo nefunguje správně, uvede řidič údaje umožňující jeho identifikaci (jméno, číslo karty řidiče nebo číslo řidičského průkazu) včetně podpisu, jakož i informace o různých časových úsecích, které už tachografem nebyly zaznamenávány nebo tištěny správně:

a) na záznamovém listu nebo listech nebo

b) na prozatímním listu, který je třeba připojit k záznamovému listu nebo uchovávat společně s kartou řidiče."

Směrnice 2006/22/ES

14 Článek 11 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES ze dne 15. března 2006 o minimálních podmínkách pro provedení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě a o zrušení směrnice Rady 88/599/EHS (Úř. věst. 2006, L 102, s. 35), nadepsaný „Osvědčené postupy“, v odstavci 3 stanoví:

„Komise vypracuje postupem podle čl. 12 odst. 2 elektronický vytisknutelný formulář, který se používá, má-li řidič volno z důvodu nemoci, nebo čerpá-li řádnou dovolenou, nebo pokud řidič řídil jiné vozidlo vyňaté z oblasti působnosti nařízení [Rady] (EHS) č. 3820/85 [ze dne 20. prosince 1985 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě (Úř. věst. 1985, L 370, s. 1; Zvl. vyd. 05/01, s. 319)] během období uvedeného v čl. 15 odst. 7 prvním pododstavci první odrážce nařízení (EHS) č. 3821/85.“

15 Článek 13 této směrnice, nadepsaný „Prováděcí opatření“, stanoví:

„Na žádost členského státu nebo z vlastního podnětu přijme Komise postupem podle čl. 12 odst. 2 prováděcí opatření, zejména s jedním z těchto cílů:

a) prosazovat při provádění této směrnice společný přístup;

b) podporovat soudržný přístup a harmonizovaný výklad nařízení [č. 561/2006] u kontrolních orgánů;

c) usnadnit dialog mezi odvětvím dopravy a kontrolními orgány.“

Rozhodnutí 2007/230/ES

16 Článek 1 rozhodnutí Komise 2007/230/ES ze dne 12. dubna 2007 o formuláři o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě (Úř. věst. L 2007, L 99, s. 14) stanoví:

„Příslušný formulář podle čl. 11 odst. 3 směrnice 2006/22/ES je uveden v příloze I tohoto rozhodnutí.“

17 Formulář potvrzení o činnostech uvedený v příloze rozhodnutí 2007/230 obsahoval mimo jiné tři kolonky, očíslované 13, 14 a 15, které měl dopravce zaškrtnout a podat vysvětlení podle toho, zda řidič „13. měl volno z důvodu nemoci“, „14. čerpal řádnou dovolenou“ nebo „15. řídil jiné vozidlo vyňaté z oblasti působnosti nařízení (ES) č. 561/2006 […]“.

Rozhodnutí 2009/959

18 Body 1, 3 a 4 odůvodnění rozhodnutí 2009/959 uvádějí:

„(1) Hlavním zdrojem informací při silničních kontrolách jsou záznamy na tachografu. Absence záznamů by měla být odůvodněná pouze tam, kde z objektivních důvodů záznamy na tachografu, včetně údajů vkládaných ručně, nebylo možné provést. V takových případech je třeba vystavit potvrzení dokládající uvedené důvody.

[…]

(3) Aby mohly členské státy účinněji a efektivněji kontrolovat dodržování ustanovení nařízení [č. 561/2006], je třeba formulář [potvrzení upravený v příloze rozhodnutí 2007/230] pozměnit vložením prvků doplňujících prvky uvedené v čl. 11 odst. 3 směrnice 2006/22/ES.

(4) Formulář potvrzení by se měl použít pouze v případě, že záznamy na tachografu nejsou z objektivních technických důvodů způsobilé prokázat, že byla dodržena ustanovení nařízení (ES) č. 561/2006“.

