



Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (dešimtoji kolegija) SPRENDIMAS

2017 m. gruodžio 20 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Kelių transportas – Vairuotojo poilsio laikotarpiai – Reglamentas (EB) Nr. 561/2006 – 8 straipsnio 6 ir 8 dalys – Galimybė kasdienio poilsio laikotarpiais ir sutrumpintais kassavaitinio poilsio laikotarpiais pasinaudoti ne transporto priemonės nuolatinio laikymo vietoje ir būnant transporto priemonėje – Draudimas pasinaudoti reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais“

Byloje C-102/16

dėl 2016 m. vasario 4 d. *Raad van State* (Valstybės Taryba, Belgija) sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2016 m. vasario 19 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Vaditrans BVBA

prieš

Belgische Staat

TEISINGUMO TEISMAS (dešimtoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas E. Levits, teisėjai M. Berger (pranešėjas) ir F. Biltgen,

generalinis advokatas E. Tanchev,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

- *Vaditrans BVBA*, atstovaujamos advokatės F. Vanden Bogaerde,
- Belgijos vyriausybės, atstovaujamos L. Van den Broeck ir J. Van Holm,
- Vokietijos vyriausybės, atstovaujamos T. Henze ir A. Lippstreu,
- Estijos vyriausybės, atstovaujamos K. Kraavi-Käerdi,
- Ispanijos vyriausybės, atstovaujamos V. Ester Casas,
- Prancūzijos vyriausybės, atstovaujamos R. Coesme ir D. Colas,

* Proceso kalba: nyderlandų.

- Austrijos vyriausybės, atstovaujamos C. Pesendorfer,
- Europos Parlamento, atstovaujamo L.G. Knudsen, M. Menegatti ir R. van de Westelaken,
- Europos Sąjungos Tarybos, atstovaujamos R. Wiemann ir K. Michoel,
- Europos Komisijos, atstovaujamos J. Hottiaux ir F. Wilman,

susipažinęs su 2017 m. vasario 2 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

priima šį

Sprendimą

- 1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 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 Tarybos 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) 8 straipsnio 8 dalies išaiškinimo.
- 2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant *Vaditrans BVBA* ir *Belgische Staat* (Belgijos valstybė) bylą dėl *Koninklijk besluit van 19 april 2014 tot wijziging van het koninklijk besluit van 19 juli 2000 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzage het vervoer over de weg* (2014 m. balandžio 19 d. Karaliaus dekretas, iš dalies keičiantis 2000 m. liepos 19 d. Karaliaus dekretą dėl pinigų sumos mokėjimo ir deponavimo nustačius tam tikrus keleivių ir krovinių vežimo keliais pažeidimus) (2014 m. birželio 11 d. *Moniteur belge*, p. 44159) (toliau – 2014 m. balandžio 19 d. Karaliaus dekretas), kuriuo, be kita ko, nustatyta 1 800 EUR bauda sunkvežimių vairuotojams, kurie privalomu kassavaitinio poilsio laikotarpiu naudojami būdami transporto priemonėje, o ne kitoje vietoje, panaikinimo.

Teisinis pagrindas

Sąjungos teisė

- 3 Reglamento Nr. 561/2006 1, 17, 26 ir 27 konstatuojamosiose dalyse nustatyta:
 - „(1) Kelių transporto srityje 1985 m. gruodžio 20 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 3820/85 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo [OL L 370, 1985, p. 1] siekiama sudaryti vienodas konkurencijos sąlygas tarp sausumos transporto rūšių, ypač kelių transporto sektoriuje, bei pagerinti darbo sąlygas ir saugų eismą keliuose. Šiose srityse pasiekta pažanga turėtų būti įtvirtinama ir plečiama.
- <...>
- (17) Šio reglamento tikslas – pagerinti socialines sąlygas darbuotojams, kuriems jis taikomas, taip pat bendrai pagerinti saugų eismą keliuose. To iš esmės siekiama nuostatomis, susijusiomis su maksimaliomis vairavimo trukmėmis per dieną, per savaitę ir per dvi savaites paeiliui, nuostata, kuri įpareigoja suteikti vairuotojui normalų [reguliarų] kassavaitinio poilsio laikotarpį mažiausiai vieną kartą per dvi paeiliui einančias savaites, ir nuostatomis, kurios nurodo, kad jokiais aplinkybėmis kasdienio poilsio laikotarpis negali būti trumpesnis nei nepertraukiamas devynių valandų laikotarpis. <...>

