Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Octava)

de 7 de mayo de 2020*

«Procedimiento prejudicial — Transportes por carretera — Días de trabajo y días de descanso — Tacógrafos digitales — Reglamento (UE) n.º 165/2014 — Falta de registro de los días de trabajo en la tarjeta de conductor e inexistencia de hojas de registro — Normativa nacional que en tales circunstancias impone al conductor la obligación de presentar una certificación de su empleador — Validez del impreso que figura en el anexo de la Decisión 2009/959/UE»

En el asunto C-96/19,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (Tribunal Regional de lo Contencioso-Administrativo de Baja Austria, Austria), mediante resolución de 4 de febrero de 2019, recibida en el Tribunal de Justicia el 8 de febrero de 2019, en el procedimiento entre

VO

y

Bezirkshauptmannschaft Tulln,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Octava),

integrado por la Sra. L. S. Rossi (Ponente), Presidenta de Sala, y los Sres. J. Malenovský y N. Wahl, Jueces;

Abogado General: Sr. P. Pikamäe;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

– en nombre del Gobierno austriaco, por la Sra. J. Schmoll y el Sr. G. Hesse, en calidad de agentes;

– en nombre del Gobierno belga, por la Sra. C. Van Lul y el Sr. J.-C. Halleux, en calidad de agentes;

– en nombre de la Comisión Europea, por el Sr. G. Braun y la Sra. J. Hottiaux, en calidad de agentes;

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, oído el Abogado General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones;

* Lengua de procedimiento: alemán.

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial versa, por un lado, sobre la interpretación de los artículos 34, apartado 3, y 36, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO 2014, L 60, p. 1), y, por otro lado, sobre la validez de la Decisión 2009/959/UE de la Comisión, de 14 de diciembre de 2009, que modifica la Decisión 2007/230/CE, sobre un impreso relativo a las disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO 2009, L 330, p. 80).

2 Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre VO, conductor de vehículos pesados, y la Bezirkshauptmannschaft Tulln (Autoridad Administrativa del Distrito de Tulln, Austria), relativo a la multa impuesta al primero a raíz de un control en carretera.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

Reglamento (CE) n.º 561/2006

3 El artículo 1 del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO 2006, L 102, p. 1), tiene el siguiente tenor:

«El presente Reglamento establece normas sobre el tiempo de conducción, las pausas y los períodos de descanso para los conductores dedicados al transporte por carretera de mercancías y viajeros, con el fin de armonizar las condiciones de competencia entre modos de transporte terrestre, especialmente en lo que se refiere al sector de la carretera, y de mejorar las condiciones de trabajo y la seguridad vial. El presente Reglamento tiene también como objetivo mejorar las prácticas de control y de aplicación en los Estados miembros, así como mejorar las prácticas laborales en el sector del transporte por carretera.»

4 El artículo 4 del Reglamento n.º 561/2006 dispone:

«A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

[…]

e) “otro trabajo”: cualquier actividad definida como tiempo de trabajo con arreglo al artículo 3, letra a), de la Directiva 2002/15/CE [del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera (DO 2002, L 80, p. 35)], salvo la conducción, incluido cualquier trabajo para el mismo u otro empresario dentro o fuera del sector del transporte;

[…]».

5 El artículo 6, apartado 5, de este Reglamento establece lo siguiente:

«El conductor deberá registrar como “otro trabajo” cualquier período según se describe en el artículo 4, letra e), así como cualquier período en que conduzca un vehículo utilizado para operaciones comerciales que no entren dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento, y deberá registrar cualesquiera otros períodos de “disponibilidad” según se define en el artículo 15, apartado 3, letra c) del Reglamento (CEE) n.º 3821/85 [del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (DO 1985, L 370, p. 8; EE 07/04, p. 28)], desde su último período de descanso diario o semanal. Este registro deberá introducirse manualmente en una hoja de registro o en una impresión o utilizando los recursos manuales de introducción de datos del equipo de registro.»