19 Článek 1 rozhodnutí 2009/959 stanoví:

„Příloha rozhodnutí 2007/230/ES se nahrazuje zněním v příloze tohoto rozhodnutí.“

20 Formulář potvrzení uvedený v příloze rozhodnutí 2009/959 přebírá údaje uvedené v kolonkách 13, 14 a 15 formuláře obsaženého v rozhodnutí 2007/230 tak, že jim přiděluje čísla 14, 15 a 17, a dále přidává tři kolonky k těm, které jsou uvedeny v tomto formuláři a které má vyplnit dopravce, podle toho, zda řidič „16. měl volno nebo odpočíval“, 18. „vykonával jinou práci než řízení vozidla“ nebo „19. byl k dispozici“.

Rakouské právo

21 Ustanovení § 102a odst. 4 Kraftfahrgesetz 1967 (zákon o motorových vozidlech z roku 1967), ve znění použitelném na skutkový stav ve věci v původním řízení (dále jen „KFG z roku 1967“) stanoví:

„Řidiči motorových vozidel, která jsou vybavena digitálním záznamovým zařízením ve smyslu nařízení [č. 165/2014], musí při obsluhování záznamového zařízení postupovat podle návodu k obsluze tohoto zařízení. Musí se ujistit, že záznamové zařízení je za jízdy v provozu a je používána jejich karta řidiče v záznamovém zařízení. Řidiči musí na žádost orgánů veřejné bezpečnosti nebo silničního dohledu vydat vytištěné informace stanovené v nařízení [č. 165/2014], kartu řidiče a záznamové listy daného dne a předchozích 28 dnů, které vozí s sebou, pokud v této době řídili vozidlo, které je vybaveno analogovým záznamovým zařízením. O tom je třeba vystavit řidiči potvrzení. Chybějí-li na kartě řidiče jednotlivé pracovní dny a nemá-li řidič při sobě za tím účelem záznamové listy, musí mít při sobě pro tyto dny příslušná potvrzení zaměstnavatele, která musejí splňovat minimální požadavky formuláře vypracovaného Komisí podle čl. 11 odst. 3 směrnice [2006/22] a musejí být vydány při kontrolách.“

Spor v původním řízení a předběžné otázky

22 Při silniční kontrole prováděné v březnu 2018 uložily rakouské orgány VO, řidiči nákladního vozidla vybaveného digitálním tachografem, pokutu ve výši 50 eur v souladu s ustanoveními KFG z roku 1967 z důvodu, že pro několik dnů předcházejících této kontrole nemohl předložit potvrzení svého zaměstnavatele vystavené na základě formuláře obsaženého v příloze rozhodnutí 2009/959, které by potvrzovalo, že v dotčené dny neřídil (dny, kdy řidič neřídil). Předložení takového potvrzení by mu umožnilo zhojit skutečnost, že nezaznamenal relevantní údaje, které měly být uvedeny v digitálním tachografu, jímž bylo uvedené vozidlo vybaveno.

23 Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (zemský správní soud spolkové republiky Dolní Rakousko, Rakousko), ke kterému VO podal žalobu proti rozhodnutí, jímž mu byla uložena tato pokuta, si klade otázku, zda se na dny, kdy řidič neřídil, vztahuje pojem „činnost“ ve smyslu čl. 34 odst. 3 druhého pododstavce nařízení č. 165/2014, a zda je tudíž zakázáno vyžadovat od řidiče, aby předložil potvrzení o dnech, kdy neřídil, ačkoli § 102a odst. 4 KFG z roku 1967 stanoví opak. Pokud tomu tak je, předkládající soud má za to, že VO neměla být uložena sankce za to, že porušil toto posledně uvedené ustanovení.

24 Kromě toho pro případ, že by se na pojem dny, kdy řidič neřídil, vztahoval pojem „činnost“ ve smyslu čl. 34 odst. 3 druhého pododstavce tohoto nařízení, se předkládající soud zabývá otázkou platnosti formuláře obsaženého v příloze rozhodnutí 2009/959. Podle tohoto soudu tím, že Komise doplnila kolonky 16, 18 a 19 do tohoto formuláře, překročila pravomoc přiznanou čl. 11 odst. 3 směrnice

2006/22 tím, že v rozporu s čl. 34 odst. 3 druhého pododstavce uvedeného nařízení je od řidičů vyžadováno, aby předložili formulář vystavený jejich zaměstnavatelem dokládajícím jejich činnost, ačkoli se nacházeli mimo své vozidlo.

