Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a opta)

7 mai 2020*

„Trimitere preliminară – Transporturi rutiere – Zile de muncă și zile de repaus – Tahografe digitale – Regulamentul (UE) nr. 165/2014 – Lipsa înregistrării unor zile de muncă pe cardul de conducător auto și lipsa unor foi de înregistrare – Reglementare națională care prevede în aceste condiții obligația ca un conducător auto să prezinte un atestat de la angajatorul său – Validitatea formularului care figurează în anexa la Decizia 2009/959/UE”

În cauza C-96/19,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (Tribunalul Administrativ Regional din Austria Inferioară, Austria), prin decizia din 4 februarie 2019, primită de Curte la 8 februarie 2019, în procedura

VO

împotriva

Bezirkshauptmannschaft Tulln,

CURTEA (Camera a opta),

compusă din doamna L. S. Rossi (raportoare), președintă de cameră, și domnii J. Malenovský și N. Wahl, judecători,

avocat general: domnul P. Pikamäe,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

– pentru guvernul austriac, de J. Schmoll și de G. Hesse, în calitate de agenți;

– pentru guvernul belgian, de C. Van Lul și de J.-C. Halleux, în calitate de agenți;

– pentru Comisia Europeană, de G. Braun și de J. Hottiaux, în calitate de agenți,

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general,

pronunță prezenta

* Limba de procedură: germana.

Hotărâre

1 Cererea de decizie preliminară privește, pe de o parte, interpretarea articolului 34 alineatul (3) și a articolului 36 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere (JO 2014, L 60, p. 1), și, pe de altă parte, validitatea Deciziei 2009/959/UE a Comisiei din 14 decembrie 2009 de modificare a Deciziei 2007/230/CE privind formularul referitor la legislația socială în domeniul transporturilor rutiere (JO 2009, L 330, p. 80).

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între VO, șofer de vehicule grele de marfă, pe de o parte, și Bezirkshauptmannschaft Tulln (Autoritatea administrativă a districtului Tulln, Austria), pe de altă parte, cu privire la amenda care i-a fost aplicată cu ocazia unui control rutier.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

Regulamentul (CE) nr. 561/2006

3 Articolul 1 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO 2006, L 102, p. 1, Ediție specială, 05/vol. 8, p. 214), prevede:

„Prezentul regulament stabilește normele referitoare la perioadele de conducere, de repaus și la pauzele care trebuie respectate de către conducătorii auto ce asigură transportul rutier de mărfuri și de călători în vederea armonizării condițiilor de concurență între modurile de transport terestru, în special în ceea ce privește sectorul rutier, și a îmbunătățirii condițiilor de lucru și a siguranței rutiere. De asemenea, prezentul regulament prevede promovarea unor mai bune practici de control și de aplicare a normelor de către statele membre și a unor metode mai bune de lucru în sectorul transportului rutier."

4 Articolul 4 din Regulamentul nr. 561/2006 prevede:

„În sensul prezentului regulament, se înțelege prin:

[…]

(e) «altă muncă»: orice activitate, cu excepția conducerii auto, definită ca timp de lucru la articolul 3 litera (a) din Directiva 2002/15/CE [a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier (JO 2002, L 80, p. 35, Ediție specială, 05/vol. 6, p. 125)], inclusiv orice activitate desfășurată pentru același angajator sau pentru un alt angajator în sectorul transportului sau în afara acestuia;

[…]"

5 Articolul 6 alineatul (5) din acest regulament prevede:

„Un conducător auto înregistrează ca altă muncă orice perioadă, astfel cum este definită la articolul 4 litera e), precum și orice perioadă petrecută pentru conducerea unui vehicul utilizat pentru operațiuni comerciale care nu intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament și înregistrează orice perioadă de disponibilitate, astfel cum este definită la articolul 15 alineatul (3) litera (c) din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 [al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier (JO 1985, L 370, p. 8, Ediție specială, 07/vol. 1, p. 234)], de la ultima perioadă de repaus zilnic sau săptămânal. Această înregistrare se face manual pe o foaie de înregistrare, pe un imprimat scos sau cu ajutorul funcției de introducere manuală de date oferită de aparatul de înregistrare.”

