



## Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (piąta izba)

z dnia 9 września 2021 r.\*

Odesłanie prejudycjalne – Transport drogowy – Harmonizacja niektórych przepisów socjalnych – Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 – Artykuł 3 lit. a) – Niestosowanie rozporządzenia do przewozu drogowego pojazdami używanymi do przewozu osób w ramach przewozów regularnych, których trasa nie przekracza 50 km – Pojazd przeznaczony do użytku mieszanego – Artykuł 19 ust. 2 – Kara ekstraterytorialna – Naruszenie stwierdzone na terytorium jednego państwa członkowskiego, popełnione na terytorium innego państwa członkowskiego – Zasada ustawowej określoności czynów zabronionych i kar – Rozporządzenie (EWG) nr 3821/85 – Urządzenia rejestrujące stosowane w transporcie drogowym – Artykuł 15 ust. 2 – Obowiązek umieszczenia karty kierowcy – Artykuł 15 ust. 7 – Obowiązek okazania karty kierowcy na każde żądanie funkcjonariusza służb kontrolnych – Brak umieszczenia karty kierowcy w urządzeniu rejestrującym dotyczący kilku z 28 dni poprzedzających dzień kontroli

W sprawie C-906/19

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Cour de cassation (sąd kasacyjny, Francja) postanowieniem z dnia 7 maja 2019 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 11 grudnia 2019 r., w postępowaniu karnym przeciwko:

**FO,**

TRYBUNAŁ (piąta izba),

w składzie: E. Regan, prezes izby, M. Ilešič, E. Juhász (sprawozdawca), C. Lycourgos i I. Jarukaitis, sędziowie,

rzecznik generalny: M. Bobek,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

- w imieniu rządu francuskiego – E. de Moustier i A. Ferrand, w charakterze pełnomocników,
- w imieniu Komisji Europejskiej – C. Vrignon i L. Malferrari, w charakterze pełnomocników,

\* Język postępowania: francuski.

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 4 marca 2021 r.,  
wydaje następujący

### Wyrok

- 1 Niniejszy wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 3 lit. a) i art. 19 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. 2006, L 102, s. 1), w związku z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz.U. 1985, L 370, s. 8), zmienionym przez rozporządzenie nr 561/2006 (zwanym dalej „rozporządzeniem nr 3821/85”).
- 2 Wniosek ten został złożony w ramach postępowania karnego wszczętego przez ministère public (prokuraturę, Francja) przeciwko FO, będącemu osobą kierującą spółką prowadzącą działalność w zakresie transportu drogowego mającą siedzibę w Niemczech, z powodu braku umieszczenia przez jednego z kierowców autokarów zatrudnionego przez jego spółkę karty kierowcy w tachografie pojazdu, który kierowca ten prowadził.

### Ramy prawne

#### *Prawo Unii*

#### *Rozporządzenie nr 3821/85*

- 3 Rozporządzenie nr 3821/85 uchyliło i zastąpiło rozporządzenie Rady (EWG) nr 1463/70 z dnia 20 lipca 1970 r. w sprawie wprowadzenia urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz.U. 1970, L 164, s. 1). Rozporządzenie nr 3821/85 zostało z kolei uchylone i zastąpione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającym rozporządzenie nr 3821/85 oraz zmieniającym rozporządzenie nr 561/2006 (Dz.U. 2014, L 60, s. 1). Jednakże z uwagi na datę wystąpienia okoliczności faktycznych w postępowaniu głównym należy wziąć pod uwagę rozporządzenie nr 3821/85.
- 4 Artykuł 3 ust. 1 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 3821/85 stanowił:  
„Urządzenie rejestrujące jest instalowane i użytkowane w tych pojazdach zarejestrowanych w państwie członkowskim, które są wykorzystywane do przewozu drogowego osób lub rzeczy, z wyłączeniem pojazdów, o których mowa w art. 3 rozporządzenia [nr 561/2006]”.
- 5 Artykuł 15 rozporządzenia nr 3821/85 przewidywał:  
„[...]”

2. Kierowcy stosują wykresówki lub karty kierowcy w każdym dniu, w którym prowadzą pojazd, począwszy od momentu, w którym go przejmują. Nie wyjątku się wykresówki lub karty kierowcy z urządzenia przed zakończeniem dziennego okresu pracy, chyba że jej wyjęcie jest dopuszczalne z innych powodów. Wykresówka lub karta kierowcy nie może być używana przez okres dłuższy niż ten, na który jest przeznaczona.

