



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (десети състав)

20 декември 2017 година *

„Преюдициално запитване — Автомобилен транспорт — Почивки на водача на превозно средство — Регламент (ЕО) № 561/2006 — Член 8, параграфи 6 и 8 — Възможност за ползване на дневните почивки и намалените седмични почивки извън базата в превозното средство — Изключване на нормалните седмични почивки“

По дело C-102/16

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Raad van State (Държавен съвет, Белгия) с акт от 4 февруари 2016 г., постъпил в Съда на 19 февруари 2016 г., в рамките на производство по дело

Vaditrans BVBA

срещу

Belgische Staat,

СЪДЪТ (десети състав),

състоящ се от: Е. Levits, председател на състава, М. Berger (докладчик) и Ф. Biltgen, съдии,

генерален адвокат: Е. Танчев,

секретар: А. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

- за Vaditrans BVBA, от F. Vanden Bogaerde, advocaat,
- за белгийското правителство, от L. Van den Broeck и J. Van Holm, в качеството на представители,
- за германското правителство, от Т. Henze и А. Lippstreu, в качеството на представители,
- за естонското правителство, от К. Kraavi-Käerdi, в качеството на представител,
- за испанското правителство, от V. Ester Casas, в качеството на представител,
- за френското правителство, от R. Coesme и D. Colas, в качеството на представители,

* Език на производството: нидерландски.

- за австрийското правителство, от С. Pesendorfer, в качеството на представител,
- за Европейския парламент, от L.G. Knudsen, M. Menegatti и R. van de Westelaken, в качеството на представители,
- за Съвета на Европейския съюз, от R. Wiemann и K. Michoel, в качеството на представители,
- за Европейската комисия, от J. Hottiaux и F. Wilman, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 2 февруари 2017 г.,

постанови настоящото

Решение

- 1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 8, параграф 8 от Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 година за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета (ОВ L 102, 2006 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 5, том 8, стр. 214).
- 2 Запитването е отправено в рамките на спор между Vaditrans BVBA и Belgische Staat (Белгийската държава) относно отмяната на 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 (Кралски указ за изменение на Кралски указ от 19 юли 2000 г. относно плащането и депозирването на парична сума при установяването на нарушения при автомобилния превоз на пътници и стоки) от 19 април 2014 г. (*Moniteur belge* от 11 юни 2014 г., стр. 44159, наричан по-нататък „Кралският указ от 19 април 2014 г.“), който предвижда по-специално санкция от 1 800 EUR, която трябва да се плати от водачите на камиони, които ползват задължителната си седмична почивка в превозното средство, а не на друго място.

Правна уредба

Правото на Съюза

- 3 Съгласно съображения 1, 17, 26 и 27 от Регламент № 561/2006:
„(1) В областта на автомобилния транспорт Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета от 20 декември 1985 г. за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт [ОВ L 370, 31.12.1985 г., стр. 1], имаше за цел да хармонизира условията на конкуренция между режимите на сухопътен транспорт, особено по отношение на сектора на автомобилния транспорт, и да подобри условията на труд и безопасността по пътищата. Напредъкът в тези области трябва да бъде запазен и разширен.
[...]
(17) Настоящият регламент цели подобряване на социалните условия за работниците и служителите, които са обхванати от него, както и подобряване на общата безопасност по пътищата. Това се постига чрез разпоредби, отнасящи се до максималното време за

управление за ден, за седмица и за период от две последователни седмици, разпоредба, която задължава водачите да ползват редовна междуседмична почивка поне веднъж на две последователни седмици, и разпоредби, които предписват, че при никакви обстоятелства дневната почивка не може да бъде по-малка от непрекъснат период от девет часа. [...]

[...]

