



Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (desiata komora)

z 20. decembra 2017*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Cestná doprava – Doby odpočinku vodiča – Nariadenie (ES) č. 561/2006 – Článok 8 ods. 6 a 8 – Možnosť čerpať doby denného odpočinku a doby skráteného týždenného odpočinku mimo základne a vo vozidle – Vylúčenie dôb pravidelného týždenného odpočinku“

Vo veci C-102/16,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Raad van State (Štátna rada, Belgicko) zo 4. februára 2016 a doručený Súdnemu dvoru 19. februára 2016, ktorý súvisí s konaním:

Vaditrans BVBA

proti

Belgische Staat,

SÚDNY DVOR (desiata komora),

v zložení: predseda desiatej komory E. Levits, sudcovia M. Berger (spravodajkyňa) a F. Biltgen,

generálny advokát: E. Tančev,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

- Vaditrans BVBA, v zastúpení: F. Vanden Bogaerde, advocaat,
- belgická vláda, v zastúpení: L. Van den Broeck a J. Van Holm, splnomocnené zástupkyne,
- nemecká vláda, v zastúpení: T. Henze a A. Lippstreu, splnomocnení zástupcovia,
- estónska vláda, v zastúpení: K. Kraavi-Käerdi, splnomocnená zástupkyňa,
- španielska vláda, v zastúpení: V. Ester Casas, splnomocnená zástupkyňa,
- francúzska vláda, v zastúpení: R. Coesme a D. Colas, splnomocnení zástupcovia,

* Jazyk konania: holandčina.

- rakúska vláda, v zastúpení: C. Pesendorfer, splnomocnená zástupkyňa,
 - Európsky parlament, v zastúpení: L.G. Knudsen, M. Menegatti a R. van de Westelaken, splnomocnení zástupcovia,
 - Rada Európskej únie, v zastúpení: R. Wiemann a K. Michoel, splnomocnené zástupkyne,
 - Európska komisia, v zastúpení: J. Hottiaux a F. Wilman, splnomocnení zástupcovia,
- po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 2. februára 2017,

vyhlásil tento

Rozsudok

- 1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 8 ods. 8 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 (Ú. v. EÚ L 102, 2006, s. 1).
- 2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi spoločnosťou Vaditrans BVBA na jednej strane a Belgische Staat (Belgické kráľovstvo) na strane druhej vo veci zrušenia Koninklijk besluit van 19 april 2014 tot wijziging van het koninklijk besluit van 19 juli 2000 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzage het vervoer over de weg (kráľovský výnos, ktorým sa mení kráľovský výnos z 19. júla 2000 o úhrade a zložení peňažnej sumy pri zistení určitých priestupkov v osobnej a nákladnej cestnej doprave) z 19. apríla 2014 (*Moniteur belge* z 11. júna 2014, s. 44159) (ďalej len „kráľovský výnos z 19. apríla 2014“), ktorý predovšetkým ukladá vodičom kamiónov, ktorí čerpajú svoje doby povinného denného odpočinku vo svojom vozidle a nie na inom mieste, pokutu vo výške 1 800 eur.

Právny rámec

Právo Únie

- 3 Podľa odôvodnení 1, 17, 26 a 27 nariadenia č. 561/2006:
„(1) V oblasti cestnej dopravy nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 z 20. decembra 1985 o zosúladovaní niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy [Ú. v. ES L 370, 1985, s. 1; Mim. vyd. 05/001, s. 319], malo harmonizovať podmienky hospodárskej súťaže medzi druhmi vnútrozemskej dopravy, a to najmä vzhľadom na odvetvie cestnej dopravy, zlepšenie pracovných podmienok a bezpečnosti na cestách. Pokrok v týchto oblastiach by mal byť zachovaný a mal by sa rozšíriť.
...
(17) Toto nariadenie má za cieľ zlepšiť sociálne podmienky zamestnancov, na ktorých sa nariadenie vzťahuje, ako aj zlepšiť celkovú bezpečnosť na cestách. Uskutočňuje sa to najmä prostredníctvom ustanovení týkajúcich sa maximálneho času jazdy za deň, za týždeň a za obdobie dvoch po sebe idúcich týždňov, prostredníctvom ustanovenia, ktoré vodičovi ukladá čerpať pravidelnú týždennú dobu odpočinku najmenej raz za dva po sebe idúce týždne, a prostredníctvom ustanovení, ktoré predpisujú, že denná doba odpočinku nemá byť za žiadnych okolností kratšia ako neprerušovaný časový úsek deviatich hodín. ...

...