[...]

3. Kierowcy:

- zapewniają zgodność czasu zapisywanego na wykresówce z oficjalnym czasem kraju rejestracji pojazdu,
- obsługują przełączniki umożliwiające osobną i wyraźną rejestrację następujących okresów:
  - a) [...] czas prowadzenia pojazdu;
  - b) »inna praca« oznacza wszelkie czynności inne niż prowadzenie pojazdu, zgodnie z definicją z art. 3 lit. a) dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego [(Dz.U. 2002, L 80, s. 35)], a także wszelkie prace wykonywane dla tego samego lub innego pracodawcy, w sektorze transportowym lub poza nim; [...]

[...]

7. a) Jeśli kierowca prowadzi pojazd wyposażony w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem I, kierowca ten musi być w stanie okazać na każde żądanie funkcjonariusza służb kontrolnych:
- (i) wykresówki z bieżącego tygodnia oraz wykresówki używane przez kierowcę w ciągu poprzednich 15 dni;
  - (ii) kartę kierowcy, jeśli ją posiada; oraz
  - (iii) wszelkie zapisy odręczne i wydruki sporządzone w ciągu bieżącego tygodnia oraz poprzednich 15 dni, zgodnie z wymaganiami niniejszego rozporządzenia oraz rozporządzenia [nr 561/2006].

Jednakże po dniu 1 stycznia 2008 r. okresy, o których mowa w ppkt (i) oraz (iii), obejmują bieżący dzień i poprzednie 28 dni.

- b) Jeśli kierowca prowadzi pojazd wyposażony w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem IB, kierowca musi być w stanie okazać na każde żądanie funkcjonariusza służb kontrolnych:
- (i) kartę kierowcy, której jest posiadaczem;
  - (ii) wszelkie zapisy odręczne i wydruki sporządzone w ciągu bieżącego tygodnia oraz poprzednich 15 dni, zgodnie z wymaganiami niniejszego rozporządzenia oraz rozporządzenia [nr 561/2006];
  - (iii) wykresówki odpowiadające okresowi, o którym mowa w poprzednim akapicie [podpunkcie], w trakcie którego prowadził on pojazd wyposażony w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem I.

Jednakże po dniu 1 stycznia 2008 r. okresy, o których mowa w ppkt (ii), obejmują bieżący dzień i poprzednie 28 dni.

c) Upoważniony funkcjonariusz służb kontrolnych może sprawdzić przestrzeganie przepisów rozporządzenia [nr 561/2006], analizując wykresówki, wyświetlone lub wydrukowane dane zapisane przez urządzenie rejestrujące lub przez kartę kierowcy lub, jeśli ich brak, analizując wszelkie inne dokumenty pomocnicze usprawiedliwiające nieprzestrzeganie przepisów, takie jak określone w art. 16 ust. 2 i 3.

[...]”.

### **Rozporządzenie nr 561/2006**

6 W motywie 17 rozporządzenia nr 561/2006, które zastąpiło i uchyliło rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. 1985, L 370, s. 1), wskazano:

„(17) Niniejsze rozporządzenie ma na celu poprawę warunków socjalnych pracowników objętych jego zakresem, a także ogólną poprawę bezpieczeństwa drogowego [...]”.

7 Artykuł 1 rozporządzenia nr 561/2006 ma następujące brzmienie:

„Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku kierowców wykonujących przewóz drogowy rzeczy i osób w celu ujednoczenia warunków konkurencji pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu lądowego, zwłaszcza w odniesieniu do sektora transportu drogowego oraz w celu poprawy warunków pracy i bezpieczeństwa drogowego. Niniejsze rozporządzenie ma na celu także przyczynienie się do polepszenia metod monitorowania i egzekwowania przepisów przez państwa członkowskie oraz poprawy warunków pracy w transporcie drogowym”.

8 Artykuł 3 lit. a) tego rozporządzenia wskazuje, że nie ma ono zastosowania do przewozu drogowego „pojazdami używanymi do przewozu osób w ramach przewozów regularnych, których trasa nie przekracza 50 km”.

