



Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (deseti senat)

z dne 20. decembra 2017*

„Predhodno odločanje – Cestni promet – Čas počitka voznika – Uredba (ES) št. 561/2006 – Člen 8(6) in (8) – Možnost, da se dnevni čas počitka in skrajšani tedenski čas počitka preživi zunaj kraja, kjer je vozilo bazirano, in v vozilu – Izključitev rednega tedenskega časa počitka“

V zadevi C-102/16,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Raad van State (državni svet, Belgija) z odločbo z dne 4. februarja 2016, ki je na Sodišče prispela 19. februarja 2016, v postopku

Vaditrans BVBA

proti

Belgische Staat,

SODIŠČE (deseti senat),

v sestavi E. Levits, predsednik senata, M. Berger (poročevalka), sodnica in F. Biltgen, sodnik,

generalni pravobranilec: E. Tanchev,

sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

- za Vaditrans BVBA F. Vanden Bogaerde, odvetnik,
- za belgijsko vlado L. Van den Broeck in J. Van Holm, agentki,
- za nemško vlado T. Henze in A. Lippstreu, agenta,
- za estonsko vlado K. Kraavi-Käerdi, agentka,
- za špansko vlado V. Ester Casas, agentka,
- za francosko vlado R. Coesme in D. Colas, agenta,
- za avstrijsko vlado C. Pesendorfer, agentka,

* Jezik postopka: nizozemščina.

- za Evropski parlament L. G. Knudsen, M. Menegatti in R. van de Westelaken, agenti,
- za Svet Evropske unije R. Wiemann in K. Michoel, agentki,
- za Evropsko komisijo J. Hottiaux in F. Wilman, agenta,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 2. februarja 2017

izreka naslednjo

Sodbo

- 1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago člena 8(8) Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (UL 2006, L 102, str. 1).
- 2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med družbo Vaditrans BVBA in Belgische Staat (država Belgija), zaradi razglasitve ničnosti 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 (kraljevi odlok o spremembi kraljevega odloka z dne 19. julija 2000 o plačilu in deponiranju zneska pri ugotovitvi določenih kršitev pri prevozu potnikov in blaga v cestnem prometu) z dne 19. aprila 2014 (*Moniteur belge* z dne 11. junija 2014, str. 44159, v nadaljevanju: kraljevi odlok z dne 19. aprila 2014), ki med drugim določa kazen 1800 EUR za voznike tovornjakov, ki redni tedenski čas počitka, ki ga je treba upoštevati, preživijo v vozilu, ne pa na kateri koli drugi lokaciji.

Pravni okvir

Pravo Unije

- 3 V uvodnih izjavah 1, 17, 26 in 27 Uredbe št. 561/2006 je navedeno:
 - „(1) Na področju cestnega prometa je Uredba Sveta (EGS) št. 3820/85 z dne 20. decembra 1985 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom [UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 5, zvezek 1, str. 319] skušala uskladiti pogoje konkurence med načini prevoza v notranjem prometu, zlasti v zvezi s sektorjem cestnega prevoza, ter izboljšati pogoje dela in varnost v cestnem prometu. Napredek na teh področjih bi bilo treba ohraniti in poglobiti.
 - [...]
 - (17) Cilj te uredbe je izboljšati socialne razmere za zaposlene, ki jih zajema ta uredba, kakor tudi izboljšati splošno varnost v cestnem prometu. To se doseže z določbami, ki se nanašajo na najdaljši čas vožnje na dan, na teden in za obdobje dveh zaporednih tednov, določbo, ki voznika obvezuje, da si vzame redni tedenski čas počitka vsaj enkrat v dveh zaporednih tednih, in določbami, ki predpisujejo, da dnevni čas počitka ne sme biti v nobenem primeru krajši od neprekinjenega obdobja devetih ur. [...]
 - [...]
 - (26) Države članice bi morale določiti pravila za kazni, ki se uporabijo za kršitve te uredbe, in zagotoviti njihovo izvajanje. Te kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne, odvračilne in nediskriminatorne. Možnost izločitve vozila iz prometa v primeru resnih kršitev je prav tako

treba vključiti v skupno vrsto ukrepov, ki jih lahko sprejmejo države članice. Določbe iz te uredbe, ki se nanašajo na kazni ali postopke, ne bi smele vplivati na nacionalne predpise o dokaznem bremenu.

