



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (kümnes koda)

20. detsember 2017*

Eelotsusetaotlus – Maanteevedu – Juhi puhkeaeg – Määrus (EÜ) nr 561/2006 – Artikli 8 lõiked 6 ja 8 – Võimalus veeta väljaspool sõiduki tavalist paiknemiskohta ööpäevaseid puhkeperioode ja lühendatud iganädalasi puhkeperioode sõidukis – Regulaarsete iganädalaste puhkeperioodide välistamine

Kohtuasjas C-102/16,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Raad van State (Belgia kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu) 4. veebruari 2016. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 19. veebruaril 2016, menetluses

Vaditrans BVBA

versus

Belgische Staat,

EUROOPA KOHUS (kümnes koda),

koosseisus: koja president E. Levits, kohtunikud M. Berger (ettekandja) ja F. Biltgen,

kohtujurist: E. Tanchev,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

- Vaditrans BVBA, esindaja: *advocaat* F. Vanden Bogaerde,
- Belgia valitsus, esindajad: L. Van den Broeck ja J. Van Holm,
- Saksamaa valitsus, esindajad: T. Henze ja A. Lippstreu,
- Eesti valitsus, esindaja: K. Kraavi-Käerdi,
- Hispaania valitsus, esindaja: V. Ester Casas,
- Prantsuse valitsus, esindajad: R. Coesme ja D. Colas,

* Kohtumenetluse keel: hollandi.

- Austria valitsus, esindaja: C. Pesendorfer,
- Euroopa Parlament, esindajad: L.G. Knudsen, M. Menegatti ja R. van de Westelaken,
- Euroopa Liidu Nõukogu, esindajad: R. Wiemann ja K. Michoel,
- Euroopa Komisjon, esindajad: J. Hottiaux ja F. Wilman,

olles 2. veebruari 2017. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

- 1 Eelotsusetaotlus käsitleb seda, kuidas tõlgendada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määruse (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 (ELT 2006 L 102, lk 1; parandused ELT 2009, L 70, lk 19; ELT 2011, L 79, lk 26; ELT 2016, L 195, lk 83), artikli 8 lõiget 8.
- 2 Taotlus on esitatud kohtuvaidluses, mille pooled on Vaditrans BVBA ja Belgische Staat (Belgia riik) ning mis käsitleb nõuet tühistada 19. aprilli 2014. aasta kuninglik määrus, millega muudetakse 19. juuli 2000. aasta kuninglikku määrust, mis käsitleb rahatrahvi kogumist ja deponeerimist teatud maanteeveoalaste rikkumiste tuvastamise korral (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; *Moniteur belge*, 11.6.2014, lk 44159) (edaspidi „19. aprilli 2014. aasta kuninglik määrus“), ning milles on muu hulgas ette nähtud 1800 euro suurune rahatrahv, mille peavad tasuma veokijuhid, kes veedavad oma kohustusliku iganädalase puhkeperioodi oma sõidukis, mitte mõnes muus kohas.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

- 3 Määruse nr 561/2006 põhjendustes 1, 17, 26 ja 27 on märgitud:
 - „(1) Autovedude valdkonnas tuleb nõukogu 20. detsembri 1985. aasta määruse (EMÜ) nr 3820/85 (teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamise kohta) (EÜT 1985, L 370, lk 1; ELT eriväljaanne 05/01, lk 319) kohaselt ühtlustada konkurentsitingimusi sisetranspordi, eriti autoveosektori osas ning parandada töötingimusi ja liiklusohutust. Nendes valdkondades saavutatud edusamme tuleks säilitada ja edasi arendada.
 - [...]
 - (17) Käesoleva määruse eesmärgiks on parandada määruse kohaldamisalasse kuuluvate töötajate sotsiaalseid tingimusi ning üldist liiklusohutust. Seda eesmärki teenivad esmajoones sätted maksimaalse ööpäevase, nädalase ja kahenädalase sõiduaja kehtestamise kohta, säte, mis kohustab sõidukijuhte kasutama regulaarset iganädalast puhkeperioodi vähemalt korra kahe järjestikuse nädala jooksul, ning sätted, mille kohaselt ööpäevane puhkeperiood ei tohi mingil juhul olla lühem üheksatunnisest katkematust puhkeperioodist. [...]

[...]

