



## Сборник съдебна практика

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ  
Е. ТАНЧЕВ  
представено на 2 февруари 2017 година<sup>1</sup>

**Дело C-102/16**

**Vaditrans BVBA**  
**срещу**  
**Belgische Staat**

(Преюдициално запитване, отправено от Raad van State (Държавен съвет, Белгия)

„Преюдициално запитване — Автомобилен транспорт — Регламент (ЕО) № 561/2006 — Почивки на водача на превозно средство — Член 8, параграф 6 — Член 8, параграф 8 — Член 19 — Обстоятелства, при които почивката може да се ползва в превозното средство — Харта на основните права на Европейския съюз — Член 49“

1. Основният въпрос, който Raad van State (Държавен съвет, Белгия) поставя с настоящото преюдициално запитване, е дали съгласно член 8, параграфи 6 и 8 от Регламент (ЕО) № 561/2006 за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (наричан по-нататък „Регламент № 561/2006“<sup>2</sup>) е недопустимо водачите да ползват предвидените в този регламент нормални седмични почивки в превозното средство. Запитващата юрисдикция иска също така да се установи дали определени разпоредби на Регламент № 561/2006 нарушават принципа на законоустановеност на престъплението и наказанието, закрепен в член 49 от Хартата на основните права на Европейския съюз (наричана по-нататък „Хартата“).

2. Не може да се приеме, че настоящото дело засяга само техническите аспекти на политиката на ЕС в областта на автомобилния транспорт. То налага разглеждането на сложни социални проблеми, които са от голямо значение за ежедневието на гражданите на Съюза и държавите членки, като например гарантиране на безопасността на европейските пътища и закрилата на работниците.

<sup>1</sup> Език на оригиналния текст: английски.

<sup>2</sup> Регламент на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 година за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета (ОВ L 102, 2006 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 5, том 8, стр. 214) (наричан по-нататък „Регламент № 561/2006“).

## I. Правна уредба

### A – Правото на Съюза

3. В член 8, параграфи 6 и 8 от Регламент № 561/2006 се предвижда:

„6. През всеки две последователни седмици водачът ползва поне:

- две нормални седмични почивки, или
- една нормална седмична почивка и една намалена седмична почивка от поне 24 часа. Намалението обаче се компенсира с равностоен период на почивка, ползван без прекъсване преди края на третата седмица след въпросната седмица.

Седмичната почивка започва не по-късно от края на шест 24-часови периода от края на предишната седмична почивка.

[...]

8. По желание на водача дневните почивки и намалените седмични почивки извън базата могат да бъдат ползвани в превозното средство, доколкото то разполага с подходящи условия за спане за всеки водач и превозното средство е неподвижно.“

4. Член 19, параграф 1 от Регламент № 561/2006 гласи:

„1. Държавите членки определят правила относно санкциите, приложими при нарушения на настоящия регламент и на Регламент (ЕИО) № 3821/85, и предприемат всички необходими мерки за осигуряване на тяхното прилагане. Тези санкции следва да бъдат ефективни, съразмерни, възпиращи и недискриминационни. [...]“.

### B – Националното право

5. Релевантните разпоредби на националното право се съдържат в Кралски указ от 19 април 2014 г. „за изменение на Кралски указ от 19 юли 2000 г. относно плащането и депозирането на парична сума при установяването на нарушения при автомобилния превоз на пътници и стоки“<sup>3</sup> (наричан по-нататък „обжалваният указ“)<sup>4</sup>.

6. Член 2 от обжалвания указ гласи:

„В буква с) („Време на управление и почивки“) от приложение 1, допълнение 1 към [Кралски указ от 19 юли 2000 г.] се добавя следната точка 8:

„8.	Нормалната седмична почивка, която следва да бъде спазена към момента на проверката, се ползва в превозното средство.	– Регламент (ЕО) № 561/2006, член 8, параграфи 6 и 8.
		– AETR, член 8.

3 *Belgisch Staatsblad* (Държавен вестник на Белгия) от 11 юни 2014 г., стр. 44159.

4 Съгласно приложения към него „Доклад до краля“, обжалваният указ е част от план за действие, който е приет от Министерския съвет на Белгия на 28 ноември 2013 г. срещу командироването с измамна цел на работници от ЕС в Белгия, т.нар. социален дъмпинг.

## II. Главното производство и преюдициалните въпроси

7. Vaditrans BVBA (наричано по-нататък „жалбоподателят“) е белгийско дружество за автомобилни превози.

8. На 8 август 2014 г. жалбоподателят подава жалба пред Raad van State (Държавен съвет, Белгия) за отмяна на обжалвания указ. Член 2 от обжалвания указ предвижда санкция от 1 800 EUR за нарушаване на забраната за водачите да ползват нормалната седмична почивка в превозното средство.

9. В подкрепа на своята жалба жалбоподателят оспорва направеното в член 2 от обжалвания указ имплицитно тълкуване на член 8, параграфи 6 и 8 от Регламент № 561/2016. Въпросната разпоредба от обжалвания указ е основана на презумпцията, че съгласно Регламент № 561/2006 нормалната седмична почивка не може да се ползва в превозното средство. Жалбоподателят изтъква, че подобно тълкуване се основава на аргумент а contrario, който нарушава принципа на законоустановеността в наказателното право.

10. Белгийската държава (наричана по-нататък „ответникът“) твърди, че член 8, параграфи 6 и 8 от Регламент № 561/2016 не допуска предвидената в този регламент нормална седмична почивка да се ползва в превозното средство и че член 2 от обжалвания указ не нарушава принципа на законоустановеността в наказателното право.

11. При тези обстоятелства Raad van State отправя до Съда следните преюдициални въпроси:

- „1. Трябва ли член 8, параграфи 6 и 8 от Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 година за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета да се тълкува в смисъл, че нормалните седмични почивки по смисъла на член 8, параграф 6 от този регламент не могат да се ползват в превозното средство?
2. Ако отговорът на първия въпрос е положителен: нарушава ли в случая член 8, параграфи 6 и 8 от Регламент № 561/2006 във връзка с член 19 от същия регламент установения в член 49 от Хартата на основните права на Европейския съюз принцип на законоустановеността в наказателното право, поради обстоятелството че посочените по-горе разпоредби на Регламент № 561/2006 не предвиждат изрична забрана нормалните седмични почивки по смисъла на член 8, параграф 6 от посочения регламент да се ползват в превозното средство?
3. Ако отговорът на първия въпрос е отрицателен: в този случай разрешава ли Регламент № 561/2006 на държавите членки да установят в националното си законодателство забрана за ползване в превозното средство на нормалните седмични почивки по смисъла на член 8, параграф 6 от този регламент?“.