9 Na podstawie art. 4 lit. e) wspomnianego rozporządzenia „inna praca” oznacza „czynności zdefiniowane jako czas pracy w art. 3 lit. a) dyrektywy [2002/15], z wyjątkiem prowadzenia pojazdu, włącznie z wszelką pracą dla tego samego lub innego pracodawcy, w sektorze transportowym lub poza nim”.

10 Artykuł 6 rozporządzenia nr 561/2006, w którym ustanowiono maksymalny czas prowadzenia pojazdu dzienny, tygodniowy i w ciągu dwóch kolejnych tygodni, precyzuje w ust. 5:

„Kierowca zapisuje jako inną pracę cały czas określony w art. 4 pkt e), a także cały czas spędzony na prowadzeniu pojazdu używanego do działalności zarobkowej nieobjętego zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia oraz zapisuje wszelkie okresy gotowości określone w art. 15 ust. 3 lit. c) rozporządzenia [nr 3821/85] od ostatniego dziennego lub tygodniowego okresu odpoczynku. Zapisu tego dokonuje się ręcznie na wykresówce, na wydruku lub przy użyciu funkcji ręcznego wprowadzania danych do urządzenia rejestrującego”.

11 Rozdział V rozporządzenia nr 561/2006, zatytułowany „Procedury kontrolne i kary”, obejmuje art. 16–25 tego rozporządzenia.

12 Artykuł 19 tego rozporządzenia stanowi:

„1. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące nakładania kar w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia [nr 3821/85] oraz podejmą wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich stosowania. Kary te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstrasżające oraz niedyskryminujące. Jakikolwiek naruszenie niniejszego rozporządzenia i [rozporządzenia nr 3821/85] nie może powodować nałożenia więcej niż jednej kary lub prowadzenia więcej niż jednego postępowania. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o przyjętych środkach oraz przepisach dotyczących kar w terminie określonym w art. 29 akapit drugi. Komisja informuje o nich państwa członkowskie.

2. Państwo członkowskie upoważni właściwe organy do nakładania kar na przedsiębiorstwo [...] lub kierowcę za naruszenie niniejszego rozporządzenia ujawnione na jego terytorium, które nie zostało jeszcze ukarane, nawet gdy naruszenie takie miało miejsce na terytorium innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego.

[...]

4. Państwa członkowskie zapewniają funkcjonowanie systemu proporcjonalnych kar, które mogą obejmować kary pieniężne nakładane za naruszenia niniejszego rozporządzenia lub rozporządzenia [nr 3821/85] na przedsiębiorstwa lub związanych z nimi spedytorów, nadawców ładunku, organizatorów wycieczek, głównych wykonawców, podwykonawców oraz agencje zatrudnienia kierowców”.

### ***Prawo francuskie***

13 Zgodnie z art. L. 3315-5 akapit pierwszy kodeksu transportowego czyn uczestnictwa w ruchu drogowym z nieprawidłową kartą kierowcy, kartą nienależącą do kierowcy użytkującego pojazd lub bez umieszczenia karty w chronotachografie pojazdu podlega karze sześciu miesięcy pozbawienia wolności oraz karze 3750 EUR grzywny.

### **Postępowanie główne i pytania prejudycjalne**

14 W dniu 2 kwietnia 2013 r. w Wersalu (Francja) funkcjonariusze wydziału zapobiegania przestępstwom drogowym oraz ich zwalczania przeprowadzili kontrolę drogową pojazdu użytkowanego przez przedsiębiorstwo transportowe z siedzibą w Sengenthal (Niemcy).

15 Podczas tej kontroli wezwano kierowcę do wykazania czynności wykonywanych w tym dniu oraz w poprzednich 28 dniach. Stwierdzono wówczas, że przez 9 dni, obejmujących okres od 5 do 16 marca 2013 r., pojazd był w ruchu, mimo że karta kierowcy nie była umieszczona w tachografie.

16 W następstwie tych okoliczności faktycznych wobec FO, kierującego wspomnianym przedsiębiorstwem transportowym, zostało wszczęte postępowanie na podstawie art. L. 3315-5 akapit pierwszy kodeksu transportowego ze względu na popełnienie dziewięciokrotnie przestępstwa, o którym mowa w tym przepisie.

17 Tribunal correctionnel de Versailles (sąd karny w Wersalu, Francja) uznał te okoliczności faktyczne za dowiedzione oraz orzekł wobec oskarżonego grzywnę w wysokości 10 125 EUR.