- (26) Členské štáty by mali ustanoviť pravidlá o sankciách uplatňovaných v prípadoch porušenia tohto nariadenia a zabezpečiť ich vykonanie. Tieto sankcie musia byť účinné, primerané, odrádzajúce a nediskriminačné. Medzi spoločný súbor opatrení, ktoré majú členské štáty k dispozícii, by mala patriť aj možnosť znehybnenia vozidla v prípade zistenia závažného porušenia predpisov. Ustanoveniami obsiahnutými v tomto nariadení týkajúcimi sa sankcií alebo konaní by nemali byť dotknuté vnútroštátne predpisy týkajúce sa dôkazného bremena.
- (27) V záujme jednoznačného a účinného zabezpečenia dodržiavania predpisov je žiaduce, aby boli zabezpečené jednotné ustanovenia o zodpovednosti dopravných podnikov a vodičov za porušenie tohto nariadenia. Táto zodpovednosť môže viesť k trestným, občianskym alebo správnym sankciám, aké platia v jednotlivých členských štátoch.“

4 Článok 1 tohto nariadenia stanovuje:

„Toto nariadenie stanovuje pravidlá o časoch jazdy, prestávkach a dobách odpočinku vodičov, pôsobiacich v cestnej nákladnej i osobnej doprave, s cieľom harmonizovať podmienky hospodárskej súťaže medzi druhmi vnútrozemskej dopravy, a to najmä vzhľadom na odvetvie cestnej dopravy, zlepšiť pracovné podmienky a bezpečnosť na cestách. Cieľom tohto nariadenia je tiež podporovať lepšie monitorovanie a postup zabezpečenia dodržiavania predpisov členskými štátmi a vylepšené pracovné postupy v odvetví cestnej dopravy.“

5 Článok 4 uvedeného nariadenia v písmenách g) a h) vymedzuje doby denného a týždenného odpočinku:

„g) ‚doba denného odpočinku‘ je akákoľvek denná doba, počas ktorej môže vodič voľne disponovať svojím časom, a zahŕňa ‚dobu pravidelného denného odpočinku‘ a ‚dobu skráteného denného odpočinku‘:

- ‚doba pravidelného denného odpočinku‘ je akákoľvek doba odpočinku trvajúca najmenej 11 hodín. Prípadne sa táto doba pravidelného denného odpočinku môže čerpať v dvoch dobách, z ktorých prvá musí byť neprerušovaný časový úsek trvajúci najmenej 3 hodiny a druhá musí byť neprerušovaný časový úsek trvajúci najmenej 9 hodín,
- ‚doba skráteného denného odpočinku‘ je akákoľvek doba odpočinku trvajúca najmenej 9 hodín, avšak menej ako 11 hodín;

h) ‚doba týždenného odpočinku‘ je časový úsek jedného týždňa, počas ktorého môže vodič voľne disponovať svojím časom, a zahŕňa ‚dobu pravidelného týždenného odpočinku‘ a ‚dobu skráteného týždenného odpočinku‘:

- ‚doba pravidelného týždenného odpočinku‘ je akákoľvek doba odpočinku trvajúca najmenej 45 hodín;
- ‚doba skráteného týždenného odpočinku‘ je akákoľvek doba odpočinku trvajúca menej ako 45 hodín, ktorá sa môže, pokiaľ článok 8 ods. 6 neustanovuje inak, skrátiť na najmenej 24 po sebe idúcich hodín“.

6 Článok 8 ods. 6 toho istého nariadenia stanovuje:

„V každých dvoch po sebe idúcich týždňoch vodič čerpá najmenej:

- dve doby pravidelného týždenného odpočinku alebo

- jednu dobu pravidelného týždenného odpočinku a jednu dobu skráteného týždenného odpočinku trvajúcu najmenej 24 hodín. Toto skrátenie sa však nahradí primeraným odpočinkom čerpaným vcelku pred ukončením tretieho týždňa nasledujúceho po predmetnom týždni.