(26) Liikmesriigid peavad kehtestama sanktsioonid, mida tuleb käesoleva määruse rikkumisel kohaldada, ja tagama nende jõustamise. Need sanktsioonid peavad olema tõhusad, proportsionaalsed, hoiatavad ja mittediskrimineerivad. Liikmesriikide käsutuses olevate võimalike meetmete paketti tuleks lisada võimalus raske rikkumise korral sõiduki kasutamist takistada. Käesolevas määruses sisalduvad sätted sanktsioonide või menetluste kohta ei tohiks mõjutada tõendamiskohust käsitlevaid siseriiklikke eeskirju.

(27) Selge ja tõhusa rakendamise huvides on soovitatav tagada nende sätete ühetaolisus, mis käsitlevad veoettevõtjate ja sõidukijuhtide vastutust käesoleva määruse rikkumise eest. Selline vastutus võib vastavalt liikmesriigile kaasa tuua kriminaal- või halduskaristuse või tsiviilvastutuse.“

4 Määruse artiklis 1 on ette nähtud:

„Käesoleva määrusega kehtestatakse eeskirjad kauba- ja reisijateveoga hõivatud sõidukijuhtide sõiduaegade, vaheaegade ja puhkeperioodide kohta, et ühtlustada konkurentsitingimusi sisetranspordi liikide, eriti autoveosektori osas ning parandada töötingimusi ja liiklusohutust. Lisaks sellele on käesoleva määruse eesmärgiks aidata kaasa järelevalve ja haldussunni praktika parandamisele liikmesriikides, samuti töökorralduse parandamisele autoveosektoris.“

5 Määruse artikli 4 punktides g ja h on määratletud ööpäevane ja iganädalane puhkeperiood:

„g) *ööpäevane puhkeperiood* – ööpäevane ajavahemik, mida juht võib vabalt kasutada ja mis hõlmab „regulaarset ööpäevast puhkeperioodi“ ja „lühendatud ööpäevast puhkeperioodi“:

- regulaarne ööpäevane puhkeperiood: vähemalt 11tunnine puhkeperiood. Seda regulaarset ööpäevast puhkeperioodi võib aga jaotada ka kahte ossa, kusjuures esimene osa peab hõlmama vähemalt kolmetunnist katkematut ajavahemikku ja teine osa vähemalt üheksatunnist katkematut ajavahemikku,
- lühendatud ööpäevane puhkeperiood: vähemalt 9tunnine, kuid lühem kui 11tunnine puhkeperiood;

h) *iganädalane puhkeperiood* – iganädalane ajavahemik, mida juht võib vabalt kasutada ja mis hõlmab regulaarset iganädalast puhkeperioodi või lühendatud iganädalast puhkeperioodi:

- regulaarne iganädalane puhkeperiood: vähemalt 45tunnine puhkeperiood,
- lühendatud iganädalane puhkeperiood: puhkeperiood, mis on lühem kui 45 tundi, mida saab vastavalt artikli 8 lõikes 6 sätestatud tingimustele lühendada minimaalselt 24 järjestikuse tunnini“.

6 Määruse artikli 8 lõikes 6 on sätestatud:

„Kahe mis tahes üksteisele järgneva nädala jooksul peab juht võtma vähemalt järgmised puhkeperioodid:

- kaks regulaarset iganädalast puhkeperioodi või
- üks regulaarne iganädalane puhkeperiood ja üks vähendatud iganädalane vähemalt 24tunnine puhkeperiood. Seejuures kompenseeritakse vähendatud puhkeperiood samaväärse puhkeperioodiga, mis tuleb võtta tervikuna enne kõnealusele nädalale järgneva kolmanda nädala lõppu.

Iganädalane puhkeperiood peab algama hiljemalt eelmise iganädalase puhkeperioodi lõpule järgnenud kuue 24tunnise ajavahemiku lõppu.“

7 Määruse nr 561/2006 artikli 8 lõikes 8 on sätestatud:

„Juhi valikul võib ööpäevaseid puhkeperioode ja vähendatud iganädalasi puhkeperioode, mida ei kasutata sõiduki tavalises paiknemiskohas, veeta sõidukis, kui see on varustatud magamisasemega iga juhi jaoks ega liigu.“

8 Määruse artiklis 18 on sätestatud:

„Liikmesriigid võtavad vastu meetmed, mis võivad olla vajalikud käesoleva määruse rakendamiseks.“

9 Määruse artikli 19 lõikes 1 on ette nähtud:

„Liikmesriigid kehtestavad käesoleva määruse ja määruse (EMÜ) nr 3821/85 sätete rikkumiste eest sanktsioonid ja võtavad kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Nimetatud sanktsioonid peavad olema tõhusad, proportsionaalsed, hoiatavad ja mittediskrimineerivad. Käesoleva määruse ja määruse (EMÜ) nr 3821/85 rikkumine ei või kaasa tuua mitut sanktsiooni või menetlust [...]“.