Reglamento n.º 165/2014

6 El artículo 2, apartado 2, del Reglamento n.º 165/2014 dispone lo siguiente:

«Además de las definiciones mencionadas en el apartado 1, serán de aplicación a los efectos del presente Reglamento las siguientes definiciones:

a) “tacógrafo” o “aparato de control”: el aparato destinado a ser instalado en vehículos de carretera para visualizar, registrar, imprimir, almacenar y enviar automática o semiautomáticamente datos acerca de la marcha, incluida la velocidad, de dichos vehículos, de conformidad con el artículo 4, apartado 3, así como determinados períodos de actividad de sus conductores;

[…]

d) “tarjeta de tacógrafo”: una tarjeta inteligente utilizada con el tacógrafo que permite la identificación por dicho tacógrafo de la función de quien la posee, así como la transferencia y almacenamiento de datos;

e) “hoja de registro”: la hoja concebida para recibir y conservar datos registrados que se coloca en un tacógrafo analógico, y en la cual los dispositivos marcadores de dicho tacógrafo inscriben de manera ininterrumpida la información que procede consignar;

f) “tarjeta de conductor”: una tarjeta de tacógrafo expedida por las autoridades de un Estado miembro a un conductor concreto, que identifica a este último y permite almacenar los datos de su actividad;

g) “tacógrafo analógico”: tacógrafo que emplea una hoja de registro de conformidad con el presente Reglamento;

h) “tacógrafo digital”: tacógrafo que emplea una tarjeta de tacógrafo de conformidad con el presente Reglamento;

[…]».

7 El artículo 5 de este Reglamento, titulado «Funciones de los taquígrafos digitales», establece:

«Mediante el tacógrafo digital se garantizan las siguientes funciones:

– medición de la velocidad y del trayecto,

– supervisión de las actividades del conductor y del régimen de conducción,

– supervisión de la inserción y extracción de las tarjetas de tacógrafo,

– registro de las entradas manuales de los conductores,

[…]».

8 El artículo 6 de dicho Reglamento, titulado «Visualización y advertencias», está redactado en los siguientes términos:

«1. La información contenida en los tacógrafos digitales y en las tarjetas de tacógrafo relacionada con las actividades del vehículo y con los conductores y los segundos conductores se mostrará en pantalla de una manera clara, inequívoca y ergonómica.

2. Se mostrará en pantalla la siguiente información:

[…]

c) la actividad del conductor:

– si su actividad en ese momento es la conducción, el tiempo actual de conducción continua del conductor y el tiempo actual de descanso acumulado,

– si se halla en ese momento en un período de disponibilidad, realizando otro trabajo, en períodos de pausa o de descanso, la duración de dicha actividad (una vez seleccionada) y el tiempo de descanso acumulado hasta ese momento;

[…]».

9 El artículo 29, apartado 2, del mismo Reglamento establece:

«En caso de deterioro o funcionamiento defectuoso de la tarjeta de conductor, su titular la devolverá a la autoridad competente del Estado miembro en que tenga su residencia habitual. El robo de una tarjeta de conductor se denunciará formalmente ante las autoridades competentes del Estado en que se haya producido.»

10 A tenor del artículo 34 del Reglamento n.º 165/2014:

«1. Los conductores utilizarán hojas de registro o tarjetas de conductor todos los días que conduzcan, a partir del momento en que se hagan cargo del vehículo. No se retirará la hoja de registro o tarjeta de conductor antes de que finalice el período de trabajo diario, excepto si se autoriza dicha retirada. No se podrá utilizar ninguna hoja de registro o tarjeta de conductor para un período más largo de lo previsto en ellas.

[…]

3. Cuando, como consecuencia de su alejamiento del vehículo, un conductor no pueda utilizar el tacógrafo instalado, los períodos de tiempo a que se refiere el apartado 5, letra b), incisos ii), iii) y iv), deberán:

[…]

b) si el vehículo está equipado de un tacógrafo digital, consignarse en la tarjeta de conductor, utilizando el dispositivo de introducción manual previsto en el tacógrafo.

Los Estados miembros no impondrán a los conductores la obligación de presentar documentos que den fe de sus actividades cuando no se encuentran en el vehículo.

[…]

5. Los conductores:

[…]

b) accionarán los dispositivos de conmutación que permitan registrar por separado y de modo diferenciado los períodos de tiempo siguientes:
   i) con el signo/: el tiempo de conducción,
   ii) con el signo/: "otro trabajo", definido como cualquier actividad que no sea conducir, según el artículo 3, letra a), de la Directiva 2002/15/CE, así como todo trabajo para el mismo o para otro empresario del sector del transporte o de otro sector,
   iii) con el signo/: "disponibilidad", tal como se define en el artículo 3, letra b), de la Directiva 2002/15/CE,
   iv) con el signo/: pausa o descanso.