- (26) Държавите членки следва да предвидят правила за санкциите, приложими към нарушения на настоящия регламент, и да осигурят тяхното прилагане. Тези санкции трябва да бъдат ефективни, съразмерни, възпиращи и недискриминационни. Възможността за спиране от движение на превозни средства в случай на установяване на сериозни нарушения следва да бъде включена в общия обхват на мерките, с които разполагат държавите членки. Разпоредбите, съдържащи се в настоящия регламент, които са свързани със санкциите или производствата, не следва да засягат националните правила относно тежестта на доказване.
- (27) В интерес на ясното и ефективно привеждане в изпълнение е желателно да бъдат осигурени единни разпоредби относно отговорността на транспортните предприятия и водачите при нарушения на настоящия регламент. Отговорността може доведе до наказателни, граждански или административни санкции в държавите членки, според случая“.

4 Член 1 от този регламент гласи:

„Настоящият регламент определя правилата относно времето за управление, почивките в работно и извънработно време по отношение на водачите, извършващи автомобилен превоз на стоки и пътници с цел хармонизиране на условията на конкуренция между режимите на сухопътен транспорт, особено в автомобилния сектор, и подобряване на условията на труд и пътната безопасност. Настоящият регламент също така има за цел да насърчи подобряването на практиките на наблюдение и привеждане в изпълнение на държавите членки и подобряването на работните практики в автомобилната транспортна промишленост“.

5 Член 4, букви ж) и з) от посочения регламент определя понятията за дневна и седмична почивка:

„ж) „дневна почивка“ означава дневен период от време, през който водачът може свободно да разполага със своето време и който включва „нормална дневна почивка“ и „намалена дневна почивка“

- „нормална дневна почивка“ означава всеки период на почивка с продължителност от поне 11 часа. Алтернативно тази редовна дневна почивка може да бъде взета на два пъти, като първият период трябва да бъде непрекъснат период с продължителност от поне 3 часа, а вторият — непрекъснат период с продължителност от поне девет часа,
- „намалена дневна почивка“ означава всеки период с продължителност от поне девет часа, но по-къс от 11 часа;

з) „седмична почивка“ означава седмичен период от време, през който водачът може свободно да разполага със своето време и който включва „нормална седмична почивка“ и „намалена седмична почивка“;

- „нормална седмична почивка“ означава всеки период с продължителност от поне 45 часа,

- „намалена седмична почивка“ означава всеки период, който е по-къс от 45 часа, който може, при спазване на условията, предвидени в член 8, параграф 6, да бъде съкратен до минимум 24 последователни часа“.

6 Член 8, параграф 6 от същия регламент гласи:

„През всеки две последователни седмици водачът ползва поне:

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

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

7 Член 8, параграф 8 от Регламент № 561/2006 гласи:

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

8 Член 18 от този регламент гласи:

„Държавите членки приемат необходимите мерки за прилагане на настоящия регламент“.

9 Член 19, параграф 1 от посочения регламент предвижда:

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

Белгийското право

- 10 В доклада до краля, който предхожда Кралския указ от 19 април 2014 г., се посочва, че указът е част от план за действие, който е приет от Министерския съвет на 28 ноември 2013 г. срещу командироването с измамна цел на работници от Европейския съюз в Белгия, феномен познат като „социален дъмпинг“.
- 11 Кралският указ от 19 април 2014 г. предвижда, от една страна, увеличение на глобата за нарушение на задължението в превозното средство да е налице издадена за пратката товарителница, и от друга страна, глоба за нарушение на забраната за ползване на нормалната седмична почивка в превозното средство.

12 Член 2 от Кралския указ от 19 април 2014 г. гласи:

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

8	Нормалната седмична почивка, която следва да бъде спазена към момента на проверката, се ползва в превозното средство.	— Регламент (ЕО) № 561/2006, член 8, параграфи 6 и 8. — АЕТР, член 8.	1 800 EUR
---	---	--	-----------