- 18 Przed cour d'appel de Versailles (sądem apelacyjnym w Wersalu, Francja) FO podniósł zarzut braku właściwości miejscowej francuskich sądów karnych. Ani prawo francuskie w związku z zasadą terytorialności prawa karnego, ani art. 19 ust. 2 rozporządzenia nr 561/2006 nie upoważniają bowiem władz francuskich do ścigania sprawcy zarzucanych mu czynów, ponieważ zostały one popełnione na terytorium innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej.
- 19 W wyroku z dnia 2 maja 2018 r. cour d'appel de Versailles utrzymał w mocy wyrok sądu pierwszej instancji zarówno w przedmiocie winy, jak i w przedmiocie kary. Co się tyczy w szczególności zarzutu braku właściwości podniesionego przez FO sąd ten stwierdził, że zarzucane FO czyny objęte są zakresem stosowania przepisów art. L. 3315-5 kodeksu transportowego, wprowadzonych celem wdrożenia rozporządzenia nr 3821/85, i wskazał on, iż wyraźne wyłączenie zasady terytorialności ścigania przewidziane w art. 19 ust. 2 rozporządzenia nr 561/2006 dotyczy nie tylko przepisów tego ostatniego rozporządzenia, ale również przepisów rozporządzenia nr 3821/85.
- 20 FO wniósł skargę kasacyjną do Cour de cassation (sądu kasacyjnego, Francja) i zwrócił się do niego o skierowanie do Trybunału odesłania prejudycjalnego w kwestii właściwości miejscowej francuskich sądów karnych.
- 21 FO zarzuca ponadto cour d'appel de Versailles (sądowi apelacyjnemu w Wersalu), że nie odniósł się do jego argumentacji, zgodnie z którą regulacja odnosząca się do czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku nie ma zastosowania do tras krótszych niż 50 km. W szczególności FO utrzymuje, że przez 9 dni wpisujących się w okres 28 dni poprzedzających dzień kontroli kierowca pojazdu, o którym mowa w postępowaniu głównym, nie podlegał obowiązkowi umieszczenia karty kierowcy w tachografie, ze względu na to, iż podczas przewozów wykonywanych w tych dniach pojazd był używany do przewozu osób w ramach przewozów regularnych, których trasa nie przekraczała 50 km. Zdaniem FO ponieważ przewozy te nie wchodzą w zakres rozporządzenia nr 561/2006, na podstawie art. 3 lit. a) tego rozporządzenia obowiązki przewidziane w art. 15 rozporządzenia nr 3821/85 nie dotyczyły wspomnianych przewozów.
- 22 Cour de cassation zastanawia się w pierwszej kolejności nad wykładnią art. 19 ust. 2 rozporządzenia nr 561/2006.
- 23 W powyższym względzie sąd ten wskazuje, że choć FO twierdzi, iż powyższy przepis pozwala tylko danemu państwu członkowskiemu na nakładanie kar za naruszenia rozporządzenia nr 561/2006 stwierdzone na jego terytorium, a popełnione na terytorium innego państwa członkowskiego, to jednak wspomniany przepis można interpretować w ten sposób, że zezwala on także na karanie za naruszenia rozporządzenia nr 3821/85 popełnione na terytorium innego państwa członkowskiego, ponieważ karanie takich naruszeń można uważać za konieczne do ścigania za naruszenia rozporządzenia nr 561/2006. Ponadto, i mimo że przepis należy interpretować z uwzględnieniem nie tylko jego brzmienia, lecz także jego kontekstu oraz celów regulacji, której część on stanowi, szeroka wykładnia art. 19 ust. 2 rozporządzenia nr 561/2006 odpowiada celowi tego rozporządzenia, którym jest poprawa warunków pracy pracowników sektora transportu drogowego i ogólnie bezpieczeństwa drogowego.
- 24 Cour de cassation zwraca również uwagę, że naruszenie przewidzianego w art. 15 ust. 7 rozporządzenia nr 3821/85 obowiązku okazania, na każde żądanie funkcjonariusza służb kontrolnych wykresówki i wszelkich zapisów sporządzonych w ciągu bieżącego dnia oraz poprzednich 28 dni musi zostać stwierdzone na terytorium państwa członkowskiego, w którym

ma miejsce kontrola i które wszczyna postępowanie karne, w związku z czym nie powstaje kwestia, czy naruszenie zostało popełnione w części na terytorium innego państwa członkowskiego.