Týždenná doba odpočinku [Doba týždenného odpočinku – *neoficiálny preklad*] sa začne najneskôr na konci šiestich 24-hodinových období od ukončenia predchádzajúcej doby týždenného odpočinku.“

- 7 Článok 8 ods. 8 tohto nariadenia č. 561/2006 stanovuje:

„Ak sa tak vodič rozhodne, môžu sa doby denného odpočinku a doby skráteného týždenného odpočinku mimo základne čerpať vo vozidle, pokiaľ je vybavené vhodnými zariadeniami na spanie pre každého vodiča a vozidlo nie je v pohybe.“

- 8 Článok 18 tohto nariadenia stanovuje:

„Členské štáty prijímú také opatrenia, aké môžu byť potrebné na vykonanie tohto nariadenia.“

- 9 Článok 19 ods. 1 uvedeného nariadenia stanovuje:

„Členské štáty ustanovia predpisy o sankciách vzťahujúcich sa na porušenie tohto nariadenia a nariadenia (EHS) č. 3821/85 a prijímú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonania. Tieto sankcie musia byť účinné, primerané, odrádzajúce a nediskriminačné. Žiadne porušenie tohto nariadenia a nariadenia (EHS) č. 3821/85 nemôže byť predmetom viac ako jednej sankcie alebo postupu. ...“.

Belgické právo

- 10 V správe adresovanej kráľovi, ktorá predchádzala prijatiu kráľovského výnosu z 19. apríla 2014, sa uvádza, že tento výnos je súčasťou akčného plánu, ktorý prijala 28. novembra 2013 Rada ministrov na boj proti podvodnému vysielaniu pracovníkov, štátnych príslušníkov Európskej únie, do Belgicka, tzv. „sociálnemu dampingu“.

- 11 Kráľovský výnos z 19. apríla 2014 upravuje jednak zvýšenie pokuty v prípade porušenia povinnosti mať vo vozidle nákladný list vystavený pre zásielku a jednak stanovuje pokutu za porušenie zákazu čerpať pravidelný týždenný odpočinok vo vozidle.

- 12 Článok 2 kráľovského výnosu z 19. apríla 2014 stanovuje:

„Prvý dodatok k prílohe 1 [kráľovského výnosu z 19. júla 2000] písm. c), Doby riadenia a odpočinku, sa dopĺňa bodom 8 v znení:

8	Doba pravidelného týždenného odpočinku, ktorá musí byť dodržaná v čase kontroly, sa čerpá vo vozidle	- nariadenie (ES) č. 561/2006, článok 8 ods. 6 a 8 - AETR, článok 8	1 800 eur
---	--	--	-----------

“

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

- 13 Spoločnosť Vaditrans, dopravný podnik so sídlom v Belgicku, podala 8. augusta 2014 žalobu na Raad van State (Štátna rada, Belgicko) na zrušenie kráľovského výnosu z 19. apríla 2014, podľa ktorého možno uložiť pokutu vo výške 1 800 eur v prípade, ak vodič kamióna čerpá svoj pravidelný týždenný odpočinok vo vozidle.
- 14 Vaditrans na podporu svojej žaloby uvádza, že článok 2 kráľovského výnosu z 19. apríla 2014 je nezlučiteľný so zásadou zákonnosti trestov, pretože toto ustanovenie ukladá sankciu v prípade, že sa doba pravidelného týždenného odpočinku čerpá vo vozidle, hoci nariadenie č. 561/2006 nestanovuje takýto zákaz.
- 15 Belgické kráľovstvo, v zastúpení ministerstva dopravy, zastáva názor, že z nariadenia č. 561/2006 jasne vyplýva, že vodič nemôže čerpať svoju dobu pravidelného týždenného odpočinku vo vozidle.
- 16 Vnútroštátny súd, ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania, v tejto súvislosti konštatuje, že kráľovský výnos z 19. apríla 2014 sa zakladá na zásade, zakotvanej predovšetkým v článku 8 ods. 6 a 8 uvedeného nariadenia, podľa ktorej sa vodičovi zakazuje, aby čerpal svoju dobu pravidelného týždenného odpočinku vo svojom vozidle. Vnútroštátny súd bez toho, aby viac skúmal podstatu danej otázky, sa domnieva, že existujú pochybnosti v súvislosti s dôvodnosťou tejto tézy a že ide o otázku výkladu práva Únie, ktorá spadá do právomoci Súdneho dvora.
- 17 Vnútroštátny súd navyše usudzuje, že v závislosti od odpovede Súdneho dvora na vyššie uvedenú otázku, vznikajú dve ďalšie otázky, ktoré tiež bližšie neskúmal. V prípade kladnej odpovede Súdneho dvora treba podľa neho určiť, či je nariadenie č. 561/2006 zlučiteľné so zásadou zákonnosti trestov zakotvenou v článku 49 ods. 1 Charty základných práv Európskej únie (ďalej len „Charta“). V prípade zápornej odpovede si vnútroštátny súd kladie otázku, či členský štát môže do svojho vnútroštátneho práva zaviesť zákaz, o aký ide vo veci samej.
- 18 Za týchto podmienok Raad van State (Štátna rada) rozhodla prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:
 - „1. Má sa článok 8 ods. 6 a 8 nariadenia č. 561/2006 vykladať v tom zmysle, že doby pravidelného týždenného odpočinku uvedené v článku 8 ods. 6 tohto istého nariadenia nemožno čerpať vo vozidle?
 2. V prípade kladnej odpovede na prvú prejudiciálnu otázku je článok 8 ods. 6 a 8 nariadenia č. 561/2006 v spojení s článkom 19 tohto nariadenia v rozpore s trestnoprávnou zásadou zákonnosti zakotvenou v článku 49 Charty..., keďže citované ustanovenia uvedeného nariadenia výslovne nestanovujú zákaz čerpať doby pravidelného týždenného odpočinku v zmysle článku 8 ods. 6 uvedeného nariadenia vo vozidle?
 3. V prípade zápornej odpovede na prvú prejudiciálnu otázku dovoľuje uvedené nariadenie v tomto prípade členským štátom, aby vo svojom vnútroštátnom práve stanovili zákaz čerpať doby pravidelného týždenného odpočinku vo vozidle v zmysle článku 8 ods. 6 uvedeného nariadenia?“

