



## Teismo praktikos rinkinys

GENERALINIO ADVOKATO  
EVGENI TANCHEV IŠVADA,  
pateikta 2017 m. vasario 2 d.<sup>1</sup>

**Byla C-102/16**

**Vaditrans BVBA  
prieš  
Belgijos valstybę**

(*Raad van State* (Valstybės Taryba, Belgija) prašymas priimti prejudicinį sprendimą)

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Kelių transportas – Reglamentas (EB) Nr. 561/2006 – Vairuotojo poilsio laikotarpiai – 8 straipsnio 6 dalis – 8 straipsnio 8 dalis – 19 straipsnis – Aplinkybės, kuriomis poilsio laikotarpiu galima pasinaudoti būnant transporto priemonėje – Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartija – 49 straipsnis“

1. Pagrindinis šiame prašyme priimti prejudicinį sprendimą, kurį Teisingumo Teismui pateikė *Raad van State* (Valstybės Taryba, Belgija), keliamas klausimas – ar pagal Reglamento (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo (toliau – Reglamentas Nr. 561/2006)<sup>2</sup> 8 straipsnio 6 ir 8 dalis vairuotojams draudžiama šiame reglamente numatytais reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais naudotis būnant transporto priemonėje. Be to, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas klausia, ar tam tikros Reglamento Nr. 561/2006 nuostatos neprieštarauja Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos (toliau – Chartija) 49 straipsnyje įtvirtintam nusikalstamų veikų ir bausmių teisėtumo principui.

2. Nereikėtų manyti, kad ši byla susijusi vien su techniniais Sąjungos kelių transporto politikos aspektais. Joje reikia išnagrinėti sudėtingus, kasdieniam Sąjungos piliečių gyvenimui ir valstybėms narėms itin aktualius socialinius klausimus, kaip antai Europos kelių eismo saugumas ir darbuotojų apsauga.

### I. Teisinis pagrindas

#### A. Sąjungos teisė

3. Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 ir 8 dalyse nustatyta:

„6. Per bet kurias dvi paeilui einančias savaites vairuotojas turi pasinaudoti mažiausiais:

– dviem normaliais [reguliariais] kassavaitinio poilsio laikotarpiais arba

<sup>1</sup> Originalo kalba: anglų.

<sup>2</sup> 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinant Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006, p. 1, klaidų ištaisymai OL L 180, p. 26, OL L 79, p. 26 ir OL L 195, p. 83) (toliau – Reglamentas Nr. 561/2006).

– vienu reguliariu kassavaitinio poilsio laikotarpiu ir vienu mažiausiai 24 valandų sutrumpintu kassavaitinio poilsio laikotarpiu; tačiau sutrumpinimas turi būti kompensuojamas lygiaverčiu poilsiu skirtu laiko tarpu, kuriuo visu iš karto pasinaudojama iki po atitinkamos savaitės praeis trys savaitės.

Kassavaitinio poilsio laikotarpis prasideda ne vėliau kaip po šešių 24 valandų laiko tarpų nuo pasinaudoto kassavaitinio poilsio laikotarpio pabaigos.

<...>

8. Jei vairuotojas taip nusprendžia, kasdienio poilsio ir sutrumpinto kassavaitinio poilsio laikotarpiais ne transporto priemonės nuolatinio laikymo vietoje galima pasinaudoti transporto priemonėje, jei joje kiekvienam vairuotojui yra įrengtos tinkamos miegojimo vietos, o transporto priemonė stovi vietoje.“

4. Reglamento Nr. 561/2006 19 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„1. Valstybės narės nustato taisykles dėl sankcijų, taikytinų už šio reglamento ir Reglamento (EEB) Nr. 3821/85 pažeidimus, ir imasi visų reikiamų priemonių, kad jos būtų įgyvendintos. Šios sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos, atgrasančios ir nediskriminuojančios. <...>“

## **B. Nacionalinė teisė**

5. Atitinkamos nacionalinės teisės nuostatos įtvirtintos 2014 m. balandžio 19 d. Karaliaus dekretu, „iš dalies keičiančiame 2000 m. liepos 19 d. Karaliaus dekretą dėl pinigų sumos mokėjimo ir deponavimo nustačius tam tikrus keleivių ir krovinių vežimo keliais pažeidimus“<sup>3</sup> (toliau – ginčijamas dekretas)<sup>4</sup>.

6. Ginčijamo dekreto 2 straipsnyje nustatyta:

„[2000 m. liepos 19 d. Karaliaus dekreto] I priedo 1 priedėlio c punktas „Vairavimo laikas ir poilsio laikotarpiai“ papildomas 8 papunkčiu, kuris išdėstomas taip:

„8.	Reguliariu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, kurio būtina laikytis patikrinimo momentu, naudojamas būnant transporto priemonėje.	– Reglamento (EB) Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 ir 8 dalys	1 800 EUR“
		– AETR 8 straipsnis	

## **II. Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai**

7. *Vaditrans BVBA* (toliau – ieškovė) yra Belgijos kelių transporto bendrovė.

8. 2014 m. rugpjūčio 8 d. ieškovė *Raad van State* (Valstybės Taryba, Belgija) pareiškė ieškinį, juo prašė panaikinti ginčijamą dekretą. Ginčijamo dekreto 2 straipsnyje nustatyta 1 800 EUR bauda už draudimo vairuotojams reguliariu kassavaitinio poilsio laikotarpiu būti transporto priemonėje nesilaikymą.

3 2014 m. birželio 11 d. *Belgisch Staatsblad*, p. 44159.

4 Remiantis pridedama „Ataskaita Karaliui“, ginčijamas dekretas yra 2013 m. lapkričio 28 d. Belgijos Ministrų Tarybos priimto veiksmų plano, skirto kovai su nesąžiningu ES darbuotojų komandiravimu į Belgiją, kurį galima vadinti socialiniu dempingu, dalis.

9. Grįsdama savo ieškinį ieškovė ginčija Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 ir 8 dalių aiškinimą, kurį galima numanyti iš ginčijamo dekreto 2 straipsnio. Tokia ginčijamo dekreto nuostata grindžiama prielaida, kad pagal Reglamentą Nr. 561/2006 reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais draudžiama naudotis būnant transporto priemonėje. Ieškovė tvirtina, kad toks aiškinimas paremtas *a contrario* argumentais, kurie pažeidžia baudžiamojoje teisėje taikomą teisėtumo principą.

10. Belgijos valstybė (toliau – atsakovė) tvirtina, kad pagal Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 ir 8 dalis draudžiama šiame reglamente numatytais reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais naudotis būnant transporto priemonėje ir kad ginčijamo dekreto 2 straipsniu nepažeidžiamas baudžiamojoje teisėje taikomas teisėtumo principas.

11. Esant šioms aplinkybėms, *Raad van State* nusprendė pateikti Teisingumo Teismui tokius prejudicinius klausimus:

„1. Ar 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiančio Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85, 8 straipsnio 6 ir 8 dalis reikia aiškinti taip, kad negalima pasinaudoti reglamento 8 straipsnio 6 dalyje nurodytais reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais būnant transporto priemonėje?

2. Jei atsakymas į pirmąjį klausimą būtų teigiamas: ar šiuo atveju Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 ir 8 dalys, siejamos su šio reglamento 19 straipsniu, prieštarauja Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 49 straipsnyje įtvirtintam baudžiamojoje teisėje taikomam teisėtumo principui tiek, kiek minėtose reglamento nuostatose nenumatyta aiškaus draudimo pasinaudoti reglamento 8 straipsnio 6 dalyje nurodytais reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais būnant transporto priemonėje?