[…]»

11 El artículo 35, apartado 2, del Reglamento n.º 165/2014 dispone:

«En caso de deterioro, funcionamiento defectuoso, extravío o robo de la tarjeta del conductor, este último:

a) al inicio del viaje, imprimirá los datos del vehículo que conduzca, consignando:

   […]
   ii) los períodos mencionados en el artículo 34, apartado 5, letra b), incisos ii), iii) y iv);

b) al término del viaje, imprimirá los datos correspondientes a los períodos de tiempo registrados por el tacógrafo, registrará cualesquiera períodos que haya dedicado a otros trabajos, disponibilidad y descanso desde la impresión efectuada al comienzo del viaje, cuando dichos períodos no hayan sido registrados por el tacógrafo, e incluirá en ese documento datos que permitan su identificación (nombre y apellidos, número de tarjeta de conductor o de permiso de conducción), acompañados de su firma.»

12 El artículo 36 de este Reglamento establece lo siguiente:

«[…]

2. Cuando el conductor lleve un vehículo equipado con un tacógrafo digital, deberá estar en condiciones de presentar, a requerimiento de un controlador autorizado:

i) su tarjeta de conductor,

ii) cualquier registro manual o documento impreso realizados durante el día en curso y los 28 días anteriores conforme a lo dispuesto por el presente Reglamento y el Reglamento (CE) n.º 561/2006,

[…]

3. Los controladores autorizados podrán comprobar el cumplimiento del Reglamento (CE) n.º 561/2006 analizando las hojas de registro, los datos mostrados, impresos o transferidos que han sido registrados por el tacógrafo o la tarjeta de conductor o, en su defecto, cualquier otro documento que pueda acreditar el incumplimiento de una disposición, como el artículo 29, apartado 2, y el artículo 37, apartado 2, del presente Reglamento.»

13 A tenor del artículo 37, apartado 2, del Reglamento n.º 165/2014:

«Durante el período de avería o mal funcionamiento del tacógrafo, el conductor deberá consignar los datos que permitan su identificación (nombre y apellido, número de tarjeta de conductor o de permiso de conducción), junto con su firma, así como la información sobre los distintos períodos de tiempo que no hayan sido registrados o impresos correctamente por el tacógrafo:

a) en la hoja u hojas de registro, o

b) en una hoja provisional que se adjuntará a la de registro o se guardará junto con la tarjeta de conductor.»

Directiva 2006/22/CE

14 El artículo 11 de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CEE) n.º 3820/85 y (CEE) n.º 3821/85 en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera y por la que se deroga la Directiva 88/599/CEE del Consejo (DO 2006, L 102, p. 35), titulado «Mejores prácticas», establece, en su apartado 3, lo siguiente:

«La Comisión elaborará un impreso, en formato electrónico e imprimible, de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 12, apartado 2, que se utilizará en caso de que el conductor haya estado de baja por enfermedad o de vacaciones o en caso de que haya conducido otro vehículo excluido del ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) n.º 3820/85 [del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO 1985, L 370, p. 1; EE 07/04, p. 21),] durante el período mencionado en el artículo 15, apartado 7, párrafo primero, primer guion, del Reglamento (CEE) n.º 3821/85.»

15 El artículo 13 de esta Directiva, que lleva por título «Medidas de aplicación», dispone lo siguiente:

«A petición de un Estado miembro o por iniciativa propia, la Comisión, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 12, apartado 2, adoptará medidas de aplicación con uno de los fines siguientes:

a) fomentar un enfoque común para la aplicación de la presente Directiva;

b) fomentar un enfoque coherente entre las autoridades de control y una interpretación armonizada del Reglamento [n.º 561/2006] entre las autoridades de control;

c) facilitar el diálogo entre el sector del transporte y las autoridades de control.»

Decisión 2007/230/CE

16 El artículo 1 de la Decisión 2007/230/CE de la Comisión, de 12 de abril de 2007, sobre un impreso relativo a las disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO 2007, L 99, p. 14), establece lo siguiente:

«El impreso a que se refiere el artículo 11, apartado 3, de la Directiva 2006/22/CE deberá ajustarse al anexo de la presente Decisión.»