“

Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

- 13 На 8 август 2014 г. Vaditrans, белгийско дружество за автомобилни превози, подава жалба пред Raad van State (Държавен съвет, Белгия) за отмяна на Кралския указ от 19 април 2014 г., по силата на който може да се наложи глоба от 1 800 EUR на водач на камион, който ползва нормалната седмична почивка в превозното средство.
- 14 В подкрепа на жалбата си Vaditrans изтъква, че член 2 от Кралския указ от 19 април 2014 г. е несъвместим с принципа на законоустановеност на наказанията, тъй като предвижда санкция за ползване на нормалната седмична почивка в превозното средство, въпреки че Регламент № 561/2006 не предвижда такава забрана.
- 15 За разлика от това Белгийската държава, представлявана от министъра по въпросите на мобилността, счита че от Регламент № 561/2006 следва ясно, че водачът не може да ползва нормалната седмична почивка в превозното средство.
- 16 В това отношение запитваща юрисдикция констатира, че Кралският указ от 19 април 2014 г. се основава на принципа, установен по-специално в член 8, параграфи 6 и 8 от посочения регламент, съгласно който водачът не може да ползва нормалната седмична почивка в превозното средство. Без да разглежда по-нататък въпроса по същество, запитващата юрисдикция счита, че е налице съмнение относно основателността на тази теза и че това е въпрос за тълкуване на правото на Съюза, който е от компетентността на Съда.
- 17 Освен това запитващата юрисдикция счита, че в зависимост от отговора на Съда на горепосочения въпрос се поставят два други въпроса, които тя също не разглежда по същество. Според запитващата юрисдикция в случай на утвърдителен отговор на Съда трябва да се установи дали Регламент № 561/2006 е съвместим с принципа на законоустановеност на наказанията, закрепен в член 49, параграф 1 от Хартата на основните права на Европейския съюз (наричана по-нататък „Хартата“). В случай на отрицателен отговор запитваща юрисдикция иска да се установи дали държава членка може да въведе във вътрешното си право забрана като разглежданата в главното производство.
- 18 При тези обстоятелства Raad van State (Държавният съвет) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Трябва ли член 8, параграфи 6 и 8 от Регламент № 561/2006 да се тълкува в смисъл, че нормалните седмични почивки по смисъла на член 8, параграф 6 от този регламент не могат да се ползват в превозното средство?

- 2) Ако отговорът на първия въпрос е положителен: нарушава ли в случая член 8, параграфи 6 и 8 от Регламент № 561/2006 във връзка с член 19 от същия регламент установения в член 49 от Хартата [...] принцип на законоустановеността в наказателното право, поради обстоятелството, че посочените по-горе разпоредби на Регламента не предвиждат изрична забрана нормалните седмични почивки по смисъла на член 8, параграф 6 от посочения регламент да се ползват в превозното средство?
- 3) Ако отговорът на първия въпрос е отрицателен: в този случай разрешава ли Регламент № 561/2006 на държавите членки да установят в националното си законодателство забрана за ползване в превозното средство на нормалните седмични почивки по смисъла на член 8, параграф 6 от този регламент?“

По преюдициалните въпроси

По първия въпрос

- 19 Що се отнася до първия въпрос, белгийското, германското, френското и австрийското правителство, както и Европейската комисия, считат че член 8, параграф 8 от Регламент № 561/2006 не позволява на водача да ползва нормалните седмични почивки в превозното средство. Vaditrans, както и естонското и испанското правителство, поддържат обратната теза.
- 20 В това отношение следва да се припомни, че съгласно установената практика на Съда при тълкуването на разпоредба от правото на Съюза трябва да се вземат предвид не само нейното съдържание, но и нейният контекст и целите на правната уредба, от която тя е част (вж. по-специално решение от 6 юли 2017 г., Air Berlin, C-290/16, EU:C:2017:523, т. 22 и цитираната съдебна практика), а в случая следва да се отчете и генезисът на тази правна уредба (решение от 1 юли 2015 г., Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, C-461/13, EU:C:2015:433, т. 30).
- 21 На първо място, що се отнася до член 8, параграф 6, първа алинея от Регламент № 561/2006, следва да се посочи, че тази разпоредба предвижда, че през всеки две последователни седмици водачът ползва поне две нормални седмични почивки или една нормална седмична почивка и една намалена седмична почивка, като в този случай трябва да са изпълнени определени изисквания.
- 22 Член 8, параграф 6, втора алинея от посочения регламент гласи, че седмичната почивка започва не по-късно от края на шест 24-часови периода от края на предишната седмична почивка.
- 23 Накрая, член 8, параграф 8 от посочения регламент предвижда, че по желание на водача дневните почивки и намалените седмични почивки извън базата могат да бъдат ползвани в превозното средство, доколкото то разполага с подходящи условия за спане за всеки водач и превозното средство е неподвижно.
- 24 Член 8, параграфи 6 и 8 от Регламент № 561/2006 трябва да се тълкува с оглед на член 4 от този регламент, тъй като в последния член са установени определенията на използваните в него понятия.
- 25 Член 4, буква е) от Регламент № 561/2006 определя понятието „почивка“ като „всеки непрекъснат период, през който водачът може свободно да разполага със своето време“.