3. Jei atsakymas į pirmąjį klausimą būtų neigiamas: ar šiuo atveju pagal Reglamentą Nr. 561/2006 valstybėms narėms leidžiama nacionalinėje teisėje nustatyti draudimą pasinaudoti reglamento 8 straipsnio 6 dalyje nurodytais reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais būnant transporto priemonėje?“

12. Teisingumo Teismui rašytines pastabas pateikė ieškovė, Austrijos, Belgijos, Estijos, Prancūzijos, Vokietijos ir Ispanijos vyriausybės, Europos Parlamentas, Taryba ir Komisija.

### III. Vertinimas

13. Priėjau prie išvados, kad Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 ir 8 dalys turi būti aiškinamos taip, jog vairuotojai negali šiame reglamente numatytais kassavaitinio poilsio laikotarpiais naudotis būdami transporto priemonėje. Be to, manau, kad Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 ir 8 dalys, siejamos su 19 straipsniu, nepažeidžia Chartijos 49 straipsnyje įtvirtinto nusikalstamų veikų ir bausmių teisėtumo principo. Atsižvelgiant į šias išvadas, atsakymas į trečiąjį prejudicinį klausimą bus aktualus tik tuo atveju, jeigu Teisingumo Teismas nepritaris mano atsakymui į pirmąjį prejudicinį klausimą. Argumentus išdėstysiu toliau, tačiau pirma aptarsiu tam tikrus preliminarinius klausimus dėl priimtumo, kuriuos iškėlė Taryba ir ieškovė.

## A. Dėl priimtimumo

14. Taryba abejoja antrojo prejudicinio klausimo priimtumu, motyvuodama tuo, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 49 straipsnio c punktą nepaaiškina, kodėl jam kyla abejonių dėl atitinkamų Reglamento Nr. 561/2006 nuostatų teisėtumo arba kodėl prejudicinis sprendimas dėl šių nuostatų teisėtumo išspręstų pagrindinės bylos ginčą. Be to, ieškovė abejoja trečiojo prejudicinio klausimo svarba.

15. Mano manymu, prejudiciniai klausimai yra priimtini dėl toliau nurodytų motyvų.

16. Pagal nusistovėjusią Teisingumo Teismo praktiką daroma prielaida, kad su Sąjungos teise susiję klausimai yra svarbūs. Teisingumo Teismas gali atsisakyti priimti sprendimą dėl nacionalinio teismo pateikto prejudicinio klausimo tik jei akivaizdu, kad prašomas atlikti Sąjungos teisės nuostatos aiškinimas ar galiojimo vertinimas visiškai nesusijęs su pagrindinės bylos faktais ar dalyku, kai problema hipotetinė arba kai Teisingumo Teismui nežinomos faktinės ir teisinės aplinkybės, kurių reikia norint naudingai atsakyti į jam pateiktus klausimus<sup>5</sup>.

17. Be to, derėtų priminti, jog pagal Teisingumo Teismo praktiką ir Teisingumo Teismo procedūros reglamento 94 straipsnio c punktą<sup>6</sup>, vadovaujantis bendradarbiavimo dvasia, kuri turi vyrauti procese dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą, iš tikrųjų būtina, kad nacionalinis teismas savo prašyme priimti prejudicinį sprendimą nurodytų aiškias priežastis, dėl kurių mano, kad atsakymas į jo klausimus dėl tam tikrų Sąjungos teisės nuostatų išaiškinimo ir galiojimo yra reikalingas sprendžiant ginčą. Todėl svarbu, kad nacionalinis teismas visų pirma nurodytų tikslias priežastis, dėl kurių jam kilo abejonių dėl tam tikrų Sąjungos teisės nuostatų teisėtumo, ir neteisėtumo pagrindus, kurie, kaip jis mano, gali būti patvirtinti<sup>7</sup>.

18. Šioje byloje prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas teigia, jog atitinkamų Reglamento Nr. 561/2006 nuostatų išaiškinimas jam reikalingas tam, kad galėtų priimti sprendimą dėl vieno iš pareikšto ieškinio pagrindų.

19. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas atkreipia dėmesį į SESV 267 straipsnio trečią pastraipą, pagal kurią nacionalinis teismas, kurio sprendimai pagal nacionalinę teisę negali būti toliau skundžiami teismine tvarka, kaip antai *Raad van State*, privalo kreiptis į Teisingumo Teismą dėl Sąjungos teisės aiškinimo ir teisėtumo, kai mano, jog atsakymas į klausimą būtinas tam, kad jis galėtų priimti sprendimą.

20. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodo, kad, atsižvelgiant į Teisingumo Teismo sprendimą dėl atitinkamų Reglamento Nr. 561/2006 nuostatų išaiškinimo, „kyla klausimas“, ar tokios nuostatos neprieštarauja Chartijos 49 straipsnyje pripažintam baudžiamojame teisėje taikomam teisėtumo principui tiek, kiek jose nenumatytas aiškus draudimas reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais naudotis būnant transporto priemonėje.

21. Taigi prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pakankamai išsamiai išdėstė priežastis, paskatinusias jį suabejoti atitinkamų Reglamento Nr. 561/2006 nuostatų teisėtumu<sup>8</sup>, ir neteisėtumo pagrindus, kurie, kaip jis mano, gali būti patvirtinti, kad Teisingumo Teismas galėtų pateikti naudingą atsakymą.

5 Žr., pavyzdžiui, 2015 m. birželio 16 d. Sprendimą *Gauweiler ir kt.* (C-62/14, EU:C:2015:400, 25 punktas).

6 Teisingumo Teismo procedūros reglamento 94 straipsnio c punkte nustatyta, kad, be Teisingumo Teismui pagal procesą dėl prejudicinio sprendimo priėmimo pateikiamų klausimų, prašyme priimti prejudicinį sprendimą, be kita ko, „išdėstomos priežastys, paskatinusios prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikiantį teismą kelti klausimą dėl tam tikrų Sąjungos teisės nuostatų išaiškinimo ar galiojimo, ir jo nustatytas ryšys tarp šių nuostatų bei pagrindinėje byloje taikomų nacionalinės teisės aktų“. Taip pat žr. Rekomendacijų nacionaliniams teismams dėl prašymų priimti prejudicinį sprendimą pateikimo (OL C 439, 2016, p. 1) 7 ir 15 punktus.

7 Žr., pavyzdžiui, 2016 m. gegužės 4 d. Sprendimą *Pillbox 38* (C-477/14, EU:C:2016:324, 24 ir 25 punktai).

8 Žr. 1987 m. spalio 22 d. Sprendimą *Foto-Frost* (C-314/85, EU:C:1987:452, 12–20 punktai).

22. Be to, Belgijos, Prancūzijos, Vokietijos ir Ispanijos vyriausybės ir Europos Parlamentas, Taryba ir Komisija turėjo galimybę iš esmės pareikšti savo nuomonę Teisingumo Teismui pateiktu klausimu dėl teisėtumo.

23. Galiausiai prašyme priimti prejudicinį sprendimą nėra jokių požymių, kad klausimai niekaip nesusiję su faktinėmis pagrindinės bylos aplinkybėmis ar jos dalyku arba yra susiję su visiškai hipotetine problema. Todėl nėra pakankamo pagrindo prašymo svarbumo prezumpcijai paneigti.

24. Atsižvelgdamas į išdėstytus samprotavimus darau išvadą, kad *Raad van State* prejudiciniai klausimai šioje byloje yra priimtini.

