A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (tizedik tanács)

2017. december 20.*

„Előzetes döntéshozatal – Közúti közlekedés – A járművezető pihenőideje – 561/2006/EK rendelet – A 8. cikk (6) és (8) bekezdése – A napi pihenőidők és a csökkentett heti pihenőidők telephelytől távol, a járműben történő eltöltésének lehetősége – A rendszeres heti pihenőidők kizárása”

A C-102/16. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Raad van State (államtanács, Belgium) a Bírósághoz 2016. február 19-én érkezett, 2016. február 4-i határozatával terjesztett elő

a **Vaditrans BVBA**

és

a **Belgische Staat**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (tizedik tanács),

tagjai: E. Levits tanácselnök, M. Berger (előadó) és F. Biltgen bírák,

főtanácsnok: E. Tanchev,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– a Vaditrans BVBA képviseletében F. Vanden Bogaerde advocaat,

– a belga kormány képviseletében L. Van den Broeck és J. Van Holm, meghatalmazotti minőségben,

– a német kormány képviseletében T. Henze és A. Lippstreu, meghatalmazotti minőségben,

– az észt kormány képviseletében K. Kraavi-Käerdi, meghatalmazotti minőségben,

– a spanyol kormány képviseletében V. Ester Casas, meghatalmazotti minőségben,

– a francia kormány képviseletében R. Coesme és D. Colas, meghatalmazotti minőségben,

* Az eljárás nyelve: holland.

– az osztrák kormány képviseletében C. Pesendorfer, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Parlament képviseletében L. G. Knudsen, M. Menegatti és R. van de Westelaken, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Unió Tanácsa képviseletében R. Wiemann és K. Michoel, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Bizottság képviseletében J. Hottiaux és F. Wilman, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2017. február 2-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2006. március 15-i 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2006. L 102., 1. o.; helyesbítés: HL 2016. L 195., 83. o.) 8. cikke (8) bekezdésének értelmezésére vonatkozik.

2 E kérelmet a Vaditrans BVBA és a Belgische Staat (belga állam) között a 2014. április 19-i 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 (a meghatározott pénzösszegnek a közúti személy- és áruszállítás körében elkövetett egyes kihágások megállapítása esetén történő megfizetéséről és letétbe helyezéséről szóló, 2000. július 19-i királyi rendelet módosításáról szóló királyi rendelet; *Moniteur belge* 2014. június 11-i sz., 44159. o.; a továbbiakban: 2014. április 19-i királyi rendelet) megsemmisítése tárgyában folyamatban lévő jogvitában terjesztették elő, amely rendelet – többek között – 1800 euró pénzbüntetés megfizetését írja elő azon tehergépkocsi-vezetők tekintetében, akik a kötelező heti pihenőidőt a járművükben, és nem más környezetben töltik el.

Jogi háttér

Az uniós jog

3 Az 561/2006 rendelet (1), (17), (26) és (27) preambulumbekezdése értelmében:

„(1) A közúti szállítás területén a közúti fuvarozásra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló, 1985. december 20-i 3820/85/EGK tanácsi rendelet [HL 1985. L 370., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 5. fejezet, 1. kötet, 319. o.] azt a célt tűzte ki, hogy összehangolja a szárazföldi szállítási módok közötti verseny feltételeit, különös tekintettel a közúti szállítási szektorra, és a munkakörülmények és közúti biztonság javítására. Ezeken a területeken biztosítani és szélesíteni kell a haladást.