<...>

- (26) Valstybės narės turėtų nustatyti už šio reglamento pažeidimus taikytinų sankcijų taisykles ir užtikrinti, kad jos būtų vykdomos. Šios sankcijos turi būti efektyvios, proporcingos, atgrasančios ir nediskriminuojančios. Į bendrą priemonių, kurias gali taikyti valstybės narės, sąrašą taip pat turėtų būti įtraukta galimybė sulaikyti transporto priemonės, kai nustatomi rimti pažeidimai. Šio reglamento nuostatos, susijusios su sankcijomis ar procesiniais veiksmais, neturėtų turėti poveikio nacionalinėms taisyklėms, nustatančioms įrodinėjimo našą.
- (27) Siekiant aiškaus ir veiksmingo vykdymo pageidautina už šio reglamento pažeidimus užtikrinti vienodas nuostatas transporto ūkio subjektų ir vairuotojų atsakomybei. Priklausomai nuo valstybių narių ši atsakomybė gali pasireikšti baudžiamosiomis, civilinėmis ar administracinėmis sankcijomis.“

4 Šio reglamento 1 straipsnyje numatyta:

„Siekiant suderinti konkurencijos sąlygas tarp sausumos transporto rūšių, ypač kelių transporto sektoriuje, bei pagerinti darbo sąlygas ir saugų eismą keliuose, šis reglamentas nustato vairavimo trukmių, pertraukų ir poilsio laikotarpių taisykles vairuotojams, vežantiems keleivius ir krovinius keliais. Šiuo reglamentu taip pat siekiama skatinti valstybių narių stebėsenos ir vykdymo praktikos bei kelių transporto pramonės darbo pagerėjimą.“

5 Minėto reglamento 4 straipsnio g ir h punktuose apibrėžiami kasdienio ir kassavaitinio poilsio laikotarpiai:

„g) „kasdienio poilsio laikotarpis“ – tai kasdienis laiko tarpas, per kurį vairuotojas gali laisvai disponuoti savo laiku, apimantis „normalų [reguliarų] kasdienio poilsio laikotarpį“ arba „sutrumpintą kasdienio poilsio laikotarpį“:

- „normalus [reguliarus] kasdienio poilsio laikotarpis“ – tai mažiausiai 11 valandų poilsiui skirtas laiko tarpas. Kaip alternatyva, šis normalus [reguliarus] kasdienio poilsio laikotarpis gali būti suskirstytas į du laikotarpius, kai pirmas yra mažiausiai 3 valandų nepertraukiamas laikotarpis, o antras – mažiausiai 9 valandų nepertraukiamas laikotarpis,
- „sutrumpintas kasdienio poilsio laikotarpis“ – mažiausiai 9 valandų, bet trumpesnis nei 11 valandų, poilsiui skirtas laiko tarpas;

h) „kassavaitinio poilsio laikotarpis“ – tai kassavaitinis laiko tarpas, per kurį vairuotojas gali laisvai disponuoti savo laiku, apimantis „normalų [reguliarų] kassavaitinio poilsio laikotarpį“ arba „sutrumpintą kassavaitinio poilsio laikotarpį“;

- „normalus [reguliarus] kassavaitinio poilsio laikotarpis“ – tai mažiausiai 45 valandų poilsiui skirtas laiko tarpas,
- „sutrumpintas kassavaitinio poilsio laikotarpis“ – trumpesnis nei 45 valandų poilsiui skirtas laiko tarpas, kuris, laikantis 8 straipsnio 6 dalyje nustatytų sąlygų, gali būti sutrumpintas ne daugiau kaip iki 24 paeiliui einančių valandų.“

6 To paties reglamento 8 straipsnio 6 dalyje nustatyta:

„Per bet kurias dvi paeiliui einančias savaites vairuotojas turi pasinaudoti mažiausiai:

- dviem normaliais [reguliariais] kassavaitinio poilsio laikotarpiais arba

- vienu reguliariu kassavaitinio poilsio laikotarpiu ir vienu mažiausiai 24 valandų sutrumpintu kassavaitinio poilsio laikotarpiu; tačiau sutrumpinimas turi būti kompensuojamas lygiaverčiu poilsui 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.“

- 7 Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 dalis suformuluota taip:

„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.“

- 8 Šio reglamento 18 straipsnyje nustatyta:

„Valstybės narės priima šiam reglamentui įgyvendinti būtinas priemones.“

- 9 Minėto reglamento 19 straipsnio 1 dalyje numatyta:

„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. N[ė] už vieną šio reglamento ar Reglamento (EEB) Nr. 3821/85 nuostatų pažeidimą negali būti taikoma daugiau kaip viena sankcija ar procedūra. <...>“

Belgijos teisė

- 10 Karaliui skirtoje ataskaitoje, priimtoje prieš priimant minėtą 2014 m. balandžio 19 d. Karaliaus dekretą, nurodyta, kad ji įtraukta į 2013 m. lapkričio 28 d. [Belgijos] Ministrų tarybos patvirtintą veiksmų planą, skirtą kovai su nesąžiningu darbuotojų, kurie yra Europos Sąjungos piliečiai, komandiravimu į Belgiją (vadinamasis „socialinis dempingas“).

- 11 2014 m. balandžio 19 d. Karaliaus dekrete numatyta, pirma, baudos dydžio padidinimas, kai pažeidžiama pareiga turėti užpildytą siuntos važtaraštį transporto priemonėje, ir, antra, bauda pažeidus draudimą pasinaudoti reguliariu kassavaitinio poilsio laikotarpiu būnant transporto priemonėje.

- 12 2014 m. balandžio 19 d. Karaliaus dekreto 2 straipsnyje nustatyta:

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

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

Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

- 13 2014 m. rugpjūčio 8 d. *Vaditrans*, Belgijoje įsteigta transporto bendrovė, pateikė *Raad van State* (Valstybės Taryba, Belgija) ieškinį, juo prašė panaikinti 2014 m. balandžio 19 d. Karaliaus dekretą, pagal kurį 1 800 EUR bauda gali būti skiriama, kai sunkvežimio vairuotojas reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais naudojasi būdamas transporto priemonėje.
- 14 Grįsdama savo ieškinį *Vaditrans* nurodo, kad 2014 m. balandžio 19 d. Karaliaus dekreto 2 straipsnis yra nesuderinamas su bausmių teisėtumo principu, nes pagal šią nuostatą baudžiama už pasinaudojimą reguliaraus kassavaitinio poilsio laikotarpiu būnant transporto priemonėje, o Reglamente Nr. 561/2006 tokio draudimo nenumatyta.
- 15 Priešingai, Belgijos valstybė, atstovaujama judumo ministro, teigia, kad iš Reglamento Nr. 561/2006 aiškiai matyti, jog vairuotojas negali pasinaudoti reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais, būdamas transporto priemonėje.
- 16 Šiuo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas konstatuoja, kad 2014 m. balandžio 19 d. Karaliaus dekretas grindžiamas, be kita ko, minėto reglamento 8 straipsnio 6 ir 8 dalyse nustatytu principu, pagal kurį vairuotojui draudžiama pasinaudoti reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais būnant transporto priemonėje. Nesigilindamas į klausimo esmę, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad kyla abejonių dėl šio argumento pagrįstumo ir kad tai yra Sąjungos teisės aiškinimo klausimas, kuris priskiriamas Teisingumo Teismui jurisdikcijai.
- 17 Be to, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad kiti du klausimai, kurių jis taip pat išsamiau nenagrinėja, keliami atsižvelgiant į Teisingumo Teismo atsakymą į minėtą klausimą. Jei Teisingumo Teismas atsakytų teigiamai, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismo manymu, reikia nustatyti, ar Reglamentas Nr. 561/2006 yra suderinamas su Europos Sąjungos pagrindinių teisių (toliau – Chartija) 49 straipsnio 1 dalyje įtvirtintu bausmių teisėtumo principu. Jei atsakymas būtų neigiamas, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas klausia, ar valstybė narė savo nacionalinėje teisėje gali nustatyti tokį draudimą, koks nagrinėjamas pagrindinėje byloje.
- 18 Šiomis aplinkybėmis *Raad van State* (Valstybės Taryba) nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:
 - „1. Ar Reglamento Nr. 561/2006 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 minėto reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 ir 8 dalys, siejamos su šio reglamento 19 straipsniu, prieštarauja <...> Chartijos 49 straipsnyje įtvirtintam baudžiamojoje teisėje taikomam teisėtumo principui tiek, kiek minėtose reglamento nuostatose nenumatyta aiškaus draudimo pasinaudoti minėto 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 minėtą reglamentą valstybės narėms leidžiama nacionalinėje teisėje nustatyti draudimą pasinaudoti to paties reglamento 8 straipsnio 6 dalyje nurodytais reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais būnant transporto priemonėje?“