O prejudiciálnych otázkach

O prvej otázke

- 19 Pokiaľ ide o prvú otázku, belgická, nemecká, francúzska a rakúska vláda, ako aj Európska komisia sa domnievajú, že článok 8 ods. 8 nariadenia č. 561/2006 nedovoľuje vodičovi, aby si čerpal doby pravidelného týždenného odpočinku vo svojom vozidle. Vaditrans, ako aj estónska a španielska vláda sú však opačného názoru.
- 20 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že v súlade s ustálenou judikatúrou Súdneho dvora na účely výkladu určitého ustanovenia práva Únie treba zohľadniť nielen jeho znenie, ale aj jeho kontext a ciele sledované právnou úpravou, ktorej je súčasťou (pozri najmä rozsudok zo 6. júla 2017, Air Berlin, C-290/16, EU:C:2017:523, bod 22 a citovanú judikatúru), a v predjednávanej veci genézu tejto právnej úpravy (rozsudok z 1. júla 2015, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, C-461/13, EU:C:2015:433, bod 30).
- 21 Po prvé, pokiaľ ide o znenie článku 8 ods. 6 prvého pododseku nariadenia č. 561/2006, je nutné poznamenať, že toto ustanovenie stanovuje, že v každých dvoch po sebe idúcich týždňoch musí vodič čerpať najmenej dve doby pravidelného týždenného odpočinku alebo jednu dobu pravidelného týždenného odpočinku a jednu dobu skráteného týždenného odpočinku, pričom musia byť splnené určité požiadavky.
- 22 V článku 8 ods. 6 druhom pododseku uvedeného nariadenia sa uvádza, že týždenná doba odpočinku sa začne najneskôr na konci šiestich 24-hodinových období od ukončenia predchádzajúcej doby týždenného odpočinku.
- 23 Napokon článok 8 ods. 8 uvedeného nariadenia stanovuje, že ak sa tak vodič rozhodne, môžu sa doby denného odpočinku a doby skráteného týždenného odpočinku mimo základne čerpať vo vozidle, pokiaľ je vybavené vhodnými zariadeniami na spanie pre každého vodiča a vozidlo nie je v pohybe.
- 24 Článok 8 ods. 6 a 8 nariadenia č. 561/2006 treba vykladať s prihliadnutím na článok 4 tohto nariadenia vzhľadom na to, že tento posledný uvedený článok vymedzuje pojmy používané v uvedenom nariadení.
- 25 Článok 4 písm. f) nariadenia č. 561/2006 vymedzuje „odpočinok“ ako „akýkoľvek neprerušovaný časový úsek, počas ktorého môže vodič voľne disponovať svojím časom“.
- 26 Článok 4 písm. g) uvedeného nariadenia definuje pojem „doba denného odpočinku“ ako „akúkoľvek dennú dobu, počas ktorej môže vodič voľne disponovať svojím časom“, a spresňuje, že táto doba zahŕňa „doby pravidelného denného odpočinku“ a „doby skráteného denného odpočinku“, a až následne tieto dva pojmy definuje.
- 27 Podľa článku 4 písm. h) tohto istého nariadenia „doba týždenného odpočinku“ je definovaná ako „časový úsek jedného týždňa, počas ktorého môže vodič voľne disponovať svojím časom“, a že tento pojem zahŕňa aj „doby pravidelného týždenného odpočinku“ a „doby skráteného týždenného odpočinku“. Konkrétne „doba pravidelného týždenného odpočinku“ je definovaná ako „akákoľvek doba odpočinku trvajúca najmenej 45 hodín“, zatiaľ čo „doba skráteného týždenného odpočinku“ sa vzťahuje na „akúkoľvek dobu odpočinku trvajúcu menej ako 45 hodín, ktorá sa môže, pokiaľ článok 8 ods. 6 [nariadenia č. 561/2006] neustanovuje inak, skrátiť na najmenej 24 po sebe idúcich hodín“.
- 28 Článok 4 písm. g) a h) nariadenia č. 561/2006 preto zakotvuje rozdiel v používaní pojmu doba denného odpočinku a doba týždenného odpočinku s prihliadnutím na skutočnosť, že tieto doby môžu byť pravidelné alebo skrátené.