Belgia õigus

10 19. aprilli 2014. aasta kuningliku määrusele eelnenud aruandes kuningale on märgitud, et dekreet on osa tegevuskavast, mille ministrite nõukogu võttis vastu 28. novembril 2013 selleks, et võidelda Euroopa Liidu kodanikest töötajate pettuse eesmärgil Belgiasse lähetamise ehk nn sotsiaalse dumpingu vastu.

11 19. aprilli 2014. aasta kuninglikus määruses on ette nähtud esiteks rahatrahvi suurendamine selle kohustuse rikkumise eest, mille kohaselt peab sõidukis olema saadetise saateleht, ning teiseks rahatrahv selle eest, kui rikutakse keeldu veeta regulaarne iganädalane puhkeage sõidukis.

12 19. aprilli 2014. aasta kuningliku määruse artiklis 2 on sätestatud:

„[19. juuli 2000. aasta kuningliku dekreedil] 1. lisa 1. liite punkti c „Sõidu- ja puhkeage“ lisatakse punkt 8 järgmises sõnastuses:

8	Regulaarne iganädalane puhkeperiood, mille kasutamine kontrolli tegemise ajal on kohustuslik, veedetakse sõidukis.	- määrus (EÜ) nr 561/2006, artikli 8 lõiked 6 ja 8. - AETR, artikkel 8.	1800 eurot “
---	--	--	-----------------

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

13 Belgias asuv transpordiettevõtja Vaditrans esitas 8. augustil 2014 Raad van State'le (Belgia kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu) kaebuse nõudega tühistada 19. aprilli 2014. aasta kuninglik määrus, mille kohaselt võib määrata 1800 euro suuruse rahatrahvi, kui veokijuht veedab oma regulaarse iganädalase puhkeaja sõidukis.

14 Vaditrans põhjendab oma kaebust väitega, et 19. aprilli 2014. aasta kuningliku määruse artikkel 2 on vastuolus karistuste seaduses sätestatuse põhimõttega, kuivõrd selle sättega on kehtestatud sanktsioon regulaarse iganädalase puhkeperioodi sõidukis veetmise eest, samas kui määruses nr 561/2006 ei ole niisugust keeldu ette nähtud.

- 15 Seevastu Belgia riik, keda esindab mobiilsusminister, leiab, et määrusest nr 561/2006 nähtub selgelt, et juht ei või oma regulaarset iganädalast puhkeperioodi veeta sõidukis.
- 16 Eelotsusetaotluse esitanud kohus tõdeb sellega seoses, et 19. aprilli 2014. aasta kuninglik määrus rajaneb põhimõttel, mis on sätestatud eelkõige määruse nr 561/2006 artikli 8 lõigetes 6 ja 8 ning mille kohaselt on juhil keelatud veeta oma regulaarset iganädalast puhkeperioodi oma sõidukis. Küsimuse sisu põhjalikumalt analüüsimata leiab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et esineb kahtlus, kas see seisukoht on põhjendatud, ja et tegemist on liidu õiguse tõlgendamise küsimusega, mille lahendamise pädevus on Euroopa Kohtul.
- 17 Eelotsusetaotluse esitanud kohus on lisaks seisukohal, et olenevalt eespool nimetatud küsimusele Euroopa Kohtu antavast vastusest tekivad veel kaks küsimust, mida ta aga samuti täpsemalt ei analüüsi. Euroopa Kohtu jaatava vastuse korral tuleb tema hinnangul kindlaks teha, kas määrus nr 561/2006 on kooskõlas karistuste seaduses sätestatuse põhimõttega, mis on ette nähtud Euroopa Liidu põhiõiguste harta (edaspidi „harta“) artikli 49 lõikes 1. Eitava vastuse korral tekib eelotsusetaotluse esitanud kohtul küsimus, kas liikmesriik võib oma sisemises õiguses kehtestada niisuguse keelu, nagu on kõne all põhikohtuasjas.
- 18 Neil asjaoludel otsustas Raad van State (kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:
- „1. Kas määruse nr 561/2006 artikli 8 lõikeid 6 ja 8 tuleb tõlgendada nii, et määruse artikli 8 lõikes 6 silmas peetud regulaarseid iganädalasi puhkeperioode ei ole lubatud veeta sõidukis?
2. Kui vastus esimesele küsimusele on jaatav, siis kas määruse nr 561/2006 artikli 8 lõiked 6 ja 8 koostoimes määruse artikliga 19 rikuvad [...] harta artiklis 49 ette nähtud seaduslikkuse põhimõtet karistusõiguses, kuna kõnealustes määruse sätetes ei ole sõnaselgelt ette nähtud keeldu veeta määruse artikli 8 lõikes 6 silmas peetud regulaarseid iganädalasi puhkeperioode sõidukis?
3. Kui vastus esimesele küsimusele on eitav, siis kas määrus lubab liikmesriikidel oma sisemises õiguses ette näha keelu veeta määruse artikli 8 lõikes 6 silmas peetud regulaarseid iganädalasi puhkeperioode sõidukis?“