- 25 W drugiej kolejności Cour de cassation zastanawia się nad kwestią, czy obowiązki przewidziane w art. 15 rozporządzenia nr 3821/85 są wiążące w przypadku „mieszanego” używania pojazdu, to znaczy gdy pojazd jest używany w okresie 28 dni zarówno do przewozu osób w ramach przewozów regularnych, których trasa nie przekracza 50 km w rozumieniu wyjątku przewidzianego w art. 3 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006, jak i do przewozu objętego zakresem stosowania tego rozporządzenia.
- 26 W tych okolicznościach Cour de cassation (sąd kasacyjny) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:
- „1) Czy art. 19 ust. 2 [rozporządzenia nr 561/2006], zgodnie z którym »[p]aństwo członkowskie upoważni właściwe organy do nakładania kar na przedsiębiorstwo lub kierowcę za naruszenie niniejszego rozporządzenia ujawnione na jego terytorium, które nie zostało jeszcze ukarane, nawet gdy naruszenie takie miało miejsce na terytorium innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego«, znajduje zastosowanie jedynie do naruszeń przepisów tego rozporządzenia, czy również naruszeń przepisów rozporządzenia [nr 3821/85], które zastąpiono rozporządzeniem nr 165/2014?
- 2) Czy art. 3 lit. a) rozporządzenia [nr 561/2006] powinien być interpretowany w ten sposób, że pozwala kierowcy odstąpić od stosowania przepisów art. 15 ust. 2 i 7 rozporządzenia [nr 3821/85], które zastąpiono rozporządzeniem [nr 165/2014], zgodnie z którymi kierowca powinien być w stanie okazać na każde żądanie funkcjonariusza służb kontrolnych wykresówki oraz wszelkie zapisy sporządzone w ciągu bieżącego dnia oraz poprzednich 28 dni w przypadku używania w okresie 28 dni pojazdu do przewozów, spośród których jedno wchodzi w zakres zastosowania przepisów ustanawiających wspomniany wyjątek, a inne nie pozwalają na żadne odstępstwo od używania urządzenia rejestrującego?”.

## **W przedmiocie pytań prejudycjalnych**

### ***W przedmiocie pytania drugiego***

- 27 Poprzez pytanie drugie, na które należy odpowiedzieć w pierwszej kolejności, sąd odsyłający zmierza w istocie do ustalenia, czy art. 3 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006 należy interpretować w ten sposób, że kierowca, który wykonuje przewóz drogowy objęty zakresem stosowania tego rozporządzenia, jest zobowiązany okazać na każde żądanie funkcjonariusza służb kontrolnych kartę kierowcy, wykresówki oraz wszelkie zapisy sporządzone w okresie obejmującym dzień kontroli oraz poprzednie 28 dni, zgodnie z art. 15 ust. 2, 3 i 7 rozporządzenia nr 3821/85, nawet gdy w tym okresie ów kierowca wykonywał także tym samym pojazdem przewóz osób w ramach przewozów regularnych, których trasa nie przekracza 50 km.
- 28 Z postanowienia odsyłającego wynika, że pytanie to zostało sformułowane w kontekście sporu, w ramach którego wobec danego kierującego przedsiębiorstwem transportowym zostało wszczęte postępowanie ze względu na okoliczność, że kierowca zatrudniony przez to przedsiębiorstwo nie umieścił karty kierowcy w tachografie w okresie, w którym wykonywał przewóz osób wchodzący w zakres regularnego przewozu, którego trasa nie przekracza 50 km.