[…]

(17) E rendelet célja a hatálya alá tartozó alkalmazottak szociális helyzetének javítása, valamint az általános közúti biztonság javítása. Ezt főként olyan előírásokkal biztosítja, melyek a maximális napi, heti és két egymást követő hétből álló időszakra vonatkozó vezetési időt határozzák meg, valamint olyan rendelkezésekkel, amelyek arra kötelezik a járművezetőt, hogy rendszeres heti

pihenőidőt tartson két egymást követő héten legalább egyszer, illetve olyan rendelkezésekkel, amelyek előírják, hogy a napi pihenőidő semmilyen körülmények között nem lehet kevesebb kilenc egymást követő óránál. […]

[…]

(26) A tagállamoknak le kell fektetniük az e rendelet megszegésének szankcióira vonatkozó szabályokat, és biztosítaniuk kell ezek alkalmazását. E szankcióknak hatékonyaknak, arányosnak, elrettentőnek és diszkriminációmentesnek kell lenniük. Komoly szabálysértés észlelése esetén a tagállamok által alkalmazható intézkedések általános körében szerepelnie kell a lehetőségnek a jármű továbbhaladásának megakadályozására. Az ezen rendeletben szereplő, szankciókra vagy eljárásokra vonatkozó előírások nem lehetnek kihatással a bizonyítási kötelezettségre vonatkozó nemzeti szabályozásokra.

(27) A világos és eredményes végrehajtás érdekében ajánlatos egységes rendelkezéseket biztosítani a fuvarozó vállalkozások és a járművezetők felelősségével kapcsolatosan az e rendelettel kapcsolatos jogsértések terén. Ez a felelősség tagállamoktól függően büntetőjogi, polgárjogi vagy közigazgatási szankciókat vonhat maga után.”

4 E rendelet 1. cikke előírja:

„Ez a rendelet a közúti személy- és áruszállítást végző járművezetőkre vonatkozó vezetési időkkel, szünetekkel és pihenőidőkkel kapcsolatos szabályokat állapít meg a szárazföldi szállítási módok közötti verseny feltételeinek harmonizálása érdekében, különös tekintettel a közúti szektorra, valamint a munkakörülmények és a közúti biztonság javítására. Ezen rendelet célja továbbá a hatékonyabb tagállami ellenőrzési és végrehajtási gyakorlat elősegítése, valamint a jobb munkagyakorlat bevezetése a közúti szállítási iparágon belül.”

5 E rendelet 4. cikkének g) és h) pontja meghatározza a napi és a heti pihenőidő fogalmát:

„g) »napi pihenőidő«: az a napi időszak, melynek során a járművezető szabadon rendelkezik idejével, és amely »rendszeres napi pihenőidőt« és »csökkentett napi pihenőidőt« foglal magába:

– »rendszeres napi pihenőidő«: bármely, legalább 11 órát tartó pihenő. Ezt a rendszeres napi pihenőidőt két időszakra is lehet bontani, melynek az első része szünet nélkül legalább 3 óra, a második része pedig szünet nélkül legalább 9 óra,

– »csökkentett napi pihenőidő«: legalább 9 óra, de kevesebb mint 11 óra pihenő;

h) »heti pihenőidő«: az a heti időszak, melynek során egy járművezető szabadon rendelkezik idejével, és amely »rendszeres heti pihenőidőt« és »csökkentett heti pihenőidőt« foglal magába:

– »rendszeres heti pihenőidő«: bármely, legalább 45 órás pihenő,

– »csökkentett heti pihenőidő«: bármely, 45 óránál rövidebb pihenő, mely a 8. cikk (6) bekezdése feltételeinek megfelelően legalább 24 óra folyamatos időtartamra csökkenthető”.

6 Ugyanezen rendelet 8. cikkének (6) bekezdése ekképp rendelkezik:

„Bármely két, egymást követő héten a járművezetőnek tartania kell legalább:

– két rendszeres heti pihenőidőt, vagy

– egy rendszeres heti pihenőidőt és egy legalább 24 órás csökkentett heti pihenőidőt. A csökkentést azonban kompenzálni kell egy, a kérdéses hetet követő harmadik hét vége előtt egészben megtartott, a csökkentésnek megfelelő pihenővel.

A heti pihenőidőnek az előző, heti pihenőidő végétől számított hat 24 órás időszak végéig meg kell kezdődnie.”