Eelotsuse küsimuste analüüs

Esimene küsimus

- 19 Mis puudutab esimest küsimust, siis leiavad Belgia, Saksamaa, Prantsuse ja Austria valitsus ning Euroopa Komisjon, et määruse nr 561/2006 artikli 8 lõige 8 ei võimalda juhil veeta regulaarseid iganädalasi puhkeperioode oma sõidukis. Vaditrans ning Eesti ja Hispaania valitsus toetavad aga vastupidist seisukohta.
- 20 Sellega seoses tuleb märkida, et Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt tuleb liidu õigusnormi tõlgendamisel arvesse võtta mitte üksnes selle sõnastust, vaid ka konteksti ja selle õigusaktiga taotletavaid eesmärgi, mille osa norm on (vt eelkõige kohtuotsus, 6.7.2017, Air Berlin, C-290/16, EU:C:2017:523, punkt 22 ja seal viidatud kohtupraktika), ning käesolevas asjas selle õigusakti kujunemislugu (kohtuotsus, 1.7.2015, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, C-461/13, EU:C:2015:433, punkt 30).

- 21 Mis puudutab esiteks määruse nr 561/2006 artikli 8 lõike 6 esimese lõigu sõnastust, siis tuleb märkida, et selles sättes on ette nähtud, et kahe mis tahes üksteisele järgneva nädala jooksul peab juht võtma vähemalt kaks regulaarset iganädalast puhkeperioodi või teatud tingimuste täitmise korral ühe regulaarse iganädalase puhkeperioodi ja ühe lühendatud iganädalase puhkeperioodi.
- 22 Määruse artikli 8 lõike 6 teises lõigus on sätestatud, et iganädalane puhkeperiood peab algama hiljemalt pärast eelmise iganädalase puhkeperioodi lõpule järgnenud kuue 24tunnise ajavahemiku lõppu.
- 23 Lõpuks on määruse artikli 8 lõikes 8 ette nähtud, et juhi valikul võib ööpäevaseid puhkeperioode ja lühendatud iganädalasi puhkeperioode, mida ei kasutata sõiduki tavalises paiknemiskohas, veeta sõidukis, kui see on varustatud magamisasemega iga juhi jaoks ega liigu.
- 24 Määruse nr 561/2006 artikli 8 lõigete 6 ja 8 tõlgendamisel tuleb silmas pidada määruse artiklit 4, kuna viimati nimetatud artiklis on määratletud selles määruses kasutatud mõisted.
- 25 Määruse nr 561/2006 artikli 4 punktis f on „puhkeaeg“ määratletud kui „mis tahes katkestamatu ajavahemik, mida juht võib vabalt kasutada“.
- 26 Määruse artikli 4 punktis g on täpsemalt mõiste „ööpäevane puhkeperiood“ määratletud kui „ööpäevane ajavahemik, mida juht võib vabalt kasutada“ ning samuti on täpsustatud, et see hõlmab „regulaarset ööpäevast puhkeperioodi“ ja „lühendatud ööpäevast puhkeperioodi“, ning lõpuks on määratletud need kaks mõistet.
- 27 Määruse artikli 4 punktist h ilmneb, et „iganädalane puhkeperiood“ on määratletud kui „iganädalane ajavahemik, mida juht võib vabalt kasutada“ ning et see mõiste hõlmab „regulaarset iganädalast puhkeperioodi“ ja „lühendatud iganädalast puhkeperioodi“. Täpsemalt on „regulaarne iganädalane puhkeperiood“ määratletud kui „vähemalt 45tunnine puhkeperiood“, samas kui „lühendatud iganädalane puhkeperiood“ on „puhkeperiood, mis on lühem kui 45 tundi, mida saab vastavalt [määruse nr 561/2006] artikli 8 lõikes 6 sätestatud tingimustele lühendada minimaalselt 24 järjestikuse tunnini“.
- 28 Seega on määruse nr 561/2006 artikli 4 punktides g ja h mõistete „ööpäevane puhkeperiood“ ja „iganädalane puhkeperiood“ kasutamisel ette nähtud vahetegemine, kuivõrd need perioodid võivad olla regulaarsed või lühendatud.
- 29 Selline vahetegemine on ette nähtud ka määruse artikli 8 lõikes 6, mille esimeses lõigus on viidatud nii regulaarsele iganädalasele puhkeperioodile kui ka lühendatud iganädalasele puhkeperioodile. Seevastu selle sätte teises lõigus on piirdutud viitega „iganädalasele puhkeperioodile“ ja see hõlmab seega mõlemat nimetatud mõistet.
- 30 Määruse artikli 8 lõikesse 8 on artikli 4 punktides g ja h ette nähtud vahetegemine üle võetud, kuivõrd selles on viidatud „ööpäevastele puhkeperioodidele“, mis hõlmavad regulaarseid ja lühendatud ööpäevaseid puhkeperioode, ning „lühendatud iganädalastele puhkeperioodidele“.
- 31 Kuna määruse nr 561/2006 artikli 8 lõikes 8 on sõnaselgelt nimetatud ööpäevaseid puhkeperioode ja lühendatud iganädalasi puhkeperioode, ilmneb sellest, et juht ei või regulaarseid iganädalasi puhkeperioode veeta sõidukis.
- 32 Nimelt, kui liidu seadusandja oleks määruse artikli 8 lõikes 8 silmas pidanud korraga nii regulaarseid iganädalasi puhkeperioode kui ka lühendatud iganädalasi puhkeperioode, oleks ta võinud piirduda sõnade „iganädalased puhkeperioodid“ kasutamisega, hõlmates seeläbi mõlemat liiki puhkeperioodid.
- 33 Lisaks, kui juht võiks kogu puhkeaja veeta sõidukis, oleks määruse nr 561/2006 artikli 8 lõikes 8 sisalduv vahetegemine mõttetu ja see säte kaotaks oma kasuliku toime.