Dėl prejudicinių klausimų

Dėl pirmojo klausimo

- 19 Dėl pirmojo klausimo Belgijos, Vokietijos, Prancūzijos ir Austrijos vyriausybės ir Europos Komisija mano, kad pagal Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 dalį vairuotojui neleidžiama pasinaudoti reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais būnant transporto priemonėje. *Vaditrans*, Estijos ir Ispanijos vyriausybės, atvirkščiai, laikosi priešingos nuomonės.
- 20 Šiuo aspektu reikia priminti, kad pagal suformuotą Teisingumo Teismo jurisprudenciją aiškinant Sąjungos teisės nuostatą reikia atsižvelgti ne tik į jos formuluotę, bet ir į kontekstą bei teisės akto, kuriame ji įtvirtinta, tikslus (be kita ko, žr. 2017 m. liepos 6 d. Sprendimo *Air Berlin*, C-290/16, EU:C:2017:523, 22 punktą ir nurodytą jurisprudenciją), o nagrinėjamu atveju – taip pat į šio teisės akto priėmimo istoriją (2015 m. liepos 1 d. Sprendimo *Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland*, C-461/13 EU:C:2015:433, 30 punktą).
- 21 Pirmą, dėl Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 dalies pirmos pastraipos formuluotės reikia pažymėti, kad šioje nuostatoje numatyta, jog per bet kurias dvi paeiliui einančias savaites vairuotojas turi pasinaudoti mažiausiai dviem normaliais [reguliariais] kassavaitinio poilsio laikotarpiais arba vienu reguliariu kassavaitinio poilsio laikotarpiu ir vienu sutrumpintu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, laikydamasis tam tikrų reikalavimų.
- 22 Minėto reglamento 8 straipsnio 6 dalies antroje pastraipoje nustatyta, kad kassavaitinio poilsio laikotarpis prasideda ne vėliau kaip po šešių 24 valandų laiko tarpų nuo pasinaudoto kassavaitinio poilsio laikotarpio pabaigos.
- 23 Minėto reglamento 8 straipsnio 8 dalyje numatyta, kad jei vairuotojas taip nusprendžia, kasdienio poilsio ir sutrumpinto kassavaitinio poilsio laikotarpiais ne transporto priemonės nuolatinio laikymo vietoje galima pasinaudoti transporto priemonėje, jeigu joje kiekvienam vairuotojui yra įrengtos tinkamos miegojimo vietos, o transporto priemonė stovi vietoje.
- 24 Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 ir 8 dalys turi būti aiškinamos atsižvelgiant į šio reglamento 4 straipsnį, nes šiame straipsnyje apibrėžtos minėtame reglamente vartojamos sąvokos.
- 25 Reglamento Nr. 561/2006 4 straipsnio f punkte „poilsis“ apibrėžtas kaip „nepertraukiamas laiko tarpas, per kurį vairuotojas gali laisvai disponuoti savo laiku“.
- 26 Minėto reglamento 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.
- 27 To paties reglamento 4 straipsnio h punkte „kassavaitinio poilsio laikotarpis“ apibrėžtas kaip „kassavaitinis laiko tarpas, per kurį vairuotojas gali laisvai disponuoti savo laiku“, be to, ši sąvoka apima „normalų [reguliarų] kassavaitinio poilsio laikotarpį“ arba „sutrumpintą kassavaitinio poilsio laikotarpį“. Kalbant konkrečiai, „normalus [reguliarus] kassavaitinio poilsio laikotarpis“ apibrėžtas kaip „mažiausiai 45 valandų poilsui skirtas laiko tarpas“, o „sutrumpintas kassavaitinio poilsio laikotarpis“ reiškia „trumpesnę nei 45 valandų poilsui skirtą laiko tarpą, kuris, laikantis“ Reglamento Nr. 561/2006 „8 straipsnio 6 dalyje nustatytų sąlygų, gali būti sutrumpintas ne daugiau kaip iki 24 paeiliui einančių valandų“.