17 En el impreso de certificación de actividades anexo a la Decisión 2007/230 figuraban, en particular, los puntos 13, 14 y 15, que la empresa debía marcar en función de que el conductor se hubiera encontrado en una de las siguientes situaciones: «13. estuvo de baja por enfermedad», «14. estuvo de vacaciones» o «15. condujo un vehículo excluido del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 561/2006 […]».

Decisión 2009/959

18 Los considerandos 1, 3 y 4 de la Decisión 2009/959 enuncian:

«(1) La principal fuente de información en los controles de carretera la constituyen los datos registrados por el tacógrafo. La ausencia de datos solo debe justificarse cuando por razones objetivas haya sido imposible el registro de datos en el tacógrafo, incluida su introducción manual. En tales casos, debe emitirse una certificación que confirme las razones en cuestión.

[…]

(3) Con el fin de reforzar la eficiencia y efectividad de los controles de los Estados miembros de conformidad con las disposiciones del Reglamento [n.º 561/2006], el impreso [de certificación que figura en el anexo de la Decisión 2007/230] debe modificarse añadiendo algunos elementos a los indicados en el artículo 11, apartado 3, de la Directiva 2006/22/CE.

(4) El impreso de certificación debe utilizarse únicamente si, por razones técnicas objetivas, los datos registrados por el tacógrafo no pueden demostrar que se han respetado las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 561/2006.»

19 El artículo 1 de la Decisión 2009/959 dispone:

«El anexo de la Decisión 2007/230/CE se sustituye por el texto que figura en el anexo de la presente Decisión».

20 El impreso de certificación que figura en el anexo de la Decisión 2009/959, por una parte, reproduce los supuestos contemplados en los puntos 13, 14 y 15 del impreso contenido en el anexo de la Decisión 2007/230, ahora con los números 14, 15 y 17, y, por otra parte, añade tres nuevos puntos a los previstos en ese último impreso, que la empresa debe marcar, en función de que el conductor se hubiera encontrado en una de las siguientes situaciones: «16. estuvo de permiso o de descanso», «18. efectuó un trabajo distinto del de conducción» o «19. estuvo disponible».

Derecho austriaco

21 El artículo 102 *bis*, apartado 4, de la Kraftfahrgesetz 1967 (Ley de Vehículos de Motor de 1967), en su versión aplicable a los hechos del litigio principal (en lo sucesivo, «KFG 1967»), establece lo siguiente:

«Los conductores de vehículos equipados con un aparato de control digital en el sentido del Reglamento [n.º 165/2014] deberán observar las instrucciones del aparato de control cuando procedan a su uso. Se asegurarán de que dicho aparato esté en funcionamiento durante la conducción y de que su tarjeta de conductor esté insertada en él. A requerimiento de los miembros de las fuerzas de seguridad o de las autoridades de tráfico, los conductores deberán presentar los impresos previstos en el Reglamento [n.º 165/2014], la tarjeta de conductor y las hojas de registro correspondientes al día en curso y a los 28 días anteriores, en caso de que en esos días hayan conducido un vehículo equipado con un aparato de control analógico. A este respecto se deberá expedir una certificación a favor del conductor. En caso de que en la tarjeta de conductor falten días de trabajo y no se presenten hojas de registro correspondientes a esos días, el conductor deberá llevar las correspondientes certificaciones de la empresa, conforme a los requisitos mínimos del impreso previsto en el artículo 11, apartado 3, de la Directiva [2006/22], que habrá de presentar en caso de inspección.»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

22 Con ocasión de un control en carretera efectuado en marzo de 2018, las autoridades austriacas impusieron a VO, conductor de un vehículo pesado equipado con un tacógrafo digital, una multa de 50 euros, con arreglo a lo dispuesto en la KFG 1967, debido a que no había podido proporcionar, en relación con una serie de días anteriores a dicho control, una certificación de su empleador, conforme al impreso que figura en el anexo de la Decisión 2009/959, que confirmara que no conducía durante esos días (días sin conducción). La presentación de dicho impreso le habría permitido paliar la falta de registro de aquellos datos que deberían haber figurado en el tacógrafo digital con el que estaba equipado el vehículo.