- 34 Määruse nr 561/2006 artikli 8 lõike 8 niisugust tõlgendust kinnitab selle sätte kujunemislugu, kuivõrd see võimaldab kõnealusesse sättesse tehtud muudatuste kaudu liidu seadusandja tahtel ilmsiks tulla.
- 35 Põhjustel, mida kohtujurist oma ettepaneku punktides 45–51 põhjalikumalt käsitles, võimaldab määruse nr 561/2006 artikli 8 lõike 8 vastuvõtmise protsess nimelt järeldada, et seadusandja ilmselgelt soovis regulaarsed iganädalased puhkeperioodid selle sätte kohaldamisalast välja jätta.
- 36 Seega tuleb tõdeda, et komisjoni algne ettepanek määruse nr 561/2006 artikli 8 lõike 8 kohta (esialgu artikli 8 lõige 6, vt 12. oktoobri 2001. aasta ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist, KOM(2001) 573 (lõplik), (EÜT 2002, C 51 E, lk 234) käsitles kõiki puhkeperioode ehk nii ööpäevaseid puhkeperioode kui ka iganädalasi puhkeperioode, tingimusel et esiteks on sõiduk varustatud magamisasemega iga juhi jaoks ja teiseks sõiduk ei liigu.
- 37 Kuna aga Euroopa Parlament eemaldas oma 14. jaanuari 2003. aasta seadusandlikus resolutsioonis ettepaneku kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist (ELT 2004, C 38 E, lk 152) selle sätte tekstist viite iganädalastele puhkeperioodidele, põhjendusel et sellise muudatuseta tooks uus süsteem kaasa juhtide hügieeni ja heaolu seisukohast ebasobiva olukorra, esitas komisjon kompromissi, milles ta tegi ettepaneku, et ainult lühendatud iganädalase puhkeperioodi, mida ei kasutata sõiduki tavalises paiknemiskohas, võib veeta sõidukis (vt artikli 8 lõige 6 ja seletuskirja punkt 26, KOM(2003) 0490 (lõplik)).
- 38 Selle lähenemisviisi võttis Euroopa Liidu Nõukogu üle ühisesse seisukohta ja kuigi parlament soovis seda veel kord muuta (Euroopa Parlamendi 13. aprilli 2005. aasta seadusandlik resolutsioon nõukogu ühise seisukoha kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 (ELT 2006, C 33 E, lk 424)), jäadi lõpuks selle juurde lepituskomitee heakskiidetud ühises tekstis (Doc PE-CONS 3671/3/05 REV 3, 31.1.2006; Euroopa Parlamendi 2. veebruari 2006. aasta seadusandlik resolutsioon; Doc 7580/06, 21.3.2006), mille sõnastus võeti üle määruse nr 561/2006 artikli 8 lõikesse 8.
- 39 Mis puudutab teiseks konteksti, millesse määruse nr 561/2006 artikli 8 lõige 8 kuulub, siis tuleb märkida, et see kinnitab eespool antud tõlgendust.
- 40 Nagu nähtub käesoleva kohtuotsuse punktides 21–33, välistavad määruse nr 561/2006 teatud sätted, nimelt määruse artikli 4 punktid f ja g ning artikli 8 lõige 6, milles on määratletud määruse artikli 8 lõikes 8 sisalduvad mõisted, mis tahes muu tõlgenduse, kuna vastasel juhul tekib oht seada neid erinevaid sätteid ühendav struktuur kahtluse alla.
- 41 Mis puudutab kolmandaks määruse nr 561/2006 artikli 8 lõike 8 eesmärki, siis tuleb tõdeda, et see kinnitab samuti käesoleva kohtuotsuse punktides 31–33 antud tõlgendust.
- 42 Nii nähtub väljakujunenud kohtupraktikast, et määruse põhjenduse 17 ja artikli 1 kohaselt on määruse eesmärk parandada autoveosektori töötajate töötingimusi ja üldist liiklusohutust ning ühtlustada konkurentsitingimusi maanteeveo valdkonnas (vt eelkõige kohtuotsused, 9.2.2012, Urbán, C-210/10, EU:C:2012:64, punkt 25, 9.6.2016, Eurospeed, C-287/14, EU:C:2016:420, punktid 38 ja 39 ning seal viidatud kohtupraktika, ja 19.10.2016, EL-EM-2001, C-501/14, EU:C:2016:777, punkt 21).
- 43 Tõlgendus, mille kohaselt määruse nr 561/2006 artikli 8 lõigete 6 ja 8 kohaselt on juhil keelatud regulaarseid iganädalasi puhkeperioode veeta sõidukis, on ilmselgelt suunatud määruse eesmärkide saavutamisele, mis seisnevad juhtide töötingimuste ja liiklusohutuse parandamises. Põhjus, mille parlament esitas 14. jaanuari 2003. aasta seadusandlikus, kinnitab seda järeldust.