- 29 Tento rozdiel sa uvádza aj v článku 8 ods. 6 uvedeného nariadenia, ktorý v prvom pododseku odkazuje tak na dobu pravidelného týždenného odpočinku, ako aj na dobu skráteného týždenného odpočinku. Naproti tomu druhý pododsek tohto ustanovenia uvádza „dobu týždenného odpočinku“ a zahŕňa tak oba predchádzajúce pojmy.
- 30 Článok 8 ods. 8 toho istého nariadenia preberá rozdiel zakotvený v článku 4 písm. g) a h) odkazom na „dobu denného odpočinku“, ktorá zahŕňa pravidelnú a skrátenú dobu denného odpočinku, a na „dobu skráteného týždenného odpočinku“.
- 31 Vzhľadom na to, že článok 8 ods. 8 nariadenia č. 561/2006 výslovne upravuje doby denného odpočinku a doby skráteného týždenného odpočinku, vyplýva z toho, že vodič nemôže čerpať doby pravidelného týždenného odpočinku vo vozidle.
- 32 Ak by mal totiž normotvorca Únie v úmysle upraviť v článku 8 ods. 8 uvedeného nariadenia súčasne doby pravidelného týždenného odpočinku a doby skráteného týždenného odpočinku, stačilo by mu použiť pojem „dobu týždenného odpočinku“, aby pokryl oba druhy týchto dôb odpočinku.
- 33 Okrem toho, ak by všetky doby odpočinku mohol vodič čerpať vo vozidle, rozdiel zakotvený v článku 8 ods. 8 nariadenia č. 561/2006 by bol zbavený zmyslu a toto ustanovenie by stratilo svoj potrebný účinok.
- 34 Tento výklad článku 8 ods. 8 nariadenia č. 561/2006 potvrdzuje genéza tohto ustanovenia v rozsahu, v akom dovoľuje prostredníctvom zmien vykonaných v tomto ustanovení zdôrazniť vôľu normotvorcu Únie.
- 35 Proces prijímania článku 8 ods. 8 nariadenia č. 561/2006 totiž z dôvodov, ktoré širšie rozvinul generálny advokát v bodoch 45 až 51 svojich návrhov, dovoľuje dospieť k záveru, že uvedený normotvorca zjavne chcel vyňať doby pravidelného týždenného odpočinku z pôsobnosti tohto ustanovenia.
- 36 Je nutné teda konštatovať, že pôvodný návrh Komisie týkajúci sa článku 8 ods. 8 nariadenia č. 561/2006 [pôvodne článok 8 ods. 6, pozri návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o harmonizácii niektorých ustanovení v sociálnej oblasti v odvetví cestnej dopravy [*neoficiálny preklad*], KOM(2001) 573 v konečnom znení z 12. októbra 2001 (Ú. v. ES C 51 E, 2002, s. 234)] sa vzťahoval na všetky doby odpočinku, teda aj na doby denného odpočinku, ako aj na doby týždenného odpočinku pod podmienkou, že vozidlo je vybavené vhodnými zariadeniami na spanie pre každého vodiča, a jednak nie je v pohybe.
- 37 Vzhľadom na to, že Európsky parlament v legislatívnom uznesení zo 14. januára 2003 o návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. EÚ C 38 E, 2004, s. 152), vyňal z textu uvedeného ustanovenia odkaz na doby týždenného odpočinku z dôvodu, že bez tejto zmeny by mal nový režim za následok najmä nevhodnú situáciu v oblasti hygieny a blaha vodičov, Komisia predstavila kompromisné riešenie, keď navrhla, že len skrátený týždenný odpočinok mimo základne by bolo možné čerpať vo vozidle [pozri článok 8 ods. 6, ako aj bod 26 dôvodovej správy, KOM(2003)0490 v konečnom znení].
- 38 Tento prístup Rada Európskej únie prevzala do svojej spoločnej pozície, ktorý, napriek snahe Parlamentu opätovne uskutočniť zmenu [legislatívne uznesenie Európskeho parlamentu z 13. apríla 2005 o spoločnej pozícii Rady na účely prijatia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, a ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 (Ú. v. EÚ C 33 E, 2006, s. 424)], bol nakoniec prijatý v spoločnom návrhu schválenom zmierovacím výborom (Doc