7 Az 561/2006 rendelet 8. cikkének (8) bekezdése kimondja:

„Ha a járművezető ezt választja, a napi pihenőidők és a csökkentett heti pihenőidők, melyekre a telephelytől távol kerül sor, a járműben is tarthatók, amennyiben az megfelelő háló- vagy fekvőhellyel rendelkezik minden járművezető számára, és a jármű álló helyzetben van.”

8 E rendelet 18. cikke ekképp rendelkezik:

„A tagállamok elfogadják az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket.”

9 Az említett rendelet 19. cikkének (1) bekezdése előírja:

„A tagállamoknak az ezen rendelettel és a 3821/85/EGK rendelettel kapcsolatos jogsértésekre vonatkozó szankciókra vonatkozó szabályokat kell lefektetniük, és meg kell tenniük minden olyan intézkedést mely azok végrehajtásához szükséges. Az említett szankcióknak hatékonynak, arányosnak, visszatartónak és diszkriminációmentesnek kell lenniük. E rendelet és a 3821/85/EGK rendelet semmilyen megszegése nem vonhat maga után több mint egy szankciót vagy eljárást […]”.

A belga jog

10 A 2014. április 19-i királyi rendeletet megelőző, a király számára készített jelentés szerint e rendelet abba a cselekvési tervbe illeszkedik, amelyet 2013. november 28-án fogadott el a minisztertanács az európai uniós munkavállalók Belgiumba történő csalárd kiküldetése, az úgynevezett „szociális dömping elleni küzdelem érdekében”.

11 A 2014. április 19-i királyi rendelet egyrészt a szállítmányról kiállított fuvarlevél járműben tartására vonatkozó kötelezettség megszegése esetén kiszabandó pénzbüntetés összegének növelését írja elő, másrészt pénzbüntetés kiszabását írja elő a rendszeres heti pihenőidő járműben való eltöltésére vonatkozó tilalom megszegése esetén.

12 A 2014. április 19-i királyi rendelet 2. cikke a következőképpen rendelkezik:

„[A 2000. július 19-i királyi rendelet] 1. függeléke 1. mellékletének c) pontja (Vezetési és pihenőidő) a következő 8. ponttal egészül ki:

8	Az ellenőrzés időpontjában kötelező rendszeres heti pihenőidő eltöltésére a járműben kerül sor.	– 561/2006/EK rendelet, 8. cikk (6) bekezdés és 8. cikk (8) bekezdés – AETR, 8. cikk	1 800 EUR

”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

13 A Vaditrans, egy Belgiumban székhellyel rendelkező fuvarozó vállalkozás, 2014. augusztus 8-án a 2014. április 19-i királyi rendelet megsemmisítésére irányuló keresetet nyújtott be a Raad van Statehoz (államtanács, Belgium), amely rendelet értelmében 1800 euró pénzbüntetés megfizetését írja elő azon tehergépkocsi-vezetők tekintetében, akik a kötelező rendszeres heti pihenőidőt a járművükben töltik el.

14 Keresetének alátámasztására a Vaditrans arra hivatkozik, hogy a 2014. április 19-i királyi rendelet 2. cikke nem egyeztethető össze a büntetések törvényességének elvével, tekintettel arra, hogy e rendelkezés szankcionálja a rendszeres heti pihenőidőnek a járműben történő eltöltését, jóllehet az 561/2006 rendelet nem ír elő ilyen tilalmat.

15 Ezzel szemben a közlekedési miniszter által képviselt belga állam azt állítja, hogy az 561/2006 rendeletből egyértelműen az következik, hogy a járművezető nem töltheti rendszeres heti pihenőidejét a járművében.

16 E tekintetben a kérdést előterjesztő bíróság megállapítja, hogy a 2014. április 19-i királyi rendelet többek között azon, az 561/2006 rendelet 8. cikkének (6) és (8) bekezdésében rögzített azon elven alapul, miszerint tilos, hogy a járművezető rendszeres heti pihenőidejét a járművében töltse. Anélkül, hogy a kérdés érdemével foglalkozna, a kérdést előterjesztő bíróság úgy ítéli meg, hogy kétség áll fenn ezen állítás megalapozottságát illetően, és az uniós jog értelmezésének kérdéséről van szó, amire csak a Bíróság rendelkezik hatáskörrel.