Regulamentul nr. 165/2014

6 Articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul nr. 165/2014 prevede:

„Pe lângă definițiile menționate la alineatul (1), în sensul prezentului regulament se aplică următoarele definiții:

(a) «tahograf» sau «aparatură de înregistrare» înseamnă echipamente destinate instalării la bordul vehiculelor rutiere pentru a afișa, a înregistra, a imprima, a stoca și a furniza în mod automat sau semiautomat detalii privind mișcarea acestor vehicule, inclusiv viteza unor astfel de vehicule, în conformitate cu articolul 4 alineatul (3), și detalii privind anumite perioade de activitate ale conducătorilor lor auto;

[…]

(d) «card de tahograf» înseamnă un card inteligent destinat utilizării împreună cu tahograful, care permite tahografului să identifice rolul posesorului cardului și permite transferul și stocarea de date;

(e) «foaie de înregistrare» înseamnă o foaie concepută pentru a accepta și păstra date înregistrate, amplasată într-un tahograf analogic și pe care dispozitivele de inscripționare ale tahografului analogic înscriu în mod continuu informațiile care trebuie înregistrate;

(f) «card de conducător auto» se înțelege un card de tahograf emis de autoritățile unui stat membru unui conducător auto. Cardul tahografic permite identificarea conducătorului auto și stocarea datelor referitoare la activitatea sa;

(g) «tahograf analogic» înseamnă un tahograf care utilizează o foaie de înregistrare în conformitate cu prezentul regulament;

(h) «tahograf digital» înseamnă un tahograf care utilizează un card de tahograf în conformitate cu prezentul regulament;

[…]”

7 Articolul 5 din acest regulament, intitulat „Funcțiile tahografului digital”, prevede:

„Tahograful digital asigură următoarele funcții:

– măsurarea vitezei și a distanței;

– monitorizarea activităților conducătorului auto și a regimului de conducere;

– monitorizarea inserării și a retragerii cardurilor de tahograf;

– înregistrarea datelor introduse manual de către conducătorul auto;

[…]”

8 Articolul 6 din regulamentul menționat, intitulat „Afișare și avertizare”, prevede:

„(1) Informațiile conținute în tahografele digitale și pe cardurile de tahograf referitoare la activitățile vehiculului și la conducătorul auto și la copilot se afișează într-un mod clar, neambiguu și ergonomic.

(2) Se afișează următoarele informații:

[…]

(c) activitatea conducătorului auto:

– dacă activitatea curentă a acestuia este «conducere», timpul de conducere continuă a conducătorului auto și durata [curentă] cumulată a pauzelor la momentul respectiv;

– dacă activitatea curentă este «disponibilitate/alte activități/odihnă sau pauză», durata curentă a activității în cauză (de la selectarea acesteia) și durata curentă cumulată a pauzelor;

[…]”

9 Articolul 29 alineatul (2) din același regulament prevede:

„În caz de deteriorare sau funcționare defectuoasă a cardului de conducător auto, conducătorul auto returnează cardul autorității competente a statului membru unde își are reședința curentă. Furtul cardului de conducător auto face obiectul unei declarații oficiale adresate autorităților competente ale statului unde s-a produs furtul.”

10 Articolul 34 din Regulamentul nr. 165/2014 prevede:

„(1) Conducătorii auto folosesc foi de înregistrare sau cardurile de conducător auto în fiecare zi în care conduc, începând din momentul în care preiau vehiculul. Foaia de înregistrare sau cardul de conducător auto nu se retrag înainte de sfârșitul zilei de lucru, decât în cazul în care retragerea foii sau a cardului respectiv este autorizată. Nicio foaie de înregistrare sau niciun card de conducător auto nu se folosește pentru a acoperi o perioadă mai lungă decât cea prevăzută.

[…]

(3) Atunci când, datorită îndepărtării de vehicul, un conducător auto este în imposibilitatea de a folosi tahograful montat la bordul unui vehicul, perioadele de timp menționate la alineatul (5) litera (b) punctele (ii), (iii) și (iv):

[…]

(b) dacă vehiculul este echipat cu un tahograf digital, se înscriu pe cardul de conducător auto cu ajutorul funcției de introducere manuală oferite de tahograf.

Statele membre nu impun conducătorilor auto o cerință de a prezenta formulare care să ateste activitățile lor în intervalul în care s-au aflat departe de vehicul.