## **B. Dėl pirmojo klausimo**

25. Teisingumo Teismas kol kas nėra išsamiai nagrinėjęs klausimo, ar Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 ir 8 dalys turi būti aiškinamos taip, kad 8 straipsnio 6 dalyje numatyti vairuotojų reguliarūs kassavaitinio poilsio laikotarpiai gali būti praleidžiami transporto priemonėje<sup>9</sup>.

26. Austrijos, Belgijos, Prancūzijos ir Vokietijos vyriausybės, taip pat Komisija tvirtina, jog Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 ir 8 dalys turi būti aiškinamos taip, kad vairuotojas reguliarių kassavaitinio poilsio laikotarpių negali praleisti transporto priemonėje<sup>10</sup>, o ieškovė ir Estijos bei Ispanijos vyriausybės laikosi priešingos nuomonės.

27. Iš nusistovėjusios Teisingumo Teismo praktikos matyti, kad aiškinant Sąjungos teisės nuostatą reikia atsižvelgti ne tik į jos tekstą, bet ir į kontekstą bei teisės akto, kurio dalis ji yra, tikslus<sup>11</sup>. Aiškinant gali būti reikšminga ir Sąjungos teisės nuostatos genezė<sup>12</sup>.

28. Remdamasis šiuo pagrindu priėjau prie išvados, kad Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 ir 8 dalys turi būti aiškinamos taip, jog vairuotojams draudžiama reguliarius kassavaitinio poilsio laikotarpius leisti būnant transporto priemonėje. Toliau pateikiami motyvai, kuriais grindžiama ši išvada.

### **1. Formuluoė**

29. Kaip matyti iš šios išvados 3 punkto, Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 dalies pirmoje pastraipoje nustatyta taisyklė, kad per bet kurias dvi paeiliui einančias savaites vairuotojas turi pasinaudoti mažiausiai dviem reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais arba vienu reguliariu kassavaitinio poilsio laikotarpiu ir vienu mažiausiai 24 valandų sutrumpintu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, o pastaruoju atveju turi būti tenkinami tam tikri reikalavimai. Be to, Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 dalies antroje pastraipoje nustatyta: „Kassavaitinio poilsio laikotarpis prasideda ne vėliau kaip po šešių 24 valandų laiko tarpų nuo pasinaudoto kassavaitinio poilsio laikotarpio pabaigos“.

9 2016 m. vasario 18 d. Nutartyje *Š. ir kt.* (C-325/15, EU:C:2016:107, 22–37 punktai) Teisingumo Teismas nutarė, kad panašus klausimas yra akivaizdžiai nepriimtinas, nes nebuvo nurodyta pakankamai klausimo motyvų.

10 Belgijos vyriausybė visų pirma remiasi Komisijos atsakymu į 2007 m. Parlamento klausimą; tame atsakyme nurodyta: „Kai vairuotojas nusprendžia reguliariu kassavaitinio poilsio laikotarpiu pasinaudoti ne transporto priemonės nuolatinio laikymo vietoje, to daryti transporto priemonėje negalima“. (Parlamento klausimas Nr. E-4333/2007, 2007 m. spalio 3 d., antra pastraipa.) Nuo tada Komisija yra atsakiusi į daugelį su šiuo aspektu susijusių klausimų, o keliuose atsakymuose yra panašių teiginių (žr., pavyzdžiui, 2014 m. rugsėjo 9 d. Parlamento klausimo Nr. E-005884/2014 1 punkto antrą pastraipą; 2014 m. spalio 23 d. Parlamento klausimų Nr. E-006597/2014 ir E-007161/14 pirmą pastraipą; 2015 m. kovo 3 d. Parlamento klausimo Nr. E-000351/2015 pirmą pastraipą), o viename iš neseniai pateiktų atsakymų Komisija nurodo, kad šis aspektas nėra aiškus (2015 m. rugsėjo 17 d. Parlamento klausimo Nr. E-010601/2015 antra pastraipa).

11 Žr., pavyzdžiui, 2015 m. liepos 16 d. Sprendimą *Lanigan* (C-237/15 PPU, EU:C:2015:474, 35 punktas); 2016 m. spalio 13 d. Sprendimą *Mikolajczyk* (C-294/15, EU:C:2016:772, 26 punktas).

12 Žr., pavyzdžiui, 2016 m. spalio 27 d. Sprendimą *Komisija / Vokietija* (C-220/15, EU:C:2016:815, 39 punktas).

30. Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 dalyje nustatyta: „Jei vairuotojas taip nusprendžia, kasdienio poilsio ir sutrumpinto kassavaitinio poilsio laikotarpiais ne transporto priemonės nuolatinio laikymo vietoje galima pasinaudoti transporto priemoneje, jei joje kiekvienam vairuotojui yra įrengtos tinkamos miegojimo vietos, o transporto priemonė stovi vietoje“.

31. Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 ir 8 dalys turėtų būti aiškinamos atsižvelgiant į šio reglamento 4 straipsnį, kuriame pateiktos reglamente vartojamų sąvokų apibrėžtys.

32. Reglamento Nr. 561/2006 4 straipsnio f punkte „poilsis“ apibrėžtas kaip „nepertraukiamas laiko tarpas, per kurį vairuotojas gali laisvai disponuoti savo laiku“.

33. Reglamento Nr. 561/2006 4 straipsnio g punkte sąvoka „kasdienio poilsio laikotarpis“ apibrėžta kaip „kasdienis laiko tarpas, per kurį vairuotojas gali laisvai disponuoti savo laiku“, ir nustatyta, kad jis apima „normalų [reguliarų] kasdienio poilsio laikotarpį“ arba „sutrumpintą kasdienio poilsio laikotarpį“, kurių konkrečios apibrėžtys pateiktos šiame punkte.

34. Reglamento Nr. 561/2006 4 straipsnio h punkte „kassavaitinio poilsio laikotarpis“ apibrėžtas kaip „kassavaitinis laiko tarpas, per kurį vairuotojas gali laisvai disponuoti savo laiku“, ir nustatyta, kad jis apima „normalų [reguliarų] kassavaitinio poilsio laikotarpį“ arba „sutrumpintą kassavaitinio poilsio laikotarpį“. „Normalus [reguliarus] kassavaitinio poilsio laikotarpis“ reiškia mažiausiai 45 valandų poilsiu skirtą laiko tarpą, „sutrumpintas kassavaitinio poilsio laikotarpis“ – „trumpesnę nei 45 valandų poilsiu skirtą laiko tarpą, kuris, laikantis 8 straipsnio 6 dalyje nustatytų sąlygų, gali būti sutrumpintas ne daugiau kaip iki 24 paeiliui einančių valandų“.

35. Tad Reglamento Nr. 561/2006 4 straipsnio g ir h punktuose nustatytas skirtingas reguliaraus ir sutrumpinto kasdienio ir kassavaitinio poilsio laikotarpio sąvokų vartojimas šiame reglamente.

36. Tai matyti iš Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 dalies, kurios pirmoje pastraipoje minimi ir normalūs [reguliarūs], ir sutrumpinti kassavaitinio poilsio laikotarpiai. Priešingai, Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 dalies antroje pastraipoje minimas „kassavaitinio poilsio laikotarpis“, apimantis abu šiuos laikotarpius.