(27) Za jasno in učinkovito izvrševanje je zaželeno zagotoviti enotne določbe o odgovornosti prevoznih podjetij in voznikov za kršitve te uredbe. Ta odgovornost lahko povzroči kazenske, civilne ali upravne kazni, glede na državo članico.“

4 Člen 1 te uredbe določa:

„Ta uredba določa pravila o času vožnje, odmorih in času počitka za voznike, ki opravljajo prevoz blaga in potnikov po cesti, za uskladitev pogojev konkurence med vrstami prevoza v notranjem prometu, zlasti glede na cestni sektor, ter za izboljšanje pogojev dela in varnosti v cestnem prometu. Cilj določb te uredbe je tudi pospeševati boljše spremljanje in prakso izvrševanja držav članic ter boljše delovno prakso v sektorju cestnega prevoza.“

5 Člen 4 te uredbe v točkah (g) in (h) ureja dnevni in tedenski čas počitka:

„(g) ‚dnevni čas počitka‘ pomeni dnevno obdobje, v katerem lahko voznik svobodno razpolaga s svojim časom, in zajema ‚redni dnevni čas počitka‘ in ‚skrajšani dnevni čas počitka‘;

- ‚redni dnevni čas počitka‘ pomeni vsako obdobje počitka, ki traja vsaj 11 ur. Druga možnost je, da se ta redni dnevni čas počitka izkoristi v dveh obdobjih, od katerih mora biti prvo neprekinjeno obdobje, ki traja vsaj 3 ure, drugo pa neprekinjeno obdobje, ki traja vsaj 9 ur;
- ‚skrajšani dnevni čas počitka‘ pomeni vsako obdobje počitka, ki traja vsaj 9 ur, vendar manj kot 11 ur;

(h) ‚tedenski čas počitka‘ pomeni vsak tedenski čas, v katerem lahko voznik svobodno razpolaga s svojim časom, in zajema ‚redni tedenski čas počitka‘ in ‚skrajšani tedenski čas počitka‘;

- ‚redni tedenski čas počitka‘ pomeni vsako obdobje počitka, ki traja vsaj 45 ur,
- ‚skrajšani tedenski čas počitka‘ pomeni vsako obdobje počitka, ki traja manj kot 45 ur in ki se lahko ob upoštevanju pogojev, določenih v členu 8(6), skrajša na najmanj 24 zaporednih ur;“

6 Člen 8(6) te uredbe določa:

„V katerih koli dveh zaporednih tednih ima voznik vsaj:

- dva redna tedenska časa počitka, ali
- en redni tedenski čas počitka in en skrajšani tedenski čas počitka, ki traja vsaj 24 ur. Vendar pa se skrajšanje nadomesti z enako dolgim obdobjem počitka v enem kosu pred koncem tretjega tedna po zadevnem tednu.

Tedenski čas počitka se začne najpozneje na koncu šestih 24-urnih obdobj od konca predhodnega tedenskega časa počitka.“

7 Člen 8(8) Uredbe št. 561/2006 določa:

„Če se voznik tako odloči, lahko dnevni čas počitka in skrajšani tedenski čas počitka zunaj kraja, kjer je vozilo bazirano, preživi v vozilu, če ima ustrezno ležišče za vsakega voznika in če vozilo miruje.“

8 Člen 18 te uredbe določa:

„Države članice sprejmejo vse ukrepe, potrebne za izvajanje te uredbe.“

9 Člen 19(1) te uredbe določa:

„Države članice določijo pravila o kaznih, ki se uporabijo za kršitve te uredbe in Uredbe (EGS) št. 3821/85, in sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da se izvajajo. Te kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne, odvračilne in nediskriminatorne. Za nobeno kršitev te uredbe in Uredbe (EGS) št. 3821/85 se ne uporabi več kot ena kazen ali postopek. [...]“

Belgijsko pravo

10 Poročilo kralju, ki je bilo objavljeno pred sprejetjem Kraljevega odloka z dne 19. aprila 2014, je eden izmed akcijskih načrtov, ki ga je sprejel svet ministrov 28. novembra 2013 za boj proti goljufovim napotitvam v Belgiji, ki se nanašajo na delavce, državljane Evropske unije, ki je fenomen, poznan kot „socialni damping“.