- 44 Sellega seoses tuleb samuti märkida, et kuigi – nagu komisjon oma 27. juuni 2005. aasta arvamuses (KOM(2005) 0301 lõplik) väitis – sõidukite konstruktsioon on tema arvamusele eelneva 20 aasta jooksul oluliselt paremaks muutunud ja kabiinide konstruktsiooni on kindlasti viimastel aastatel veelgi edasi arendatud, ei ole veoki kabiin siiski sobiv puhkekoht pikemate puhkeperioodide jaoks kui ööpäevane puhkeperiood ja lühendatud iganädalane puhkeperiood. Juhtidel peaks olema võimalus veeta oma regulaarset iganädalast puhkeperioodi kohas, kus on sobivad ja piisavad majutustingimused.
- 45 Selles kontekstis tuleb samuti tõdeda, et kui määruse nr 561/2006 artiklit 8 tuleks tõlgendada nii, et juht võib regulaarseid iganädalasi puhkeperioode veeta oma sõidukis, tähendaks see, et juht võiks kogu oma puhkeaja veeta sõiduki kabiinis. Sellisel juhul veedaks see juht oma puhkeperioodid kohas, mis ei vasta sobiva majutuse tingimustele. Määruse nr 561/2006 artikli 8 niisugune tõlgendus ei aita aga saavutada määrusega taotletavat eesmärki parandada juhtide töötingimusi.
- 46 Vaditrans ja Eesti valitsus väidavad, et sellise tõlgenduse tagajärjel võivad halveneda tingimused, milles juhid veedavad oma iganädalasi puhkeperioode. Lisaks võib osutuda keeruliseks selle nõude täitmist tõendada, mistõttu sõidukijuhtide halduskoormus kasvab märkimisväärselt.
- 47 Sellega seoses tuleb tõdeda, et määrus nr 561/2006 ei sisalda küll ühtegi sätet, mis sõnaselgelt reguleeriks seda, kuidas sõidukijuht peab regulaarseid iganädalasi puhkeperioode veetma, kuid sellised kaalutlused, nagu on esitanud Vaditrans ja Eesti valitsus, ei saa siiski anda alust määruses sisalduvate, juhtide puhkeperioode reguleerivate imperatiivsete sätete täitmata jätmiseks, nagu märkis kohtujurist oma ettepaneku punktis 62.
- 48 Kõiki neid kaalutlusi arvestades tuleb esimesele küsimusele vastata, et määruse nr 561/2006 artikli 8 lõikeid 6 ja 8 tuleb tõlgendada nii, et juht ei või artikli 8 lõikes 6 silmas peetud regulaarseid iganädalasi puhkeperioode veeta oma sõidukis.