37. Tai akivaizdu ir iš Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 dalies. Dėl 8 straipsnio 8 dalyje minimos sąvokos „kasdienio poilsio laikotarpiai“, apimančios ir reguliarius, ir sutrumpintus kasdienio poilsio laikotarpius ir vartojamos kartu su sąvoka „sutrumpinti kassavaitinio poilsio laikotarpiai“, pažymėtina, jog iš šios nuostatos formuluotės aiškiai matyti, kad reguliarūs kassavaitinio poilsio laikotarpiai nepatenka į jos taikymo sritį. Manytina, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas, jei būtų norėjęs 8 straipsnio 8 dalimi apimti reguliarius kassavaitinio poilsio laikotarpius ir sutrumpintus kassavaitinio poilsio laikotarpius, būtų vartojęs sąvoką „kassavaitinio poilsio laikotarpis“, kad apimtų juos abu.

38. Jeigu būtų aiškinama, kad Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 dalis apima reguliary kassavaitinio poilsio laikotarpį, jos formuluotė būtų nelogiška ir perteklinė. Be to, būtų nelogiška aiškinti, kad pagal Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 ir 8 dalis vairuotojui leidžiama reguliarius kassavaitinio poilsio laikotarpius leisti būnant transporto priemoneje ne tokiomis griežtomis sąlygomis, kokios turi būti tenkinamos kasdienio poilsio laikotarpį ir sutrumpinto kassavaitinio poilsio laikotarpį atveju.

39. Kitaip, nei tvirtina ieškovė, Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 dalies aiškinimas, kad vairuotojui draudžiama reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais naudotis būnant transporto priemoneje, neprieštaruoja šio reglamento 4 straipsnio f punkto „poilsio“ apibrėžčiai ir neriboja, kokiais būdais vairuotojas gali laisvai disponuoti savo laiku. Tokią formuluotę galima rasti ir to paties straipsnio g ir h punktuose pateiktose kasdienio ir kassavaitinio poilsio laikotarpį apibrėžtyse, taip pat Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 ir 8 dalyse nustatytose normose.

40. Atitinkamai galima numanyti, jog dėl Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 dalies tekste minimų tik kasdienio poilsio laikotarpių ir sutrumpintų kassavaitinio poilsio laikotarpių šio reglamento 8 straipsnio 6 ir 8 dalys turėtų būti aiškinamos taip, kad vairuotojas negali 8 straipsnio 6 dalyje numatytais reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais naudotis būdamas transporto priemonėje.

41. Kitaip tariant, kadangi Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 dalyje aiškiai numatyti kasdienio poilsio laikotarpiai ir sutrumpinti kassavaitinio poilsio laikotarpiai, tai *a contrario* reiškia, kad vairuotojas negali reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais naudotis būdamas transporto priemonėje.

42. Toks *a contrario* argumentavimas nėra naujas Teisingumo Teismo praktikoje dėl Reglamento Nr. 561/2006. Pavyzdžiui, byloje *Eurospeed*<sup>13</sup> Teisingumo Teismas nusprendė: kadangi Reglamento Nr. 561/2006 19 straipsnio 2 dalies pirmame sakinyje aiškiai numatyta, jog valstybės narės kompetentingos institucijos turi galimybę taikyti sankcijas įmonei ir (arba) vairuotojui už to reglamento pažeidimą „net ir tuo atveju, jei šis pažeidimas padarytas kitos valstybės narės ar trečiosios šalies teritorijoje“, tai *a contrario* reiškia, kad bet kuriuo atveju valstybė narė turi teisę už jos teritorijoje padarytą pažeidimą taikyti sankciją įmonei, vairuotojui arba jiems abiem.

## 2. Genezė

43. Remiantis Teisingumo Teismo praktika, aiškinantis Sąjungos teisės aktų leidėjo ketinimus, kuriais grindžiama priemonė ar konkreti nuostata, tad ir patvirtinant nustatytą aiškinimą, yra naudinga ES priemonės ar jos nuostatos genezė<sup>14</sup>. Taip yra visų pirma tada, kai nagrinėjama Sąjungos teisės nuostata taikant sprendimų priėmimo procesą pakeičiama taip, kad iš tokio pakeitimo galima numanyti Sąjungos teisės aktų leidėjo ketinimus<sup>15</sup>.

44. Šioje byloje Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 dalies genezė aiškiai rodo, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas į šios nuostatos taikymo sritį ketino neįtraukti reguliarių kassavaitinio poilsio laikotarpių.

45. Pradiniame Komisijos pasiūlyme, kuriuo remiantis priimtas Reglamentas Nr. 561/2006<sup>16</sup>, buvo numatyta: „Kasdienio ir kassavaitinio poilsio laikotarpiais galima pasinaudoti transporto priemonėje, jei joje kiekvienam vairuotojui yra įrengtos tinkamos miegojimo vietos, o transporto priemonė stovi vietoje“<sup>17</sup>.

46. Per pirmąją svarstymą Europos Parlamente šios nuostatos tekste buvo išbraukta nuoroda į kassavaitinio poilsio laikotarpius<sup>18</sup>. Tai buvo grindžiama taip: „Vietoje stovinčioje transporto priemonėje galima pasinaudoti kasdienio poilsio, bet ne kassavaitinio poilsio laikotarpiu. Jeigu taip būtų leidžiama pasinaudoti kassavaitinio poilsio laikotarpiais, tai reikštų dabartinio reguliavimo pablogėjimą ir nebūtų užtikrinta vairuotojų higiena ir gerovė“<sup>19</sup>.

13 2016 m. birželio 9 d. Sprendimas *Eurospeed* (C-287/14, EU:C:2016:420, 33 punktas).

14 Žr., pavyzdžiui, 2014 m. rugsėjo 11 d. Sprendimą *Komisija / Vokietija* (C-525/12, EU:C:2014:2202, 47 punktas); 2016 m. lapkričio 16 d. Sprendimą *DHL Express (Austria)* (C-2/15, EU:C:2016:880, 26 punktas).

15 Žr., pavyzdžiui, 2015 m. balandžio 16 d. Sprendimą *Angerer* (C-477/13, EU:C:2015:239, 33 punktas); generalinio advokato M. Wathelet išvadą byloje *Karen Millen Fashions* (C-345/13, EU:C:2014:206, 79–82 punktai).

16 Iš pradžių 1969 m. kovo 25 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 543/69 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo (OL L 77, 1969, p. 49) (toliau – Reglamentas Nr. 543/69) 11 straipsnio 5 dalyje buvo numatyta: „Kasdienio poilsio laikotarpiais naudojamos ne transporto priemonėje. Tačiau, jeigu transporto priemonėje yra gultas, poilsio laikotarpiu galima pasinaudoti ant šio gulto, jei transporto priemonė stovi vietoje“. Vėliau 1985 m. gruodžio 20 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3820/85 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo (OL L 370, 1985, p. 1), panaikinusio Reglamentą Nr. 543/69, 8 straipsnio 7 dalyje buvo numatyta: „Kasdienio poilsio laikotarpiu galima pasinaudoti ir esant transporto priemonėje, jei joje yra įrengtas gultas ir ji stovi vietoje“.

17 KOM(2001) 573 galutinis, 2001 10 12. Savo nuomonės dėl šio pasiūlymo (OL C 221, 2002, p. 19) 3.14 punkte Ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas nurodė, jog „pageidautina, kad savaitinio poilsio laikotarpiu būtų naudojamos ne transporto priemonėje“.

18 2003 m. sausio 14 d. Europos Parlamento teisėkūros rezoliucija (OL C 38 E, p. 152).

19 2002 m. lapkričio 12 d. Europos Parlamento ataskaita Nr. A5-0388/2002 galutinė, 2002 m. gegužės 29 d. Užimtumo ir socialinių reikalų komiteto nuomonė, pakeitimas Nr. 22.