25 Za těchto okolností se Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (zemský správní soud spolkové republiky Dolní Rakousko) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Musí být nařízení [č. 165/2014], zvláště jeho čl. 34 odst. 3 [druhý pododstavec], jakož i jeho čl. 36 odst. 2 vykládáno v tom smyslu, že brání vnitrostátní právní úpravě, podle níž musí řidiči motorových vozidel, která jsou vybavena digitálním tachografem ve smyslu čl. 2 odst. 2 písm. h) tohoto nařízení, v případě chybějících údajů o jednotlivých pracovních dnech na kartě řidiče […], pro které u sebe nemají ani záznamové listy, mít pro tyto dny při sobě příslušná potvrzení zaměstnavatele o činnosti, která musí splňovat minimální požadavky formuláře vypracovaného Komisí […] podle čl. 11 odst. 3 směrnice [2006/22], a předkládat je při kontrolách?

2) V případě záporné odpovědi na první otázku, je formulář vypracovaný Komisí v rozhodnutí [2009/959] zcela nebo zčásti neplatný?“

K předběžným otázkám

K první otázce

26 Podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda čl. 34 odst. 3 druhý pododstavec nařízení č. 165/2014 musí být vykládán v tom smyslu, že zákaz, který stanoví, se vztahuje na vnitrostátní právní úpravu ukládající řidiči vozidla vybaveného digitálním tachografem, aby v případě chybějících automaticky nebo ručně provedených záznamů v tachografu předložil jako podpůrný důkaz o své činnosti potvrzení o činnosti vystavené zaměstnavatelem v souladu s formulářem obsaženým v příloze rozhodnutí 2009/959.

27 Za účelem odpovědi na tuto otázku je třeba úvodem připomenout, že podle zejména jeho článku 1 má nařízení č. 561/2006 za cíl harmonizaci podmínek hospodářské soutěže v silniční dopravě a zlepšení pracovních podmínek a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, přičemž tyto cíle se projevují zejména v povinnosti, aby byla vozidla pro silniční přepravu v zásadě vybavena schváleným tachografem umožňujícím kontrolu dodržování doby řízení a odpočinku řidičů (rozsudek ze dne 7. února 2019, NK, C-231/18, EU:C:2019:103, bod 18 a citovaná judikatura).

28 Nařízení č. 165/2014 obsahuje za tímto účelem několik ustanovení týkajících se používání tachografů ve vozidlech, na které se vztahuje nařízení č. 561/2006.

29 Pokud jde o zvláště o vozidla vybavená takovým digitálním tachografem, jako je tachograf, o který se jedná ve věci v původním řízení, do něhož se vkládá karta řidiče, a sice podle čl. 2 odst. 2 písm. d) a f) nařízení č. 165/2014 čipová karta určená k použití s tachografem, která umožňuje zejména identifikaci řidiče a ukládání údajů o jeho činnosti, čl. 34 odst. 1 tohoto nařízení vyžaduje, aby řidič používal tuto kartu řidiče každý den, kdy řídí, od okamžiku, kdy převezme vozidlo, přičemž tato karta nesmí být vyjmuta před koncem denní pracovní doby.

30 Jestliže se však řidič podle čl. 34 odst. 3 prvního pododstavce písm. b) nařízení č. 165/2014 vzdálí od vozidla, a v důsledku toho nemůže používat zařízení k ručnímu zadávání údajů v digitálním tachografu, kterým je vozidlo vybaveno, musí být jiné časové úseky než doba řízení, jež jsou uvedeny

v odst. 5 písm. b) bodech ii), iii) a iv) tohoto článku, a sice úseky související s jakoukoli „jinou prací“, s „pracovní pohotovostí“, jakož i s „přerušením práce nebo dobou odpočinku“, zaneseny na kartu řidiče zařízením k ručnímu zadávání údajů v uvedeném tachografu.