12. Писмени становища пред Съда са представили жалбоподателят, австрийското, белгийското, естонското, френското, германското и испанското правителство, Европейският парламент, Съветът и Комисията.

### III. Анализ

13. Моето заключение е, че член 8, параграфи 6 и 8 от Регламент № 561/2006 трябва да се тълкува в смисъл, че водачите не могат да ползват предвидените в този регламент седмични почивки в превозното средство. Освен това стигам до заключението, че член 8, параграф 6 и 8 във връзка с член 19 от Регламент № 561/2006 не нарушава установения в член 49 от Хартата принцип на законоустановеност на престъплението и наказанието. От тези заключения следва, че моят отговор на третия въпрос ще бъде релевантен само ако Съдът не се съгласи с отговора ми на първия въпрос. По-нататък ще изложа подробно съображенията си, но най-напред ще разгледам някои свързани с хода на делото въпроси относно допустимостта, които бяха повдигнати от Съвета и от жалбоподателя.

#### *A – Допустимост*

14. Съветът поставя под съмнение допустимостта на втория въпрос, на основание че запитващата юрисдикция не обяснява в съответствие с член 94, буква в) от Процедурния правилник на Съда защо се съмнява във валидността на релевантните разпоредби на Регламент № 561/2006 или защо решението по преюдициалния въпрос относно валидността на тези разпоредби би довело до решаване на спора в главното производство. В допълнение жалбоподателят изразява съмнение във връзка с релевантността на третия въпрос.

15. По изложените по-долу съображения считам, че преюдициалните въпроси са допустими.

16. Съгласно установената практика на Съда въпросите относно правото на Съюза се ползват с презумпция за релевантност. Съдът може да откаже да се произнесе по отправеното от национална юрисдикция запитване само ако е съвсем очевидно, че исканото тълкуване или исканата преценка на валидността на норма от правото на Съюза няма никаква връзка с действителността или с предмета на спора в главното производство, когато проблемът е от хипотетично естество или още когато Съдът не разполага с необходимите данни от фактическа и правна страна, за да бъде полезен с отговора на поставените му въпроси<sup>5</sup>.

17. Освен това е целесъобразно да се напомни, че съгласно практиката на Съда и както е видно от член 94, буква в) от Процедурния правилник на Съда<sup>6</sup>, духът на сътрудничество, който е основополагащ за преюдициалното производство, налага запитващата юрисдикция да изложи в акта за преюдициално запитване точните причини, поради които смята, че за решаването на спора е необходим отговор на въпросите относно тълкуването или валидността на някои разпоредби от правото на Съюза. Ето защо е важно националната юрисдикция да посочи конкретно точните причини, поради които се съмнява във валидността на някои разпоредби от правото на Съюза, и основанията за констатиране на невалидност, които съответно смята, че биха могли да са налице<sup>7</sup>.

18. В настоящия случай запитващата юрисдикция смята, че е необходимо тълкуване на релевантните разпоредби на Регламент № 561/2006, за да може да се произнесе с решение по едно от изтъкнатите от жалбоподателя основания.

5 Вж. например решение от 16 юни 2015 г., Gauweiler и др. (C-62/14, EU:C:2015:400, т. 25).

6 Член 94, буква в) от Процедурния правилник на Съда гласи, че освен отправените до Съда преюдициални въпроси преюдициалното запитване по-специално „излага причините, поради които запитващата юрисдикция има въпроси относно тълкуването или валидността на някои разпоредби на правото на Съюза, както и установената от нея връзка между тези разпоредби и националното законодателство, приложимо в главното производство“. Вж. също Препоръките към националните юрисдикции относно отправянето на преюдициални запитвания (ОВ С 439, 2016 г., стр. 1), точки 7 и 15.

7 Вж. например решение от 4 май 2016 г., Pillbox 38 (C-477/14, EU:C:2016:324, т. 24 и 25).

19. В този смисъл запитващата юрисдикция отбелязва, че съгласно член 267, трета алинея ДФЕС националната юрисдикция, чиито решения не подлежат на обжалване съгласно националното право, като тези на Raad van State, е длъжна да отпрати преюдициални въпроси към Съда относно тълкуването и валидността на правото на Съюза, ако счита, че е необходимо решение по този въпрос, за да постанови своето решение.

20. Запитващата юрисдикция твърди, че в зависимост от решението на Съда относно тълкуването на релевантните разпоредби от Регламент № 561/2006 „възниква въпросът“ дали разпоредбите нарушават установения в член 49 от Хартата принцип на законоустановеността в наказателното право, поради обстоятелството че не предвиждат изрична забрана нормалните седмични почивки да се ползват в превозното средство.

21. Запитващата юрисдикция съответно посочва подробно причините, поради които се съмнява във валидността на релевантните разпоредби на Регламент № 561/2006<sup>8</sup>, и основанията за констатиране на невалидност, които смята, че биха могли да са налице, за да може Съдът да предостави полезен отговор.

22. Освен това белгийското, френското, германското и испанското правителство, а също Европейският парламент, Съветът и Комисията, са имали възможност надлежно да изложат становищата си по отправения до Съда въпрос за валидността.

23. На последно място, нищо в акта за преюдициално запитване не води до заключението, че въпросите нямат никаква връзка с действителността или с предмета на спора по главното производство, или са свързани с изцяло хипотетичен проблем. Следователно не са налице достатъчно основания, за да се обори презумпцията за релевантност на преюдициалното запитване.

24. С оглед на изложените по-горе съображения стигам до извода, че въпросите, поставени от Raad van State в настоящото дело, са допустими.

