



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (desátého senátu)

20. prosince 2017*

„Řízení o předběžné otázce – Silniční doprava – Doby odpočinku řidiče – Nařízení (ES) č. 561/2006 – Článek 8 odst. 6 a 8 – Možnost trávit denní dobu odpočinku a zkrácenou týdenní dobu odpočinku mimo místo obvyklého odstavení vozidla a ve vozidle – Vyloučení běžných týdenních dob odpočinku“

Ve věci C-102/16,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Raad van State (Státní rada, Belgie) ze dne 4. února 2016, došlým Soudnímu dvoru dne 19. února 2016, v řízení

Vaditrans BVBA

proti

Belgische Staat,

SOUDNÍ DVŮR (desátý senát),

ve složení E. Levits, předseda senátu, M. Berger (zpravodajka) a F. Biltgen, soudci,

generální advokát: E. Tančev,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za společnost Vaditrans BVBA F. Vanden Bogaerdem, advocaat,
- za belgickou vládu L. Van den Broeck a J. Van Holm, jako zmocněnkyněmi,
- za německou vládu T. Henzem a A. Lippstreuem, jako zmocněnci,
- za estonskou vládu K. Kraavi-Käerdi, jako zmocněnkyní,
- za španělskou vládu V. Ester Casas, jako zmocněnkyní,
- za francouzskou vládu R. Coesmem a D. Colasem, jako zmocněnci,
- za rakouskou vládu C. Pesendorfer, jako zmocněnkyní,

* Jednací jazyk: nizozemština.

- za Evropský parlament L. G. Knudsen, jakož i M. Menegattim a R. van de Westelakenem, jako zmocněnci,
- za Radu Evropské unie R. Wiemann a K. Michoel, jako zmocněnkyněmi,
- za Evropskou komisi J. Hottiaux a F. Wilmanem, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 2. února 2017,

vydává tento

Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 8 odst. 8 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. 2006, L 102, s. 1).
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi společnostmi Vaditrans BVBA a Belgische Staat (Belgický stát), ohledně zrušení Koninklijk besluit 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 (královské nařízení, kterým se mění královské nařízení ze dne 19. července 2000 o úhradě a složení finanční částky v případě určitých přestupků v silniční dopravě), ze dne 19. dubna 2014 (*Moniteur belge* ze dne 11. června 2014, s. 44159) (dále jen „královské nařízení ze dne 19. dubna 2014“), které stanoví zejména sankci ve výši 1 800 eur, již musí zaplatit řidiči nákladních vozidel, kteří tráví týdenní dobu povinného odpočinku ve vozidle, a nikoli na jiném místě.

Právní rámec

Unijní právo

- 3 Body 1,17, 26 a 27 odůvodnění nařízení č. 561/2006 znějí:

„(1) V oblasti silniční dopravy usilovalo nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 ze dne 20. prosince 1985 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě [Úř. věst. 1985, L 370, s. 1] o harmonizaci podmínek hospodářské soutěže mezi druhy pozemní dopravy, zejména v silniční dopravě, a o zlepšení pracovních podmínek a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Je třeba zachovat a prohloubit pokrok v této oblasti.

[...]

(17) Toto nařízení usiluje o zlepšení sociálních podmínek zaměstnanců, na něž se vztahuje, a o zlepšení celkové bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Činí tak hlavně ustanoveními, která se týkají maximální doby řízení denně, týdně a ve dvou po sobě následujících týdnech, ustanovením, které zavazuje řidiče, aby si vybíral běžné týdenní doby odpočinku alespoň jednou během dvou po sobě následujících týdnů, a ustanoveními, která stanoví, že denní doba odpočinku nesmí být za žádných okolností kratší než nepřerušená doba devíti hodin.[...]

[...]

(26) Členské státy by měly stanovit pravidla pro sankce za porušování tohoto nařízení a zajistit jejich uplatňování. Tyto sankce musí být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační. Ve společné škále opatření, která mají členské státy k dispozici, by měla být zahrnuta i možnost vozidlo odstavit, byla-li zjištěna závažná porušení. Ustanoveními tohoto nařízení o sankcích nebo řízení by neměly být dotčeny vnitrostátní předpisy o důkazním břemenu.