- 26 В член 4, буква ж) от посочения регламент понятието „дневна почивка“ се определя като „дневен период от време, през което водачът може свободно да разполага със своето време“, и се посочва, че периодът включва „нормална дневна почивка“ и „намалена дневна почивка“, за които съответно са установени специални определения.
- 27 Съгласно член 4, буква з) от същия регламент понятието „седмична почивка“ се определя като „седмичен период от време, през който водачът може свободно да разполага със своето време“, и освен това понятието включва периода на „нормална седмична почивка“ и на „намалена седмична почивка“. По-конкретно „нормална седмична почивка“ означава „всеки период с продължителност от поне 45 часа“, докато „намалена седмична почивка“ означава „всеки период, който е по-къс от 45 часа, който може, при спазване на условията, предвидени в член 8, параграф 6 [от Регламент № 561/2006], да бъде съкратен до минимум 24 последователни часа“.
- 28 Следователно член 4, букви ж) и з) от Регламент № 561/2006 установява разграничение при използването на понятията съответно за дневна почивка и за седмична почивка, доколкото тези почивки могат да бъдат нормални или намалени.
- 29 Това разграничение е предвидено и в член 8, параграф 6 от посочения регламент, в чиято първа алинея се посочват както нормалната, така и намалената седмична почивка. Втора алинея на тази разпоредба обаче се отнася само до „седмичната почивка“, като по този начин обхваща и двете понятия.
- 30 Член 8, параграф 8 от същия регламент отново прокарва въведеното с член 4, букви ж) и з) разграничение, като се позовава на „дневните почивки“, които включват нормалните и намалените дневни почивки, и на „намалените седмични почивки“.
- 31 Тъй като член 8, параграф 8 от Регламент № 561/2006 изрично урежда дневните почивки и намалените седмични почивки, от това следва, че водачът не може да ползва нормалните седмични почивки в превозното средство.
- 32 Всъщност, ако законодателят на Съюза е възнамерявал да включи в обхвата на член 8, параграф 8 от посочения регламент както нормалните, така и намалените седмични почивки, той е могъл да използва само понятието „седмични почивки“, за да обхване и двата вида почивки.
- 33 Освен това, ако водачът може да ползва всички почивки в превозното средство, разграничението по член 8, параграф 8 от Регламент № 561/2006 би било лишено от смисъл и така тази разпоредба би загубила полезното си действие.
- 34 Това тълкуване на член 8, параграф 8 от Регламент № 561/2006 се потвърждава от генезиса на разпоредбата, тъй като той позволява да проличи волята на законодателя на Съюза посредством измененията на разпоредбата.
- 35 Всъщност по съображенията, изложени по-подробно от генералния адвокат в точки 45—51 от заключението му, процесът на приемане на член 8, параграф 8 от Регламент № 561/2006 позволява да се заключи, че посоченият законодател очевидно е искал да изключи нормалните седмични почивки от приложното поле на тази разпоредба.
- 36 Следователно трябва да се констатира, че първоначалното предложение на Комисията относно член 8, параграф 8 от Регламент № 561/2006 (първоначално член 8, параграф 6, вж. Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, COM(2001) 573 окончателен, от 12 октомври 2001 г. (ОВ С 51 Е, 2002 г., стр. 234) се отнася до

всички почивки, тоест както до дневните почивки, така и седмичните почивки, при условие че, от една страна, превозното средство разполага с подходящи условия за спане за всеки водач, и от друга страна, е неподвижно.