### ***Б – По първия въпрос***

25. Понастоящем Съдът следва пряко да се занимае с въпроса дали член 8, параграфи 6 и 8 от Регламент № 561/2006 трябва да се тълкува в смисъл, че предвидените в член 8, параграф 6 нормални седмични почивки за водачите могат да се ползват в превозното средство<sup>9</sup>.

26. Австрийското, белгийското, френското и германското правителство, както и Комисията поддържат, че член 8, параграфи 6 и 8 от Регламент № 561/2006 трябва да се тълкува в смисъл, че водачът не може да ползва нормалните седмични почивки в превозното средство<sup>10</sup>, а жалбоподателят и естонското и испанското правителство застъпват обратното становище.

<sup>8</sup> Вж. решение от 22 октомври 1987 г., Foto-Frost (314/85, EU:C:1987:452, т. 12—20).

<sup>9</sup> С определение от 18 февруари 2016 г., Š и др. (C-325/15, EU:C:2016:107, т. 22—37), Съдът приема сходен въпрос за явно недопустим, тъй като не са изложени достатъчно основания за поставянето му.

<sup>10</sup> Белгийското правителство се позовава по-специално на отговора на Комисията на парламентарен въпрос от 2007 г., който гласи: „[к]огато водачът ползва нормална седмична почивка извън базата, не може да прекара това време в превозното средство“ (Парламентарен въпрос E-4333/2007 от 3 октомври 2007 г., втори абзац). Оттогава Комисията е отговорила на многобройни въпроси по настоящата тема, като в редица от тези случаи е изложила подобно становище (вж. например парламентарни въпроси E-005884/2014 от 9 септември 2014 г., точка 1, втори параграф; E-006597/2014 и E-007161/14 от 23 октомври 2014 г., първи параграф, E-000351/2015 от 3 март 2015 г., първи параграф), при все това в неотдавнашен отговор Комисията посочва, че положението е неясно (парламентарен въпрос E-010601/2015 от 17 септември 2015 г., втори параграф).

27. Съгласно постоянната практика на Съда при тълкуването на разпоредба на правото на Съюза трябва да се вземат предвид не само нейният текст, но и контекстът ѝ и целите на правната уредба, от която тя е част<sup>11</sup>. Генезисът на разпоредба от правото на Съюза също може да разкрие обстоятелства, които са релевантни за тълкуването ѝ<sup>12</sup>.

28. Въз основа на това стигам до заключението, че член 8, параграф 6 и 8 от Регламент № 561/2006 трябва да се тълкува в смисъл, че водачите не могат да ползват нормалните си седмични почивки в превозното средство. Моето заключение се основава на следните съображения.

#### 1. Текст

29. Както е видно от точка 3 по-горе, в член 8, параграф 6, първа алинея от Регламент № 561/2006 е установено правилото, че през всеки две последователни седмици водачът ползва поне две нормални седмични почивки или една нормална седмична почивка и една намалена седмична почивка, като в този случай трябва да са изпълнени определени изисквания. По-нататък, член 8, параграф 6, втора алинея от Регламент № 561/2006 предвижда: „[с]едмичната почивка започва не по-късно от края на шест 24-часови периода от края на предишната седмична почивка“.

30. Член 8, параграф 8 от Регламент № 561/2006 гласи: „[п]о желание на водача дневните почивки и намалените седмични почивки извън базата могат да бъдат ползвани в превозното средство, доколкото то разполага с подходящи условия за спане за всеки водач и превозното средство е неподвижно“.

31. Член 8, параграфи 6 и 8 от Регламент № 561/2006 трябва да се тълкува с оглед на член 4 от този регламент, в който са установени определенията на използваните в него понятия.

32. Член 4, буква е) от Регламент № 561/2006 определя понятието „почивка“ като „всеки непрекъснат период, през който водачът може свободно разполага със своето време“.

33. В член 4, буква ж) от Регламент № 561/2006 понятието „дневна почивка“ се определя като „дневен период от време, през което водачът може свободно да разполага със своето време“, и се посочва, че периодът включва „нормална дневна почивка“ и „намалена дневна почивка“, за които съответно са установени специални определения.

34. В член 4, буква з) от Регламент № 561/2006 понятието „седмична почивка“ се определя като „седмичен период от време, през който водачът може свободно да разполага със своето време“, и се посочва, че периодът включва „нормална седмична почивка“ и „намалена седмична почивка“. По-конкретно „нормална седмична почивка“ означава „всеки период с продължителност от поне 45 часа“, докато „намалена седмична почивка“ означава „всеки период, който е по-къс от 45 часа, който може, при спазване на условията, предвидени в член 8, параграф 6, да бъде съкратен до минимум 24 последователни часа“.

35. Следователно в член 4, букви ж) и з) от Регламент № 561/2006 се прави разграничение при използването на понятията за нормална и за намалена дневна и седмична почивка в този регламент.

11 Вж. например решения от 16 юли 2015 г., Lanigan (C-237/15 PPU, EU:C:2015:474, т. 35), от 13 октомври 2016 г., Mikołajczyk (C-294/15, EU:C:2016:772, т. 26).

12 Вж. например решение от 27 октомври 2016 г., Комисия/Германия (C-220/15, EU:C:2016:815, т. 39).

36. Това е видно от член 8, параграф 6 от Регламент № 561/2006, в първата алинея от който се посочват както нормалната, така и намалената седмична почивка. Член 8, параграф 6, втора алинея от Регламент № 561/2006 обаче се отнася до „седмична почивка“, като по този начин се обхващат и двете понятия.

37. Това е видно и от член 8, параграф 8 от Регламент № 561/2006. Поради посочването на понятието „дневни почивки“ в член 8, параграф 8, което обхваща както нормалните, така и намалените дневни почивки, а също и „намалените седмични почивки“, от формулировката на тази разпоредба ясно следва, че нормалните седмични почивки са изключени от нейния обхват. Изглежда, че ако законодателят на Съюза е възнамерявал да включи в обхвата на член 8, параграф 8 и нормалните, и намалените седмични почивки, той е щял да използва понятието „седмична почивка“, за да обхване и двете.