11 Kraljevi odlok z dne 19. aprila 2014 na eni strani določa zvišanje globe v primeru kršitve obveznosti imeti v vozilu tovorni list, ki je bil izdan za pošiljko, na drugi strani pa globo za kršitev prepovedi preživljanja rednega tedenskega časa počitka v vozilu.

12 Člen 2 Kraljevega odloka z dne 19. aprila 2014 določa:

„V dodatku 1 k prilogi 1 [h kraljevemu odloku z dne 19. julija 2000] se točki (c) („čas vožnje in počitka“) doda točka 8:

8	Redni tedenski čas počitka, ki ga je treba obvezno upoštevati, se ob nadzoru preživlja v vozilu.	– Uredba (ES) št. 366/2006, člena 8.6 in 8.8 – AETR, člen 8	1800 EUR
---	--	--	----------

“

Spor o glavni stvari in vprašanja za predhodno odločanje

13 Družba Vaditrans, prevozno podjetje s sedežem v Belgiji, je 8. avgusta 2014 pri Raad van State (državni svet, Belgija) vložila tožbo, s katero je predlagala razglasitev ničnosti Kraljevega odloka z dne 19. aprila 2014, v skladu s katerim je mogoče naložiti kazen 1800 EUR, če voznik tovornjaka redni tedenski čas počitka preživi v vozilu.

14 Družba Vaditrans v podporo svoji tožbi trdi, da je člen 2 Kraljevega odloka z dne 19. aprila 2014 nezdružljiv z načelom zakonitosti kazni, ker ta določba določa, da se kaznuje tistega, ki redni tedenski čas počitka preživlja v vozilu, medtem ko Uredba št. 561/2006 take prepovedi ne določa.

15 Belgija, ki jo zastopa minister za mobilnost, pa meni, da iz Uredbe št. 561/2006 jasno izhaja, da voznik svojega rednega tedenskega časa počitka ne sme preživeti v svojem vozilu.

- 16 Predložitveno sodišče v zvezi s tem ugotavlja, da Kraljevi odlok z dne 19. aprila 2014 temelji na načelu, določenem zlasti v členu 8(6) in (8) te uredbe, ki nasprotuje temu, da bi voznik redni tedenski čas počitka preživel v svojem vozilu. Ne da bi to vprašanje vsebinsko obravnavalo podrobneje, predložitveno sodišče meni, da obstaja dvom glede utemeljenosti te trditve in da gre za vprašanje razlage prava Unije, ki je v pristojnosti Sodišča.
- 17 Predložitveno sodišče poleg tega meni, da se drugi vprašanji, ki ju prav tako ne obravnava natančneje, postavljata glede na to, kako bo Sodišče odgovorilo na navedeno vprašanje. Če bo Sodišče odgovorilo pritrdilno, je treba po njegovem mnenju ugotoviti, ali je Uredba št. 561/2006 združljiva z načelom zakonitosti kazni iz člena 49(1) Listine Evropske unije o temeljnih pravicah (v nadaljevanju: Listina). V primeru nikalnega odgovora želi predložitveno sodišče izvedeti, ali država članica v svoji nacionalni zakonodaji lahko uvede prepoved, kakršna je obravnavana v postopku v glavni stvari.
- 18 V teh okoliščinah je Raad van State (državni svet) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:
- „(1) Ali je treba člen 8(6) in (8) Uredbe št. 561/2006 razlagati tako, da se redni tedenski čas počitka v smislu člena 8(6) te uredbe ne sme preživeti v vozilu?
- (2) Če je odgovor na prvo vprašanje pritrdilen: ali člen 8(6) in (8), v povezavi s členom 19 Uredbe št. 561/2006, v tem primeru krši načelo zakonitosti v kazenskem pravu, določeno v členu 49 Listine, ker zgoraj navedene določbe Uredbe ne vsebujejo nobene izrecne prepovedi preživeti redni tedenski čas počitka v smislu člena 8(6) te uredbe v vozilu?
- (3) V primeru nikalnega odgovora na prvo vprašanje: ali je s to uredbo v tem primeru državam članicam dovoljeno, da v nacionalnem pravu določijo, da je prepovedano preživeti redni tedenski čas počitka v smislu člena 8(6) navedene uredbe v vozilu?“