(27) V zájmu jasného a účinného prosazování je žádoucí zajistit jednotná ustanovení o odpovědnosti dopravců a řidičů za porušení tohoto nařízení. Tato odpovědnost může mít v jednotlivých členských státech podobu trestů nebo občanskoprávních nebo správních sankcí.“

4 Článek 1 tohoto nařízení stanoví:

„Toto nařízení stanoví pravidla pro doby řízení, přestávky v řízení a doby odpočinku řidičů zajišťujících silniční přepravu zboží a cestujících za účelem harmonizace podmínek hospodářské soutěže mezi druhy pozemní dopravy, zejména v silniční dopravě, a zlepšení pracovních podmínek a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Účelem tohoto nařízení je rovněž lepší monitorování a prosazování jednotlivými členskými státy a zlepšení pracovní praxe v silniční dopravě.“

5 Článek 4 uvedeného nařízení definuje v písmenech g) a h) denní dobu odpočinku:

„g) ‚denní dobou odpočinku‘ [se rozumí] denní doba, během níž může řidič volně nakládat se svým časem a která zahrnuje ‚běžnou denní dobu odpočinku‘ nebo ‚zkrácenou denní dobu odpočinku‘:

- ‚běžnou denní dobou odpočinku‘ se rozumí doba odpočinku v celkovém trvání nejméně 11 hodin. Tuto běžnou dobu odpočinku lze případně rozdělit do dvou časových úseků, z nichž první musí být nepřerušovaná doba v celkovém trvání nejméně 3 hodin a druhý nepřerušovaná doba v celkovém trvání nejméně 9 hodin,
- ‚zkrácenou denní dobou odpočinku‘ se rozumí doba odpočinku v celkovém trvání nejméně 9 hodin, ale kratší než 11 hodin;

h) ‚týdenní dobou odpočinku‘ [se rozumí] týdenní doba, během níž může řidič volně nakládat se svým časem a která zahrnuje ‚běžnou týdenní dobu odpočinku‘ a ‚zkrácenou týdenní dobu odpočinku‘:

- ‚běžnou týdenní dobou odpočinku‘ se rozumí doba odpočinku v celkovém trvání nejméně 45 hodin,
- ‚zkrácenou týdenní dobou odpočinku‘ se rozumí doba odpočinku kratší než 45 hodin, která smí být za podmínek stanovených v čl. 8 odst. 6 zkrácena na nejméně 24 po sobě následujících hodin.“

6 Článek 8 odst. 6 téhož nařízení stanoví:

„Ve kterýchkoli dvou po sobě následujících týdnech musí mít řidič

- dvě běžné týdenní doby odpočinku nebo
- jednu běžnou týdenní dobu odpočinku a jednu zkrácenou dobu odpočinku v celkové délce 24 hodin. Zkrácení však musí být vyrovnáno odpovídající dobou odpočinku vybranou v celku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu.

Týdenní doba odpočinku musí začít nejpozději po uplynutí šesti 24hodinových časových úseků od skončení předchozí týdenní doby odpočinku.“

7 Článek 8 odst. 8 nařízení č. 561/2006 stanoví:

„Pokud se tak řidič rozhodne, smí trávit denní dobu odpočinku nebo zkrácenou týdenní dobu odpočinku mimo místo obvyklého odstavení vozidla v zaparkovaném vozidle, je-li vybaveno lehátkem pro každého řidiče.“

8 Článek 18 tohoto nařízení stanoví:

„Členské státy přijmou opatření nezbytná pro provedení tohoto nařízení.“

9 Článek 19 odst. 1 uvedeného nařízení stanoví:

„Členské státy stanoví sankce za porušení tohoto nařízení a nařízení (EHS) č. 3821/85 a přijmou veškerá opatření nezbytná k jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační. Při porušení tohoto nařízení nebo nařízení (EHS) č. 3821/85 může být uložena pouze jedna sankce nebo zahájeno jedno řízení [...]“

Belgické právo

10 Zpráva králi, která předcházela královskému nařízení ze dne 19. dubna 2014, uvádí, že toto nařízení navazuje na akční plán, který belgická Rada ministrů přijala dne 28. listopadu 2013 s cílem bojovat proti podvodnému vysílání pracovníků, kteří jsou státními příslušníky Evropské unie, do Belgie, což je jev známý jako „sociální dumping“.