17 A kérdést előterjesztő bíróság egyébként megállapítja, hogy a két másik kérdés, amelyeket szintén nem vizsgált meg, a Bíróság által az említett kérdésre adandó választól függően merül fel. A Bíróság igenlő válasza esetén e bíróság szerint azt kell meghatározni, hogy az 561/2006 rendelet összeegyeztethető-e a büntetések törvényességének az Európai Unió Alapjogi Chartája (a továbbiakban: Charta) 49. cikke (1) bekezdésében rögzített elvével. Nemleges válasz esetén a kérdést előterjesztő bíróság arra keresi a választ, hogy valamely tagállam vezethet-e be belső jogában az alapügyben szereplőhöz hasonló tilalmat.

18 E körülmények között a Raad van State (államtanács) felfüggesztette az eljárást, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjesztette a Bíróság elé:

„1) Úgy kell-e értelmezni [az 561/2006 rendelet] 8. cikkének (6) és (8) bekezdését, hogy az e rendelet 8. cikkének (6) bekezdése értelmében vett rendszeres heti pihenőidő nem tölthető a járműben?

2) Az első kérdésre adandó igenlő válasz esetén: sérti-e ebben az esetben az 561/2006 rendelet 19. cikkével összefüggésben értelmezett 8. cikkének (6) és (8) bekezdése a büntetőeljárások törvényességének a [Charta] 49. cikkében rögzített elvét azért, mert a rendelet említett rendelkezései nem tiltják kifejezetten az említett rendelet 8. cikkének (6) bekezdése értelmében vett rendszeres heti pihenőidő járműben való eltöltését?

3) Az első kérdésre adandó nemleges válasz esetén: lehetővé teszi-e ebben az esetben az 561/2006 rendelet a tagállamok számára annak nemzeti jogukban történő előírását, hogy tilos a rendelet 8. cikkének (6) bekezdése értelmében vett rendszeres heti pihenőidőt a járműben tölteni?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első kérdésről

19 Az első kérdést illetően a belga, a német, a francia és az osztrák kormány, valamint az Európai Bizottság úgy ítéli meg, hogy az 561/2006 rendelet 8. cikkének (8) bekezdése nem teszi lehetővé, hogy a járművezető rendszeres heti pihenőidejét a járművében töltse. A Vaditrans, valamint az észt és a spanyol kormány ennek ellenkezőjét állítja.

20 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata értelmében valamely uniós jogi rendelkezés értelmezésekor nem csupán annak szövegét kell figyelembe venni, hanem az összefüggéseit, és annak a szabályozásnak a célkitűzéseit, amelynek a részét képezi (lásd többek között: 2017. július 6-i Air Berlin ítélet, C-290/16, EU:C:2017:523, 22. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat), illetve a jelen ügyben továbbá e szabályozás keletkezését is (2015. július 1-jei Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland ítélet, C-461/13, EU:C:2015:433, 30. pont).

21 Először is, az 561/2006 rendelet 8. cikke (6) bekezdésének első albekezdését illetően meg kell állapítani, hogy e rendelkezés előírja, hogy bármely két, egymást követő héten a járművezetőnek tartania kell legalább két rendszeres heti pihenőidőt vagy egy rendszeres heti pihenőidőt és egy csökkentett heti pihenőidőt, bizonyos követelmények teljesítése mellett.

22 Az említett 8. cikke (6) bekezdésének második albekezdése úgy rendelkezik, hogy a heti pihenőidőnek az előző, heti pihenőidő végétől számított hat 24 órás időszak végéig meg kell kezdődnie.

23 Végül, az említett rendelet 8. cikkének (8) bekezdése előírja, hogy ha a járművezető ezt választja, a napi pihenőidők és a csökkentett heti pihenőidők, amelyekre a telephelytől távol kerül sor, a járműben is tölthetők, amennyiben az megfelelő háló- vagy fekvőhellyel rendelkezik minden járművezető számára, és a jármű álló helyzetben van.