PE-CONS 3671/3/05 REV 3, 31. január 2006; legislatívne uznesenie Európskeho parlamentu, 2. február 2006; Doc 7580/06, 21. marec 2006), ktorého znenie bolo nakoniec prevzaté do článku 8 ods. 8 nariadenia č. 561/2006.

- 39 Po druhé, pokiaľ ide o kontext, do ktorého spadá článok 8 ods. 8 nariadenia č. 561/2006, možno uviesť, že tento kontext potvrdzuje predchádzajúci výklad.
- 40 Ako totiž vyplýva z bodov 21 až 33 tohto rozsudku, niektoré ustanovenia nariadenia č. 561/2006, v prejednávanej veci ide o článok 4 písm. f) a g), ako aj článok 8 ods. 6 tohto nariadenia, ktoré vymedzujú pojmy nachádzajúce sa v článku 8 ods. 8 uvedeného nariadenia, bránia akémukoľvek inému výkladu vzhľadom na riziko spočívajúce v spochybnení štruktúry, ktorá viaže tieto jednotlivé ustanovenia.
- 41 Po tretie, pokiaľ ide o účel článku 8 ods. 8 nariadenia č. 561/2006, treba konštatovať, že aj tento účel potvrdzuje výklad prijatý v bodoch 31 až 33 tohto rozsudku.
- 42 Podľa ustálenej judikatúry v súlade s odôvodnením 17 a článkom 1 uvedeného nariadenia má toto nariadenie teda za cieľ zlepšiť pracovné podmienky zamestnancov v odvetví cestnej dopravy, zlepšiť celkovú bezpečnosť na cestách a harmonizovať podmienky hospodárskej súťaže v cestnej doprave (pozri najmä rozsudky z 9. februára 2012, Urbán, C-210/10, EU:C:2012:64, bod 25, a z 9. júna 2016, Eurospeed, C-287/14, EU:C:2016:420, body 38 a 39, ako aj citovanú judikatúru, a z 19. októbra 2016, EL-EM-2001, C-501/14, EU:C:2016:777, bod 21).
- 43 Výklad, podľa ktorého článok 8 ods. 6 a 8 nariadenia č. 561/2006 zakazuje vodičom čerpať doby pravidelného týždenného odpočinku vo vozidle, zjavne smeruje k dosiahnutiu cieľov tohto nariadenia spočívajúcich v zlepšení pracovných podmienok vodičov a bezpečnosti na cestách. Odôvodnenie uvedené Parlamentom v legislatívnom uznesení zo 14. januára 2003 k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady potvrdzuje toto konštatovanie.
- 44 V tejto súvislosti treba tiež uviesť, že hoci, ako uviedla Komisia vo svojom stanovisku z 27. júna 2015 [KOM(2005) 0301 v konečnom znení], sa vybavenie vozidiel za posledných 20 rokov pred vydaním jej stanoviska výrazne zlepšilo, a že vybavenie kabín sa s určitosťou za tieto posledné roky ešte rozvíjalo, nič to nemení na skutočnosti, že kabína kamióna zrejme nie je miestom na odpočinok prispôbeným na doby odpočinku dlhšie, než sú doby denného odpočinku a doby skráteného týždenného odpočinku. Vodiči by mali mať možnosť stráviť svoje doby pravidelného týždenného odpočinku na mieste, ktoré poskytuje zodpovedajúce a vhodné podmienky ubytovania.
- 45 V tomto kontexte treba tiež konštatovať, že ak by sa mal článok 8 nariadenia č. 561/2006 vykladať v tom zmysle, že doby pravidelného týždenného odpočinku môže vodič čerpať vo vozidle, znamenalo by to, že vodič by mohol čerpať všetky svoje doby odpočinku v kabíne vozidla. V tomto prípade by sa doby odpočinku tohto vodiča teda čerpali na mieste, ktoré neposkytuje zodpovedajúce podmienky ubytovania. Takýto výklad článku 8 nariadenia č. 561/2006 pritom nemôže prispieť k dosiahnutiu cieľa spočívajúceho v zlepšení pracovných podmienok vodičov, ktorý sleduje toto nariadenie.
- 46 Vaditrans a estónska vláda tvrdia, že takýto výklad môže mať za následok prípadné zhoršenie podmienok, za ktorých môžu vodiči čerpať doby týždenného odpočinku. Okrem toho mohlo by byť zložité preukázať dodržiavanie tejto požiadavky, keďže administratívna záťaž vodičov vozidiel tak značne stúpne.
- 47 V tejto súvislosti treba konštatovať, že nariadenie č. 561/2006 s určitosťou neobsahuje nijaké ustanovenie, ktoré by výslovne upravovalo spôsob, akým má vodič vozidla čerpať doby pravidelného týždenného odpočinku, úvahy, ktoré uviedla Vaditrans a estónska vláda, však nemôžu, ako uviedol generálny advokát v bode 62 svojich návrhov, odôvodniť nedodržiavanie záväzných ustanovení uvedeného nariadenia, ktoré sa vzťahujú na doby odpočinku vodičov.