11 Královské nařízení ze dne 19. dubna 2014 stanoví na jedné straně zvýšení pokuty v případě porušení povinnosti mít ve vozidle konosament vystavený pro zásilku a na druhé straně pokutu při porušení zákazu trávit běžnou týdenní dobu odpočinku ve vozidle.

12 Článek 2 královského nařízení ze dne 19. dubna 2014 stanoví:

„V příloze 1 dodatku 1 [královského nařízení ze dne 19. července 2000] písm. c), Doba řízení a doba odpočinku, se doplňuje následující bod 8:

8	Běžná týdenní doba povinného odpočinku je v době kontroly trávena ve vozidle.	– nařízení (ES) č. 561/2006, čl. 8. 6 a 8.8. – AETR, článek 8.	1 800 eur“
---	---	---	------------

Spor v původním řízení a předběžné otázky

13 Vaditrans, která je společností provozující silniční dopravu usazenou v Belgii, podala dne 8. srpna 2014 žalobu k Raad van State (Státní rada, Belgie), směřující ke zrušení královského nařízení ze dne 19. dubna 2014, podle kterého může být uložena pokuta ve výši 1 800 eur v případě, že řidič nákladního vozidla tráví běžnou týdenní dobu odpočinku ve vozidle.

14 Na podporu žaloby společnost Vaditrans tvrdí, že článek 2 královského nařízení ze dne 19. dubna 2014 je neslučitelný se zásadou zákonnosti trestů, neboť toto ustanovení postihuje trávení běžné týdenní doby odpočinku ve vozidle, ačkoli nařízení č. 561/2006 takovýto zákaz neukládá.

15 Belgický stát, zastoupený ministrem pro mobilitu, má naopak za to, že z nařízení č. 561/2006 jasně vyplývá, že řidič nemůže trávit běžnou týdenní dobu odpočinku ve vozidle.

- 16 Předkládající soud v tomto ohledu konstatuje, že královské nařízení ze dne 19. dubna 2014 je založeno na zásadě, která je zakotvena zejména v čl. 8 odst. 6 a 8 nařízení č. 561/2006 a podle které je zakázáno, aby řidič trávil běžnou týdenní dobu odpočinku ve vozidle. Aniž se podrobněji zabývá meritem této otázky, má předkládající soud za to, že existují pochybnosti o podloženosti uvedeného tvrzení a že se jedná o otázku výkladu unijního práva spadající do pravomoci Soudního dvora.
- 17 Předkládající soud je mimoto názoru, že další dvě otázky, jimiž se rovněž podrobně nezabýval, vyvstanou v závislosti na odpovědi podané Soudním dvorem na výše uvedenou otázku. V případě kladné odpovědi Soudního dvora je podle předkládajícího soudu třeba určit, zda je nařízení č. 561/2006 slučitelné se zásadou zákonnosti trestů zakotvenou v čl. 49 odst. 1 Listiny základních práv Evropské unie (dále jen „Listina“). V případě záporné odpovědi si předkládající soud klade otázku, zda členský stát může ve vnitrostátním právu zavést takový zákaz, o jaký jde ve věci v původním řízení.
- 18 Za těchto podmínek se Raad van State (Státní rada) rozhodla přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:
- „1) Musí být čl. 8 odst. 6 a 8 nařízení č. 561/2006 vykládán v tom smyslu, že běžné týdenní doby odpočinku ve smyslu čl. 8 odst. 6 tohoto nařízení nelze trávit ve vozidle?
- 2) V případě kladné odpovědi na první otázku, je čl. 8 odst. 6 a 8 nařízení č. 561/2006 ve spojení s článkem 19 tohoto nařízení v rozporu se zásadou zákonnosti v trestní oblasti vyjádřenou v článku 49 Listiny [...], jestliže uvedená ustanovení nařízení č. 561/2006 výslovně nezakazují, aby byly běžné týdenní doby odpočinku ve smyslu čl. 8 odst. 6 uvedeného nařízení tráveny ve vozidle?
- 3) V případě záporné odpovědi na první otázku, umožňuje nařízení č. 561/2006, aby členské státy ve vnitrostátních právních předpisech stanovily zákaz trávit běžné týdenní doby odpočinku ve smyslu čl. 8 odst. 6 tohoto nařízení ve vozidle?“