47. Iš dalies pakeistame pasiūlyme Komisija pasirinko „kompromisinį sprendimą“, siūlydama, kad transporto priemonėje būtų galima pasinaudoti tik sutrumpintu kassavaitiniu poilsiu ne transporto priemonės nuolatinio laikymo vietoje<sup>20</sup>.

48. Bendrojoje pozicijoje Taryba palaikė šį požiūrį ir nurodė: „Taryba priėmė kompromisinę nuostatą, nustatydama, kad transporto priemonėje galima pasinaudoti tik *sutrumpintais* kassavaitinio poilsio laikotarpiais“<sup>21</sup>.

49. Per antrąjį svarstymą Parlamentas dar kartą pakeitė nuostatą, pasirinkdamas tik kasdienio poilsio laikotarpius ir nurodydamas: „Galimybė vairuotojui sutrumpintais kassavaitinio poilsio laikotarpiais pasinaudoti būnant transporto priemonėje išbraukta“<sup>22</sup>.

50. Dėl šių pakeitimų Komisija tebesilaiko „nuomonės, kad sutrumpintas savaitinio poilsio laikas yra galimas tinkamai įrengtoje transporto priemonėje, nes transporto priemonių konstrukcija žymiai [kur kas] pagerėjo per 20 pastarųjų metų“<sup>23</sup>.

51. Bendrame Taikinimo komiteto patvirtintame tekste pasirinkta formuluotė, kurią šiuo metu atitinka Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 dalies tekstas<sup>24</sup>.

52. Kadangi Komisijos pradinis pasiūlymas buvo atmestas ir susitarta įtraukti tik kasdienio poilsio laikotarpius ir sutrumpinto kassavaitinio poilsio laikotarpius ne transporto priemonės nuolatinio laikymo vietoje, manytina, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas ketino reguliarių kassavaitinio poilsio laikotarpių neįtraukti į Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 dalies taikymo sritį.

### **3. Bendroji sistema ir kontekstas**

53. Kaip aptariama mano išvadoje byloje *Pinckernelle*<sup>25</sup>, bendrąją Sąjungos teisės nuostatų sistemą ir kontekstą, be kita ko, sudaro ginčijamos nuostatų konteksto ir sistemos nagrinėjimas lyginant su kitomis tos pačios Sąjungos priemonės ir kitų Sąjungos priemonių, iš esmės susijusių su nagrinėjama Sąjungos priemone, nuostatomis.

54. Pirma, iš kitų Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio dalių<sup>26</sup> ir tam tikrų šio reglamento preambulės konstatuojamųjų dalių<sup>27</sup> analizės matyti Sąjungos teisės aktų leidėjo ketinimas sąvokas „reguliarus kassavaitinio poilsio laikotarpis“ ir „sutrumpintas kassavaitinio poilsio laikotarpis“ atskirti nuo bendros sąvokos „kassavaitinio poilsio laikotarpis“.

20 Aiškinamasis memorandumas, KOM(2003) 490 galutinis, 2003 8 11, 26 punktas.

21 2004 m. gruodžio 9 d. Tarybos bendroji pozicija, dok. Nr. 11337/2/04 REV 2, p. 19; 2004 m. gruodžio 9 d. Tarybos bendroji pozicija, dok. Nr. 11337/2/04 REV 2 ADD 1, p. 5.

22 2005 m. balandžio 13 d. Europos Parlamento teisėkūros rezoliucija (OL C 33 E, 2006, p. 424); 2005 m. kovo 23 d. Europos Parlamento ataskaita, A6-0076/2005 galutinė, 31 pakeitimas.

23 KOM(2005) 0301 galutinis, 2005 6 27, 4.2.2 punkto pirma pastraipa.

24 2006 m. sausio 31 d. bendras Taikinimo komiteto patvirtintas tekstas, dok. Nr. PE-CONS 3671/3/05 REV 3; 2006 m. vasario 2 d. Europos Parlamento teisėkūros rezoliucija; 2006 m. kovo 21 d., dok. Nr. 7580/06.

25 Generalinio advokato E. Tanchev išvada byloje *Pinckernelle* (C-535/15, EU:C:2016:996, 40 punktas ir jame nurodyta teismo praktika).

26 Žr., pavyzdžiui, Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 3 dalį ir 8 straipsnio 6a dalį.

27 Žr., pavyzdžiui, Reglamento Nr. 561/2006 34 konstatuojamąją dalį.



55. Antra, dėl susijusių priemonių Estijos vyriausybė tvirtina, kad Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 ir 8 dalių aiškinimą, jog vairuotojui gali būti leidžiama reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais pasinaudoti būnant transporto priemonėje, pagrindžia Direktyva 2006/22/EB (toliau – Direktyva 2006/22)<sup>28</sup> ir tam tikros priemonės, kurias Komisija priėmė remdamasi šia direktyva. Teigiama, jog taip yra todėl, kad šių priemonių prieduose nėra minimas Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 ir 8 dalių pažeidimas, kai vairuotojas reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais naudojasi būdamas transporto priemonėje.

56. Reglamentas Nr. 561/2006 yra viena iš keturių susijusių Sąjungos norminamojo pobūdžio priemonių, nustatančių socialines taisykles kelių transporto sektoriuje ir jų vykdymą<sup>29</sup>. Direktyvoje 2002/15/EB<sup>30</sup> nustatytos papildomos nuostatos dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla, darbo laiko organizavimo, Reglamentas (ES) Nr. 165/2014 (toliau – Reglamentas Nr. 165/2014)<sup>31</sup> skirtas kelių transporto priemonių tachografams, o Direktyvoje 2006/22<sup>32</sup> nustatytos būtiniausios šių taisyklių įgyvendinimo sąlygos.

57. Direktyvoje 2006/22 buvo III priedas, kuriame buvo pateiktas „neišsamus“ atvejų, kurie turėtų būti laikomi dabartinių Reglamento Nr. 561/2006 ir Reglamento Nr. 165/2014 pažeidimais, sąrašas. Vėliau ši III priedą pakeitė naujas Komisijos direktyvos 2009/5/EB<sup>33</sup> priedas, kuriame, atsižvelgiant į šiuos du reglamentus, pateiktos „gairės dėl bendro pažeidimų sąrašo“, pažeidimus skirstant į kategorijas pagal jų sunkumą<sup>34</sup>. Komisijos reglamentu (ES) 2016/403<sup>35</sup> buvo dar kartą iš dalies pakeistas Direktyvos 2006/22 III priedas, pakeičiant tam tikrų pažeidimų sunkumo laipsnį<sup>36</sup>.

58. Matyti, kad nei Direktyva 2006/22, nei paskesnėmis priemonėmis, priimtomis remiantis šia direktyva, nesiekama išsamiai ar nuodugniai nustatyti visų galimų Reglamento Nr. 561/2006 pažeidimų. Todėl, mano manymu, nuorodos į Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 ir 8 dalių pažeidimą, kai vairuotojas reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais naudojasi būdamas transporto priemonėje, nebuvimu šiose priemonėse grindžiamas argumentas nėra įtikinamas.

#### 4. Dalykas

59. Remiantis 17 konstatuojamąja dalimi ir 1 straipsniu, Reglamento Nr. 561/2006 tikslas – pagerinti socialines sąlygas kelių transporto sektoriaus darbuotojams, bendrai pagerinti saugų eismą keliuose ir suderinti konkurencijos sąlygas kelių transporto sektoriuje<sup>37</sup>.

28 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/22/EB dėl būtiniausių sąlygų Tarybos reglamentams (EEB) Nr. 3820/85 ir (EEB) Nr. 3821/85 dėl su kelių transporto veikla susijusių socialinių teisės aktų įgyvendinti ir panaikinanti Direktyvą 88/599/EEB (OL L 102, 2006, p. 35) (toliau – Direktyva 2006/22).