23 VO recurrió la resolución por la que se le impuso la multa ante el Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (Tribunal Regional de lo Contencioso-Administrativo de Baja Austria, Austria), que se pregunta, por una parte, si los días sin conducción se consideran comprendidos en el concepto de «actividades», en el sentido del artículo 34, apartado 3, párrafo segundo, del Reglamento n.º 165/2014, y si, por consiguiente, está prohibido exigir al conductor que presente una certificación relativa a los días sin conducción, contrariamente a lo establecido por el artículo 102 *bis*, apartado 4, de la KFG 1967. El órgano jurisdiccional remitente considera que de ser así no se debería sancionar a VO por la infracción de esta última disposición.

24 Por otra parte, en el supuesto de que los días sin conducción estuvieran comprendidos en el concepto de «actividades», en el sentido del artículo 34, apartado 3, párrafo segundo, del Reglamento n.º 165/2014, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta sobre la validez del impreso que figura en el anexo de la Decisión 2009/959. Según dicho órgano jurisdiccional, al añadir los puntos 16, 18 y 19 a este impreso, la Comisión habría excedido las facultades que le confiere el artículo 11, apartado 3, de la Directiva 2006/22, al imponer a los conductores la obligación de presentar un impreso expedido por su empleador, en el que se certifiquen sus actividades, aun cuando no se encontraran en su vehículo, contrariamente a lo establecido por el artículo 34, apartado 3, párrafo segundo, de dicho Reglamento.

25 En tales circunstancias, el Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (Tribunal Regional de lo Contencioso-Administrativo de Baja Austria) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Debe interpretarse el Reglamento [n.º 165/2014], en particular sus artículos 34, apartado 3, párrafo segundo, y 36, apartado 2, en el sentido de que se oponen a una normativa nacional que exige que los conductores de vehículos equipados con un tacógrafo digital en el sentido del artículo 2, apartado 2, letra h), [de este Reglamento], en caso de que no consten días de trabajo en su tarjeta de conductor […], respecto de los cuales no lleven tampoco hojas de registro, lleven en relación con dichos días las correspondientes certificaciones de la empresa, conforme a los requisitos mínimos del impreso establecido por la Comisión con arreglo al artículo 11, apartado 3, de la Directiva [2006/22], que deberán presentar en caso de inspección?

2) En caso de respuesta negativa a la primera cuestión, ¿es total o parcialmente nulo el impreso establecido por la Comisión en su Decisión [2009/959]?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Sobre la primera cuestión prejudicial

26 Mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 34, apartado 3, párrafo segundo, del Reglamento n.º 165/2014 debe interpretarse en el sentido de que en el ámbito de aplicación de la prohibición que establece está comprendida una normativa nacional que impone al conductor de un vehículo equipado con un tacógrafo digital la obligación de presentar como medio de prueba subsidiario de sus actividades, cuando no consten registros automáticos ni manuales en el tacógrafo, una certificación de actividades emitida por su empleador conforme al impreso que figura en el anexo de la Decisión 2009/959.

27 A efectos de responder a esta cuestión resulta oportuno recordar, con carácter previo, que, según indica concretamente su artículo 1, los objetivos del Reglamento n.º 561/2006 son armonizar las condiciones de competencia en el sector del transporte por carretera y mejorar las condiciones de trabajo y la seguridad vial, objetivos que se traducen, en particular, en la obligación de que se disponga, en principio, en los vehículos de transporte por carretera de un tacógrafo autorizado que permita controlar el cumplimiento de los períodos de conducción y de descanso de los conductores (sentencia de 7 de febrero de 2019, NK, C-231/18, EU:C:2019:103, apartado 18 y jurisprudencia citada).

28 Con tal fin, el Reglamento n.º 165/2014 contiene una serie de disposiciones relativas a la utilización de los tacógrafos instalados en los vehículos a los que es de aplicación el Reglamento n.º 561/2006.