24 Az 561/2006 rendelet 8. cikkének (6) és (8) bekezdését e rendelet 4. cikke fényében kell értelmezni, mivel ez utóbbi rendelkezés határozza meg az említett rendeletben alkalmazott kifejezéseket.

25 Az 561/2006 rendelet 4. cikkének f) pontja a „pihenőt” a következőképpen határozza meg: „minden meg nem szakított időszak, melynek során a járművezető szabadon rendelkezik idejével”.

26 Az 561/2006 rendelet 4. cikkének g) pontja a „napi pihenőidőt” a következőképpen határozza meg: „az a napi időszak, melynek során a járművezető szabadon rendelkezik idejével”, és mielőtt meghatározná e két fogalmat.

27 Ugyanezen rendelet 4. cikkének h) pontja a „heti pihenőidőt” a következőképpen határozza meg: „az a heti időszak, melynek során egy járművezető szabadon rendelkezik idejével”, és ezenfelül hogy e fogalom „rendszeres heti pihenőidőt” és „csökkentett heti pihenőidőt” foglal magában. Pontosabban, a „rendszeres heti pihenőidőt” úgy határozza meg, hogy az „bármely, legalább 45 órás pihenő”, míg a „csökkentett heti pihenőidő” „bármely, 45 óránál rövidebb pihenőt” jelent, amely az 561/2006 rendelet 8. cikke (6) bekezdése „feltételeinek megfelelően legalább 24 óra folyamatos időtartamra csökkenthető”.

28 Következésképpen az 561/2006 rendelet 4. cikkének g) és h) pontja különbséget tesz a napi pihenőidő, illetve a heti pihenőidő fogalmának használata tekintetében, mivel ezek csökkentettek vagy rendszeresek lehetnek.

29 E megkülönböztetést az említett rendelet 8. cikkének (6) bekezdése is előírja, amely rendelkezés első albekezdése egyaránt hivatkozik a rendszeres és a csökkentett heti pihenőidőre. Ezzel szemben e rendelkezés második albekezdése csak a „heti pihenőidőre” utal, és így magában foglalja a két előbbi fogalmat.

30 Ugyanezen rendelet 8. cikkének (8) bekezdése megismétli a 4. cikk g) és h) pontjában tett megkülönböztetést, és a rendszeres és napi pihenőidőket magában foglaló „napi pihenőidőkre”, illetve „heti pihenődőkre” utal.

31 Mivel az 561/2006 rendelet 8. cikkének (8) bekezdése kifejezetten napi pihenőidőkről és csökkentett heti pihenőidőkről rendelkezik, ebből az következik, hogy a járművezető nem töltheti a rendszeres heti pihenőidőket a járműben.

32 Ha ugyanis az uniós jogalkotó az említett rendelet 8. cikkének (8) bekezdésében a rendszeres heti pihenőidőre és a csökkentett heti pihenőidőre kívánt volna együttesen utalni, elegendő lett volna számára a „heti pihenőidők” kifejezés használata a célból, hogy az egyaránt magában foglalja a pihenőidők e két fajtáját.

33 Ezenfelül, ha a járművezető valamennyi pihenőidejét a járműben tölthetné, az 561/2006 rendelet 8. cikkének (8) bekezdésében tett megkülönböztetésnek nem lenne értelme, és e rendelkezés ily módon elveszítené tényleges érvényesülését.

34 Az 561/2006 rendelet 8. cikke (8) bekezdésének ezen értelmezését e rendelkezés keletkezése is alátámasztja, amennyiben az e rendelkezést érintő módosításokon keresztül nyilvánvalóvá válik az uniós jogalkotó akarata.

35 A főtanácsnok által indítványa 45–51. pontjában bővebben kifejtett indokok miatt ugyanis az 561/2006 rendelet 8. cikke (8) bekezdése elfogadásának folyamata lehetővé teszi azon következtetés levonását, miszerint az említett jogalkotó akarata nyilvánvalóan arra irányult, hogy a rendszeres heti pihenőidőt kizárja e rendelkezés hatálya alól.