- 29 Należy przypomnieć, że rozporządzenie nr 561/2006, jak wynika z jego art. 1, ustanawia przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku kierowców wykonujących przewóz drogowy rzeczy i osób w celu ujednoczenia warunków konkurencji pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu lądowego, zwłaszcza w odniesieniu do sektora transportu drogowego, oraz w celu poprawy warunków pracy i bezpieczeństwa drogowego, jednocześnie mając na celu przyczynienie się do polepszenia metod monitorowania i egzekwowania przepisów przez państwa członkowskie oraz poprawy warunków pracy w transporcie drogowym. Co do rozporządzenia nr 3821/85 – określono w nim w szczególności wymogi w odniesieniu do homologacji, instalacji, badań i użytkowania urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym w celu weryfikowania zgodności niektórych przepisów socjalnych w dziedzinie transportu, w szczególności przepisów przewidzianych w rozporządzeniu nr 561/2006.
- 30 Zgodnie z art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 3821/85 pojazdy zarejestrowane w państwie członkowskim Unii, które są wykorzystywane do przewozu drogowego osób lub rzeczy, z wyłączeniem pojazdów, o których mowa w art. 3 rozporządzenia nr 561/2006, muszą być wyposażone w urządzenie rejestrujące. Jednak na podstawie art. 3 lit. a) tego ostatniego rozporządzenia nie ma ono zastosowania do przewozu drogowego pojazdami używanymi do przewozu osób w ramach przewozów regularnych, których trasa nie przekracza 50 km.
- 31 Należy zatem ustalić, w jakim zakresie to wyłączenie z zakresu stosowania rozporządzenia nr 561/2006 może mieć wpływ na obowiązki przewidziane w art. 15 rozporządzenia nr 3821/85 w zakresie zapisywania czasu prowadzenia pojazdu i kontroli w przypadku mieszanego używania pojazdu takiego jak będące przedmiotem postępowania głównego, polegającego na wykonywaniu w części przewozu drogowego objętego przepisami rozporządzenia nr 561/2006, a w części przewozu osób w ramach przewozów regularnych, których trasa nie przekracza 50 km.
- 32 W odniesieniu do brzmienia art. 3 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006 należy zauważyć, że zawarte w tym przepisie wyrażenie „pojazdy używane” do przewozu osób w ramach „przewozów regularnych”, których trasa nie przekracza 50 km, sugeruje, jak wskazał zasadniczo rzecznik generalny w pkt 32 opinii, iż przepis ten obejmuje pojazdy używane wyłącznie do takiego przewozu, z wyłączeniem pojazdów, które są używane w tym celu jedynie okazjonalnie.
- 33 Ponadto należy zauważyć, że ponieważ art. 3 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006 wprowadza wyjątek od zakresu stosowania tego rozporządzenia, należy interpretować go w sposób ścisły. W szczególności taki wyjątek nie może być interpretowany w sposób rozszerzający jego działanie ponad to, co jest niezbędne dla zapewnienia ochrony interesów, którą ma gwarantować, a jego zakres należy określić z uwzględnieniem celów spornego uregulowania (zob. analogicznie wyrok z dnia 3 października 2013 r., Lundberg, C-317/12, EU:C:2013:631, pkt 20 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 34 Otóż, co się tyczy celów rozporządzenia nr 561/2006, należy przypomnieć, że zgodnie z jego motywem 17 i art. 1 rozporządzenie to dotyczy ujednoczenia warunków konkurencji pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu lądowego, zwłaszcza w odniesieniu do sektora transportu drogowego, oraz poprawy warunków pracy pracowników tego sektora, a także bezpieczeństwa drogowego; wspomnianym celom służy w szczególności co do zasady obowiązek wyposażania pojazdów w transporcie drogowym w zatwierdzone tachografy, umożliwiające kontrolę czasu prowadzenia pojazdu oraz okresów wypoczynku kierowców (wyrok z dnia 2 marca 2017 r., Casa Noastră, C-245/15, EU:C:2017:156, pkt 28 i przytoczone tam orzecznictwo).