- 28 Taigi Reglamento Nr. 561/2006 4 straipsnio g ir h punktuose nustatytas atitinkamai skirtingas „kasdienio poilsio laikotarpio“ ir „kassavaitinio poilsio laikotarpio“ sąvokų vartojimas tiek, kiek šie laikotarpiai gali būti reguliarūs arba sutrumpinti.
- 29 Toks atskyrimas taip pat numatytas minėto reglamento 8 straipsnio 6 dalyje, kurios pirmoje pastraipoje nurodomi ir normalūs [reguliarūs], ir sutrumpinti kassavaitinio poilsio laikotarpiai. Priešingai, šios nuostatos antroje pastraipoje nurodomas „kassavaitinio poilsio laikotarpis“, apimantis abu minėtus laikotarpius.
- 30 To paties reglamento 8 straipsnio 8 dalyje pakartojamas 4 straipsnio g ir h punktuose nustatytas atskyrimas, susijęs su „kasdienio poilsio laikotarpiais“, kurie apima reguliarius ir sutrumpintus kasdienio poilsio laikotarpius, ir su „sutrumpintais kassavaitinio poilsio laikotarpiais“.
- 31 Kadangi Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 dalyje aiškiai numatyti kasdienio poilsio laikotarpiai ir sutrumpinti kassavaitinio poilsio laikotarpiai, tai reiškia, kad vairuotojas negali reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais naudotis, būdamas transporto priemonėje.
- 32 Iš tiesų, jei Europos Sąjungos teisės aktų leidėjas minėto reglamento 8 straipsnio 8 dalyje būtų norėjęs nustatyti reguliarius kassavaitinio poilsio laikotarpius ir sutrumpintus kassavaitinius poilsio laikotarpius, jis būtų galėjęs vartoti formuluotę „kassavaitinio poilsio laikotarpiai“, siekdamas apimti abu šių poilsio laikotarpių tipus.
- 33 Be to, jei visais poilsio laikotarpiais vairuotojas galėtų pasinaudoti būdamas transporto priemonėje, Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 dalyje numatytas atskyrimas būtų beprasmis, todėl ši nuostata taptų neveiksminga.
- 34 Tokį Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 dalies aiškinimą patvirtina šios nuostatos priėmimo istorija, nes, remiantis šios nuostatos pakeitimais, ji leidžia nustatyti Sąjungos teisės aktų leidėjo ketinimą.
- 35 Iš tiesų remiantis motyvais, kuriuos savo išvados 45–51 punktuose pakankamai išplėtė generalinis advokatas, Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 dalies priėmimo procedūra leidžia daryti išvadą, kad teisės aktų leidėjas aiškiai norėjo reguliarius kassavaitinio poilsio laikotarpius išbraukti iš šios nuostatos taikymo srities.
- 36 Taigi reikia konstatuoti, kad Komisijos pirminis pasiūlymas dėl Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 dalies (iš pradžių – 8 straipsnio 6 dalies, žr. 2001 m. spalio 12 d. Pasiūlymą dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų tam tikrų nuostatų suderinimo, COM(2001) 573 galutinis, (OL C 51 E, 2002, p. 234)) buvo susijęs su visais poilsio laikotarpiais, taigi ir kasdienio, ir kassavaitinio poilsio laikotarpiais, jei, pirma, transporto priemonėje kiekvienam vairuotojui yra įrengtos tinkamos miegojimo vietos ir, antra, transporto priemonė stovi vietoje.
- 37 Po to, kai 2003 m. sausio 14 d. teisėkūros rezoliucijoje dėl Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų tam tikrų nuostatų suderinimo (OL C 38 E, 2004, p. 152) Europos Parlamentas iš minėtos nuostatos teksto išbraukė nuorodą į kassavaitinio poilsio laikotarpius, grįsdamas tuo, kad be šio pakeitimo naujoji tvarka reikštų, be kita ko, situacijos vairuotojų higienos ir gerovės srityje pablogėjimą, Komisija pateikė kompromisą, siūlydama, kad transporto priemonėje būtų galima pasinaudoti tik sutrumpintu kassavaitiniu poilsiu ne transporto priemonės nuolatinio laikymo vietoje (žr. 8 straipsnio 6 dalį ir aiškinamojo memorandumą, COM(2003) 0490 galutinis, 26 punktą).