Vprašanja za predhodno odločanje

Prvo vprašanje

- 19 V zvezi s prvim vprašanjem belgijska, nemška, francoska in avstrijska vlada ter Evropska komisija menijo, da člen 8(8) Uredbe št. 561/2006 ne dopušča, da bi voznik redni tedenski čas počitka preživel v svojem vozilu. Družba Vaditrans, estonska in španska vlada pa menijo drugače.
- 20 V zvezi s tem je treba spomniti, da je treba v skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča pri razlagi določbe prava Unije upoštevati ne le njeno besedilo, ampak tudi njen kontekst in cilje, ki jih želi doseči ureditev, v katero spada (glej zlasti sodbo z dne 6. julija 2017, *Air Berlin*, C-290/16, EU:C:2017:523, točka 22 in navedena sodna praksa), ter v konkretnem primeru okoliščine nastanka te zakonodaje (sodba z dne 1. julija 2015, *Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland*, C-461/13, EU:C:2015:433, točka 30).
- 21 Prvič, v zvezi z besedilom člena 8(6), prvi pododstavek, Uredbe št. 561/2006, je treba navesti, da mora imeti voznik v skladu s to določbo v katerih koli dveh zaporednih tednih dva redna tedenska časa počitka ali en redni tedenski čas počitka in en skrajšani tedenski čas počitka, pri čemer morajo biti izpolnjene nekatere zahteve.
- 22 Člen 8(6), drugi pododstavek, te uredbe dalje določa, da se tedenski čas počitka začne najpozneje na koncu šestih 24-urnih obdobj od konca predhodnega tedenskega časa počitka.