38. Следователно ако член 8, параграф 8 от Регламент № 561/2006 се тълкува в смисъл, че нормалната седмична почивка попада в неговия обхват, формулировката на член 8, параграф 8 би била нелогична и излишна. Също така нелогично би било да се тълкува член 8, параграфи 6 и 8 от Регламент № 561/2006 в смисъл, че позволява на водачите да ползват нормалните си седмични почивки в превозното средство при по-малко ограничителни условия, отколкото условията, които следва да са изпълнени при дневните почивки и намалените седмични почивки.

39. Противно на доводите на жалбоподателя, тълкуването на член 8, параграф 8 от Регламент № 561/2006 в смисъл, че водачът не може да ползва нормалните седмични почивки в превозното средство, не противоречи на установеното в член 4, буква е) от този регламент определение за „почивка“, като ограничава начините, по които водачът може свободно да разполага със своето време. Тази терминология е налице и в определенията на понятията за дневни и седмични почивки в букви ж) и з) от същия член, които се използват в разпоредбите на член 8, параграфи 6 и 8 от Регламент № 561/2006.

40. Следователно може да се направи изводът, че след като в текста на член 8, параграф 8 от Регламент № 561/2006 са уредени само дневните почивки и намалените седмични почивки, член 8, параграфи 6 и 8 от този регламент следва да се тълкува в смисъл, че водачът не може да ползва нормалните седмични почивки по смисъла на член 8, параграф 6 в превозното средство.

41. С други думи, тъй като член 8, параграф 8 от Регламент № 561/2006 изрично урежда дневни почивки и намалени седмични почивки, по аргумент а *contrario* това означава, че водачът не може да ползва нормалните седмични почивки в превозното средство.

42. Подобен аргумент а *contrario* не е безпрецедентен в практиката на Съда относно Регламент № 561/2006. Например в решение *Eurospeed*<sup>13</sup> Съдът приема, че щом като член 19, параграф 2, първо изречение от Регламент № 561/2006 предвижда изрично, че компетентните национални органи могат да налагат санкция на дадено предприятие и/или водач за нарушение на същия регламент „дори когато нарушението е било извършено на територията на друга държава членка или на трета страна“, това предполага по аргумент а *contrario*, че държавата членка във всички случаи може да налага санкция на дадено предприятие или водач или и на двамата за извършено на нейна територия нарушение.

<sup>13</sup> Решение от 9 юни 2016 г., *Eurospeed* (C-287/14, EU:C:2016:420, т. 33).

## 2. Генезис

43. Съгласно практиката на Съда генезисът на мярка или разпоредба на Съюза е от полза за установяване на намерението на законодателя на Съюза, което е в основата на въпросната мярка или конкретна разпоредба, и следователно за потвърждаване на направеното тълкуване<sup>14</sup>. Това важи по-специално когато въпросната разпоредба на Съюза е променена по време на процеса на вземане на решения, от който може да се изведе намерението на законодателя на Съюза<sup>15</sup>.

44. В настоящия случай генезисът на член 8, параграф 8 от Регламент № 561/2006 предоставя сериозно доказателство за намерението на законодателя на Съюза да изключи от обхвата на разпоредбата нормалните седмични почивки.

45. Първоначалното предложение на Комисията, довело до приемането на Регламент № 561/2006<sup>16</sup>, предвижда: „[Д]невните и седмичните почивки могат да се ползват в превозното средство, доколкото то разполага с подходящи условия за спане за всеки водач и превозното средство е неподвижно“ [неофициален превод]<sup>17</sup>.

46. На първо четене Европейският парламент заличава посочването на седмичните почивки в текста на разпоредбата<sup>18</sup>. Обосновката е, че: „[Д]невните почивки могат да се ползват в неподвижно превозно средство, но не и седмичните. Възможността седмичните почивки да се ползват по този начин ще доведе до влошаване на положението в сравнение с настоящия регламент и няма да е адекватно по отношение на хигиената и благосъстоянието на водачите“ [неофициален превод]<sup>19</sup>.

47. В измененото си предложение Комисията приема „компромисно решение“, като предлага само намалената седмична почивка, която се ползва извън базата, да може да се ползва в превозното средство<sup>20</sup>.

48. В своята обща позиция Съветът възприема този подход, като посочва: „като компромис Съветът приема разпоредба, която гласи, че само *намалените* седмични почивки могат да се ползват в превозното средство“ [неофициален превод]<sup>21</sup>.

49. На второ четене Парламентът отново изменя разпоредбата, така че тя да се отнася само за дневните почивки, като посочва: „[в]ъзможността водачът да ползва намалените седмични почивки в превозното средство е заличена“ [неофициален превод]<sup>22</sup>.

14 Вж. например решения от 11 септември 2014 г., Комисия/Германия (C-525/12, EU:C:2014:2202, т. 47), и от 16 ноември 2016 г., DHL Express (Austria) (C-2/15, EU:C:2016:880, т. 26).

15 Вж. например решение от 16 април 2015 г., Angerer (C-477/13, EU:C:2015:239, т. 33), и заключение на генералния адвокат Wathelet по дело Karen Millen Fashions (C-345/13, EU:C:2014:206, т. 79—82).

16 Първоначално член 11, параграф 5 от Регламент (ЕИО) № 543/69 на Съвета от 25 март 1969 година относно хармонизирането на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт ([ОВ L 77, 1969 г., стр. 49]) (наричан по-нататък „Регламент № 543/69“), е предвиждал: „[Д]невната почивка се ползва извън превозното средство. Ако обаче в превозното средство има легло, почивката може да се ползва на това легло, при условие че превозното средство е в покой“ [неофициален превод]. Впоследствие член 8, параграф 7 от Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета от 20 декември 1985 година относно хармонизирането на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ L 370, 1985 г., стр. 1), който отменя Регламент № 543/69, предвижда: „[в]секидневната почивка може да бъде ползвана в превозно средство, ако то е оборудвано с легло и е в покой“.

17 СОМ (2001) 573 окончателен, 12.10.2001 г. В точка 3.14 от становището си относно това предложение (ОВ С 221, 2002 г., стр. 19) Европейският икономически и социален комитет посочва, че е „за предпочитане седмичната почивка да се ползва извън превозното средство“ [неофициален превод].