K předběžným otázkám

K první otázce

- 19 Pokud jde o první otázku, belgická, německá, francouzská a rakouská vláda, jakož i Evropská komise jsou názoru, že čl. 8 odst. 8 nařízení č. 561/2006 nedovoluje, aby řidič trávil běžné týdenní doby odpočinku ve vozidle. Naproti tomu společnost Vaditrans, jakož i estonská a španělská vláda tvrdí opak.
- 20 V této souvislosti je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury Soudního dvora je pro výklad ustanovení unijního práva třeba vzít v úvahu nejen jeho znění, ale i jeho kontext a cíle sledované právní úpravou, jejíž je součástí (viz zejména rozsudek ze dne 6. července 2017, *Air Berlin*, C-290/16, EU:C:2017:523, bod 22 a citovaná judikatura), a v projednávaném případě při zohlednění historie vzniku této právní úpravy (rozsudek ze dne 1. července 2015, *Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland*, C-461/13, EU:C:2015:433, bod 30).
- 21 Pokud jde zaprvé o znění čl. 8 odst. 6 prvního pododstavce nařízení č. 561/2006, je třeba podotknout, že toto ustanovení stanoví, že ve kterýchkoli dvou po sobě následujících týdnech musí mít řidič dvě běžné týdenní doby odpočinku nebo jednu běžnou týdenní dobu odpočinku a jednu zkrácenou dobu odpočinku, přičemž musí být splněny určité podmínky.
- 22 Článek 8 odst. 6 druhý pododstavec uvedeného nařízení stanoví, že týdenní doba odpočinku musí začít nejpozději po uplynutí šesti 24hodinových časových úseků od skončení předchozí týdenní doby odpočinku.