- 38 Šis požiūris, kurį bendrojoje pozicijoje palaikė Europos Sąjungos Taryba, nors Parlamentas ketino dar kartą jį pakeisti (2005 m. balandžio 13 d. Europos Parlamento teisėkūros rezoliucija, susijusi su Tarybos bendrąja pozicija dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų tam tikrų nuostatų suderinimo ir iš dalies keičiančio reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 (OL C 33 E, 2006, p. 424)), galutinai buvo išsaugotas Taikinimo komiteto patvirtintame bendrame teksto projekte (Doc PE-CONS 3671/3/05 REV 3, 2006 m. sausio 31 d.; 2006 m. vasario 2 d. Europos Parlamento teisėkūros rezoliucija; Doc 7580/06, 2006 m. kovo 21 d.), o jo formuluotė perkelta į Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 dalį.
- 39 Antra, dėl Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 dalies konteksto reikia pažymėti, kad jis patvirtina pirma pateiktą aiškinimą.
- 40 Kaip matyti iš šio sprendimo 21–33 punktų, tam tikros Reglamento Nr. 561/2006 nuostatos, šiuo atveju šio reglamento 4 straipsnio f ir g punktai ir 8 straipsnio 6 dalis, kuriose apibrėžtos šio reglamento 8 straipsnio 8 dalyje pateiktos sąvokos, draudžia bet koki kitoki aiškinimą, galintį sukelti abejonių dėl šių skirtingų nuostatų susiejimo.
- 41 Trečia, dėl Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 dalies tikslo reikia konstatuoti, kad jis taip pat patvirtina šio sprendimo 31–33 punktuose pateiktą aiškinimą.
- 42 Taigi, remiantis suformuota jurisprudencija, pagal minėto reglamento 17 konstatuojamąją dalį šiuo reglamentu siekiama pagerinti kelių transporto sektoriaus darbuotojų darbo sąlygas, bendrai pagerinti saugų eismą keliuose ir suderinti konkurencijos sąlygas kelių transporto sektoriuje (be kita ko, žr. 2012 m. vasario 9 d. Sprendimo *Urbán*, C-210/10, EU:C:2012:64, 25 punktą; 2016 m. birželio 9 d. Sprendimo *Eurospeed*, C-287/14, EU:C:2016:420, 38 ir 39 punktus ir nurodytą jurisprudenciją; 2016 m. spalio 19 d. Sprendimo *EL-EM-2001*, C-501/14, EU:C:2016:777, 21 punktą).
- 43 Aiškinimu, jog pagal Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 ir 8 dalis vairuotojui draudžiama reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais pasinaudoti būnant transporto priemonėje, akivaizdžiai siekiama šio reglamento tikslų – pagerinti vairuotojų darbo sąlygas ir saugų eismą keliuose. 2003 m. sausio 14 d. Europos Parlamento teisėkūros rezoliucijoje (OL C 38 E, 2004, p. 152) pateiktas pagrindimas patvirtina šią išvadą.
- 44 Šiuo klausimu taip pat reikia pažymėti, kad nors, kaip nurodė Komisija 2005 m. birželio 27 d. nuomonėje (COM(2005) 0301 galutinis), transporto priemonių konstrukcija per 20 pastarųjų metų iki jos nuomonės pateikimo dienos gerokai pagerėjo ir nors kabinų konstrukcija pastaraisiais metais iš tiesų pasikeitė, vis dėlto sunkvežimio kabina neatrodo esanti ta poilsio vieta, kuri pritaikyta poilsio laikotarpiams, ilgesniems nei kasdienio poilsio laikotarpiai ir sutrumpinto kassavaitinio poilsio laikotarpiai. Vairuotojai privalo turėti galimybę savo reguliarius kassavaitinio poilsio laikotarpius praleisti toje vietoje, kurioje užtikrinamos tinkamos ir proporcingos apgyvendinimo sąlygos.
- 45 Šiomis aplinkybėmis taip pat reikia konstatuoti, kad jei Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnis turėtų būti aiškinamas taip, jog vairuotojas gali reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais pasinaudoti būdamas savo transporto priemonėje, tai reikštų, kad vairuotojas gali visus savo poilsio laikotarpius praleisti būdamas transporto priemonės kabinoje. Taigi tokiu atveju šio vairuotojo poilsio laikotarpiai būtų praleidžiami toje vietoje, kurioje nėra tinkamų apgyvendinimo sąlygų. Tačiau toks Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio aiškinimas negali prisidėti prie šiuo reglamentu siekiamo tikslo – pagerinti vairuotojų darbo sąlygas – įgyvendinimo.
- 46 *Vaditrans* ir Estijos vyriausybė teigia, kad dėl tokio aiškinimo gali pablogėti sąlygos, kurioms esant vairuotojai gali pasinaudoti kassavaitinio poilsio laikotarpiais. Be to, gali būti sunku įrodyti, jog laikomasi šio reikalavimo, nes dėl to gerokai padidėtų transporto priemonių vairuotojams tenkanti administracinė našta.