[…]

(5) Conducătorii auto:

[…]

(b) utilizează funcția de selecție a activităților pentru a permite ca următoarele perioade de timp să fie înregistrate separat și distinct:
(i) cu semnul : timpul de conducere;



(ii) cu semnul : «altă muncă», însemnând orice altă activitate în afară de cea de conducere, definită la articolul 3 litera (a) din Directiva 2002/15/CE, precum și orice activitate desfășurată pentru același angajator sau pentru un alt angajator din sectorul transporturilor sau din afara acestui sector;



(iii) cu semnul : «disponibilitate», definită la articolul 3 litera (b) din Directiva 2002/15/CE;



(iv) cu semnul : pauzele sau repausul.



[…]”

11 Articolul 35 alineatul (2) din Regulamentul nr. 165/2014 prevede:

„În caz de deteriorare, funcționare defectuoasă, pierdere sau furt al cardului de conducător auto, conducătorul auto:

(a) la începutul traseului, imprimă informațiile detaliate privind vehiculul pe care îl conduce și introduce pe documentul imprimat:

[…]
(ii) perioadele menționate la articolul 34 alineatul (5) litera (b) punctele (ii), (iii) și (iv);

(b) la sfârșitul traseului, imprimă informațiile privind perioadele de timp înregistrate de tahograf, înregistrează toate perioadele consacrate altei munci, perioadele de disponibilitate și de repaus efectuate de la imprimarea informațiilor la începutul traseului, atunci când aceste informații nu au fost înregistrate de tahograf, și marchează pe document detaliile care permit identificarea conducătorului auto (numele, numărul cardului de conducător auto sau al permisului de conducere), inclusiv semnătura sa.”

12 Articolul 36 din acest regulament prevede:

„[…]

(2) În cazul în care conducătorul auto conduce un vehicul echipat cu un tahograf digital, este în măsură să prezinte, la cererea unui agent de control autorizat:

(i) propriul card de conducător auto;

(ii) orice informație înregistrată manual și orice document imprimat în timpul zilei în curs și pe parcursul celor 28 de zile precedente, în conformitate cu prezentul regulament și cu Regulamentul (CE) nr. 561/2006;

[…]

(3) Un agent de control autorizat poate verifica respectarea Regulamentului (CE) nr. 561/2006 prin analizarea foilor de înregistrare, a datelor afișate, imprimate sau descărcate care au fost înregistrate de tahograf sau de cardul de conducător auto sau, în lipsa acestora, a oricărui document justificativ care dovedește nerespectarea unei dispoziții, precum articolul 29 alineatul (2) și articolul 37 alineatul (2) din prezentul regulament."

13 Potrivit dispozițiilor articolului 37 alineatul (2) din Regulamentul nr. 165/2014:

„Pe durata cât tahograful se află în pană sau funcționează defectuos, conducătorul auto marchează datele care permit identificarea sa (numele, numărul cardului de conducător auto sau al permisului de conducere), inclusiv semnătura sa, precum și informațiile privind perioadele de timp care nu au fost înregistrate sau imprimate corect de tahograf:

(a) pe foaia sau foile de înregistrare sau

(b) pe o foaie temporară care se atașează foii de înregistrare sau se păstrează împreună cu cardul de conducător auto."

Directiva 2006/22/CE

14 Articolul 11 din Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CEE) nr. 3820/85 și (CEE) nr. 3821/85 ale Consiliului privind legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a Directivei 88/599/CEE a Consiliului (JO 2006, L 102, p. 35, Ediție specială, 07/vol. 15, p. 187), intitulat „Cele mai bune practici", prevede la alineatul (3):

„Comisia redactează un formular electronic imprimabil, în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 12 alineatul (2), care trebuie utilizat în cazul în care un conducător auto a fost în concediu medical sau în concediu anual sau atunci când conducătorul auto a condus un alt vehicul exclus din domeniul de aplicare al Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 [al Consiliului din 20 decembrie 1985 de armonizare a anumitor dispoziții din domeniul social privind transportul rutier (JO 1985, L 370, p. 1, Ediție specială, 05/vol. 2, p. 45)], pe parcursul perioadei menționate la articolul 15 alineatul (7) primul paragraf prima liniuță din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85."

15 Articolul 13 din această directivă, intitulat „Dispoziții de aplicare”, prevede:

„La cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă, Comisia, în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 12 alineatul (2), adoptă dispoziții de aplicare în special în următoarele scopuri:

(a) promovarea unei abordări comune cu privire la aplicarea prezentei directive;

(b) încurajarea coerenței abordărilor între autoritățile de control și a unei interpretări armonizate a Regulamentului [nr. 561/2006] între autoritățile de control;

(c) facilitarea dialogului dintre sectorul transporturilor și autoritățile de control.”