- 23 Konečně čl. 8 odst. 8 uvedeného nařízení stanoví, že pokud se tak řidič rozhodne, smí trávit denní dobu odpočinku nebo zkrácenou týdenní dobu odpočinku mimo místo obvyklého odstavení vozidla v zaparkovaném vozidle, je-li vybaveno lehátkem pro každého řidiče.
- 24 Článek 8 odst. 6 a 8 nařízení č. 561/2006 musí být vykládán ve světle článku 4 tohoto nařízení, neboť posledně zmíněný článek definuje pojmy použité v uvedeném nařízení.
- 25 Podle čl. 4 písm. f) nařízení č. 561/2006 se „dobou odpočinku“ rozumí „nepřerušená doba, během níž může řidič volně nakládat se svým časem“.
- 26 Článek 4 písm. g) uvedeného nařízení uvádí, že „denní dobou odpočinku“ se rozumí „denní doba, během níž může řidič volně nakládat se svým časem“, a upřesňuje, že zahrnuje „běžnou denní dobu odpočinku“ a „zkrácenou denní dobu odpočinku“, jejichž zvláštní definice jsou uvedeny v tomto ustanovení.
- 27 Článek 4 písm. h) téhož nařízení stanoví, že „týdenní dobou odpočinku“ se rozumí „týdenní doba, během níž může řidič volně nakládat se svým časem“, a mimo jiné upřesňuje, že zahrnuje „běžnou týdenní dobu odpočinku“ a „zkrácenou týdenní dobu odpočinku“. Konkrétně „běžnou týdenní dobou odpočinku“ se rozumí „doba odpočinku v celkovém trvání nejméně 45 hodin“, kdežto „zkrácenou týdenní dobou odpočinku“ se rozumí „doba odpočinku kratší než 45 hodin, která smí být za podmínek stanovených v čl. 8 odst. 6 nařízení č. 561/2006 zkrácena na nejméně 24 po sobě následujících hodin“.
- 28 Článek 4 písm. g) a h) nařízení č. 561/2006 tudíž zakotvuje rozdíl mezi užíváním pojmů „denní doba odpočinku“ a „týdenní doba odpočinku“, v rozsahu v němž, tyto doby mohou být běžné nebo zkrácené.
- 29 Tento rozdíl je rovněž stanoven v čl. 8 odst. 6 uvedeného nařízení, který v prvním pododstavci odkazuje na běžnou i zkrácenou týdenní dobu odpočinku. Naproti tomu druhý pododstavec tohoto ustanovení se omezuje pouze na odkaz na „týdenní dobu odpočinku“ a zahrnuje oba předchozí pojmy.
- 30 Článek 8 odst. 8 téhož nařízení přebírá rozdíl zavedený v čl. 4 písm. g) a h), když odkazuje na „denní dobu odpočinku“, která zahrnuje běžnou i zkrácenou denní dobu odpočinku, a na „zkrácenou týdenní dobu odpočinku“.
- 31 Vzhledem k tomu, že se čl. 8 odst. 8 nařízení č. 561/2006 výslovně týká denní doby odpočinku a zkrácené týdenní doby odpočinku, vyplývá z toho, že řidič nesmí trávit běžné týdenní doby odpočinku ve vozidle.
- 32 Pokud by totiž záměrem unijního normotvůrce bylo, aby čl. 8 odst. 8 uvedeného nařízení zahrnoval běžné týdenní doby odpočinku i zkrácené týdenní doby odpočinku, použil by pouze výraz „týdenní doby odpočinku“, který zahrnuje obě uvedené doby odpočinku.
- 33 Kromě toho, pokud by řidič mohl trávit všechny doby odpočinku ve vozidle, byl by rozdíl učiněný v čl. 8 odst. 8 nařízení č. 561/2006 zbaven smyslu a toto ustanovení by pozbylo užitečného účinku.
- 34 Tento výklad čl. 8 odst. 8 nařízení č. 561/2006 je potvrzen historií vzniku tohoto ustanovení, která prostřednictvím změn zanesených do tohoto ustanovení umožňuje zviditelnit úmysl unijního normotvůrce.
- 35 Z důvodů širě rozvinutých generálním advokátem v bodech 45 až 51 stanoviska totiž proces vedoucí k přijetí čl. 8 odst. 8 nařízení č. 561/2006 umožňuje dovodit, že uvedený normotvůrce měl zjevně v úmyslu vyloučit běžné týdenní doby odpočinku z působnosti tohoto ustanovení.