48 Vzhľadom na tieto úvahy treba na prvú položenú otázku odpovedať, že článok 8 ods. 6 a 8 nariadenia č. 561/2006 sa má vykladať v tom zmysle, že vodič nemôže vo vozidle čerpať doby pravidelného týždenného odpočinku stanovené v uvedenom článku 8 ods. 6.

O druhej otázke

49 Pokiaľ ide o druhú otázku, Vaditrans, ako aj španielska vláda navrhujú odpovedať kladne na túto otázku, pričom tvrdia, že vzhľadom na to, že v tejto súvislosti neexistujú výslovné pravidlá, by výklad nariadenia č. 561/2006 v tom zmysle, že toto nariadenie bráni tomu, aby vodič čerpal doby pravidelného týždenného odpočinku vo vozidle, *a contrario* alebo analogicky predstavoval výklad, ktorý zakazuje zásada zákonnosti.

50 V tejto súvislosti možno pripomenúť, že zásada zákonnosti trestných činov a trestov (*nullum crimen, nulla poena sine lege*), ako je zakotvená v článku 49 ods. 1 prvej vete Charty, ktorý je osobitným vyjadrením všeobecnej zásady právnej istoty, stanovuje, že nikoho nemožno odsúdiť za konanie alebo opomenutie, ktoré v čase, keď bolo spáchané, nebolo podľa vnútroštátneho alebo medzinárodného práva trestným činom.

51 Podľa judikatúry Súdneho dvora táto zásada vyžaduje, aby právne predpisy Únie jasne definovali porušenia a sankcie za ne. Táto podmienka je splnená, pokiaľ osoba podliehajúca súdnej právomoci môže zo znenia relevantného ustanovenia a za pomoci výkladu, ktorý mu dávajú súdy, zistiť, aké konania alebo opomenutia zakladajú jej trestnú zodpovednosť (pozri najmä rozsudky z 3. júna 2008, Intertanko a i., C-308/11, EU:C:2008:312, bod 71, ako aj z 22. októbra 2015, AC-Treuhand/Komisia, C-194/14 P, EU:C:2015:717, bod 40 a citovanú judikatúru).

52 Zásadu zákonnosti trestných činov a trestov preto nemožno vykladať tak, že vylučuje postupné objasňovanie pravidiel trestnej zodpovednosti prostredníctvom súdneho výkladu každého jednotlivého prípadu pod podmienkou, že výsledok je primerane predvídateľný v deň, keď došlo k porušeniu, najmä vzhľadom na výklad, ktorého sa v danom čase pridržala judikatúra týkajúca sa dotknutého právneho ustanovenia (rozsudok z 22. októbra 2015, AC-Treuhand/Komisia, C-194/14 P, EU:C:2015:717, bod 41 a citovaná judikatúra).

53 Je potrebné konštatovať, ako vyplýva z odpovede na prvú otázku, že článok 8 ods. 6 a 8 nariadenia č. 561/2006 zakotvuje zákaz čerpať doby pravidelného týždenného odpočinku vo vozidle bez toho, aby toto samotné ustanovenie obsahovalo akúkoľvek sankciu. Ani článok 19 tohto nariadenia nevymedzuje sankcie, ale naopak ukladá členským štátom povinnosť stanoviť sankcie za porušenie tohto nariadenia a prijať všetky potrebné opatrenia na to, aby sa dohliadalo na uplatňovanie týchto sankcií.