Decizia 2007/230/CE

16 Articolul 1 din Decizia 2007/230/CE a Comisiei din 12 aprilie 2007 privind formularul referitor la legislația socială în domeniul transporturilor rutiere (JO 2007, L 99, p. 14) prevede:

„Formularul prevăzut la articolul 11 alineatul (3) din Directiva 2006/22/CE trebuie să fie conform cu indicațiile din anexa la prezenta decizie.”

17 Formularul de atestare a activităților, care figurează în anexa la Decizia 2007/230, cuprindea, printre altele, trei rubrici, numerotate 13, 14 și 15, care trebuiau bifate de întreprindere și care furnizau explicații în sensul că respectivul conducător auto, „13. s-a aflat în concediu medical”, „14. s-a aflat în concediu anual” sau „15. conducea un vehicul exclus din domeniul de aplicare al Regulamentului (CE) nr. 561/2006 […]”.

Decizia 2009/959

18 Considerentele (1), (3) și (4) ale Deciziei 2009/959 au următorul cuprins:

„(1) Înregistrarea tahografului este sursa principală de informații în cadrul controalelor în trafic. Lipsa înregistrărilor se poate justifica numai în cazurile în care înregistrarea tahografului, inclusiv introducerea de date manual, nu a fost posibilă din motive obiective. În astfel de cazuri trebuie elaborat un certificat care să confirme respectivele motive.

[…]

(3) În scopul creșterii eficienței și eficacității controalelor de către statele membre cu privire la respectarea dispozițiilor Regulamentului [nr. 561/2006], formularul [de atestat prevăzut în anexa la Decizia 2007/230] trebuie modificat prin inserarea de elemente suplimentare față de acelea indicate la articolul 11 alineatul (3) din Directiva 2006/22/CE.

(4) Formularul de certificat trebuie utilizat numai dacă, din motive tehnice obiective, prin înregistrarea tahografului nu se poate dovedi că s-au respectat dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 561/2006.”

19 Articolul 1 din Decizia 2009/959 prevede:

„Anexa la Decizia 2007/230/CE se înlocuiește cu textul anexei la prezenta decizie.”

20 Formularul de atestare care se regăsește în anexa la Decizia 2009/959, pe de o parte, reia elementele menționate la rubricile 13, 14 și 15 din formularul care figurează în anexa la Decizia 2007/230, atribuindu-le numerele 14, 15 și, respectiv, 17 și, pe de altă parte, adaugă trei rubrici la cele prevăzute

în acest din urmă formular, care trebuie completate de întreprindere, după cum conducătorul auto „16. se afla în concediu sau în repaus”, „18. desfășura o altă activitate decât condusul” sau „19. era disponibil”.

Dreptul austriac

21 Articolul 102a alineatul 4 din Kraftfahrgesetz 1967 (Legea privind autovehiculele din 1967, în versiunea aplicabilă faptelor în discuție în litigiul principal (denumită în continuare „KFG 1967”), prevede:

„Conducătorii de autovehicule echipate cu tahograf digital în sensul Regulamentului [nr. 165/2014] trebuie să respecte modul de utilizare a tahografului atunci când îl utilizează. Aceștia trebuie să se asigure că aparatul de înregistrare este în funcțiune în timpul deplasării, iar cardul lor de conducător auto este utilizat în aparatul de înregistrare. La solicitarea organelor serviciului de siguranță publică sau a organelor serviciului de control rutier, conducătorii auto trebuie să prezinte formularele imprimabile prevăzute în Regulamentul [nr. 165/2014], cardul de conducător auto și foile de înregistrare pentru ziua curentă și pentru ultimele 28 de zile, dacă în acest timp au condus un autovehicul echipat cu un tahograf analog. Conducătorilor auto li se eliberează un atestat în acest sens. În cazul în care de pe cardul de conducător auto lipsesc unele zile lucrătoare, iar conducătorul nu deține foi de înregistrare cu privire la zilele respective, este necesar ca angajatorul să furnizeze pentru zilele respective atestate corespunzătoare care să îndeplinească cerințele minime prevăzute de formularul elaborat de Comisie în conformitate cu articolul 11 alineatul (3) din Directiva [2006/22] și care să fie prezentate în caz de control.”