- 23 Nazadnje člen 8(8) te uredbe določa, da če se voznik tako odloči, lahko dnevni čas počitka in skrajšani tedenski čas počitka preživi zunaj kraja, kjer je vozilo bazirano, v vozilu, če ima ustrezno ležišče za vsakega voznika in če vozilo miruje.
- 24 Pri razlagi člena 8(6) in (8) Uredbe št. 561/2006 je treba upoštevati člen 4 te uredbe, ker so v tem členu opredeljeni pojmi, ki so uporabljeni v tej uredbi.
- 25 V členu 4(f) Uredbe št. 561/2006 je „počitek“ opredeljen kot „vsako neprekinjeno obdobje, v katerem lahko voznik svobodno razpolaga s svojim časom“.
- 26 V členu 4(g) te uredbe je izraz „dnevni čas počitka“ opredeljen kot „dnevno obdobje, v katerem lahko voznik svobodno razpolaga s svojim časom“ in zajema „redni dnevni čas počitka“ in „skrajšani dnevni čas počitka“, ki sta v njem posebej opredeljena.
- 27 V členu 4(h) te uredbe je „tedenski čas počitka“ opredeljen kot „tedenski čas, v katerem lahko voznik svobodno razpolaga s svojim časom“ in poleg tega ta pojem zajema „redni tedenski čas počitka“ in „skrajšani tedenski čas počitka“. Natančneje, „redni tedenski čas počitka“ pomeni „vsako obdobje počitka, ki traja vsaj 45 ur“, medtem ko „skrajšani tedenski čas počitka“ pomeni „vsako obdobje počitka, ki traja manj kot 45 ur in ki se lahko ob upoštevanju pogojev, določenih v členu 8(6) [Uredbe št. 561/2006], skrajša na najmanj 24 zaporednih ur“.
- 28 S členom 4(g) in (h) Uredbe št. 561/2006 je zato vzpostavljeno razlikovanje glede uporabe izrazov dnevni in tedenski čas počitka tako, da je ta čas počitka lahko reden in skrajšan.
- 29 Takšno razlikovanje je prav tako določeno v členu 8(6) te uredbe, ki se v prvem pododstavku sklicuje tako na redni kot na skrajšani tedenski čas počitka. Drugi pododstavek te določbe pa se sklicuje na „tedenski čas počitka“ in tako zajema oba prejšnja pojma.
- 30 Člen 8(8) te uredbe povzema razlikovanje iz člena 4(g) in (h), in se sklicuje na „dnevni čas počitka“, ki zajema redni in skrajšani dnevni čas počitka, ter na „skrajšani tedenski čas počitka“.
- 31 Ker sta v členu 8(8) Uredbe št. 561/2006 izrecno določena dnevni čas počitka in skrajšani tedenski čas počitka, iz tega izhaja, da voznik rednega tedenskega časa počitka ne sme preživeti v vozilu.
- 32 Če bi zakonodajalec Unije v členu 8(8) te uredbe nameraval zaobjeti tako redni tedenski čas počitka, kot tudi skrajšani tedenski čas počitka, bi lahko uporabil izraz „tedenski čas počitka“, da bi bili zajeti obe vrsti počitka.
- 33 Če bi poleg tega voznik lahko ves počitek preživel v vozilu, bi bilo odvzeto bistvo razlikovanju iz člena 8(8) Uredbe št. 561/2006, ta določba pa bi izgubila svoj polni učinek.
- 34 To razlago člena 8(8) Uredbe št. 561/2006 potrjuje zgodovina nastanka te določbe, saj je na podlagi sprememb te določbe mogoče prepoznati voljo zakonodajalca Unije.
- 35 Vendar bi bilo iz razlogov, ki jih je generalni pravobranilec obširneje navedel v točkah od 45 do 51 sklepnih predlogov, glede na postopek sprejemanja člena 8(8) Uredbe št. 561/2006 mogoče sklepati, da je zakonodajalec Unije imel jasno namero, da se s področja uporabe te določbe izključi redni tedenski čas počitka.
- 36 Tako je treba ugotoviti, da je prvotni predlog Komisije glede člena 8(8) Uredbe št. 561/2006 (prej člen 8(6), glej predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom, COM (2001) 573 final, z dne 12. oktobra 2001 (UL 2002,

C 51 E, str. 234) zajemal vse vrste časa počitka, torej tako dnevni čas počitka kot tudi tedenski čas počitka na eni strani, če ima vozilo ustrezno ležišče za vsakega voznika, in na drugi strani, če vozilo miruje.