18 Законодателна резолюция на Европейския парламент от 14 януари 2003 г. (ОВ С 38 Е, 2004 г., стр. 152).

19 Доклад на Европейския парламент от 12 ноември 2002 г., А5-0388/2002 окончателен, становище на Комисията по заетост и социални въпроси от 29 май 2002 г., изменение 22.

20 Обяснителен меморандум, СОМ (2003) 490 окончателен, 11.8.2003 г., точка 26.

21 Обща позиция на Съвета, Дос 11337/2/04 REV 2, 9 декември 2004 г., стр. 19; Дос 11337/2/04 REV 2 ADD 1, 9 декември 2004 г., стр. 5.

22 Законодателна резолюция на Европейския парламент от 13 април 2005 г. (ОВ С 33 Е, 2006 г., стр. 424); доклад на Европейския парламент от 23 март 2005 г., А6-0076/2005 окончателен, изменение 31.



50. В становището си относно тези изменения Комисията продължава „да смята, че намалената седмична почивка може да се ползва в подходящо оборудвано превозно средство, тъй като през последните 20 години проектирането на превозните средства значително се е усъвършенствало“ [неофициален превод]<sup>23</sup>.

51. В съвместния текст, одобрен от Помирителния комитет, е приета формулировката на сегашния член 8, параграф 8 от Регламент № 561/2006<sup>24</sup>.

52. Поради отхвърлянето на първоначалното предложение на Комисията и съгласието да бъдат включени само дневните почивки и намалените седмични почивки извън базата може да се заключи, че законодателят на Съюза е имал намерение да изключи нормалните седмични почивки от обхвата на член 8, параграф 8 от Регламент № 561/2006.

### 3. Обща структура и контекст

53. Както стана въпрос в заключението ми по дело Pinckernelle<sup>25</sup>, общата структура и контекст на дадена разпоредба от правото на Съюза включва по-специално разглеждане на контекста на въпросната разпоредба във връзка с други разпоредби на същата мярка на Съюза и на други мерки на Съюза, които се отнасят или са свързани по същество с въпросната мярка на Съюза.

54. На първо място, при разглеждането на други параграфи от член 8 от Регламент № 561/2006<sup>26</sup> и някои съображения от неговия преамбюл<sup>27</sup> става ясно намерението на законодателя на Съюза да разграничи понятията за „нормална седмична почивка“ и „намалена седмична почивка“ от общото понятие за „седмична почивка“.

55. На второ място, по отношение на свързаните мерки естонското правителство твърди, че тълкуването на член 8, параграфи 6 и 8 от Регламент № 561/2006 в смисъл, че водачът може да ползва нормалните седмични почивки в превозното средство, се подкрепя от Директива 2006/22/ЕО (наричана по-нататък „Директива 2006/22“<sup>28</sup>) и някои мерки, приети от Комисията съгласно същата директива. Твърди се, че това е така, защото в приложенията към тези мерки не се прави позоваване на нарушение на член 8, параграфи 6 и 8 от Регламент № 561/2006 на основание, че водачът ползва нормалните седмични почивки в превозното средство.

23 COM (2005) 0301 окончателен, 27.6.2005 г., точка 4.2.2, първи параграф.

24 Съвместен текст, одобрен от Помирителния комитет, Дос PE-CONS 3671/3/05 REV 3, 31 януари 2006 г.; законодателна резолюция на Европейския парламент от 2 февруари 2006 г.; Дос 7580/06, 21 март 2006 г.

25 Заключение на генералния адвокат Е. Танчев по дело Pinckernelle (C-535/15, EU:C:2016: 996, т. 40 и цитираната съдебна практика).

26 Вж. например член 8, параграфи 3 и 6а от Регламент № 561/2006.

27 Вж. например съображение 34 от Регламент № 561/2006.

28 Директива на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 година относно минималните условия за изпълнение на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт, и за отмяна на Директива 88/599/ЕИО на Съвета (ОВ L 102, 2006 г., стр. 35; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 13, стр. 84) (наричана по-нататък „Директива 2006/22“).

56. Регламент № 561/2006 е една от четирите взаимосвързани законодателни мерки на Съюза, установяващи социални разпоредби в сектора на автомобилния транспорт и прилагането им<sup>29</sup>. Директива 2002/15/ЕО<sup>30</sup> установява допълнителни разпоредби относно организацията на работното време на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт; Регламент (ЕС) № 165/2014 (наричан по-нататък „Регламент № 165/2014“<sup>31</sup>) се отнася за тахографите (записващо оборудване) в автомобилния транспорт; а Директива 2006/22<sup>32</sup> определя минималните условия за изпълнение на тези правила.

57. Директива 2006/22 съдържа приложение III с „неизчерпателен“ списък с евентуални нарушения на сегашните Регламент № 561/2006 и Регламент № 165/2014. Приложение III впоследствие е заменено с ново приложение към Директива 2009/5/ЕО<sup>33</sup> на Комисията, което установява „насоки за общия обхват на нарушенията“ на двата посочени регламента, като посочените нарушения са разделени в две категории в зависимост от тежестта им<sup>34</sup>. Регламент (ЕС) 2016/403<sup>35</sup> на Комисията изменя допълнително приложение III към Директива 2006/22, като променя определената в него степен на тежестта на някои нарушения<sup>36</sup>.

58. Следователно нито Директива 2006/22, нито приетите досега въз основа на нея последващи мерки целят всеобхватно или изчерпателно да установят всички възможни нарушения на Регламент № 561/2006. Ето защо считам, че не е убедителен доводът, основан на непосочването в тези мерки на нарушение на член 8, параграфи 6 и 8 от Регламент № 561/2006, на основание че водачът не може да ползва нормалните седмични почивки в превозното средство.

#### 4. Цел

59. Съгласно съображение 17 и член 1 Регламент № 561/2006 цели подобряване условията на труд за работниците в сектора на автомобилния транспорт, подобряване на общата безопасност по пътищата и хармонизиране на условията на конкуренция в автомобилния транспорт<sup>37</sup>.

29 Вж. последния доклад на Комисията относно изпълнението на Регламент № 561/2006, COM (2014) 709 окончателен, 21.11.2014 г., стр. 2.