Litigiul principal și întrebările preliminare

22 Cu ocazia unui control rutier efectuat în luna martie 2018, VO, conducător al unui vehicul greu de marfă echipat cu tahograf digital, a primit de la autoritățile austriece o amendă de 50 de euro în temeiul dispozițiilor din KFG 1967, pentru motivul că nu a putut furniza, pentru o serie de zile anterioare acestui control, un atestat din partea angajatorului său, întocmit pe baza formularului care figurează în anexa la Decizia 2009/959, care să confirme că nu a condus în zilele în discuție (zile fără conducere). Furnizarea unui astfel de atestat i-ar fi permis să acopere lipsa unor înregistrări ale datelor relevante care ar fi trebuit să figureze în tahograful digital cu care era echipat vehiculul menționat.

23 Sesizat de VO cu o acțiune împotriva deciziei prin care i s-a aplicat această amendă, Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (Tribunalul Administrativ Regional din Austria Inferioară, Austria) ridică, pe de o parte, problema dacă unele zile fără conducere intră în sfera noțiunii de „activități”, în sensul articolului 34 alineatul (3) al doilea paragraf din Regulamentul nr. 165/2014, și dacă, în consecință, se interzice să se impună conducătorului auto să prezinte un atestat privind zilele fără conducere, contrar prevederilor articolului 102a alineatul 4 din KFG 1967. Dacă situația este aceasta, instanța de trimitere consideră că VO nu ar trebui sancționat pentru încălcarea acestei din urmă dispoziții.

24 Pe de altă parte și în ipoteza în care zilele fără conducere ar intra sub incidența noțiunii de „activități”, în sensul articolului 34 alineatul (3) al doilea paragraf din acest regulament, instanța de trimitere ridică problema validității formularului care figurează în anexa la Decizia 2009/959. Potrivit acestei instanțe, prin adăugarea rubricilor 16, 18 și 19 în acest formular, Comisia ar fi depășit abilitarea acordată de articolul 11 alineatul (3) din Directiva 2006/22, impunând conducătorilor auto să prezinte formularul eliberat de angajatorul lor, care atestă activitățile lor, în condițiile în care ei nu se aflau în vehiculul lor, contrar celor prevăzute la articolul 34 alineatul (3) al doilea paragraf din regulamentul menționat.

25 În aceste condiții, Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (Tribunalul Administrativ Regional din Austria Inferioară) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Regulamentul [nr. 165/2014], în special articolul 34 alineatul (3) al doilea paragraf, precum și articolul 36 alineatul (2) din acest regulament trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări naționale care impune conducătorilor de autovehicule echipate cu un tahograf digital în sensul articolului 2 alineatul (2) litera (h) din [acest regulament], în cazul în care de pe cardul de conducător auto […] lipsesc anumite zile lucrătoare, pentru care nu există nici foi de înregistrare, să dețină și să prezinte pentru zilele respective, în cazul unor controale, atestate corespunzătoare din partea angajatorului, care să îndeplinească cerințele minime prevăzute de formularul elaborat de Comisie în conformitate cu articolul 11 alineatul (3) din Directiva [2006/22]?

2) În cazul unui răspuns negativ la prima întrebare, formularul stabilit de Comisie prin Decizia [2009/959] este în tot sau în parte nevalabil?”

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima întrebare

26 Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 34 alineatul (3) al doilea paragraf din Regulamentul nr. 165/2014 trebuie interpretat în sensul că intră în domeniul de aplicare al interdicției pe care o prevede o reglementare națională care impune conducătorului unui vehicul echipat cu tahograf digital să prezinte, ca mijloc de probă subsidiar al activităților sale, atunci când lipsesc înregistrările automate și manuale în tahograf, un atestat întocmit de angajatorul său în conformitate cu formularul care figurează în anexa la Decizia 2009/959.

27 Cu titlu introductiv, trebuie amintit că, potrivit în special articolului 1 din acesta, Regulamentul nr. 561/2006 are ca obiectiv armonizarea condițiilor de concurență privind sectorul rutier și îmbunătățirea condițiilor de muncă ale personalului din acest sector, precum și a siguranței rutiere, aceste obiective traducându-se în special prin obligația de a dota, în principiu, vehiculele de transport rutier cu un tahograf omologat care permite înregistrarea perioadelor de condus și de repaus ale conducătorilor auto (Hotărârea din 7 februarie 2019, NK, C-231/18, EU:C:2019:103, punctul 18 și jurisprudența citată).

28 În acest scop, Regulamentul nr. 165/2014 conține o serie de dispoziții referitoare la utilizarea tahografelor la bordul vehiculelor cărora li se aplică Regulamentul nr. 561/2006.