- 37 Potem ko je Evropski parlament v zakonodajni resoluciji z dne 14. januarja 2003 o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom opustil sklicevanje na tedenski čas počitka v besedilu te določbe z utemeljitvijo, da bi nova ureditev brez te spremembe med drugim povzročila neustrezne okoliščine za zdravstveno varstvo in dobro počutje voznikov, je Komisija predstavila kompromis, v katerem je predlagala, da se sme zunaj kraja, kjer je vozilo bazirano, v vozilu preživeti samo skrajšani tedenski čas počitka (glej člen 8(6) in točko 26 obrazložitve, COM(2003) 0490 final).
- 38 Svet Evropske unije je tak pristop prevzel v skupnem stališču, ki je bil kljub temu, da je Evropski parlament ponovno želel izvesti spremembo (zakonodajna resolucija Evropskega parlamenta z dne 13. aprila 2005 o skupnem stališču, ki ga je Svet sprejel v zvezi s sprejetjem uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 (UL 2006, C 33 E, str. 424), nazadnje izbran v skupnem besedilu, ki ga je odobril spravi odbor (Doc PE-CONS 3671/3/05 REV 3, 31. januar 2006; zakonodajna resolucija Evropskega parlamenta, 2. februar 2006; Doc 7580/06, 21. marec 2006), katerega besedilo je bilo kasneje povzeto v členu 8(8) Uredbe št. 561/2006.
- 39 Drugič, glede konteksta, v katerega je umeščen člen 8(8) Uredbe št. 561/2006, je treba opozoriti na to, da slednji potrjuje prejšnjo razlago.
- 40 Kot je razvidno iz točk od 21 do 33 te sodbe, nekatere določbe Uredbe št. 561/2006, v tem primeru člen 4(f) in (g) ter člen 8(6) te uredbe, v katerih so opredeljeni pojmi iz člena 8(8) te uredbe, nasprotujejo vsakršni drugačni razlagi, ker bi bila sicer lahko omajana struktura, ki povezuje vse te različne določbe.
- 41 Tretjič, glede namena člena 8(8) Uredbe št. 561/2006 je treba ugotoviti, da je s slednjim prav tako podkrepljena razlaga iz točk od 31 do 33 te sodbe.
- 42 Na podlagi ustaljene sodne prakse je v skladu z uvodno izjavo 17 in členom 1 te uredbe njen cilj izboljšanje pogojev dela zaposlenih v sektorju cestnega prevoza, izboljšanje splošne varnosti v cestnem prometu in usklajitev pogojev konkurence v cestnem prometu (glej zlasti sodbe z dne 9. februarja 2012, Urbán, C-210/10, EU:C:2012:64, točka 25; z dne 9. junija 2016, Eurospeed, C-287/14, EU:C:2016:420, točki 38 in 39 in navedena sodna praksa, ter z dne 19. oktobra 2016, EL-EM-2001, C-501/14, EU:C:2016:777, točka 21).
- 43 Razlaga, da je s členom 8(6) in (8) Uredbe št. 561/2006 izključeno, da bi voznik preživel redni tedenski čas počitka v vozilu, je očitno namenjena doseganju ciljev te uredbe, ki so izboljšanje pogojev dela zaposlenih in varnosti v cestnem prometu. Utemeljitev, ki jo je navedel Parlament v zakonodajni resoluciji z dne 14. januarja 2003, potrjuje to ugotovitev.
- 44 V zvezi s tem je treba tudi navesti, da čeprav – kot je trdila Komisija v svojem mnenju z dne 27. junija 2005 (COM(2005) 0301 final) – se je konstrukcija vozil v zadnjih 20 letih pred izdajo njenega mnenja znatno izboljšala in se je opremljenost kabin v teh zadnjih letih zagotovo še bolj razvila, pa to ne spremeni ugotovitve, da kabina tovornjaka ni primeren kraj za preživljanje počitka, ki je dolgotrajnejše od dnevnega časa počitka in skrajšanega tedenskega časa počitka. Vozniki bi morali imeti možnost preživljanja rednega tedenskega časa počitka na kraju, ki zagotavlja prilagojene in ustrezne pogoje nastanitve.