- 47 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad iš tiesų Reglamente Nr. 561/2006 nėra jokių nuostatų, kuriomis būtų tiesiogiai reglamentuojama, kaip vairuotojas turi pasinaudoti reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais, tačiau tokie argumentai, kuriuos pateikė *Vaditrans* ir Estijos vyriausybė, negali, kaip išvados 62 punkte pažymėjo generalinis advokatas, pateisinti minėtame reglamente nustatytų privalomų normų, reglamentuojančių vairuotojų poilsio laikotarpius, nesilaikymo.
- 48 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, į pateiktą pirmąjį klausimą reikia atsakyti, kad Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 ir 8 dalys turi būti aiškinamos taip, jog vairuotojas negali pasinaudoti 8 straipsnio 6 dalyje numatytais reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais, būdamas savo transporto priemonėje.

Dėl antrojo klausimo

- 49 Dėl antrojo klausimo *Vaditrans* ir Ispanijos vyriausybė, siūlydamos atsakyti į šį klausimą teigiamai, nurodo, kad, nesant atitinkamų aiškių teisės aktų, Reglamento Nr. 561/2006 aiškinimas, pagal kurį vairuotojui draudžiama reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais pasinaudoti būnant transporto priemonėje, prilyginamas *a contrario* aiškinimui, kuris draudžiamas pagal teisėtumo principą.
- 50 Šiuo klausimu reikia priminti, kad pagal nusikalstamų veikų ir bausmių teisėtumo principą (*nullum crimen, nulla poena sine lege*), kuris įtvirtintas, be kita ko, Chartijos 49 straipsnio 1 dalyje ir yra specifinė bendrojo teisinio tikrumo principo išraiška, niekas negali būti nuteistas už veikimą ar neveikimą, kurie pagal jų padarymo metu galiojusią nacionalinę ar tarptautinę teisę nebuvo laikomi nusikalstamomis veikomis.
- 51 Remiantis Teisingumo Teismo jurisprudencija, pagal šį principą reikalaujama, kad Sąjungos teisės aktuose būtų aiškiai apibrėžtos nusikalstamos veikos ir už jas skiriamos bausmės. Ši sąlyga įvykdoma, kai teisės subjektas iš atitinkamos nuostatos teksto ir prireikus teismų taikyto šios nuostatos aiškinimo gali žinoti, dėl kokių veiksmų ar neveikimo kyla jo baudžiamoji atsakomybė (be kita ko, žr. 2008 m. birželio 3 d. Sprendimo *Intertanko ir kt.*, C-308/06, EU:C:2008:312, 71 punktą ir 2015 m. spalio 22 d. Sprendimo *AC-Treuhand / Komisija*, C-194/14 P, EU:C:2015:717, 40 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).
- 52 Taigi nusikalstamų veikų ir bausmių teisėtumo principas negali būti aiškinamas kaip draudžiantis laipsnišką baudžiamosios atsakomybės teisės normų aiškinimą, kurį teismas atlieka vienoje ar kitoje byloje pateikdamas išaiškinimą, jeigu tokio išaiškinimo rezultatai vykdant pažeidimą galima protingai numatyti, atsižvelgiant pirmiausia į tuo metu jurisprudencijoje dėl nagrinėjamos įstatymo nuostatos pateikiamą išaiškinimą (2015 m. spalio 22 d. Sprendimo *AC-Treuhand / Komisija*, C-194/14 P, EU:C:2015:717, 41 punktas ir nurodyta jurisprudencija).
- 53 Reikia pažymėti, kad, kaip matyti iš atsakymo į pirmąjį klausimą, pagal Reglamento Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 ir 8 dalis draudžiama pasinaudoti kassavaitinio poilsio laikotarpiais būnant transporto priemonėje, bet šiose nuostatose savaime nenurodoma jokių sankcijų. Šio reglamento 19 straipsnyje taip pat nenustatyta jokių sankcijų, bet, atvirkščiai, valstybėms narėms nustatyta pareiga numatyti sankcijas už šio reglamento pažeidimą ir imtis visų reikiamų priemonių, kad tos sankcijos būtų įgyvendintos.
- 54 Be to, kaip taip pat matyti iš Reglamento Nr. 561/2006 26 konstatuojamosios dalies, šios sankcijos turi būti efektyvios, proporcingos, atgrasančios ir nediskriminuojančios. Nors pagal šio reglamento 19 straipsnį valstybės narės privalo vykdyti papildomas sąlygas, susijusias su nustatytinomis taisyklėmis dėl sankcijų, taikomų už minėto reglamento pažeidimus, vis dėlto šios sąlygos neturi jokios įtakos sankcijų pobūdžiui, ir tai patvirtina to paties reglamento 27 konstatuojamoji dalis, pagal kurią reglamento pažeidimo atveju valstybės narės gali taikyti baudžiamąsias, civilines ar administracines sankcijas.