- 35 W tym względy należy zaznaczyć, że Trybunał orzekł już, iż obowiązek zapisywania przez kierowcę wszelkich okresów, o których mowa w art. 15 ust. 3 lit. b) rozporządzenia nr 3821/85, dotyczy także okresów przeznaczonych przez niego na prowadzenie pojazdu w ramach usługi przewozu, która na podstawie art. 4 ust. 3 rozporządzenia nr 3820/85 i art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 3821/85 nie wchodzi w zakres stosowania rozporządzenia nr 3821/85. Taki okres stanowi bowiem okres rzeczywistej pracy kierowcy, podczas którego nie dysponuje on swobodnie swoim czasem i który, jako że będzie miał wpływ na stan zmęczenia kierowcy, może oddziaływać na prowadzenie przez niego pojazdu (zob. podobnie wyrok z dnia 18 stycznia 2001 r., *Skills Motor Coaches i in.*, C-297/99, EU:C:2001:37, pkt 10, 25, 36–39).
- 36 Oddziaływanie na zdolność prowadzenia pojazdu może nastąpić nawet w sytuacji, gdy dni, w których brak zapisu, są odmienne niż dni, w których zapisu dokonuje się regularnie. Nieprzestrzeganie zasad dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku kierowców wykonujących przewóz drogowy niewykazane przez urządzenie rejestrujące w dniach, w których brak zapisu, może mieć bowiem negatywny wpływ na fizyczne i psychiczne zdolności kierowcy w późniejszym okresie.
- 37 Wykładnię tę potwierdza art. 6 ust. 5 rozporządzenia nr 561/2006, który nakłada na każdego kierowcę obowiązek zapisywania, jako „innej pracy”, całego czasu spędzonego na prowadzeniu pojazdu używanego do działalności zarobkowej nieobjętego zakresem stosowania tego rozporządzenia.
- 38 Wobec powyższego przyjęcie wykładni art. 3 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006, zgodnie z którą przewidziane w tym przepisie wyłączenie z zakresu stosowania tego rozporządzenia nie jest ograniczone do wyłącznego używania danego pojazdu do celów szczególnego transportu drogowego określonego we wspomnianym przepisie, byłoby sprzeczne z celem tego rozporządzenia, polegającym na poprawie warunków pracy i bezpieczeństwa drogowego, sprawiając, że rozporządzenie nr 561/2006 nie miałyby zastosowania do niektórych rodzajów używania tego pojazdu mogących mieć wpływ na prowadzenie pojazdu, i wykluczając uwzględnienie tych rodzajów użycia przy kontroli przestrzegania art. 15 ust. 2, 3 i 7 rozporządzenia nr 3821/85.
- 39 W tych okolicznościach na pytanie drugie należy odpowiedzieć, że art. 3 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006 należy interpretować w ten sposób, iż kierowca, który wykonuje przewóz drogowy objęty zakresem stosowania tego rozporządzenia, jest zobowiązany okazać na każde żądanie funkcjonariusza służb kontrolnych kartę kierowcy, wykresówki oraz wszelkie zapisy sporządzone w okresie obejmującym dzień kontroli oraz poprzednie 28 dni, zgodnie z art. 15 ust. 2, 3 i 7 rozporządzenia nr 3821/85, nawet gdy w tym okresie ów kierowca wykonywał tym samym pojazdem także przewóz osób w ramach przewozów regularnych, których trasa nie przekracza 50 km.

### ***W przedmiocie pytania pierwszego***

- 40 Poprzez pytanie pierwsze sąd odsyłający zmierza zasadniczo do ustalenia, czy art. 19 ust. 2 rozporządzenia nr 561/2006 należy interpretować w ten sposób, że stoi on na przeszkodzie temu, aby właściwe organy państwa członkowskiego mogły nałożyć na kierowcę pojazdu lub na przedsiębiorstwo transportowe karę za naruszenie rozporządzenia nr 3821/85 które zostało popełnione na terytorium innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, lecz stwierdzone na jego terytorium, które to naruszenie, i nie zostało jeszcze ukarane.