- 45 V takšnih okoliščinah je prav tako treba ugotoviti, da če bi bilo člen 8 Uredbe št. 561/2006 treba razlagati tako, da voznik redni tedenski čas počitka sme preživeti v svojem vozilu, bi to pomenilo, da bi voznik lahko ves svoj čas počitka preživel v kabini tovornjaka. V takem primeru bi voznik preživel čas počitka na kraju, ki ne zagotavlja prilagojenih pogojev nastanitve. Takšna razlaga člena 8 Uredbe št. 561/2006 ne more prispevati k uresničitvi cilja izboljšanja delovnih pogojev za voznike, ki mu sledi ta uredba.
- 46 Družba Vaditrans in estonska vlada trdita, da lahko takšna razlaga posledično privede do morebitnega poslabšanja pogojev, v katerih lahko vozniki preživijo redni tedenski čas počitka. Poleg tega bi lahko bilo težko predložiti dokaz o skladnosti s to zahtevo, ker se administrativno breme za voznike tovornjakov tako bistveno poveča.
- 47 V zvezi s tem je treba ugotoviti, da v Uredbi št. 561/2006 sicer ni nobene določbe, ki bi izrecno urejala način, kako mora voznik tovornjaka preživeti redni tedenski čas počitka, vendar, kot je navedel generalni pravobranilec v točki 62 sklepnih predlogov, premisleki, kakršne sta izrazili družba Vaditrans in estonska vlada, ne morejo upravičiti nespoštovanja kogentnih določb te uredbe, ki se nanašajo na čas počitka voznikov.
- 48 Glede na zgornje navedbe je treba na prvo vprašanje odgovoriti tako, da je treba člen 8(6) in (8) Uredbe št. 561/2006 razlagati tako, da voznik rednega tedenskega časa počitka v smislu člena 8(6) ne sme preživeti v svojem vozilu.

Drugo vprašanje

- 49 Družba Vaditrans in španska vlada v zvezi z drugim vprašanjem, za katerega predlagata, da se nanj odgovori pritrdilno, trdita, da ker ni izrecnih pravil v tem smislu, bi razlaga Uredbe št. 561/2006, da voznik ne sme preživeti rednega tedenskega časa počitka v vozilu, pomenila razlago *a contrario* oziroma po analogiji, ki je prepovedana z načelom zakonitosti.
- 50 V zvezi s tem je treba spomniti, da načelo zakonitosti v kazenskem pravu (*nullum crimen, nulla poena sine lege*), kot je določeno zlasti v členu 49(1), prvi stavek, Listine in pomeni poseben izraz splošnega načela pravne varnosti, določa, da nihče ne sme biti obsojen za dejanje, izvršeno s storitvijo ali opustitvijo, ki v času, ko je bilo storjeno, po nacionalnem ali mednarodnem pravu ni bilo določeno kot kaznivo dejanje.
- 51 S tem načelom se v skladu s sodno prakso Sodišča zahteva, da so v ureditvi Unije kršitve in njihove sankcije jasno določene. Ta pogoj je izpolnjen, ko lahko naslovnik norme iz besedila zadevne določbe in po potrebi s pomočjo njene razlage, ki jo podajo sodišča, razbere, za katera dejanja in opustitve mora kazensko odgovarjati (glej zlasti sodbi z dne 3. junija 2008, Intertanko in drugi, C-308/06, EU:C:2008:312, točka 71, in z dne 22. oktobra 2015, AC-Treuhand/Komisija, C-194/14 P, EU:C:2015:717, točka 40 in navedena sodna praksa).
- 52 Načela zakonitosti v kazenskem pravu torej ni mogoče razlagati tako, da prepoveduje postopno razjasnjevanje pravil glede kazenske odgovornosti s sodno razlago posameznih primerov, če je rezultat zlasti glede na razlago, ki je veljala ob nastanku kršitve, sprejeto v sodni praksi glede zadevne zakonske določbe, razumno predvidljiv (sodba z dne 22. oktobra 2015, AC-Treuhand/Komisija, C-194/14 P, EU:C:2015:717, točka 41 in navedena sodna praksa).
- 53 Ugotoviti je treba, kot je razvidno iz odgovora na prvo vprašanje, da člen 8(6) in (8) Uredbe št. 561/2006 vsebuje prepoved preživljanja rednega tedenskega počitka v vozniški kabini, ne da bi ta določba vsebovala kakršnokoli sankcijo. Člen 19 te uredbe prav tako ne določa sankcije, vendar pa državam članicam nalaga obveznost, da določijo sankcije za kršitve te uredbe in sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev izvrševanja teh sankcij.