- 36 Je tedy nutno konstatovat, že původní návrh Komise týkající se čl. 8 odst. 8 nařízení č. 561/2006 [původně čl. 8 odst. 6, viz návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, COM(2001) 573 final, ze dne 12. října 2001 (Úř. věst. 2002, C 51 E, s. 234), se vztahoval na všechny doby odpočinku, tedy jak na denní doby odpočinku, tak na týdenní doby odpočinku, za podmínky, že vozidlo je vybaveno lehátkem pro každého řidiče a je zaparkované.
- 37 Avšak vzhledem k tomu, že Evropský parlament v legislativním usnesení ze dne 14. ledna 2003 k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. 2004, C 38 E, s. 152) vypustil odkaz na týdenní doby odpočinku ze znění uvedeného ustanovení z důvodu, že bez této změny by nová právní úprava vedla zejména k nepřiměřené situaci, pokud jde o hygienu a pohodlí řidičů, Komise předložila kompromis, v němž navrhla, že ve vozidle lze trávit pouze zkrácenou týdenní dobu odpočinku mimo místo obvyklého odstavení vozidla [viz čl. 8 odst. 6 a bod 26 důvodové zprávy, COM(2003) 0490 final].
- 38 Právě tento přístup převzala Rada Evropské unie ve společném postoji, a přestože Parlament měl znovu v úmyslu provést změnu [Legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 13. dubna 2005 ke společnému postoji Rady k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy a o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 (Úř. věst. 2006, C 33 E, s. 424)], byl tento přístup nakonec zvolen ve společném návrhu schváleném dohodovacím výborem (Doc PE-CONS 3671/3/05 REV 3, 31. ledna 2006; legislativní usnesení Evropského parlamentu, 2. února 2006; Doc 7580/06, 21. března 2006), jehož znění bylo převzato v čl. 8 odst. 8 nařízení č. 561/2006.
- 39 Pokud jde zadruté o kontext, do kterého zapadá čl. 8 odst. 8 nařízení č. 561/2006, je třeba podotknout, že ten potvrzuje výše uvedený výklad.
- 40 Jak vyplývá z bodů 21 až 33 tohoto rozsudku, některá ustanovení nařízení č. 561/2006, v daném případě čl. 4 písm. f) a g), jakož i čl. 8 odst. 6 tohoto nařízení, která definují pojmy obsažené v čl. 8 odst. 8 uvedeného nařízení, brání jakémukoli jinému výkladu, neboť jinak by hrozilo, že by struktura, která spojuje tato jednotlivá ustanovení, byla zpochybněna.
- 41 Pokud jde zatřetí o cíl článku 8 odst. 8 nařízení č. 561/2006, je nutno konstatovat, že ten rovněž potvrzuje výklad podaný v bodech 31 až 33 tohoto rozsudku.
- 42 Podle ustálené judikatury v tomto ohledu platí, že podle bodu 17 odůvodnění a článku 1 uvedeného nařízení usiluje toto nařízení o zlepšení pracovních podmínek zaměstnanců odvětví silniční dopravy a o zlepšení celkové bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, jakož i o harmonizaci podmínek hospodářské soutěže v silniční dopravě (viz zejména rozsudky ze dne 9. února 2012, Urbán, C-210/10, EU:C:2012:64, bod 25, ze dne 9. června 2016, Eurospeed, C-287/14, EU:C:2016:420, body 38 a 39 a citovaná judikatura, a ze dne 19. října 2016, EL-EM-2001, C-501/14, EU:C:2016:777, bod 21).
- 43 Účelem výkladu, podle kterého čl. 8 odst. 6 a 8 nařízení č. 561/2006 zakazuje, aby řidič trávil běžné týdenní doby odpočinku ve vozidle, je zjevně dosáhnout cílů tohoto nařízení, které spočívají ve zlepšení pracovních podmínek řidičů a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Odůvodnění, které uvedl Parlament v legislativním usnesení ze dne 14. ledna 2003, toto zjištění potvrzuje.
- 44 V této souvislosti je rovněž třeba podotknout, že ačkoli se konstrukce motorových vozidel za posledních 20 let před vydáním stanoviska Komise ze dne 27. června 2005 [COM(2005) 0301 final] výrazně zlepšila, jak Komise tvrdila ve zmíněném stanovisku, a design kabin se zajisté v posledních letech ještě vyvinul, nic to nemění na tom, že kabina nákladního vozidla zřejmě nepředstavuje místo

k odpočinku uzpůsobené delším dobám odpočinku, než jsou denní doby odpočinku a zkrácené týdenní doby odpočinku. Řidiči by měli mít možnost trávit běžné týdenní doby odpočinku v místě, které poskytuje uzpůsobené a vhodné ubytovací podmínky.