29 En particular, en cuanto concierne a los vehículos provistos de un tacógrafo digital, como el que es objeto del procedimiento principal, que funciona con una tarjeta de conductor —a saber, conforme a lo dispuesto en el artículo 2, apartado 2, letras d) y f), del Reglamento n.º 165/2014, una tarjeta inteligente utilizada con el tacógrafo que permite la identificación del conductor y el almacenamiento de datos relativos a su actividad—, el artículo 34, apartado 1, de este Reglamento impone a los conductores la obligación de utilizar esa tarjeta todos los días que conduzcan, a partir del momento en que se hagan cargo del vehículo, sin que pueda ser retirada antes de que finalice el período de trabajo diario.

30 No obstante, con arreglo al apartado 3, párrafo primero, letra b), del artículo 34 del Reglamento n.º 165/2014, cuando, como consecuencia de su alejamiento del vehículo, un conductor no pueda utilizar el dispositivo de introducción automática del tacógrafo digital con el que esté equipado el

vehículo, aquellos períodos que no sean tiempo de conducción, contemplados en el apartado 5, letra b), incisos ii), iii) y iv), de este artículo, a saber, los períodos relativos a «otro trabajo», a la «disponibilidad» y a «pausas o descanso», deben ser consignados en la tarjeta de conductor utilizando el dispositivo de introducción manual previsto en el tacógrafo.

31 El artículo 36, apartado 2, del Reglamento n.º 165/2014 precisa que el conductor de un vehículo equipado con un tacógrafo de ese tipo deberá estar en condiciones de presentar, a requerimiento de un controlador autorizado, en particular, cualquier registro manual o documento impreso realizados durante el día en curso y los veintiocho días anteriores conforme a lo dispuesto por el Reglamento mencionado y el Reglamento n.º 561/2006.

32 Por consiguiente, en el supuesto de que, como ocurre en el procedimiento principal, en un control en carretera el conductor no pueda presentar la información solicitada respecto a una serie de días anteriores a aquel en el que se efectúe el control, se plantea la cuestión de los medios de prueba subsidiarios que ese conductor pueda estar obligado a aportar con el fin de paliar la falta de registro de los datos pertinentes en el tacógrafo digital con el que está equipado su vehículo.

33 Este es el contexto en el que el órgano jurisdiccional remitente se pregunta sobre el alcance de la prohibición, establecida en el artículo 34, apartado 3, párrafo segundo, del Reglamento n.º 165/2014, de que los Estados miembros impongan a los conductores la obligación de presentar documentos que den fe de sus actividades cuando no se encuentren en el vehículo. Más concretamente, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta si los días sin conducción están comprendidos en el concepto de «actividades», en el sentido de esta disposición, de forma que, contrariamente a lo que dispone el artículo 102 *bis*, apartado 4, de la KFG 1967, no se pueda exigir al conductor que presente una certificación emitida por su empleador, relativa a esos días sin conducción, aun cuando tal certificación se ajuste al impreso que figura en el anexo de la Decisión 2009/959.

34 A este respecto, cabe señalar que el concepto de «actividades», contemplado en el artículo 34, apartado 3, párrafo segundo, del Reglamento n.º 165/2014, no está definido en este último.

35 Por otro lado, ninguna disposición de dicho Reglamento sugiere que ese concepto deba ser interpretado de manera restrictiva, de modo que queden excluidos los períodos enumerados en el artículo 34, apartado 5, letra b), del mismo Reglamento. En efecto, el artículo 6, apartado 2, letra c), del Reglamento n.º 165/2014 establece que «la actividad del conductor», que debe figurar en la información que se muestra en la pantalla del tacógrafo, corresponde, bien al tiempo de conducción y al tiempo actual de descanso acumulado «si su actividad en ese momento es la conducción», bien a la duración de la actividad de que se trate y al tiempo de descanso acumulado hasta ese momento «si se halla en ese momento en período de disponibilidad, realizando otro trabajo, en períodos de pausa o de descanso».

36 Sin embargo, en primer lugar, no sería coherente con el sistema de las disposiciones del Reglamento n.º 165/2014 interpretar su artículo 34, apartado 3, párrafo segundo, en el sentido de que prohíbe una normativa nacional que exige que un conductor presente una certificación de sus actividades, expedida por su empleador, cuando, como consecuencia de su alejamiento del vehículo, no haya constancia de los registros automáticos y manuales que normalmente deberían figurar en el tacógrafo digital de que está dotado el vehículo.