29 Žr. naujausią Komisijos ataskaitą dėl Reglamento Nr. 561/2006 įgyvendinimo, COM(2014) 709 *final*, 2014 11 21, p. 2.

30 2002 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/15/EB dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla, darbo laiko organizavimo (OL L 80, 2002, p. 35; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 5 sk., 4 t., p. 224).

31 2014 m. vasario 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 165/2014 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų, kuriuo panaikinamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo (OL L 60, 2014, p. 1) (toliau – Reglamentas Nr. 165/2014).

32 Žr. šios išvados 28 punktą.

33 2009 m. sausio 30 d. Komisijos direktyva 2009/5/EB, iš dalies keičianti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/22/EB dėl būtiniausių sąlygų Tarybos reglamentams (EEB) Nr. 3820/85 ir (EEB) Nr. 3821/85 dėl su kelių transporto veikla susijusių socialinių teisės aktų įgyvendinti ir panaikinamos Direktyvą 88/599/EEB III priedą (OL L 29, 2009, p. 45).

34 Žr. 2009 m. gegužės 15 d. Komisijos ataskaitą, KOM(2009) 225 galutinis, p. 2.

35 2016 m. kovo 18 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/403, kuriuo Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1071/2009 papildomas sunkių Sąjungos taisyklių pažeidimų, dėl kurių kelių transporto įmonė gali prarasti nepriekaištingą reputaciją, klasifikacija ir kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/22/EB III priedas (OL L 74, 2016, p. 8) (toliau – Komisijos reglamentas 2016/403).

36 Komisijos reglamento 2016/403 11 konstatuojamoji dalis ir 2 straipsnis.

37 Šiuo klausimu žr. 2012 m. vasario 9 d. Sprendimą *Urbán* (C-210/10, EU:C:2012:64, 25 punktas); 2016 m. birželio 9 d. Sprendimą *Eurospeed* (C-287/14, EU:C:2016:420, 38 ir 39 punktai ir juose nurodyta teismo praktika); 2016 m. spalio 19 d. Sprendimą *EL-EM-2001* (C-501/14, EU:C:2016:777, 21 punktas). Be to, Reglamento Nr. 561/2006 1 straipsnyje nustatyta: „Šiuo reglamentu taip pat siekiama skatinti valstybių narių stebėsenos ir vykdymo praktikos bei kelių transporto pramonės darbo pagerėjimą“.

60. Kaip nurodyta Belgijos, Prancūzijos ir Vokietijos vyriausybių bei Komisijos pastabose, aiškinant, kad pagal Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 ir 8 dalis vairuotojui neleidžiama reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais pasinaudoti būnant transporto priemonėje, prisidedama prie šio reglamento tikslų gerinti darbuotojų darbo sąlygas ir kelių eismo saugumą įgyvendinimo. Tai matyti iš Parlamento motyvų, pagal kuriuos kassavaitinio poilsio laikotarpiai buvo išbraukti iš pradinio pasiūlymo, kad nebūtų bloginamos darbo sąlygos<sup>38</sup>.

61. Ieškovė ir Estijos vyriausybė tvirtina, kad dėl tokio Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 ir 8 dalių aiškinimo vairuotojo sąlygos gali būti blogesnės nei tuo atveju, jeigu jam būtų leidžiama reguliariais poilsio laikotarpiais pasinaudoti būnant transporto priemonėje, ir kad tokį reikalavimą sunku įrodyti.

62. Reglamente Nr. 561/2006 nėra aiškiai nustatyta, kaip vairuotojas gali pasinaudoti reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais. Tokius klausimus atitinkamai gali reglamentuoti valstybės narės arba jiems gali būti taikomas Sąjungos sprendimų priėmimo procesas. Tačiau jie nenumato Reglamente Nr. 561/2006 nustatytų normų, reglamentuojančių vairuotojų poilsio laikotarpius, nesilaikymo pagrindų.

63. Iš tiesų šis Teisingumo Teismui pateiktas klausimas buvo aptariamas vykstant viešoms konsultacijoms dėl Sąjungos socialinių teisės aktų stiprinimo kelių transporto sektoriuje, kurias Komisija vykdė nuo 2016 m. rugsėjo 5 d. iki 2016 m. gruodžio 11 d.<sup>39</sup>

64. Atliekant Sąjungos socialinių teisės aktų kelių transporto srityje ir jų vykdymo *ex post* vertinimo tyrimą<sup>40</sup> buvo vertinama, kaip valstybės narės taiko Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 dalį<sup>41</sup>. Šio tyrimo priede<sup>42</sup> nurodyta, kad iš 24 apklaustų valstybių narių<sup>43</sup> 19 valstybių narių vairuotojams draudžiama reguliariu kassavaitinio poilsio laikotarpiu naudotis būnant transporto priemonėje<sup>44</sup>, tačiau 8 valstybėse narėse vairuotojams to daryti nedraudžiama<sup>45</sup> (o 3 valstybėse narėse galimi abu atsakymai)<sup>46</sup>.

65. Iš šio lyginamojo tyrimo matyti, kad Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 ir 8 dalių aiškinimas, jog vairuotojas negali reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais pasinaudoti būdamas transporto priemonėje, atitinka daugumoje valstybių narių taikomą požiūrį.

66. Atsižvelgdamas į visus išdėstytus samprotavimus darau išvadą, kad Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 ir 8 dalys turi būti aiškinamos taip, jog vairuotojas negali 8 straipsnio 6 dalyje numatytais reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais pasinaudoti būdamas transporto priemonėje.

38 Žr. šios išvados 46 punktą.

39 Paskelbta [https://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en). Suinteresuotosioms šalims buvo išsiųsti du klausimynai, sudaryti iš su šia problematika susijusių klausimų. Žr. bendrojo klausimyno 14 ir 20 klausimus, specializuoto klausimyno 13 ir 21 klausimus.

40 Europos Komisija „Socialinių teisės aktų kelių transporto srityje ir jų vykdymo *ex post* vertinimas“, galutinė ataskaita, tyrimo sutarties Nr. MOVE/D3/2014-256, 2016 m. liepos mėn., paskelbta <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf> (toliau – tyrimas).

41 Visų pirma žr. tyrimo p. 28, 63–65, 71, 134 ir 135.

42 Tyrimo A priedas, 9.1.1 dalis, p. 209 ir 210.

43 Iš 26 valstybių, įskaitant Norvegiją ir Šveicariją. Sąraše nėra Airijos, Italijos, Maltos ir Ispanijos.

44 Austrija, Belgija, Kroatija, Kipras, Čekijos Respublika, Danija, Estija, Suomija, Prancūzija, Graikija, Vengrija, Nyderlandai, Lenkija, Portugalija, Rumunija, Slovakija, Slovėnija, Švedija ir Jungtinė Karalystė.

45 Bulgarija, Kroatija, Vokietija, Latvija, Lietuva, Liuksemburgas, Lenkija ir Slovakija.

46 Kroatija, Lenkija ir Slovakija.

### C. Dėl antrojo klausimo

67. Teisingumo Teismui į pirmąjį prejudicinį klausimą atsakius, kad Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 ir 8 dalys turi būti aiškinamos taip, jog vairuotojas negali reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais pasinaudoti būdamas transporto priemonėje, antruoju prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo klausimu iš esmės siekiama išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 ir 8 dalys, siejamos su 19 straipsniu, yra neteisėtos, nes pažeidžia Chartijos 49 straipsnyje įtvirtintą nusikalstamų veikų ir bausmių teisėtumo principą tiek, kiek šiomis nuostatomis nėra aiškiai numatyta, kad vairuotojas negali reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais pasinaudoti būdamas transporto priemonėje.