- 45 V tomto kontextu je rovněž třeba konstatovat, že pokud by měl být článek 8 nařízení č. 561/2006 vykládán v tom smyslu, že řidič může trávit běžné týdenní doby odpočinku ve vozidle, znamenalo by to, že by řidič mohl trávit v kabině vozidla všechny doby odpočinku. V takovémto případě by tedy řidič trávil doby odpočinku v místě, které neposkytuje vhodné ubytovací podmínky. Takovýto výklad článku 8 nařízení č. 561/2006 není přitom způsobilý přispívat k dosažení cíle sledovaného tímto nařízením, který je zlepšení pracovních podmínek řidičů.
- 46 Společnost Vaditrans a estonská vláda tvrdí, že takovýto výklad může vést k případnému zhoršení podmínek, za kterých mohou řidiči trávit týdenní doby odpočinku. Kromě toho by mohlo být obtížné podat důkaz o dodržení této podmínky, čímž se výrazně zvyšuje administrativní zátěž řidičů vozidel.
- 47 V této souvislosti je třeba konstatovat, že nařízení č. 561/2006 sice neobsahuje žádné ustanovení, které by výslovně upravovalo způsob, jak má řidič vozidla trávit běžné týdenní doby odpočinku, avšak takové úvahy, jaké vyjádřily společnost Vaditrans a estonská vláda, nemohou – jak uvedl generální advokát v bodě 62 stanoviska – odůvodnit nedodržení kogentních ustanovení uvedeného nařízení, která souvisí s dobami odpočinku řidičů.
- 48 S ohledem na všechny tyto úvahy je na první položenou otázku třeba odpovědět tak, že čl. 8 odst. 6 a 8 nařízení č. 561/2006 musí být vykládán v tom smyslu, že řidič nemůže trávit běžné týdenní doby odpočinku ve smyslu uvedeného čl. 8 odst. 6 ve vozidle.

K druhé otázce

- 49 Pokud jde o druhou otázku, společnost Vaditrans a španělská vláda, které navrhuje, aby tato otázka byla zodpovězena kladně, tvrdí, že vzhledem k neexistenci výslovných pravidel v tomto ohledu by výklad nařízení č. 561/2006 v tom smyslu, že toto nařízení brání tomu, aby řidič trávil běžné týdenní doby odpočinku ve vozidle, představoval výklad *a contrario*, nebo obdobně výklad zakázaný na základě zásady zákonnosti.
- 50 V této souvislosti je třeba připomenout, že zásada zákonnosti trestných činů a trestů (*nullum crimen, nulla poena sine lege*), jak je zakotvena zejména v čl. 49 odst. 1 první větě Listiny, jež je zvláštním vyjádřením obecné zásady právní jistoty, stanoví, že nikdo nesmí být odsouzen za jednání nebo opomenutí, které v době, kdy bylo spácháno, nebylo podle vnitrostátního nebo mezinárodního práva trestným činem.
- 51 Podle judikatury Soudního dvora tato zásada vyžaduje, aby unijní právní předpisy jasně vymezovaly protiprávní jednání a tresty za ně. Tato podmínka je splněna, pokud má jednotlivec možnost se z textu příslušného ustanovení, a v případě potřeby z výkladu, který k němu podaly soudy, dozvědět, jaká konání a opomenutí zakládají jeho trestní odpovědnost (viz zejména rozsudky ze dne 3. června 2008, Intertanko a další, C-308/06, EU:C:2008:312, bod 71, a ze dne 22. října 2015, AC-Treuhand v. Komise, C-194/14 P, EU:C:2015:717, bod 40 a citovaná judikatura).
- 52 Zásadu zákonnosti trestných činů a trestů proto nelze vykládat tak, že vylučuje postupné objasňování pravidel trestní odpovědnosti prostřednictvím soudního výkladu každého jednotlivého případu za podmínky, že výsledek je přiměřeně předvídatelný v době, kdy došlo k protiprávnímu jednání, zejména s ohledem na výklad použitý v dané době v judikatuře týkající se dotčeného právního ustanovení (rozsudek ze dne 22. října 2015, AC-Treuhand v. Komise, C-194/14 P, EU:C:2015:717, bod 41 a citovaná judikatura).