29 În ceea ce privește în special vehiculele echipate cu tahograf digital precum cel în discuție în litigiul principal, care funcționează cu un card de conducător auto, mai precis, conform articolului 2 alineatul (2) literele (d) și (f) din Regulamentul nr. 165/2014, un card de memorie destinat utilizării pe tahograf, care permite în special identificarea conducătorului auto și stocarea datelor referitoare la activitatea sa, articolul 34 alineatul (1) din acest regulament impune ca respectivul conducător auto să utilizeze acest card în fiecare zi în care conduce, începând din momentul în care preia vehiculul, fără să se poată retrage înainte de sfârșitul zilei de lucru.

30 Cu toate acestea, potrivit articolului 34 alineatul (3) primul paragraf litera (b) din Regulamentul nr. 165/2014, atunci când, datorită îndepărtării de vehicul, un conducător auto este în imposibilitatea de a folosi funcția de introducere automată a tahografului montat la bordul unui vehicul, perioadele de timp, altele decât cele menționate la alineatul (5) litera (b) punctele (ii), (iii) și (iv) ale acestui articol, și anume cele referitoare la „altă muncă”, la „disponibilitate”, precum și la „pauză și repaus”, se înscriu pe cardul de conducător auto cu ajutorul funcției de introducere manuală de care dispune tahograful.

31 Articolul 36 alineatul (2) din Regulamentul nr. 165/2014 precizează că conducătorul unui vehicul echipat cu un astfel de tahograf trebuie să fie în măsură să prezinte, la cererea unui agent de control autorizat, îndeosebi orice informație înregistrată manual și orice document imprimat în timpul zilei în curs și pe parcursul celor 28 de zile precedente, în conformitate cu regulamentul menționat și cu Regulamentul nr. 561/2006.

32 În consecință, în ipoteza în care, precum în cauza principală, conducătorul auto nu este în măsură să furnizeze, cu ocazia unui control rutier, informațiile solicitate referitoare la mai multe zile anterioare acestui control, se pune problema mijloacelor de probă subsidiare pe care acest conducător poate fi obligat să le prezinte pentru a compensa lipsa înregistrării datelor relevante în tahograful digital cu care este echipat vehiculul său.

33 În acest context, instanța de trimitere ridică problema domeniului de aplicare al interdicției prevăzute la articolul 34 alineatul (3) al doilea paragraf din Regulamentul nr. 165/2014, potrivit căreia statele membre nu impun conducătorilor auto o cerință de a prezenta formulare care atestă activitățile lor în intervalul în care s-au aflat departe de vehicul. Mai precis, instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă zilele fără conducere se încadrează în noțiunea de „activitate”, în sensul acestei dispoziții, astfel încât, contrar celor prevăzute la articolul 102a alineatul (4) din KFG 1967, nu ar fi posibil să i se impună conducătorului auto să prezinte o atestare întocmită de angajatorul său referitoare la astfel de zile fără conducere, chiar dacă o astfel de atestare ar avea la bază formularul care figurează în anexa la Decizia 2009/959.

34 În această privință, trebuie să se constate că noțiunea de „activități”, prevăzută la articolul 34 alineatul (3) al doilea paragraf din Regulamentul nr. 165/2014, nu este definită de acesta din urmă.

35 Pe de altă parte, nicio dispoziție din acest regulament nu sugerează că această noțiune ar trebui interpretată în mod restrictiv, astfel încât perioadele enumerate la articolul 34 alineatul (5) litera (b) din acest regulament nu s-ar înscrie în linia unei asemenea interpretări. Astfel, din articolul 6 alineatul (2) litera (c) din Regulamentul nr. 165/2014 rezultă că „activitatea conducătorului auto”, care trebuie să figureze în informațiile afișate în tahograf, corespunde fie timpului de conducere și duratei curente cumulate a pauzelor, dacă „activitatea curentă a acestuia este «conducere»”, fie duratei curente a activității în cauză și duratei curente cumulate a pauzelor, „dacă activitatea curentă este «disponibilitate/alte activități/odihnă sau pauză»”.

36 Cu toate acestea, nu ar fi, înainte de toate, coerentă cu economia dispozițiilor Regulamentului nr. 165/2014 o interpretare a articolului 34 alineatul (3) al doilea paragraf din acest regulament în sensul că interzice o reglementare națională în temeiul căreia un conducător auto ar trebui să prezinte un atestat privind activitățile sale, eliberat de angajatorul său, atunci când, din cauza îndepărtării de vehiculul său, lipsesc înregistrările automate și manuale care ar trebui să figureze în mod normal pe tahograful digital cu care este echipat vehiculul.