36 Ily módon meg kell állapítani, hogy a Bizottságnak az 561/2006 rendelet 8. cikkének (8) bekezdésére vonatkozó eredeti javaslata (eredetileg a 8. cikk (6) bekezdése, lásd: a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló, 2001. október 12-i európai parlamenti és tanácsi rendeletjavaslat, COM(2001) 573 végleges, [HL 2002. C 51. E, 234. o.]), a pihenőidők összességére vonatkozott, tehát a napi és a heti pihenőidőkre is, azzal a feltétellel, hogy a jármű megfelelő háló- vagy fekvőhellyel rendelkezik minden járművezető számára, és álló helyzetben van.

37 Mindazonáltal, mivel az Európai Parlament a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletjavaslatra vonatkozó, 2003. január 14-i jogalkotási állásfoglalásában (HL 2004. C 38. E, 152. o.) visszavonta az említett rendelkezés szövegéből a heti pihenőidőkre vonatkozó utalást abból az indokból, hogy e módosítás nélkül az új rendszer elsősorban a járművezetők higiéniája és jóléte szempontjából nem megfelelő helyzethez vezetne, a Bizottság kompromisszumot ajánlott, azt javasolva, hogy csak azon csökkentett heti pihenő legyen a járműben tölthető, amelyre a telephelytől távol kerül sor (lásd: 8. cikk (6) bekezdés, valamint az indokolás 26. pontja, COM(2003) 0490 végleges).

38 Az Európai Unió Tanácsa ezt a megközelítést fogadta el a közös állásfoglalásban, és amely megközelítést, jóllehet a Parlament újból módosítást szándékozott végrehajtani (a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, valamint a 3821/85/EGK tanácsi rendelet és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadására irányuló tanácsi közös álláspontról szóló, 2005. április 13-i európai parlamenti jogalkotási állásfoglalás,

[HL 2006. C 33. E, 424. o.]), végül is elfogadta az egyeztetőbizottság (Doc PE-CONS 3671/3/05 REV 3, 2006. január 31.; az Európai Parlament 2006. február 2-i jogalkotási állásfoglalása; Doc 7580/06, 2006. március 21.), és amelynek megfogalmazását átvette az 561/2006 rendelet 8. cikkének (8) bekezdése.

39 Másodsorban azon szövegkörnyezetet illetően, amelybe az 561/2006 rendelet 8. cikkének (8) bekezdése illeszkedik, meg kell állapítani, hogy az megerősíti a fenti értelmezést.

40 Ugyanis, amint az a jelen ítélet 21–33. pontjából is következik, az 561/2006 rendelet bizonyos rendelkezéseivel a jelen ügyben e rendelet 4. cikkének f) és g) pontja, valamint 8. cikkének (6) bekezdése, amelyek megelőzik és meghatározzák az említett rendelet 8. cikkének (8) bekezdésében szereplő fogalmakat, ellentétes bármely más értelmezés, amely azzal a kockázattal jár, hogy sérülhet az e különböző rendelkezéseket összekapcsoló szerkezetet.

41 Harmadsorban, ami az 561/2006 rendelet 8. cikke (8) bekezdésének célkitűzését illeti, meg kell állapítani, hogy az is megerősíti a jelen ítélet 31–33. pontjában adott értelmezést.

42 Ennek megfelelően az állandó ítélkezési gyakorlat szerint e rendelet (17) preambulumbekezdésében és 1. cikkének értelmében e rendelet célja a közúti közlekedési ágazat személyzete munkafeltételeinek javítása, az általános közúti biztonság javítása, valamint a közúti szállítás versenyfeltételeinek harmonizálása (lásd többek között: 2012. február 9-i Urbán ítélet, C-210/10, EU:C:2012:64, 25. pont; 2016. június 9-i Eurospeed ítélet, C-287/14, EU:C:2016:420, 38 és 39. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; 2016. október 19-i EL-EM-2001 ítélet, C-501/14, EU:C:2016:777, 21. pont).