37 En particular, del artículo 36, apartado 3, del Reglamento n.º 165/2014 resulta que los controladores autorizados pueden comprobar el cumplimiento de las disposiciones del Reglamento n.º 561/2006 analizando los datos mostrados, impresos o transferidos que hayan sido registrados por el tacógrafo o la tarjeta de conductor o, «en su defecto, cualquier otro documento» que pueda acreditar el incumplimiento de una disposición, como el artículo 29, apartado 2, del Reglamento n.º 165/2014, relativo a los casos de robo, deterioro o funcionamiento defectuoso de la tarjeta de conductor, y el artículo 37, apartado 2, del mismo Reglamento, que se refiere a los datos que deben ser consignados

por el conductor en caso de avería o mal funcionamiento del tacógrafo. Manifiestamente, la mención de estas dos disposiciones no es de carácter exhaustivo, por lo que el artículo 36, apartado 3, del Reglamento n.º 165/2014 habilita a las autoridades de control de los Estados miembros para analizar, como medio de prueba subsidiario, cualquier clase de documento que les permita comprobar los diferentes períodos de actividad del conductor en el supuesto de que no figuren en el tacógrafo digital del vehículo.

38 Además, una interpretación en sentido contrario no respetaría los objetivos enunciados fundamentalmente en los Reglamentos n.ºs 561/2006 y 165/2014, en particular, los relativos a la seguridad vial y a la mejora de las condiciones de trabajo de los conductores. Así, tal interpretación no solo privaría a las autoridades de control de los Estados miembros de la posibilidad de asegurarse de que se cumplen, en especial, los tiempos de conducción, de pausa y de descanso de los conductores, conforme a lo dispuesto en el Reglamento n.º 561/2006, en el supuesto de que los datos pertinentes no hubieran podido ser introducidos en el tacógrafo digital, sino que también podría llegar a prestar respaldo, en su caso, a la omisión intencionada del registro de tales datos.

39 Por otra parte, la apreciación que figura en el apartado 36 de la presente sentencia se ve corroborada por las observaciones que el Gobierno belga y la Comisión formulan en el mismo sentido, según las cuales la prohibición mencionada en el artículo 34, apartado 3, párrafo segundo, del Reglamento n.º 165/2014 únicamente tiene por objeto poner remedio a la práctica de algunos Estados miembros, que, además de los registros efectuados en los tacógrafos, exigían de manera sistemática a los conductores la presentación de impresos nacionales como medio de prueba de sus actividades, práctica que conllevaba cargas administrativas y costes adicionales para las empresas de transporte por carretera.

40 Por último, cabe señalar que la adopción del Reglamento n.º 165/2014 no afectó en modo alguno al contenido del artículo 11, apartado 3, de la Directiva 2006/22. Esta disposición insta a la Comisión a elaborar un impreso, en formato electrónico e imprimible, destinado a utilizarse en caso de que un conductor estuviese de baja por enfermedad o de vacaciones o de que condujese otro vehículo excluido del ámbito de aplicación, en concreto, del Reglamento n.º 561/2006, durante el día en curso o los veintiocho días anteriores. Ahora bien, con arreglo a los considerandos 3 y 4 de la Decisión 2009/959, ese impreso, que figura en el anexo de esta última, únicamente se utiliza cuando en el tacógrafo no consten registros, incluidos los manuales, que permitan garantizar el cumplimiento de las disposiciones del Reglamento n.º 561/2006.

41 De las consideraciones anteriores resulta que el artículo 34, apartado 3, párrafo segundo, del Reglamento n.º 165/2014 debe interpretarse en el sentido de que en el ámbito de aplicación de la prohibición que establece no está comprendida una normativa nacional que impone al conductor de un vehículo equipado con un tacógrafo digital la obligación de presentar como medio de prueba subsidiaria de sus actividades, en defecto de registros automáticos y manuales en el tacógrafo, una certificación de actividades expedida por su empleador conforme al impreso que figura en el anexo de la Decisión 2009/959.

Sobre la segunda cuestión prejudicial

42 Mediante su segunda cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta si, al haberse modificado, mediante la Decisión 2009/959, el impreso que figura en el anexo de la Decisión 2007/230, incrementando el número de supuestos correspondientes a períodos sin conducción respecto de los contemplados en el artículo 11, apartado 3, de la Directiva 2006/22, la Comisión se excedió en las facultades que le confiere esta disposición y, en consecuencia, el impreso tal como fue modificado adolece de nulidad total o parcial.