31 Článek 36 odst. 2 nařízení č. 165/2014 stanoví, že řidič vozidla vybaveného takovým tachografem, musí být schopen kdykoliv na žádost pověřeného kontrolora předložit mimo jiné veškeré ručně provedené záznamy a výtisky pořízené v daném dni a v předchozích 28 dnech, jak je vyžadováno podle tohoto nařízení a nařízení č. 561/2006.

32 Z toho vyplývá, že v případě, kdy – jako ve věci v původním řízení – řidič není schopen předložit při silniční kontrole požadované záznamy za několik dnů předcházejících této kontrole, vyvstává otázka podpůrných důkazů, které může být tento řidič povinen předložit, aby zhojil skutečnost, že relevantní údajů nebyly zaznamenány do digitálního tachografu, kterým je vybaveno jeho vozidlo.

33 V tomto kontextu se předkládající soud zabývá otázkou rozsahu zákazu uvedeného v čl. 34 odst. 3 druhém pododstavci nařízení č. 165/2014, podle něhož členské státy neuloží řidičům povinnost předkládat formuláře dokládající jejich činnost za dobu, kdy se od vozidla vzdálili. Předkládající soud si konkrétně kladně otázku, zda se na dny, kdy řidič neřídil, vztahuje pojem „činnost“ ve smyslu tohoto ustanovení, takže by nebylo možné – ačkoli § 102a odst. 4 KFG z roku 1967 stanoví opak – vyžadovat od řidiče, aby předložil potvrzení vystavené zaměstnavatelem vztahující se k takovým dnům, kdy neřídil, třebaže by základem takového potvrzení byl formulář uvedený v příloze rozhodnutí 2009/959.

34 V tomto ohledu je třeba konstatovat, že pojem „činnost“ uvedený v čl. 34 odst. 3 druhém pododstavci nařízení č. 165/2014 není v tomto nařízení definován.

35 Kromě toho žádné ustanovení nenasvědčuje tomu, že by bylo třeba vykládat tento pojem restriktivně, takže by se nevztahoval na časové úseky uvedené v čl. 34 odst. 5 písm. b) tohoto nařízení. Z článku 6 odst. 2 písm. c) nařízení č. 165/2014 totiž vyplývá, že „činnost řidiče“, která musí být uvedena v zobrazených informacích v tachografu, odpovídá buď době nepřetržitého řízení a stávající souhrnné době přestávek, „pokud je stávající činností řízení“, nebo stávajícímu trvání dotčené činnosti a stávající souhrnné době přestávek, „je-li stávající činnost pracovní pohotovost/jiná práce/odpočinek nebo přestávka“.

36 Bylo by však nesoudržné se strukturou ustanovení nařízení č. 165/2014 vykládat čl. 34 odst. 3 druhý pododstavec tohoto nařízení jako ustanovení, které zakazuje vnitrostátní právní úpravu, podle níž by řidič měl předložit potvrzení dokládající jeho činnost vystavené zaměstnavatelem, pokud z důvodu jeho vzdálení se od vozidla nebyly provedeny automatické a ruční záznamy, které měly být běžně obsaženy v digitálním tachografu, jímž je vybaveno uvedené vozidlo.