Teine küsimus

- 49 Mis puudutab teist küsimust, siis Vaditrans ja Hispaania valitsus soovivad sellele küsimusele vastata jaatavalt ning väidavad, et kuna puuduvad vastavasisulised sõnaselged õigusnormid, oleks määruse nr 561/2006 tõlgendamine nii, et sellega on vastuolus, kui juht veedab regulaarsed iganädalased puhkeperioodid sõidukis, käsitatav *a contrario* või analoogia alusel tõlgendamisenä, mis on seaduslikkuse põhimõtte kohaselt keelatud.
- 50 Sellega seoses tuleb meenutada, et süütegude ja karistuste seaduses sätestatuse põhimõte (*nullum crimen, nulla poena sine lege*), mida kajastab eelkõige harta artikli 49 lõike 1 esimene lause ja mis on õiguskindluse üldpõhimõtte konkreetne väljendus, nõuab, et kedagi ei tunnistataks süüdi kuriteos teo või tegevusetuse eest, mis selle toimepanemise ajal kehtinud siseriikliku või rahvusvahelise õiguse järgi ei olnud kuritegu.
- 51 Euroopa Kohtu praktika kohaselt nõuab see põhimõte, et liidu õigusnormides oleksid selgelt määratletud süüteod ja nende eest määratavad karistused. See tingimus on täidetud, kui õigussubjektil on asjaomase sätte sõnastuse põhjal ja vajaduse korral kohtute poolt sellele antud tõlgenduse abil võimalik aru saada, milline tegu või tegevusetus toob kaasa tema kriminaalvastutuse (vt eelkõige kohtuotsused, 3.6.2008, Intertanko jt, C-308/06, EU:C:2008:312, punkt 71, ning 22.10.2015, AC-Treuhand vs. komisjon, C-194/14 P, EU:C:2015:717, punkt 40 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 52 Süütegude ja karistuste seaduses sätestatuse põhimõtet ei tohi seega tõlgendada nii, et see keelab kriminaalvastutust käsitlevate sätete järkjärgulise selgemaks muutmise kohtu poolt konkreetsetes asjades antavate tõlgenduste abil, tingimusel et selle tulemus on rikkumise toimepanemise hetkel

mõistlikult ettenähtav, pidades eelkõige silmas sellel ajal kohtupraktikas levinud tõlgendust asjaomasele sättele (kohtuotsus, 22.10.2015, AC-Treuhand vs. komisjon, C-194/14 P, EU:C:2015:717, punkt 41 ja seal viidatud kohtupraktika).