30 Директива 2002/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2002 година за организацията на работното време на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт (ОВ L 80, 2002 г., стр. 35; Специално издание на български език, 2007 г., глава 5, том 6, стр. 125).

31 Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 година относно тахографите в автомобилния транспорт, за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ L 60, 2014 г., стр. 1 и поправка в ОВ L 16, 2015 г., стр. 67) (наричан по-нататък „Регламент № 165/2014“).

32 Вж. точка 28 по-горе.

33 Директива на Комисията от 30 януари 2009 година за изменение на приложение III към Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно минималните условия за изпълнение на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт (ОВ L 29, 2009 г., стр. 45 и поправка в ОВ L 256, 2009 г., стр. 38).

34 Вж. доклад на Комисията, COM (2009) 225 окончателен от 15.5.2009 г., стр. 2.

35 Регламент на Комисията от 18 март 2016 година за допълнение на Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на класификацията на тежките нарушения на правилата на Съюза, които могат да доведат до загуба на добрата репутация на автомобилния превозвач, и за изменение на приложение III към Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 74, 2016 г., стр. 8) (наричан по-нататък „Регламент 2016/403 на Комисията“).

36 Регламент 2016/403 на Комисията, съображение 11 и член 2.

37 Вж. в тази връзка решения от 9 февруари 2012 г., Urbán (C-210/10, EU:C:2012:64, т. 25), от 9 юни 2016 г., Eurospeed (C-287/14, EU:C:2016:420, т. 38 и 39 и цитираната съдебна практика), от 19 октомври 2016 г., EL-EM-2001 (C-501/14, EU:C:2016:777, т. 21). В член 1 от Регламент № 561/2006 се уточнява също: „[н]астоящият регламент също така има за цел да насърчи подобряването на практиките на наблюдение и приваждане в изпълнение на държавите членки и подобряването на работните практики в автомобилната транспортна промишленост“.

60. Както посочват в становищата си белгийското, френското и германското правителство и Комисията, с тълкуването на член 8, параграфи 6 и 8 от Регламент № 561/2006 в смисъл, че не се позволява на водача да ползва нормалните седмични почивки в превозното средство, се допринася за постигането на целите на посочения регламент за подобряване на условията на труд на водачите и безопасността по пътищата. Това се илюстрира от обосновката на Парламента за заличаването на седмичните почивки в първоначалното предложение, за да не се стигне до влошаване на условията на труд<sup>38</sup>.

61. Жалбоподателят и естонското правителство твърдят, че в резултат на подобно тълкуване на член 8, параграфи 6 и 8 от Регламент № 561/2006 условията на труд за водача могат да се влошат, отколкото ако той би могъл да ползва нормалните седмични почивки в превозното средство, както и че изпълнението на такова изискване е трудно да се докаже.

62. Регламент № 561/2006 не установява изрично правила относно начина, по който водачът може да ползва нормалните седмични почивки. В зависимост от случая въпроси като посочените по-горе могат да се разрешават от държавите членки или в рамките на процеса на вземане на решения в Съюза. Те обаче не са основание за неспазване на предвидените в Регламент № 561/2006 правила, уреждащи почивките на водачите.

63. Всъщност въпросът, разглеждан понастоящем от Съда, придобива гласност в рамките на започнатото от Комисията в периода от 5 септември 2016 г. до 11 декември 2016 г. обществено допитване относно подобряване на социалното законодателство на Съюза в областта на автомобилния транспорт<sup>39</sup>.

64. В проучване относно последващата (ex-post) оценка на социалното законодателство на Съюза в областта на автомобилния транспорт и неговото прилагане<sup>40</sup> е направена оценка на прилагането от страна на държавите членки на член 8, параграф 8 от Регламент № 561/2006<sup>41</sup>. В приложение<sup>42</sup> към проучването се посочва, че от 24 държави членки, участвали в проучването<sup>43</sup>, в 19 държави членки на водачите не е позволено да ползват нормалните си седмични почивки в превозното средство<sup>44</sup>, а в 8 държави членки това е позволено<sup>45</sup> (като в 3 държави членки са приложими и двата отговора)<sup>46</sup>.

65. Това сравнително проучване показва, че тълкуването на член 8, параграфи 6 и 8 от Регламент № 561/2006 в смисъл, че водачът не може да ползва нормалните седмични почивки в превозното средство, съответства на възприетия в по-голямата част от държавите членки подход.

66. С оглед на всички изложени по-горе съображения стигам до заключението, че член 8, параграфи 6 и 8 от Регламент № 561/2006 следва да се тълкува в смисъл, че водачът не може да ползва нормалните седмични почивки по смисъла на член 8, параграф 6 в превозното средство.

38 Вж. точка 46 по-горе.

39 Достъпно на [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). На заинтересованите страни са изпратени два въпросника, съдържащи въпроси по темата. Вж. общия въпросник, въпроси 14 и 20; специален въпросник, въпроси 13 и 21.

40 Европейска комисия, последваща (ex-post) оценка на социалното законодателство в областта на автомобилния транспорт и неговото прилагане, окончателен доклад, договор за проучване № MOVE/D3/2014-256 от юни 2016 г., достъпен на <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf> (наричано по-нататък „проучването“).

41 Вж. по-специално проучването, стр. 28, 63—65, 71 и 134—135.

42 Проучването, приложение А, раздел 9.1.1, стр. 209—210.

43 От общо 26 държави, включително Норвегия и Швейцария. Не са посочени Ирландия, Италия, Малта и Испания.

44 Австрия, Белгия, Гърция, Дания, Естония, Кипър, Нидерландия, Обединеното кралство, Полша, Португалия, Румъния, Словакия, Словения, Унгария, Финландия, Франция, Хърватия, Чешката република и Швеция.

45 България, Германия, Латвия, Литва, Люксембург, Полша, Словакия и Хърватия.

46 Полша, Словакия и Хърватия.

## ***В – По втория въпрос***

67. Ако на първия въпрос Съдът отговори, че член 8, параграфи 6 и 8 от Регламент № 561/2006 трябва да се тълкува в смисъл, че водачът не може да ползва нормалните седмични почивки в превозното средство, с втория си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали член 8, параграфи 6 и 8 във връзка с член 19 от Регламент № 561/2006 е невалиден поради нарушение на установения в член 49 от Хартата принцип на законоустановеност на престъплението и наказанието, доколкото тези разпоредби не предвиждат изрично, че водачът не може да ползва нормалните седмични почивки в превозното средство.