68. Ieškovė ir Ispanijos vyriausybė tvirtina, kad į antrąjį prejudicinį klausimą reikia atsakyti teigiamai. Ieškovė visų pirma teigia, kad, nesant atitinkamų aiškių teisės aktų, Reglamento Nr. 561/2006 aiškinimas, pagal kurį vairuotojui neleidžiama reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais pasinaudoti būnant transporto priemonėje, prilygintinas *a contrario* aiškinimui, kuris draudžiamas pagal teisėtumo principą.

69. Belgijos, Prancūzijos ir Vokietijos vyriausybės, Europos Parlamentas, Taryba ir Komisija tvirtina, kad minėtos nuostatos nėra neteisėtos šiuo pagrindu, nes atitinkamas baudas už Reglamento Nr. 561/2006 pažeidimus turi nustatyti valstybės narės. Todėl tai yra ne Sąjungos, o nacionalinės teisės prerogatyva.

70. Manau, reikėtų atmesti argumentus, kuriais Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 ir 8 dalių, siejamų su 19 straipsniu, teisėtumas ginčijamas dėl tariamo Chartijos 49 straipsnyje įtvirtinto nusikalstamų veikų ir bausmių teisėtumo principo pažeidimo. Mano argumentai išdėstyti toliau.

71. Chartijos 49 straipsnio 1 dalies pirmame sakinyje nustatyta: „Niekas negali būti nuteistas už veikimą ar neveikimą, kurie pagal jų padarymo metu galiojusią nacionalinę ar tarptautinę teisę nebuvo laikomi nusikalstamomis veikomis“<sup>47</sup>.

72. Remiantis Teisingumo Teismo praktika, pagal nusikalstamų veikų ir bausių teisėtumo principą (*nullum crimen, nulla poena sine lege*), kuris užtikrinamas Chartijos 49 straipsniu ir yra specifinė bendrojo teisinio tikrumo principo išraiška, reikalaujama, kad Sąjungos teisės aktuose būtų aiškiai apibrėžtos nusikalstamos veikos ir už jas skiriamos baudos. Ši sąlyga įvykdoma, jei teisės subjektas iš atitinkamos nuostatos formuluotės ir prirėkus iš teismų pateikto išaiškinimo gali žinoti, kurie veiksmai ir neveikimas užtraukia baudžiamąją atsakomybę<sup>48</sup>.

73. Taigi principas „nėra nusikaltimų ir bausmių be įstatymo“ negali būti aiškinamas kaip draudžiantis laipsnišką baudžiamosios atsakomybės taisyklių aiškinimą, kurį teismas atlieka vienoje ar kitoje byloje pateikdamas išaiškinimą, jeigu tokio išaiškinimo rezultatai vykdant pažeidimą galima protingai numatyti, atsižvelgiant į tuo metu teismų praktikoje dėl nagrinėjamos įstatymo nuostatos pateikiamą išaiškinimą<sup>49</sup>. Manau, kad Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 ir 8 dalių aiškinimas, jog vairuotojas negali reguliaraus kassavaitinio poilsio laikotarpiais pasinaudoti būdamas transporto priemonėje, atitinka šiuos parametrus.

47 Chartijos 49 straipsnio 1 dalis, išskyrus paskutinį sakinį, ir 2 dalis atitinka EŽTK 7 straipsnį. Žr. Su Europos pagrindinių žmogaus teisių ir laisvių chartija susijusių išaiškinimų (OL C 303, 2007, p. 17) 49 straipsnio ir 52 straipsnio paaiškinimus, 1 punkto dvyliktą įtrauką.

48 Žr., pavyzdžiui, 2008 m. birželio 3 d. Sprendimą *Intertanko ir kt.* (C-308/06, EU:C:2008:312, 70 ir 71 punktai ir juose nurodyta teismo praktika); 2011 m. kovo 29 d. Sprendimą *ThyssenKrupp Nirosta / Komisija* (C-352/09 P, EU:C:2011:191, 80 punktas); generalinės advokatės J. Kokott išvadą byloje *Taricco ir kt.* (C-105/14, EU:C:2015:293, 113 punktas). Taip pat žr., pavyzdžiui, 2013 m. spalio 21 d. EŽTT sprendimą *Del Río Prada / Ispanija* (Nr. 42750/09, 77–80 punktai ir juose nurodyta teismo praktika) ir 2015 m. spalio 20 d. EŽTT sprendimą *Vasiliauskas / Lietuva* (Nr. 35343/05, 154 punktas ir jame nurodyta teismo praktika).

49 Žr., pavyzdžiui, 2015 m. spalio 22 d. Sprendimą *AC-Treuhand / Komisija* (C-194/14 P, EU:C:2015:717, 41 punktas ir jame nurodyta teismo praktika). Taip pat žr., pavyzdžiui, 2015 m. spalio 20 d. EŽTT sprendimą *Vasiliauskas / Lietuva* (Nr. 35343/05, 155 punktas ir jame nurodyta teismo praktika).

74. Vis dėlto bet kuriuo atveju laikausi nuomonės, kad trūksta aiškumo dėl skundžiamos priemonės ir jos pažeidimo pasekmių, atsižvelgiant į Chartijos taikymą.

75. Nagrinėjamu atveju Reglamente Nr. 561/2006 nenumatyta valstybių narių pareigos už jo pažeidimus skirti baudžiamąsias sankcijas. Tačiau valstybėms narėms suteikiama *galimybė* bausti už Reglamento Nr. 561/2006 pažeidimus pateikiant nuorodą į baudžiamąją sankciją<sup>50</sup>.

76. Vis dėlto iš bylos faktinių aplinkybių matyti, kad ginčijant Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 ir 8 dalių, siejamų su 19 straipsniu, teisėtumą negalima remtis Chartijos 49 straipsniu<sup>51</sup>. Tačiau tokiomis aplinkybėmis, kai valstybė narė yra nusprendusi Reglamentą Nr. 561/2006 įgyvendinti su baudžiamųjų sankcijų galimybe, pagal Chartijos 51 straipsnio 1 dalį tokia valstybė narė įpareigojama laikytis visų Chartijos nuostatų, įskaitant 49 straipsnį ir jame įtvirtintą nusikalstamų veikų ir bausmių teisėtumo principą.

77. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą patekęs teismas nekėlė klausimo dėl ginčijamo dekreto 2 straipsnio suderinamumo su Chartijos 49 straipsnyje įtvirtintu nusikalstamų veikų ir bausmių teisėtumo principu. Todėl šis klausimas nepatenka į prašymo priimti prejudicinį sprendimą apimtį šioje byloje. Nustatyti, ar atitinkami nacionalinės teisės aktai atitinka nusikalstamų veikų ir bausmių teisėtumo principą, turi prašymą priimti prejudicinį sprendimą patekęs teismas. Žinoma, tas teismas gali teikti papildomą prašymą pagal SESV 267 straipsnį.

#### **D. Dėl trečiojo klausimo**

78. Trečiuoju prašymą priimti prejudicinį sprendimą patekusio teismo klausimu, teikiamu tam atvejui, jei Teisingumo Teismas į pirmąjį prejudicinį klausimą atsakytų, kad Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 ir 8 dalys turi būti aiškinamos taip, jog vairuotojas gali reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais pasinaudoti būdamas transporto priemonėje, iš esmės siekiama išsiaiškinti, ar pagal Reglamentą Nr. 561/2006 leidžiamos nacionalinės teisės normos, kaip antai ginčijamo dekreto 2 straipsnis, kurios vairuotojui draudžia tai daryti.