- 54 Slednja morajo biti, kot med drugim izhaja tudi iz uvodne izjave 26 Uredbe št. 561/2006, učinkovite, sorazmerne, odvračilne in nediskriminatorne. Člen 19 te uredbe državam članicam sicer nalaga, da izpolnijo dodatne pogoje, ki se nanašajo na pravila, ki jih je treba vzpostaviti v zvezi s sankcijami za kršitve te uredbe, vendar ti pogoji ne vplivajo na vrsto sankcij, kar potrjuje uvodna izjava 27 te uredbe, v skladu s katero lahko države članice naložijo kazenske, civilne ali upravne kazni v primeru kršitve uredbe.
- 55 V zvezi s tem iz ustaljene sodne prakse izhaja, da morajo države članice takrat, kadar uredba Unije ne vsebuje nobene posebne določbe, ki bi določala sankcijo v primeru kršitve te uredbe oziroma v zvezi s tem napotuje na nacionalne zakone in druge predpise, v skladu s členom 4(3) PEU sprejeti vse ustrezne ukrepe za zagotovitev polne učinkovitosti prava Unije. Države članice morajo, čeprav jim je pridržana izbira sankcij, predvsem zagotoviti, da so kršitve prava Unije kaznovane pod vsebinskimi in postopkovnimi pogoji, ki so podobni tistim, ki se uporabljajo za kršitve nacionalnega prava, ki so podobne narave in teže, pri čemer morajo biti sankcije v vsakem primeru učinkovite, sorazmerne in odvračilne (glej zlasti sodbi z dne 10. julija 1990, Hansen, C-326/88, EU:C:1990:291, točka 17, in z dne 27. marca 2014, LCL Le Crédit Lyonnais, C-565/12, EU:C:2014:190, točka 44 in navedena sodna praksa).
- 56 V tem kontekstu je treba poudariti, da je Sodišče večkrat razlagalo akte sekundarne zakonodaje, ki državam članicam nalagajo obveznost, da določijo sankcije za zagotavljanje učinkovitega izvajanja teh istih aktov, ob upoštevanju načela zakonitosti v kazenskem pravu. Tako v skladu s to sodno prakso direktiva sama po sebi in neodvisno od notranjega zakona države članice, sprejetega za njeno izvedbo, ne more vplivati na opredelitev ali poostreitev kazenske odgovornosti tistih, ki kršijo njene določbe (glej zlasti sodbo z dne 7. januarja 2004, X, C-60/02, EU:C:2004:10, točka 61).
- 57 Iz te sodne prakse je poleg tega razvidno, da je to razlogovanje, ki mu sledi Sodišče v zvezi z direktivami, mogoče prenesti na uredbe, to je norme, za katere niso potrebni nacionalni ukrepi za prenos, kadar te uredbe države članice pooblašajo za sprejetje kazni za kršitve njenih določb (glej v tem smislu sodbo z dne 7. januarja 2004, X, C-60/02, EU:C:2004:10, točka 62).
- 58 Zato imajo države članice, ker so v skladu z Uredbo št. 561/2006 pristojne za sprejetje sankcij za kršitve te uredbe, polje proste presoje v zvezi z naravo uporabljenih kazni (glej v tem smislu sodbo z dne 9. junija 2016, Eurospeed, C-287/14, EU:C:2016:420, točka 34).
- 59 Iz tega izhaja, da pri preučitvi drugega vprašanja ni bi ugotovljen noben element, ki bi lahko vplival na veljavnost Uredbe št. 561/2006 glede na načelo zakonitosti v kazenskem pravu iz člena 49(1) Listine.

Tretje vprašanje

- 60 Glede na odgovor na prvo vprašanje na tretje vprašanje ni treba odgovoriti.

Stroški

- 61 Ker je ta postopek za stranki v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (deseti senat) razsodilo:

1. Člen 8(6) in (8) Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 je treba razlagati tako, da voznik rednega tedenskega časa počitka v smislu člena 8(6) ne sme preživeti v svojem vozilu.
2. Pri preučitvi drugega vprašanja ni bi ugotovljen noben element, ki bi lahko vplival na veljavnost Uredbe št. 561/2006 glede na načelo zakonitosti v kazenskem pravu iz člena 49(1) Listine Evropske unije o temeljnih pravicah.

Podpisi