- 37 Тъй като обаче със Законодателна резолюция от 14 януари 2003 г. за предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ С 38 Е, 2004 г., стр. 152) Европейският парламент заличава седмичните почивки в текста на въпросната разпоредба с мотива, че ако не се направи това изменение, новият режим би довел до положение, което няма да е адекватно по отношение на хигиената и благополучието на водачите, Комисията прави компромис, като предлага в превозното средство да може да се ползва само намалената седмична почивка, която се ползва извън базата (вж. член 8, параграф 6, както и точка 26 от изложението на мотивите, COM(2003) 0490 окончателен).
- 38 В своята обща позиция Съветът на Европейския съюз възприема именно този подход, който, въпреки намерението на парламента да направи ново изменение (Законодателна резолюция на Европейския парламент от 13 април 2005 г. относно общата позиция, приета от Съвета с оглед приемането на регламент на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт и за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98, ОВ С 33 Е, 2006 г., стр. 424), в крайна сметка е възприет в общия проект, одобрен от Помирителния комитет (Doc PE-CONS 3671/3/05 REV 3, 31 януари 2006 г.; Законодателна резолюция на Европейския парламент, 2 февруари 2006 г.; Doc 7580/06, 21 март 2006 г.), чийто текст впоследствие е възприет в член 8, параграф 8 от Регламент № 561/2006.
- 39 На второ място, що се отнася до контекста, в който се вписва член 8, параграф 8 от Регламент № 561/2006, следва да се посочи, че той потвърждава горепосоченото тълкуване.
- 40 Всъщност, както следва от точки 21—33 от настоящото решение, някои разпоредби на Регламент № 561/2006, в случая член 4, букви е) и ж), както и член 8, параграф 6, които дефинират понятията, съдържащи се в член 8, параграф 8, не допускат никакво друго тълкуване, тъй като има опасност да се постави под съмнение структурата, която свързва различните разпоредби.
- 41 На трето място, що се отнася до целта на член 8, параграф 8 от Регламент № 561/2006, трябва да се констатира, че тя също подкрепя тълкуването по точки 31—33 от настоящото решение.
- 42 Така, по силата на установената съдебна практика, съгласно съображение 17 и член 1 от посочения регламент той цели подобряване условията на труд на работниците и служителите в сектора на автомобилния транспорт, подобряване на общата безопасност по пътищата и хармонизиране на условията на конкуренция в автомобилния транспорт (вж. по-специално решения от 9 февруари 2012 г., Urbán, C-210/10, EU:C:2012:64, т. 25, от 9 юни 2016 г., Юроспийд, C-287/14, EU:C:2016:420, т. 38 и 39 и цитираната съдебна практика, и от 19 октомври 2016 г., ЕЛ-ЕМ-2001, C-501/14, EU:C:2016:777, т. 21).
- 43 Тълкуването, съгласно което член 8, параграфи 6 и 8 от Регламент № 561/2006 забранява на водача да ползва нормалните седмични почивки в превозното средство, явно е насочено към постигане на целите на този регламент и води до подобряване на условията на труд на водачите и на безопасността по пътищата. Тази констатация се потвърждава от обосновката, изтъкната от Парламента в законодателната резолюция от 14 януари 2003 г.
- 44 В това отношение трябва да се посочи също, че макар, както изтъква Комисията в становището си от 27 юни 2005 г., (COM(2005) 0301 окончателен), проектирането на превозните средства да се е усъвършенствало значително през последните 20 години, предхождащи становището ѝ, и

че макар проектирането на кабините да се е усъвършенствало още повече през последните години, кабината на камиона не изглежда подходящо място за почивки, които са по-дълги от дневните почивки и от намалените седмични почивки. Водачите трябва да имат възможността да ползват нормалните седмични почивки на място, което предлага подходящи и адекватни условия за настаняване.