- 41 Na wstępie należy zaznaczyć, że zgodnie z jego jednoznacznym brzmieniem art. 19 ust. 2 rozporządzenia nr 561/2006 przewiduje, iż państwo członkowskie upoważni właściwe organy do nakładania kar na przedsiębiorstwo lub kierowcę za naruszenie ujawnione na jego terytorium, które to naruszenie nie zostało jeszcze ukarane, nawet gdy naruszenie takie miało miejsce na terytorium innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, jedynie w odniesieniu do naruszenia „niniejszego rozporządzenia”. Użycie tego ostatniego wyrażenia wyraźnie wskazuje, że przepis ten dotyczy naruszeń wyłącznie rozporządzenia nr 561/2006, a nie naruszeń rozporządzenia nr 3821/85.
- 42 Powyższa wykładnia literalna znajduje potwierdzenie w kontekście, w jaki wpisuje się art. 19 ust. 2 rozporządzenia nr 561/2006.
- 43 Należy bowiem zauważyć, że w art. 19 ust. 1 rozporządzenia nr 561/2006 nałożono z kolei wyraźnie na państwa członkowskie obowiązek ustanowienia przepisów dotyczących nakładania kar w przypadku naruszeń tego rozporządzenia „i” rozporządzenia nr 3821/85, a w art. 19 ust. 4 sprecyzowano podobnie, iż państwa członkowskie zapewniają funkcjonowanie systemu proporcjonalnych kar, które mogą obejmować kary pieniężne nakładane za naruszenia rozporządzenia nr 561/2006 „lub” rozporządzenia nr 3821/85.
- 44 Otóż okoliczność, że w owym art. 19 odniesiono się w jego ust. 1 i 4 do naruszeń rozporządzeń nr 561/2006 i 3821/85, a jednocześnie w jego ust. 2 dokonano odesłania jedynie do naruszeń rozporządzenia nr 561/2006, potwierdza, iż tego ostatniego ustępu nie można interpretować jako dotyczącego naruszeń rozporządzenia nr 3821/85.
- 45 Z powyższego wynika, że w obecnym stanie prawa Unii właściwe organy państwa członkowskiego nie mogą nakładać kar w przypadku naruszeń rozporządzenia nr 3821/85 stwierdzonych na terytorium tego państwa członkowskiego, lecz popełnionych na terytorium innego państwa członkowskiego. Z tego względu, że ten aspekt obowiązujących uregulowań Unii może mieć negatywny wpływ na warunki pracy kierowców i na bezpieczeństwo drogowe, do prawodawcy Unii należy podjęcie decyzji o ewentualnej zmianie (zob. analogicznie wyrok z dnia 18 stycznia 2001 r., *Skills Motor Coaches i in.*, C-297/99, EU:C:2001:37, pkt 34).
- 46 Powyższa wykładnia jest ponadto jedyną wykładnią zgodną z zasadą ustawowej określoności czynów zabronionych i kar zapisaną w art. 49 ust. 1 zdanie pierwsze Karty praw podstawowych Unii Europejskiej, która wymaga, aby ustawa jasno określała naruszenia i grożące za nie kary, przy czym warunek ten jest spełniony, jeśli podmiot prawa na podstawie brzmienia danego przepisu, a w razie potrzeby – na podstawie wykładni dokonanej przez sądy, jest w stanie określić, jakie działania i zaniechania grożą pociągnięciem go do odpowiedzialności karnej (zob. podobnie wyrok z dnia 20 grudnia 2017 r., *Vaditrans*, C-102/16, EU:C:2017:1012, pkt 51 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 47 Na pierwsze z przedstawionych pytań należy zatem odpowiedzieć, że art. 19 ust. 2 rozporządzenia nr 561/2006 należy interpretować w ten sposób, iż stoi on na przeszkodzie temu, aby właściwe organy państwa członkowskiego mogły nałożyć na kierowcę pojazdu lub na przedsiębiorstwo transportowe karę za naruszenie rozporządzenia nr 3821/85, które zostało popełnione na terytorium innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, lecz stwierdzone na jego terytorium, i nie zostało jeszcze ukarane.

## **W przedmiocie kosztów**

- 48 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (piąta izba) orzeka, co następuje:

- 1) **Artykuł 3 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 należy interpretować w ten sposób, że kierowca, który wykonuje przewóz drogowy objęty zakresem stosowania tego rozporządzenia, jest zobowiązany okazać na każde żądanie funkcjonariusza służb kontrolnych kartę kierowcy, wykresówki oraz wszelkie zapisy sporządzone w okresie obejmującym dzień kontroli oraz poprzednie 28 dni, zgodnie z art. 15 ust. 2, 3 i 7 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym, zmienionego rozporządzeniem nr 561/2006, nawet gdy w tym okresie ów kierowca wykonywał tym samym pojazdem także przewóz osób w ramach przewozów regularnych, których trasa nie przekracza 50 km.**
- 2) **Artykuł 19 ust. 2 rozporządzenia nr 561/2006 należy interpretować w ten sposób, iż stoi on na przeszkodzie temu, aby właściwe organy państwa członkowskiego mogły nałożyć na kierowcę pojazdu lub na przedsiębiorstwo transportowe karę za naruszenie rozporządzenia nr 3821/85, zmienionego rozporządzeniem nr 561/2006, które zostało popełnione na terytorium innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, lecz stwierdzone na jego terytorium, i nie zostało jeszcze ukarane.**

Podpisy