79. Savo išvados III skirsnio B dalyje priėjau prie išvados, kad Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 ir 8 dalys turi būti aiškinamos taip, jog vairuotojams draudžiama reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais naudotis būnant transporto priemonėje. Jeigu Teisingumo Teismas į pirmąjį prejudicinį klausimą atsakys taip pat, akivaizdu, kad Teisingumo Teismui neberekės pateikti atsakymo į šį klausimą.

80. Vis dėlto pateiksiu savo nuomonę dėl trečiojo prejudicinio klausimo, jeigu atsakymas būtų kitoks.

50 Remiantis Reglamento Nr. 561/2006 26 konstatuojamąja dalimi, 18 straipsniu ir 19 straipsnio 1 ir 4 dalimis, valstybės narės turi nustatyti už šio reglamento pažeidimus taikytinų sankcijų taisykles ir užtikrinti, kad jos būtų vykdomos; šios sankcijos turi būti efektyvios, proporcingos, atgrasančios ir nediskriminuojančios. Be to, Reglamento Nr. 561/2006 27 konstatuojamojoje dalyje numatyta, kad transporto ūkio subjektų ir vairuotojų atsakomybė už šio reglamento pažeidimus „[p]riklausomai nuo valstybių narių <...> gali pasireikšti baudžiamosiomis, civilinėmis ar administracinėmis sankcijomis“. Remdamasis kai kuriomis iš šių nuostatų Teisingumo Teismas yra nusprendęs, kad Reglamentu Nr. 561/2006 nėra siekiama suderinti sankcijų, nes šiuo reglamentu valstybėms narėms paliekama teisė nuspręsti, kokių priemonių imtis ir kokios sankcijos reikalingos joms įgyvendinti. Be to, iš šio reglamento 27 konstatuojamosios dalies neabejotinai matyti, kad valstybės narės turi diskreciją spręsti dėl taikytinų sankcijų pobūdžio. 2016 m. spalio 19 d. Sprendimas *EL-EM-2001* (C-501/14, EU:C:2016:777, 25 ir 29 punktai ir juose minima teismo praktika).

51 Kitaip tariant, nagrinėjamas atvejis yra ginčas, kurio baigtį lemia ne Sąjungos priemonės, taikomos pažeidus Chartijoje įtvirtintas pagrindines teises, teisėtumo, o Sąjungos teisės akto įgyvendinimo valstybėje narėje įvertinimas, atliktas pagal pateiktą prašymą priimti prejudicinį sprendimą. Žr., pavyzdžiui, 2014 m. balandžio 8 d. Sprendimą *Digital Rights Ireland ir kt.* (C-293/12 ir C-594/12, EU:C:2014:238); 2016 m. gegužės 4 d. Sprendimą *Pillbox 38* (C-477/14, EU:C:2016:324, 152–165 punktai).

81. Ieškovė, Estijos ir Ispanijos vyriausybės bei Komisija tvirtina, kad į šį klausimą reikia atsakyti neigiamai. Ispanijos vyriausybė mano, kad tokį draudimą turi nustatyti Sąjungos teisės aktų leidėjas ir kad valstybės narės negali to padaryti savarankiškai. Estijos vyriausybė ir Komisija visų pirma pabrėžia, kad toks draudimas nepriskirtinas prie Reglamente Nr. 561/2006 numatytų ribotų valstybių narių galimybių ir kad leidimas kiekvienai valstybei narei priimti konkrečias normas šiuo klausimu prieštarautų reglamento tikslui suderinti konkurencijos sąlygas kelių transporto sektoriuje.

82. Belgijos ir Vokietijos vyriausybės tvirtina, kad į šį prejudicinį klausimą reikia atsakyti teigiamai. Belgijos vyriausybė visų pirma pabrėžia, kad ji ir toliau turi teisę nustatyti tokį draudimą, kuris yra pateisinamas siekiant svarbių darbuotojų apsaugos (pavyzdžiui, kaip kovos su socialiniu dempingu priemonė) ir kelių eismo saugumo užtikrinimo interesų. Vokietijos vyriausybė pažymi, kad valstybės narės turi teisę priimti teisės aktus, kurie padėtų vengti pavojingų situacijų ar piktnaudžiavimo, kaip antai vairuotojų buvimo poilsio ar automobilių stovėjimo aikštelėse, ir kad toks draudimas naudingai padeda siekti reglamento tikslų, susijusių su vairuotojų apsauga ir kelių eismo saugumo didinimu.

83. Laikausi nuomonės, jog Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 ir 8 dalis aiškinant taip, kad vairuotojas savo nuožiūra kassavaitinio (ir kasdienio) poilsio laikotarpiais gali pasinaudoti būdamas transporto priemonėje, valstybėms narėms nacionalinėje teisėje neleidžiama nustatyti nuostatos, pagal kurią vairuotojui būtų draudžiama kassavaitinio poilsio laikotarpiais pasinaudoti būnant transporto priemonėje. Esant tokioms aplinkybėms, toks draudimas tiesiogiai prieštarautų tokiai teisės normai ir tokiam Teisingumo Teismo aiškinimui, nes vairuotojui būtų draudžiama daryti tai, kas jam leidžiama pagal Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 ir 8 dalyse nustatytas normas<sup>52</sup>.

84. Atitinkamai darau išvadą, kad Teisingumo Teismui nusprendus, kad Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 ir 8 dalys turi būti aiškinamos taip, jog vairuotojas gali reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais pasinaudoti būdamas transporto priemonėje, pagal Reglamentą Nr. 561/2006 nėra leidžiamos nacionalinės teisės normos, kaip antai ginčijamo dekreto 2 straipsnis, kuriomis draudžiama vairuotojui tai daryti.

#### IV. Išvada

85. Atsižvelgdamas į minėtus svarstymus siūlau Teisingumo Teismui taip atsakyti į *Raad van State* (Valstybės Taryba, Belgija) pateiktus klausimus:

1. Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 ir 8 dalys turi būti aiškinamos taip, kad vairuotojas negali šio reglamento 8 straipsnio 6 dalyje numatytais reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais pasinaudoti būdamas transporto priemonėje.

2. Nagrinėjant antrąjį klausimą nenustatyta jokių veiksmų, dėl kurių Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 ir 8 dalys, siejamos su 19 straipsniu, būtų neteisėtos, atsižvelgiant į Chartijos 49 straipsnyje įtvirtintą nusikalstamų veikų ir bausmių teisėtumo principą.

3. Į trečiąjį klausimą atsakyti nereikia.

Kita vertus, jeigu Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 ir 8 dalys turi būti aiškinamos taip, kad vairuotojas gali reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais pasinaudoti būdamas transporto priemonėje, pagal Reglamentą Nr. 561/2006 neleidžiamos nacionalinės teisės normos, kaip antai ginčijamo dekreto 2 straipsnis, kuriomis vairuotojui draudžiama šio reglamento 8 straipsnio 6 dalyje numatytais reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais pasinaudoti būnant transporto priemonėje.

<sup>52</sup> Šiuo klausimu žr. 1964 m. liepos 15 d. Sprendimą *Costa* (6/64, EU:C:1964:66, p. 585, konkrečiai p. 593 ir 594); 2013 m. vasario 26 d. Sprendimą *Melloni* (C-399/11, EU:C:2013:107, 59 punktą ir jame nurodyta teismo praktiką).