- 45 В този контекст следва да се констатира също, че ако член 8 от Регламент № 561/2006 трябваше да се тълкува в смисъл, че нормалните седмични почивки могат да се ползват от водача в превозното средство, това би означавало, че водачът може да ползва всички почивки в кабината на превозното средство. В тази хипотеза водачът би ползвал почивките си на място, което не предлага подходящи условия за настаняване. Такова тълкуване на член 8 от Регламент № 561/2006 обаче не може да допринесе за постигане на целта за подобряване на условията на труд на водачите, преследвана от Регламента.
- 46 Vaditrans и естонското правителство изтъкват, че такова тълкуване може да доведе до евентуално влошаване на условията, при които водачите ползват седмичните си почивки. Освен това можело да е трудно да се представят доказателства за спазването на това изискване и по този начин административните разходи на водачите на превозни средства щели да се увеличат значително.
- 47 В това отношение следва да се констатира, че макар Регламент № 561/2006 да не съдържа нито една разпоредба, която урежда изрично начина, по който водачът на превозното средство трябва да ползва нормалните седмични почивки, съображения като тези на Vaditrans и естонското правителство не могат, както изтъква генералният адвокат в точка 62 от заключението си, да обосноват неспазването на предвидените в Регламент № 561/2006 императивни разпоредби, уреждащи почивките на водачите.
- 48 Предвид гореизложените съображения на първия въпрос следва да се отговори, че член 8, параграфи 6 и 8 от Регламент № 561/2006 трябва да се тълкува в смисъл, че водачът не може да ползва в превозното средство нормалните седмични почивки по член 8, параграф 6.

По втория въпрос

- 49 Що се отнася до втория въпрос, Vaditrans и испанското правителство, които предлагат да се отговори утвърдително на този въпрос, изтъкват, че при липса на изрични правила в този смисъл, да се приеме, че Регламент № 561/2006 не допуска водачът да ползва нормалните седмични почивки в превозното средство, е равносилно на тълкуване а contrario, което е забранено по силата на принципа на законност.
- 50 В това отношение трябва да се припомни, че съгласно принципа на законоустановеност на престъплението и наказанието (*nullum crimen, nulla poena sine lege*), който е закрепен по-специално в член 49, параграф 1, първо изречение от Хартата и представлява конкретен израз на общия принцип на правна сигурност, никой не може да бъде осъден за действие или бездействие, което в момента на извършването му не е представлявало престъпление съгласно националното или международното право.
- 51 Съгласно практиката на Съда този принцип изисква правната уредба на Съюза ясно да определя престъпленията и налаганите за тях наказания. Това условие е изпълнено, когато от текста на приложимата разпоредба, а при нужда — чрез тълкуването ѝ от съдилищата, правният субект може да разбере за кои действия и бездействия може да носи наказателна отговорност (вж. по-специално решения от 3 юни 2008 г., *Intertanko и др.*, C-308/06, EU:C:2008:312, т. 71 и от 22 октомври 2015 г., *AC-Treuhand/Комисия*, C-194/14 P, EU:C:2015:717, т. 40 и цитираната съдебна практика).