37 În particular, din articolul 36 alineatul (3) din Regulamentul nr. 165/2014 rezultă că un agent de control este autorizat să verifice respectarea dispozițiilor Regulamentului nr. 561/2006 prin analizarea datelor afișate, imprimate sau descărcate care au fost înregistrate de tahograf sau de cardul de conducător auto „sau, în lipsa acestora, a oricărui document” care dovedește nerespectarea unei dispoziții precum articolul 29 alineatul (2) din Regulamentul nr. 165/2014, care privește cazurile de furt, de deteriorare sau de disfuncționalitate a cardului de conducător auto, și articolul 37 alineatul (2) din acest regulament, cu referire la elementele care trebuie marcate de conducătorul auto atunci când tahograful este în pană sau funcționează defectuos. Întrucât menționarea acestor două dispoziții nu este în mod vădit exhaustivă, articolul 36 alineatul (3) din acest din urmă regulament abilitează, în consecință, autoritățile de control ale statelor membre să analizeze orice tip de document ca mijloc de probă subsidiar care le permite să verifice diferitele perioade de activitate ale conducătorului auto în ipoteza în care acestea nu ar figura în tahograful digital al vehiculului.

38 În continuare, o interpretare contrară ar aduce atingere obiectivelor vizate îndeosebi de Regulamentele nr. 561/2006 și nr. 165/2014 și în special celor referitoare la siguranța rutieră și la îmbunătățirea condițiilor de muncă ale conducătorilor auto. Astfel, o asemenea interpretare nu numai că ar priva autoritățile de control ale statelor membre de posibilitatea de a asigura respectarea cu precădere a duratei de conducere, a duratei de pauză și a duratei de repaus ale conducătorilor auto, astfel cum sunt prevăzute în Regulamentul nr. 561/2006, într-o situație în care datele relevante nu au putut fi înregistrate de tahograful digital, dar ar putea de asemenea să justifice, dacă este cazul, o omisiune intenționată a înregistrării acestor date.

39 Pe de altă parte, aprecierea de la punctul 36 din prezenta hotărâre se coroborează cu observațiile concordante ale guvernului belgian și ale Comisiei, potrivit cărora interdicția menționată la articolul 34 alineatul (3) al doilea paragraf din Regulamentul nr. 165/2014 vizează doar remedierea practicii unor state membre care, pe lângă înregistrările efectuate în tahografe, impuneau în mod sistematic conducătorilor auto prezentarea unor formulare naționale drept mijloc de probă a activităților lor, această practică determinând dificultăți administrative și costuri suplimentare pentru întreprinderile de transport rutier.

40 În sfârșit, trebuie arătat că adoptarea Regulamentului nr. 165/2014 nu a afectat nicicum conținutul articolului 11 alineatul (3) din Directiva 2006/22. Această dispoziție invită Comisia să întocmească un formular electronic și imprimabil, menit a fi utilizat atunci când un conducător auto s-ar afla în concediu medical, în concediu anual sau ar conduce un alt vehicul exclus din domeniul de aplicare în special al Regulamentului nr. 561/2006, în timpul zilei în curs și pe parcursul celor 28 de zile precedente. Or, potrivit considerentelor (3) și (4) ale Deciziei 2009/959, formularul respectiv, care figurează în anexa la aceasta, este utilizat numai în lipsa unor înregistrări, inclusiv manuale, în tahograf, care să permită asigurarea respectării dispozițiilor Regulamentului nr. 561/2006.

41 Din ansamblul acestor considerații rezultă că articolul 34 alineatul (3) al doilea paragraf din Regulamentul nr. 165/2014 trebuie interpretat în sensul că nu intră în domeniul de aplicare al interdicției pe care o prevede o reglementare națională care impune conducătorului unui vehicul echipat cu tahograf digital să prezinte, ca mijloc de probă subsidiar al activităților sale, atunci când lipsesc înregistrările automate și manuale în tahograf, un atestat întocmit de angajatorul său în conformitate cu formularul care figurează în anexa la Decizia 2009/959.