68. Жалбоподателят и испанското правителство твърдят, че на втория въпрос следва да се отговори утвърдително. По-конкретно, според жалбоподателя при липса на изрични правила в този смисъл да се приеме, че Регламент № 561/2006 не допуска водачът да ползва нормалните седмични почивки в превозното средство, е равносилно на тълкуване а contrario, което е забранено по силата на принципа на законност.

69. Белгийското, френското и германското правителство, Европейският парламент, Съветът и Комисията твърдят, че посочените по-горе разпоредби не са невалидни на това основание, тъй като държавите членки могат установяват съответните санкции за нарушения на Регламент № 561/2006. Следователно това е въпрос от областта на националното право, а не от областта на правото на Съюза.

70. Считаю, че следва да бъдат отхвърлени доводите, с които се оспорва валидността на член 8, параграфи 6 и 8 във връзка с член 19 от Регламент № 561/2006 с оглед на установения в член 49 от Хартата принцип на законоустановеност на престъплението и наказанието. Съображенията ми са следните.

71. Член 49, параграф 1, първо изречение от Хартата гласи: „[н]икой не може да бъде осъден за действие или бездействие, което в момента на извършването му не е представлявало престъпление съгласно националното или международното право“<sup>47</sup>.

72. Съгласно практиката на Съда принципът на законоустановеност на престъплението и наказанието (*nullum crimen, nulla poena sine lege*), който е гарантиран от член 49 от Хартата и е конкретен израз на общия принцип на правна сигурност, изисква нормите на Съюза ясно да определят престъпленията и налаганите за тях наказания. Това условие е изпълнено, когато от текста на приложимата разпоредба, а при нужда — чрез тълкуването ѝ от съдилищата, правният субект може да разбере за кои действия и бездействия може да носи наказателна отговорност<sup>48</sup>.

73. Следователно принципът на законоустановеност на престъпленията и наказанията не може да се тълкува като забраняващ постепенното изясняване на нормите относно наказателната отговорност посредством тълкуването им от съдилищата по всяко следващо дело, стига резултатът да е бил разумно предвидим към момента на извършването на нарушението,

<sup>47</sup> Член 49, параграф 1 с изключение на последното изречение и параграф 2 от Хартата съответстват на член 7 от Европейската конвенция за защита на правата на човека и основните свободи. Вж. Разяснения относно Хартата на основните права (ОВ С 303, 2007 г., стр. 17), разяснения по член 49 и по член 52, т. 1, дванадесето тире.

<sup>48</sup> Вж. например решения от 3 юни 2008 г., *Intertanko* и др. (C-308/06, EU:C:2008:312, т. 70 и 71 и цитираната съдебна практика), и от 29 март 2011 г., *ThyssenKrupp Nirosta/Комисия* (C-352/09 P, EU:C:2011:191, т. 80), и заключение на генералния адвокат Kokott по дело *Taricco* и др. (C-105/14, EU:C:2015:293, т. 113). Вж. например и решение на ЕСПЧ от 21 октомври 2013 г. по дело *Del Río Prada* с/у Испания (СЕ:ЕCHR:2013:1021JUD004275009, §§ 77—80 и цитираната съдебна практика) и решение на ЕСПЧ от 20 октомври 2015 г. по дело *Vasiliauskas* с/у Литва (СЕ:ЕCHR:2015:1020JUD003534305, § 154 и цитираната съдебна практика).

по-специално предвид възприетото към този момент тълкуване в съдебната практика на съответната законова разпоредба<sup>49</sup>. Считам, че тълкуването на член 8, параграфи 6 и 8 от Регламент № 561/2006 в смисъл, че водач на превозно средство не може да ползва редовни седмични почивки в превозното средство, е в съответствие с посочените критерии.

74. Предвид изложеното считам, че е необходима яснота по отношение на обжалваната мярка и произтичащите от това последици за прилагането на Хартата.

75. В настоящия случай Регламент № 561/2006 не задължава държавите членки да предвидят наказателна отговорност за неспазването му. На държавите членки само е предоставена *възможността* да наказват нарушенията на Регламент № 561/2006 посредством налагането на наказателноправни санкции.<sup>50</sup>

76. Ето защо въз основа на така установената фактическа обстановка не може да се прави позоваване на член 49 от Хартата, за да се оспори валидността на член 8, параграфи 6 и 8 във връзка с член 19 от Регламент № 561/2006<sup>51</sup>. При положение обаче че държава членка е избрала да прилага Регламент № 561/2006, като налага наказателноправни санкции, член 51, параграф 1 от Хартата по необходимост задължава съответната държава да спазва всички разпоредби на хартата, в това число и член 49 и установения там принцип на законоустановеност на престъпленията и наказанията.

77. Запитващата юрисдикция не поставя въпроса за съвместимостта на член 2 от обжалвания указ с установения в член 49 от Хартата принцип на законоустановеност на престъплението и наказанието. Следователно този въпрос е извън обхвата на преюдициалното запитване. Запитващата юрисдикция следва да установи дали релевантните национални закони са в съответствие с принципа на законоустановеност на престъплението и наказанието. Посочената юрисдикция може, разбира се, да отправи ново запитване по реда на член 267 ДФЕС.

### ***Г – По третия въпрос***

78. В случай че Съдът отговори на първия въпрос в смисъл, че член 8, параграфи 6 и 8 от Регламент № 561/2006 трябва да се тълкува в смисъл, че водач на превозно средство може да ползва редовни седмични почивки в превозното средство, с третия въпрос, отправен от запитващата юрисдикция, по същество се иска да се установи дали Регламент № 561/2006 допуска национални разпоредби като член 2 от обжалвания указ, който забранява това на водача.