- 52 Следователно принципът на законоустановеност на престъпленията и наказанията не може да се тълкува като забраняващ постепенното изясняване на нормите относно наказателната отговорност посредством тълкуването им от съдилищата по всяко следващо дело, стига резултатът да е бил разумно предвидим към момента на извършването на нарушението, по-специално предвид възприетото към този момент тълкуване в съдебната практика на съответната законова разпоредба (решение от 22 октомври 2015 г., AC-Treuhand/Комисия, C-194/14 P, EU:C:2015:717, т. 41 и цитираната съдебна практика).
- 53 Трябва да се констатира обаче, че както следва от отговора, даден на първия въпрос, член 8, параграфи 6 и 8 от Регламент № 561/2006 съдържа забрана за ползване на нормалните седмични почивки в превозното средство, като самата разпоредба не предвижда каквато и да било санкция. Член 19 от този регламент също не предвижда санкция, но задължава държавите членки да предвидят санкции за нарушаване на Регламента и предприемат всички необходими мерки за осигуряване на тяхното прилагане.
- 54 Тези санкции трябва да бъдат, както впрочем следва и от съображение 26 от Регламент № 561/2006, ефективни, съразмерни, възпиращи и недискриминационни. Макар член 19 от този регламент да задължава държавите членки да изпълнят допълнителни условия, а именно да установят правила относно санкциите за нарушаване на посочения регламент, тези условия не оказват никакво влияние върху естеството на санкциите, което се потвърждава от съображение 27 от същия регламент, съгласно което държавите членки могат да налагат наказателни, граждански или административни санкции в случай на нарушаване на Регламента.
- 55 В това отношение от установената съдебна практика следва, че когато регламент на Съюза не съдържа никаква конкретна разпоредба, която предвижда санкция за нарушение на този регламент или препраща по този въпрос към национални закони, подзаконови и административни разпоредби, член 4, параграф 3 ДЕС задължава държавите членки да вземат всички мерки, подходящи да гарантират обхвата и ефективността на правото на Съюза. За тази цел, запазвайки избора на санкциите, държавите членки трябва конкретно да следят нарушенията на правото на Съюза да бъдат санкционирани при материалноправни и процесуалноправни условия, аналогични на приложимите по отношение на нарушения на националното право от сходно естество и значение и които при всички случаи придават на санкцията ефективен, пропорционален и възпиращ характер (вж. по-специално решения от 10 юли 1990 г., Hansen, C-326/88, EU:C:1990:291, т. 17 и от 27 март 2014 г., LCL Le Crédit Lyonnais, C-565/12, EU:C:2014:190, т. 44 и цитираната съдебна практика).
- 56 В този контекст трябва да се отбележи, че Съдът многократно е тълкувал актове на вторичното право, които задължават държавите членки да предвидят санкции, за да гарантират ефективното прилагане на същите тези актове с оглед на принципа на законоустановеност на престъпленията и наказанията. Така съгласно тази съдебна практика дадена директива не може сама по себе си и независимо от национален закон, приет от държава членка във връзка с прилагането ѝ, да определи или утежни наказателната отговорност на лицата, които нарушават нейните разпоредби (вж. по-специално решение от 7 януари 2004 г., X, C-60/02, EU:C:2004:10, т. 61).
- 57 От тази съдебна практика следва също, че виждането на Съда за директивите е приложимо и за регламентите — а именно разпоредби, които поради естеството си не се нуждаят от национални мерки за транспониране — когато тези регламенти предоставят компетентност на държавите членки да приемат санкции за нарушение на поведението, забранено със самите регламенти (вж. в този смисъл решение от януари 2004 г., X, C-60/02, EU:C:2004:10, т. 62).
- 58 Ето защо, тъй като съгласно Регламент № 561/2006 държавите членки са тези, които трябва да приемат санкции за нарушенията на този регламент, те разполагат със свобода на преценка относно естеството на приложимите санкции (вж. в този смисъл решение 9 юни 2016 г., Юроспийд, C-287/14, EU:C:2016:420, т. 34).

- 59 Така при разглеждането на втория въпрос не се установяват никакви обстоятелства, които могат да засегнат валидността на Регламент № 561/2006 с оглед на принципа на законоустановеността в наказателното право, закрепен в член 49, параграф 1 от Хартата.

По третия въпрос

- 60 Предвид отговора на първия въпрос, не следва да се отговаря на третия въпрос.

По съдебните разноси

- 61 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноси. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (десети състав) реши:

- 1) Член 8, параграфи 6 и 8 от Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 година за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета, трябва да се тълкува в смисъл, че водачът не може да ползва в превозното средство нормалните седмични почивки по член 8, параграф 6.
- 2) При разглеждането на втория въпрос не се установяват никакви обстоятелства, които могат да засегнат валидността на Регламент (ЕО) № 561/2006 с оглед на принципа на законоустановеността в наказателното право, закрепен в член 49, параграф 1 от Хартата на основните права на Европейския съюз.

Подписи