43 En primer lugar, ha de señalarse que el órgano jurisdiccional remitente no expresa ninguna duda sobre la validez de dicho impreso por cuanto incluye los puntos 14, 15 y 17, que corresponden, con arreglo al artículo 11, apartado 3, de la Directiva 2006/22, a los períodos durante los cuales el conductor estuviese de baja por enfermedad, de vacaciones o condujese otro vehículo excluido del ámbito de aplicación, en concreto, del Reglamento n.º 561/2006.

44 En segundo lugar, cabe recordar que el impreso que figura en el anexo de la Decisión 2009/959 contiene tres puntos adicionales que permiten indicar los períodos durante los cuales el conductor estuviese de permiso o de descanso, efectuase un trabajo distinto del de conducción o estuviese disponible, enumerados, respectivamente, en los puntos 16, 18 y 19 del impreso.

45 Si bien es cierto que estos últimos puntos no se mencionan en el artículo 11, apartado 3, de la Directiva 2006/22, procede señalar que la base jurídica de la Decisión 2009/959 está constituida no solo por esta disposición, sino también por el artículo 13 de dicha Directiva, que, en particular, autoriza a la Comisión a adoptar, por iniciativa propia, medidas de aplicación de la Directiva 2006/22 con diversos fines, entre ellos el de fomentar un enfoque coherente entre las autoridades de control y una interpretación armonizada del Reglamento n.º 561/2006 entre tales autoridades.

46 Como se pone de relieve en el considerando 3 de la Decisión 2009/959, los elementos adicionales contenidos en los puntos 16, 18 y 19 del impreso que figura en su anexo se añadieron con el fin de reforzar la eficiencia y la efectividad de los controles de los Estados miembros de conformidad con las disposiciones del Reglamento n.º 561/2006.

47 Pues bien, del Reglamento n.º 561/2006, en particular, de su artículo 6, apartado 5, resulta que el conductor debe registrar, ya sea automáticamente, ya manualmente, los períodos de descanso diarios o semanales, cualesquiera otros períodos de «disponibilidad» y el tiempo dedicado a otro trabajo. Esta obligación de registro se extiende a aquella situación en la que el conductor esté alejado de su vehículo, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 34, apartado 3, párrafo primero, letra b), del Reglamento n.º 165/2014.

48 Por tanto, cuando tales registros no se encuentren disponibles, se puede exigir al conductor que acredite que ha cumplido las disposiciones de los referidos reglamentos, aportando la información pertinente respecto a uno u otro de los períodos contemplados en el apartado anterior de la presente sentencia, conforme al impreso que figura en el anexo de la Decisión 2009/959, con el fin de permitir que las autoridades de control de los Estados miembros se aseguren, en particular, del cumplimiento de los objetivos de mejora de las condiciones de trabajo de los conductores y de protección de la seguridad vial perseguidos por estos reglamentos.

49 En consecuencia, el examen de la segunda cuestión prejudicial no ha puesto de manifiesto la existencia de ningún elemento que pueda afectar a la validez del impreso de la Comisión que figura en el anexo de la Decisión 2009/959.

Costas

50 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del procedimiento principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional remitente, corresponde a este resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia sin ser partes del litigio principal no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Octava) declara:

1) **El artículo 34, apartado 3, párrafo segundo, del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, debe interpretarse en el sentido de que en el ámbito de aplicación de la prohibición que establece no está comprendida una normativa nacional que impone al conductor de un vehículo equipado con un tacógrafo digital la obligación de presentar como medio de prueba subsidiaria de sus actividades, en defecto de registros automáticos y manuales en el tacógrafo, una certificación de actividades expedida por su empleador conforme al impreso que figura en el anexo de la Decisión 2009/959/UE de la Comisión, de 14 de diciembre de 2009, que modifica la Decisión 2007/230/CE, sobre un impreso relativo a las disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera.**

2) **El examen de la segunda cuestión prejudicial no ha puesto de manifiesto la existencia de ningún elemento que pueda afectar a la validez del impreso que figura en el anexo de la Decisión 2009/959.**

Firmas