Cu privire la a doua întrebare

42 Prin intermediul celei de a doua întrebări, instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă, modificând formularul care figurează în anexa la Decizia 2007/230 prin Decizia 2009/959, prin menționarea unor situații care corespund unor perioade de absență a conducerii mai numeroase decât cele prevăzute la articolul 11 alineatul (3) din Directiva 2006/22, această instituție și-a depășit abilitarea care i-a fost conferită prin această dispoziție, determinând nevaliditatea totală sau parțială a formularului astfel modificat.

43 În primul rând, trebuie arătat că instanța de trimitere nu exprimă nicio îndoială cu privire la validitatea formularului menționat în ceea ce privește rubricile 14, 15 și 17 pe care le conține, care corespund, potrivit articolului 11 alineatul (3) din Directiva 2006/22, perioadelor în care conducătorul auto se afla în concediu medical, în concediu anual sau conducea un alt vehicul exclus din domeniul de aplicare, printre altele, al Regulamentului nr. 561/2006.

44 În al doilea rând, trebuie amintit că formularul care figurează în anexa la Decizia 2009/959 cuprinde trei rubrici suplimentare care permit menționarea perioadelor în care conducătorul auto era în concediu sau în repaus, efectua alte sarcini decât conducerea sau era disponibil pentru întreprindere, aceste perioade fiind enumerate la rubricile 16, 18 și, respectiv, 19 din acest formular.

45 Deși este adevărat că aceste rubrici nu sunt menționate la articolul 11 alineatul (3) din Directiva 2006/22, trebuie arătat că Decizia 2009/959 are ca temei juridic nu doar dispoziția menționată, ci și articolul 13 din această directivă, care, printre altele, autorizează Comisia să adopte din proprie inițiativă măsuri de punere în aplicare a Directivei 2006/22 vizând, printre alte considerații, să sprijine coerența abordărilor urmate de autoritățile însărcinate cu controlul și o interpretare armonizată între acestea și Regulamentul nr. 561/2006.

46 Astfel cum se subliniază în considerentul (3) al Deciziei 2009/959, în scopul creșterii eficienței și a eficacității controalelor de către statele membre cu privire la respectarea dispozițiilor Regulamentului nr. 561/2006, au fost inserate în formularul care figurează în anexa la această decizie elementele suplimentare care figurează la rubricile 16, 18 și 19 din acesta din urmă.

47 Or, reiese în special din articolul 6 alineatul (5) din Regulamentul nr. 561/2006 că perioada de repaus zilnic sau săptămânal, orice perioadă de „disponibilitate”, precum și timpul consacrat altor sarcini trebuie să fie înregistrate de conducătorul auto fie automat, fie manual. Această obligație de înregistrare se extinde la situația în care conducătorul auto se află departe de vehiculul său, în conformitate cu articolul 34 alineatul (3) primul paragraf litera (b) din Regulamentul nr. 165/2014.

48 Rezultă că, atunci când astfel de înregistrări nu sunt disponibile, i se poate impune conducătorului auto să facă dovada respectării dispozițiilor acestor regulamente prin prezentarea de informații pertinente corespunzătoare uneia sau alteia dintre perioadele vizate la punctul anterior din prezenta hotărâre, pe baza formularului care figurează în anexa la Decizia 2009/959, în scopul de a permite autorităților de control ale statelor membre să se asigure în special că obiectivele privind îmbunătățirea condițiilor de muncă ale conducătorilor auto și protecția siguranței rutiere, urmărite de aceste regulamente, au fost respectate.

49 În consecință, examinarea celei de a doua întrebări nu a evidențiat niciun element de natură să afecteze validitatea formularului Comisiei care figurează în anexa la Decizia 2009/959.

Cu privire la cheltuielile de judecată

50 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a opta) declară:

1) **Articolul 34 alineatul (3) al doilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, trebuie interpretat în sensul că nu intră în domeniul de aplicare al interdicției pe care o prevede o reglementare națională care impune conducătorului unui vehicul echipat cu tahograf digital să prezinte, ca mijloc de probă subsidiar al activităților sale, atunci când lipsesc înregistrările automate și manuale în tahograf, un atestat întocmit de angajatorul său în conformitate cu formularul care figurează în anexa la Decizia 2009/959/UE a Comisiei din 14 decembrie 2009 de modificare a Deciziei 2007/230/CE privind formularul referitor la legislația socială în domeniul transporturilor rutiere.**

2) **În consecință, examinarea celei de a doua întrebări nu a revelat niciun element de natură să afecteze validitatea formularului care figurează în anexa la Decizia 2009/959.**

Semnături