54 Tieto sankcie, ako navyše vyplýva aj z odôvodnenia 26 nariadenia č. 561/2006, musia byť účinné, primerané, odrádzajúce a nediskriminačné. Hoci článok 19 tohto nariadenia ukladá členským štátom povinnosť splniť dodatočné podmienky týkajúce sa predpisov, ktoré majú byť prijaté v súvislosti so sankciami uloženými v prípade porušenia uvedeného nariadenia, tieto podmienky nemajú nijaký vplyv na povahu sankcií, čo potvrdzuje odôvodnenie 27 tohto istého nariadenia, podľa ktorého členské štáty môžu v prípade porušenia nariadenia uložiť trestné, občianske alebo správne sankcie.

55 V tejto súvislosti z ustálenej judikatúry vyplýva, že ak nariadenie Únie neobsahuje nijaké osobitné ustanovenie ukladajúce sankcie za porušenie tohto nariadenia alebo v tejto súvislosti odkazuje na vnútroštátne zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia, článok 4 ods. 3 Zmluvy o EÚ ukladá členským štátom povinnosť prijať všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie pôsobnosti a účinnosti práva Únie. Na tieto účely musia členské štáty, hoci si zachovávajú voľbu sankcií, najmä zabezpečiť, aby boli porušenia práva Únie sankcionované za podmienok – tak hmotnoprávných, ako aj procesnoprávných –, ktoré sú analogické podmienkam uplatniteľným na porušenia vnútroštátneho práva obdobnej povahy a dôležitosti a ktoré v každom prípade priznávajú sankcii účinnú, primeranú

a odstrašujúcu povahu (pozri najmä rozsudky z 10. júla 1990, Hansen, C-326/88, EU:C:1990:291, bod 17, a z 27. marca 2014, LCL Le Crédit Lyonnais, C-565/12, EU:C:2014:190, bod 44, ako aj citovanú judikatúru).

- 56 V tomto kontexte je potrebné uviesť, že Súdny dvor už viackrát podal výklad aktov sekundárneho práva, ktoré ukladajú členským štátom povinnosť stanoviť sankcie, aby sa zabezpečilo účinné uplatnenie týchto aktov s prihliadnutím na zásadu zákonnosti trestných činov a trestov. Podľa tejto judikatúry smernica sama osebe a nezávisle od vnútroštátneho zákona prijatého členským štátom na účely jej uplatnenia nemôže viesť k založeniu alebo sprísneniu trestnoprávnej zodpovednosti osôb, ktoré porušujú jej ustanovenia (pozri najmä rozsudok zo 7. januára 2004, X, C-60/02, EU:C:2004:10, bod 61).
- 57 Z tejto judikatúry tiež vyplýva, že toto odôvodnenie Súdneho dvora možno v prípade smerníc prebrať na nariadenia, teda na právne predpisy, ktoré svojou povahou nevyžadujú vnútroštátne opatrenia na prebratie, pokiaľ tieto nariadenia priznávajú členským štátom právomoc prijímať sankcie za porušenia konaní, ktoré tieto predpisy zakazujú (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 7. januára 2004, X, C-60/02, EU:C:2004:10, bod 62).
- 58 Vzhľadom na skutočnosť, že v súlade s nariadením č. 561/2006 členským štátom prislúcha, aby prijali sankcie za porušenia tohto nariadenia, tieto členské štáty preto v otázke povahy uplatniteľných sankcií disponujú širokou mierou voľnej úvahy (pozri v tomto zmysle rozsudok z 9. júna 2016, Eurospeed, C-287/14, EU:C:2016:420, bod 34).
- 59 Z toho vyplýva, že preskúmaním druhej položenej otázky nebola zistená nijaká skutočnosť, ktorá by svojou povahou mala vplyv na platnosť nariadenia č. 561/2006 z hľadiska zásady zákonnosti v trestnej oblasti tak, ako je zakotvená v článku 49 ods. 1 Charty.

O tretej otázke

- 60 Vzhľadom na odpoveď na prvú otázku netreba odpovedať na tretiu otázku.

O trovách

- 61 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (desiata komora) rozhodol takto:

- 1. Článok 8 ods. 6 a 8 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85, sa má vykladať v tom zmysle, že vodič nemôže vo svojom vozidle čerpať doby pravidelného týždenného odpočinku stanovené v uvedenom článku 8 ods. 6.**
- 2. Preskúmaním druhej položenej otázky nebola zistená nijaká skutočnosť, ktorá by svojou povahou mala vplyv na platnosť nariadenia (ES) č. 561/2006 z hľadiska zásady zákonnosti v trestnej oblasti tak, ako je zakotvená v článku 49 ods. 1 Charty základných práv Európskej únie.**

Podpisy