37 Z článku 36 odst. 3 nařízení č. 165/2014 zvláště vyplývá, že kontrolor je oprávněn ověřit dodržování ustanovení nařízení č. 561/2006 analýzou zobrazených, vytištěných nebo stažených údajů, které zaznamenal tachograf nebo karta řidiče, „nebo není-li to možné, jakéhokoli jiného podkladového dokumentu“, který zdůvodňuje nedodržení některého ustanovení, například čl. 29 odst. 2 nařízení č. 165/2014, který se týká případů krádeže, poškození nebo nefunkčnosti karty řidiče, a čl. 37 odst. 2 tohoto nařízení vztahující se k údajům, které musí řidič uvést, když je tachograf mimo provoz nebo nefunguje správně. Vzhledem k tomu, že uvedení těchto dvou ustanovení není taxativním výčtem, opravňuje čl. 36 odst. 3 tohoto nařízení kontrolní orgány členských států k tomu, aby analyzovaly jakýkoli jiný druh dokumentu jakožto podpůrný důkaz, který jim umožní ověřit jednotlivé časové úseky činností řidiče v případě, že tyto činnosti nejsou uvedeny v digitálním tachografu vozidla.

38 Dále opačný výklad by ohrozil cíle sledované mimo jiné nařízeními č. 561/2006 a č. 165/2014, a zvláště cíle týkající se bezpečnosti silničního provozu a zlepšení pracovních podmínek řidičů. Takový výklad by přitom nejenže připravil kontrolní orgány členských států o možnost ujistit se o dodržování zejména

doby řízení, přerušení práce nebo doby odpočinku, které jsou upraveny v nařízení č. 561/2006, v situaci, kdy relevantní údaje nemohly být zaznamenány do digitálního tachografu, ale mohl by rovněž případně ospravedlnit úmyslné nezaznamenání takových údajů.

39 Kromě toho posouzení obsažené v bodě 36 tohoto rozsudku je potvrzeno souhlasnými vyjádřeními belgické vlády a Komise, podle nichž je cílem zákazu uvedeného v čl. 34 odst. 3 druhém pododstavci nařízení č. 165/2014 jen odstranit praxi některých členských států, které kromě záznamů provedených do tachografu soustavně vyžadovaly od řidičů jako důkaz o jejich činnosti předložení vnitrostátních formulářů, přičemž tato praxe vedla k administrativní zátěži podniků silniční dopravy a jejich dodatečným nákladům.

40 Konečně je třeba uvést, že přijetí nařízení č. 165/2014 nijak neovlivnilo obsah čl. 11 odst. 3 směrnice 2006/22. Toto ustanovení vyzývá Komisi, aby vypracovala elektronický vytisknutelný formulář, který má být použit, má-li řidič volno z důvodu nemoci, čerpá-li řádnou dovolenou, nebo pokud řidič řídil jiné vozidlo vyňaté zejména z oblasti působnosti nařízení č. 561/2006 během daného dne a předchozích dvaceti osmi dnů. V souladu s body 3 a 4 odůvodnění rozhodnutí 2009/959 je tento formulář, který je uveden v příloze tohoto rozhodnutí, přitom používán pouze v případě, že záznamy na tachografu nejsou s to prokázat, že byla dodržena ustanovení nařízení č. 561/2006.

41 Z výše uvedeného vyplývá, že čl. 34 odst. 3 druhý pododstavec nařízení č. 165/2014 musí být vykládán v tom smyslu, že zákaz, který stanoví, se nevztahuje na vnitrostátní právní úpravu ukládající řidiči vozidla vybaveného digitálním tachografem, aby v případě chybějících automaticky nebo ručně provedených záznamů v tachografu předložil jako podpůrný důkaz o své činnosti potvrzení o činnosti vystavené zaměstnavatelem v souladu s formulářem obsaženým v příloze rozhodnutí 2009/959.

K druhé otázce

42 Podstatou druhé otázky předkládajícího soudu je, zda změnou formuláře uvedeného v příloze rozhodnutí 2007/230 provedenou rozhodnutím 2009/959 v tom smyslu, že stanoví případy odpovídající dobám, kdy řidič neřídil, které jsou početnější než případy uvedené v čl. 11 odst. 3 směrnice 2006/22, překročil tento orgán pravomoc, která mu byla svěřena tímto ustanovením, což by vedlo k úplné nebo částečné neplatnosti takto pozměněného formuláře.