- 53 Je přitom třeba konstatovat, že jak vyplývá z odpovědi podané na první otázku, čl. 8 odst. 6 a 8 nařízení č. 561/2006 obsahuje zákaz trávit běžné týdenní doby odpočinku ve vozidle, aniž toto ustanovení obsahuje jako takové jakoukoli sankci. Ani článek 19 tohoto nařízení nestanoví žádnou sankci, ale naproti tomu ukládá členským státům povinnost stanovit sankce za porušení tohoto nařízení a přijmout veškerá opatření nezbytná k uplatňování těchto sankcí.
- 54 Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační, jak mimoto vyplývá rovněž z bodu 26 odůvodnění nařízení č. 561/2006. Článek 19 tohoto nařízení sice ukládá členským státům povinnost splnit další podmínky ohledně pravidel, jež mají být stanovena v souvislosti se sankcemi za porušení uvedeného nařízení, tyto podmínky však nemají žádný vliv na povahu sankcí, což je potvrzeno v bodě 27 odůvodnění téhož nařízení, podle kterého mohou členské státy ukládat v případě porušení nařízení tresty, občanskoprávní nebo správní sankce.
- 55 V tomto ohledu z ustálené judikatury vyplývá, že pokud nařízení Unie neobsahuje žádné zvláštní ustanovení, které stanoví sankci za porušení tohoto nařízení, nebo pokud v tomto ohledu odkazuje na vnitrostátní právní a správní předpisy, čl. 4 odst. 3 Smlouvy o EU ukládá členským státům povinnost přijmout veškerá opatření k zajištění působnosti a účinnosti unijního práva. Za tímto účelem musí členské státy, i když je jim ponechána volba sankcí, zejména zajistit, aby byly za porušení unijního práva ukládány sankce podle podobných hmotněprávních a procesních pravidel jako v případě porušení vnitrostátního práva podobné povahy a závažnosti, přičemž sankce musí být vždy účinná, přiměřená a odrazující (viz zejména rozsudky ze dne 10. července 1990, Hansen, C-326/88, EU:C:1990:291, bod 17, a ze dne 27. března 2014, LCL Le Crédit Lyonnais, C-565/12, EU:C:2014:190, bod 44 a citovaná judikatura).
- 56 V této souvislosti je třeba podotknout, že Soudní dvůr opakovaně podal výklad sekundárních právních předpisů, které ukládají členským státům povinnost stanovit sankce za účelem účinného provedení těchto předpisů s ohledem na zásadu zákonnosti trestných činů a trestů. Podle této judikatury tedy směrnice nemůže sama o sobě a nezávisle na vnitrostátním právním předpise členského státu přijatém k jejímu provedení stanovit nebo zpřísnit trestní odpovědnost těch osob, které jednají v rozporu s jejími ustanoveními (viz zejména rozsudek ze dne 7. ledna 2004, X, C-60/02, EU:C:2004:10, bod 61).
- 57 Z této judikatury rovněž vyplývá, že tyto úvahy vyjádřené Soudním dvorem v souvislosti se směrnicemi jsou uplatnitelné i na nařízení, tj. normy, které svojí povahou nevyžadují přijetí vnitrostátních prováděcích opatření, pokud tato nařízení svěřují členským státům pravomoc k přijetí sankcí za porušení ve vztahu k jednáním zakázaným těmito nařízeními (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 7. ledna 2004, X, C-60/02, EU:C:2004:10, bod 62).
- 58 Vzhledem k tomu, že podle nařízení č. 561/2006 přísluší členským státům, aby přijaly sankce za porušení tohoto nařízení, mají tedy členské státy prostor pro uvážení, pokud jde o povahu uplatnitelných sankcí (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 9. června 2016, Eurospeed, C-287/14, EU:C:2016:420, bod 34).
- 59 Z toho vyplývá, že přezkum druhé položené otázky neodhalil žádnou skutečnost, kterou by mohla být dotčena platnost nařízení č. 561/2006 s ohledem na zásadu zákonnosti v trestní oblasti, zakotvenou v čl. 49 odst. 1 Listiny.

K třetí otázce

- 60 Vzhledem k odpovědi podané na první otázku není na třetí otázku namístě odpovídat.

K nákladům řízení

- ⁶¹ Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (desátý senát) rozhodl takto:

- 1) Článek 8 odst. 6 a 8 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 musí být vykládán v tom smyslu, že řidič nemůže trávit běžné týdenní doby odpočinku ve smyslu uvedeného čl. 8 odst. 6 ve vozidle.
- 2) Přezkum druhé otázky neodhalil žádnou skutečnost, kterou by mohla být dotčena platnost nařízení č. 561/2006 s ohledem na zásadu zákonnosti v trestní oblasti, zakotvenou v čl. 49 odst. 1 Listiny základních práv Evropské unie.

Podpisy.