- 55 Šiuo klausimu iš suformuotos jurisprudencijos matyti, kad, kai Sąjungos teisės akte nėra numatyta konkrečios sankcijos už šio teisės akto pažeidimą arba šiuo klausimu daroma nuoroda į nacionalinių įstatymų ir kitų teisės aktų nuostatas, pagal ES sutarties 4 straipsnio 3 dalį valstybės narės įpareigojamos imtis visų tinkamų priemonių, kad užtikrintų Sąjungos teisės apimtį ir veiksmingumą. Šiuo aspektu, nors valstybės narės turi teisę pasirinkti sankcijas, jos, be kita ko, privalo atsižvelgti į tai, kad už Sąjungos teisės pažeidimus turi būti baudžiama pagal panašias materialines ir procesines taisykles kaip už tokio paties pobūdžio ir sunkumo nacionalinės teisės pažeidimus; kartu sankcijos bet kuriuo atveju turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios (be kita ko, žr. 1990 m. liepos 10 d. Sprendimo *Hansen*, C-326/88, EU:C:1990:291, 17 punktą ir 2014 m. kovo 27 d. Sprendimo *LCL Le Crédit Lyonnais*, C-565/12, EU:C:2014:190, 44 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).
- 56 Šiomis aplinkybėmis reikia pažymėti, kad ne kartą antrinės teisės aktus, pagal kuriuos valstybės narės įpareigojamos numatyti sankcijas, siekdamos užtikrinti veiksmingą šių teisės aktų įgyvendinimą, Teisingumo Teismas aiškino atsižvelgdamas į nusikalstamų veikų ir bausmių teisėtumo principą. Taigi pagal šią jurisprudenciją pačioje direktyvoje negali, nepaisant ją įgyvendinančio valstybės narės priimto vidaus teisės akto, būti nustatyta arba sugriežtinta jos nuostatos pažeidusių asmenų baudžiamoji atsakomybė (be kita ko, žr. 2004 m. sausio 7 d. Sprendimo *X*, C-60/02, EU:C:2004:10, 61 punktą).
- 57 Taip pat iš šios jurisprudencijos matyti, kad Teisingumo Teismo argumentai, pateikti dėl direktyvų, gali būti perkelti reglamentams, t. y. teisės normoms, kurių pagal jų pobūdį nereikia perkelti į nacionalinės teisės aktus, kai pagal šiuos reglamentus valstybėms narėms suteikiama teisė nustatyti sankcijas už šių reglamentų nuostatų pažeidimus (šiuo klausimu žr. 2004 m. sausio 7 d. Sprendimo *X*, C-60/02, EU:C:2004:10, 62 punktą).
- 58 Taigi, kadangi pagal Reglamentą Nr. 561/2006 valstybės narės turi nustatyti sankcijas už šio reglamento pažeidimus, jos turi diskreciją spręsti dėl taikytinų sankcijų pobūdžio (šiuo klausimu žr. 2016 m. birželio 9 d. Sprendimo *Eurospeed*, C-287/14, EU:C:2016:420, 34 punktą).
- 59 Darytina išvada, kad, išnagrinėjus pateiktą antrąjį klausimą, nebuvo nustatyta jokių veiksmų, kurie, atsižvelgiant į Chartijos 49 straipsnio 1 dalyje įtvirtintą baudžiamajoje teisėje taikomą teisėtumo principą, galėtų turėti įtakos Reglamento Nr. 561/2006 galiojimui.

Dėl trečiojo klausimo

- 60 Atsižvelgiant atsakymą, pateiktą į pirmąjį klausimą, į trečiąjį klausimą atsakyti nereikia.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

- ⁶¹ Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikuso teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (dešimtoji kolegija) nusprendžia:

- 1. 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 8 straipsnio 6 dalyje nurodytais reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais būnant transporto priemonėje.**
- 2. Išnagrinėjus antrąjį klausimą, nebuvo nustatyta jokių veiksnų, kurie, atsižvelgiant į Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 49 straipsnio 1 dalyje įtvirtintą baudžiamojoje teisėje taikomą teisėtumo principą, galėtų turėti įtakos Reglamento Nr. 561/2006 galiojimui.**

Parašai.