- 53 Tuleb aga tõdeda, et nagu esimesele küsimusele antud vastusest nähtub, sisaldavad määruse nr 561/2006 artikli 8 lõiked 6 ja 8 keeldu veeta regulaarseid iganädalasi puhkeperioode sõidukis, ilma et see säte ise sisaldaks mingit sanktsiooni. Ka määruse artiklis 19 ei ole sanktsiooni kindlaks määratud, vaid sellega on hoopis liikmesriikidele pandud kohustus näha ette sanktsioonid kõnealuse määruse rikkumise eest ja võtta kõik vajalikud meetmed nende sanktsioonide rakendamise tagamiseks.
- 54 Nagu nähtub ka määruse nr 561/2006 põhjendusest 26, peavad sanktsioonid olema tõhusad, proportsionaalsed, hoiatavad ja mittediskrimineerivad. Kuigi määruse artikliga 19 on liikmesriikidele seoses määruse rikkumiste eest määratavate sanktsioonide kohta kehtestatavate õigusnormidega pandud kohustus täita täiendavaid tingimusi, ei mõjuta need tingimused siiski mingil viisil sanktsioonide laadi, mida kinnitab määruse põhjendus 27, mille kohaselt võib määruse rikkumine olenevalt liikmesriigist kaasa tuua kriminaal- või halduskaristuse või tsiviilvastutuse.
- 55 Sellega seoses nähtub väljakujunenud kohtupraktikast, et kui liidu määrus ei sisalda ühtegi konkreetset sätet, milles oleks ette nähtud sanktsioon määruse rikkumise eest, või kui määrus viitab selles küsimuses siseriiklikele õigus- ja haldusnormidele, on liikmesriigid EL lepingu artikli 4 lõike 3 kohaselt kohustatud võtma kõik meetmed liidu õiguse täieliku toime ja tõhususe tagamiseks. Selleks peavad liikmesriigid, kellel küll säilib sanktsioonide valimisel kaalutusõigus, eelkõige tagama, et liidu õiguse rikkumiste eest määrataks sanktsioone materiaalsel ja menetlusõiguslikes tingimustes, mis on analoogsed nendega, mis kehtivad samalaadsete ja sama raskete siseriikliku õiguse rikkumiste puhul, ning mis igal juhul tagavad sanktsiooni tõhususe, proportsionaalsuse ja hoiatavuse (vt eelkõige kohtuotsused, 10.7.1990, Hansen, C-326/88, EU:C:1990:291, punkt 17, ja 27.3.2014, LCL Le Crédit Lyonnais, C-565/12, EU:C:2014:190, punkt 44 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 56 Selles kontekstis tuleb märkida, et Euroopa Kohus on korduvalt tõlgendanud teiseseid õigusakte, millega kehtestatakse liikmesriikidele kohustus näha ette sanktsioonid, et tagada nende õigusaktide tõhus rakendamine sүүteгude ja karistuste seaduses sätestatuse põhimõtet silmas pidades. Nii nähtub kohtupraktikast, et direktiivi ei saa iseenesest ja sõltumata selle rakendamiseks liikmesriigi poolt vastu võetud siseriiklikust seadusest kaasa tuua selle direktiivi sätteid rikkudes tegutsevate isikute kriminaalvastutuse kindlaksmääramist ega raskendamist (vt eelkõige kohtuotsus, 7.1.2004, X, C-60/02, EU:C:2004:10, punkt 61).
- 57 Kohtupraktikast ilmneb samuti, et arutluskäik, mida Euroopa Kohus on direktiivide puhul kasutanud, on ülekantav määrustele ehk õigusnormidele, mis oma olemuselt ei vaja siseriiklike ülevõtmismeetmeid, kui need määrused annavad liikmesriikidele pädevuse kehtestada sanktsioonid nende normide endi kohaselt keelatud tegevuse eest (vt selle kohta kohtuotsus, 7.1.2004, X, C-60/02, EU:C:2004:10, punkt 62).
- 58 Arvestades, et vastavalt määrusele nr 561/2006 on liikmesriikide pädevuses kehtestada sanktsioone selle määruse rikkumiste eest, on liikmesriikidel järelikult kohaldatavate sanktsioonide laadi üle otsustamisel kaalutusruum (vt selle kohta kohtuotsus, 9.6.2016, Eurospeed, C-287/14, EU:C:2016:420, punkt 34).
- 59 Sellest järeldub, et teise küsimuse analüüsimisel ei ilmnenu ühtegi asjaolu, mis võiks määruse nr 561/2006 kehtivust mõjutada karistusõiguses nõutava seaduslikkuse põhimõtte seisukohast, mis on sätestatud harta artikli 49 lõikes 1.

Kolmas küsimus

- 60 Arvestades esimesele küsimusele antud vastust, ei ole kolmandale küsimusele vaja vastata.

Kohtukulud

- ⁶¹ Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse liikmesriigi kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (kümnes koda) otsustab:

- 1. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määruse (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85, artikli 8 lõikeid 6 ja 8 tuleb tõlgendada nii, et juht ei või artikli 8 lõikes 6 silmas peetud regulaarseid iganädalasi puhkeperioode veeta oma sõidukis.**
- 2. Teise küsimuse analüüsimisel ei ilmnenud ühtegi asjaolu, mis võiks määruse nr 561/2006 kehtivust mõjutada karistusõiguses nõutava seaduslikkuse põhimõtte seisukohast, mis on sätestatud harta artikli 49 lõikes 1.**

Allkirjad