<sup>49</sup> Вж. например решение от 22 октомври 2015 г., AC-Treuhand/Комисия (C-194/14 P, EU:C:2015:717, т. 41 и цитираната съдебна практика). Вж. например и решение на ЕСПЧ от 20 октомври 2015 г. по дело *Vasiliauskas c/y Литва* (СЕ:ЕCHR:2015:1020JUD003534305, § 155 и цитираната съдебна практика).

<sup>50</sup> Съгласно съображение 26, член 18 и член 19, параграфи 1 и 4 от Регламент № 561/2006 държавите членки следва да предвидят правила за санкциите, приложими към нарушения на посочения регламент, и да осигурят тяхното прилагане; тези санкции следва да бъдат ефективни, съразмерни, възпиращи и недискриминационни и могат да включват имуществени наказания. Освен това съгласно съображение 27 от Регламент № 561/2006, отговорността на транспортните предприятия и водачите при нарушения на посочения регламент „може доведе до наказателни, граждански или административни санкции в държавите членки, според случая“. На основание на някои от посочените разпоредби Съдът е приел, че целта на Регламент № 561/2006 не е хармонизиране на санкциите, тъй като Регламентът предоставя на държавите членки свобода на преценка относно мерките, които трябва да се приемат, и санкциите, необходими за прилагането му. Освен това от текста на съображение 27 от посочения регламент недвусмислено следва, че държавите членки разполагат с широка свобода на преценка, що се отнася до естеството на приложимите санкции. Решение от 19 октомври 2016 г., *EL-EM-2001 (C-501/14, EU:C:2016:777, т. 25 и 29 и цитираната съдебна практика)*.

<sup>51</sup> С други думи, настоящото дело не наподобява спор, който се отнася до проверката по реда на производството по преюдициално запитване на валидността на мярка на ЕС поради нарушение на основни права като уредените в Хартата, а не до прилагането на правото на ЕС от държава членка. Вж. например решение от 8 април 2014 г., *Digital Rights Ireland and Others (C-293/12 и C-594/12, EU:C:2014:238)*; решение от 4 май 2016 г., *Pillbox 38 (C-477/14, EU:C:2016:324, т. 152—165)*.

79. В раздел III.B от настоящото заключение стигам до извода, че член 8, параграфи 6 и 8 от Регламент № 561/2006 трябва да се тълкува в смисъл, че водачите не могат да ползват предвидените в този регламент седмични почивки в превозното средство. Ако Съдът отговори на първия въпрос по този начин, няма да е необходимо да отговаря на настоящия въпрос.

80. Въпреки това алтернативно ще изложа становището си по третия въпрос.

81. Жалбоподателят, естонското и испанското правителство, както и Комисията поддържат, че отговорът на този въпрос трябва да е отрицателен. Испанското правителство счита, че установяването на такава забрана е от компетентността на законодателя на Съюза и че държавите членки не могат да я установят самостоятелно. Естонското правителство и Комисията по-специално подчертават, че тази забрана е извън обхвата на предоставените на държавите членки ограничени възможности съгласно Регламент № 561/2006 и би било в противоречие с целта на Регламента да хармонизира условията на конкуренция в превоза по шосе, ако се позволи на всяка държава членка да приеме отделни правила по въпроса.

82. Белгийското и германското правителство твърдят, че на този въпрос трябва да се отговори утвърдително. По-конкретно белгийското правителство подчертава, че продължава да е компетентно да установи такава забрана, която е обоснована, тъй като служи на значимите интереси за защита на работниците, например като мярка срещу социален дъмпинг, и гарантира безопасността по пътищата. Германското правителство изтъква, че държавите членки разполагат с компетентност да приемат норми, посредством които се предотвратяват опасни ситуации или нарушения, като засягащите местата за почивка или възможностите за паркиране за водачите, както и че подобна забрана е полезно допълнение за постигането на целите на регламента за закрила на водачите и повишаване на безопасността по пътищата.

83. Застъпвам становището, че ако член 8, параграфи 6 и 8 от Регламент № 561/2006 се тълкува в смисъл, че водачът може по свое желание да ползва седмични (и дневни) почивки в превозното средство, държавите членки не могат да установят в националното си законодателство забрана водачът да ползва нормални седмични почивки в превозното средство. При тези обстоятелства подобна забрана би била в пряко противоречие с направеното от Съда тълкуване на посоченото правило, по-конкретно като забранява на водача да направи нещо, което му е позволено по силата на правилата, установени в член 8, параграфи 6 и 8 от Регламент № 561/2006<sup>52</sup>.

84. Ето защо стигам до заключението, че ако Съдът реши, че член 8, параграфи 6 и 8 от Регламент № 561/2006 трябва да се тълкува в смисъл, че водач може да ползва нормални седмични почивки в превозното средство, Регламент № 561/2006 не допуска национални разпоредби, които забраняват това на водача, като член 2 от обжалвания указ.

#### IV. Заключение

85. По изложените по-горе съображения предлагам на Съда да отговори на отправените от Raad van State (Държавен съвет, Белгия) въпроси, както следва:

„1. Член 8, параграфи 6 и 8 от Регламент № 561/2006 трябва да се тълкува в смисъл, че водач не може да ползва в превозното средство нормалните седмични почивки, посочени в член 8, параграф 6 от този регламент.

<sup>52</sup> Вж. в това отношение решения от 15 юли 1964 г., Costa (6/64, EU:C:1964:66, т. 585, и по-специално т. 593 и 594), и от 26 февруари 2013 г., Melloni (C-399/11, EU:C:2013:107, т. 59 и цитираната съдебна практика).

2. При разглеждането на втория въпрос не бяха установени фактори, които са от естество за засегнат валидността на член 8, параграфи 6 и 8, във връзка с член 19, от Регламент № 561/2006, в светлината на принципа на законоустановеност на престъпленията и наказанията, намерил израз в член 49 от Хартата.
3. Не е необходимо да се отговаря на третия въпрос.

Алтернативно, при положение че член 8, параграфи 6 и 8 от Регламент № 561/2006 трябва да се тълкува в смисъл, че водач може да ползва нормалните седмични почивки в превозното средство, Регламент № 561/2006 не допуска национални разпоредби като член 2 от обжалвания указ, с които на водач се забранява да ползва в превозното средство нормалните седмични почивки, посочени в член 8, параграф 6 от този регламент“.