43 Zaprvé je třeba uvést, že předkládající soud nemá žádné pochybnosti o platnosti uvedeného formuláře v rozsahu, v němž zahrnuje kolonky 14, 15 a 17, které na základě čl. 11 odst. 3 směrnice 2006/22 odpovídají časovým úsekům, během nichž měl řidič volno z důvodu nemoci, nebo čerpal řádnou dovolenou, či řidič řídil jiné vozidlo vyňaté z oblasti působnosti mimo jiné nařízení č. 561/2006.

44 Zadruhé je třeba připomenout, že formulář uvedený v příloze rozhodnutí 2009/959 obsahuje tři další kolonky umožňující uvést časové úseky, během nichž řidič čerpal dovolenou nebo odpočíval, vykonával jinou práci než řízení nebo měl pracovní pohotovost, přičemž tyto časové úseky jsou vyjmenovány v kolonkách 16, 18 a 19 tohoto formuláře.

45 I když je pravda, že tyto kolonky nejsou uvedeny v čl. 11 odst. 3 směrnice 2006/22, je třeba uvést, že právním základem rozhodnutí 2009/959 není jen toto ustanovení, avšak rovněž článek 13 této směrnice, který mimo jiné opravňuje Komisi, aby z vlastního podnětu přijala prováděcí opatření ke směrnici 2006/22, mimo jiné s cílem podporovat soudržný přístup a harmonizovaný výklad nařízení č. 561/2006 u kontrolních orgánů.

46 Jak zdůrazňuje bod 3 odůvodnění rozhodnutí 2009/959, doplňující prvky uvedené v kolonkách 16, 18 a 19 formuláře obsaženého v příloze tohoto rozhodnutí byly do něj přidány s cílem, aby členské státy mohly účinněji a efektivněji kontrolovat dodržování ustanovení nařízení č. 561/2006.

47 Zejména z čl. 6 odst. 5 nařízení č. 561/2006 přitom vyplývá, že řidič musí zaznamenat automaticky nebo ručně denní nebo týdenní dobu odpočinku, celou dobu „pracovní pohotovosti“, jakož i čas věnovaný jiné práci. Tato záznamová povinnost se podle čl. 34 odst. 3 prvního pododstavce písm. b) nařízení č. 165/2014 vztahuje také na situaci, kdy se řidič vzdálil od vozidla.

48 Z toho vyplývá, že pokud takové záznamy nejsou k dispozici, lze od řidiče vyžadovat, aby předložil důkaz o dodržení ustanovení těchto nařízení tím, že předloží relevantní údaje vztahující se k jednomu z časových úseků uvedených v předchozím bodě tohoto rozsudku na základě formuláře obsaženého v příloze rozhodnutí 2009/959 s cílem umožnit kontrolním orgánům členských států ujistit se zvláště o tom, že cíle spočívající v zlepšení pracovních podmínek řidičů a bezpečnosti silničního provozu sledované těmito nařízeními byly respektovány.

49 Posouzení druhé otázky tudíž neodhalilo žádnou skutečnost, která by mohla ovlivnit platnost formuláře Komise, jenž je obsažen v příloze rozhodnutí 2009/959.

K nákladům řízení

50 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (osmý senát) rozhodl takto:

1) **Článek 34 odst. 3 druhý pododstavec nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, musí být vykládán v tom smyslu, že zákaz, který stanoví, se nevztahuje na vnitrostátní právní úpravu ukládající řidiči vozidla vybaveného digitálním tachografem, aby v případě chybějících automaticky nebo ručně provedených záznamů v tachografu předložil jako podpůrný důkaz o své činnosti potvrzení o činnosti vystavené zaměstnavatelem v souladu s formulářem obsaženým v příloze rozhodnutí Komise 2009/959/EU ze dne 14. prosince 2009, kterým se mění rozhodnutí 2007/230/ES o formuláři o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě.**

2) **Posouzení druhé otázky neodhalilo žádnou skutečnost, která by mohla ovlivnit platnost formuláře Komise, jenž je obsažen v příloze rozhodnutí 2009/959.**

Podpisy.