43 Az az értelmezés, miszerint az 561/2006 rendelet 8. cikkének (6) és (8) bekezdése tiltja, hogy a járművezető rendszeres heti pihenőidejét a járműben töltse, nyilvánvalóan e rendelet célkitűzéseinek megvalósulására irányul, amelyek lényege a járművezetők munkafeltételeinek és a közúti biztonságnak a javítása. Az Európai Parlament által a 2003. január 14-i jogalkotási állásfoglalásában rögzített igazolás megerősíti ezt a megállapítást.

44 E tekintetben azt is meg kell állapítani, hogy – amint azt a Bizottság is állította 2005. június 27-i véleményében (COM(2005) 0301 végleges) – jóllehet a járművek kialakítása jelentős mértékben javult a véleményét megelőző 20 év alatt, illetve nyilvánvalóan a vezetőfülkék is fejlődtek ezen évek alatt, egy kamion vezetőfülkéje nem tűnik olyan pihenőhelynek, amely alkalmas lenne a napi pihenőidőnél és a csökkentett heti pihenőidőnél hosszabb pihenőidők eltöltésére. A járművezetőknek lehetősége kell legyen arra, hogy rendszeres heti pihenőidejüket olyan helyen töltsék, amely alkalmas és megfelelő szálláskörülményeket biztosít.

45 Ezen összefüggésben azt is meg kell állapítani, hogy ha az 561/2006 rendelet 8. cikkét úgy kellene értelmezni, hogy mivel a rendszeres heti pihenőidőket a járművezető a járművében töltheti, ebből az következne, hogy a járművezető teljes pihenőidejét a vezetőfülkében töltheti. Ily módon ebben az esetben e járművezető olyan helyen töltené pihenőidejét, amely nem biztosít megfelelő szálláskörülményeket. Márpedig az 561/2006 rendelet 8. cikkének ezen értelmezése nem járulna hozzá az e rendelet által követett, a járművezetők munkakörülményeinek javítására irányuló célkitűzésnek.

46 A Vaditrans és az észt kormány azt állítja, hogy az ilyen értelmezés azon körülmények esetleges rosszabbodásához vezethet, amelyek között a járművezetők heti pihenőidejüket tölthetik. Ezenfelül nehezen lehetne bizonyítani e követelmény teljesítését, mivel jelentősen megnövelné a járművezetők adminisztratív terheit.

47 E tekintetben meg kell állapítani, hogy bár az 561/2006 rendelet nem tartalmaz egyetlen olyan rendelkezést sem, amely azt a módot szabályozná, ahogyan a járművezetőnek a rendszeres heti pihenőidőt el kell töltenie, mindazonáltal a Vaditrans és az észt kormány által hivatkozottakhoz

hasonló megfontolások, amint azt a főtanácsnok is kiemelte indítványának 62. pontjában, nem igazolhatják az említett rendeletnek a járművezetők pihenőidejére vonatkozó kógens rendelkezései megsértését.

48 A fenti megfontolások összességére figyelemmel az előterjesztett első kérdésre azt a választ kell adni, hogy az 561/2006 rendelet 8. cikkének (6) és (8) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a járművezető nem töltheti járművében az említett 8. cikk (6) bekezdése szerinti rendszeres heti pihenőidőt.

A második kérdésről

49 A második kérdést illetően a Vaditrans és a spanyol kormány azt javasolja, hogy a Bíróság adjon igenlő választ e kérdésre, és azt állítja, hogy az e pontra vonatkozó kifejezett szabályok hiányában az 561/2006 rendelet azon értelmezése, miszerint azzal ellentétes az, hogy a járművezető rendszeres heti pihenőidejét a járműben töltse, a törvényesség elve által tiltott *a contrario* vagy analógia útján történő értelmezésnek minősül.

50 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a bűncselekmények és büntetések törvényességének elve (*nullum crimen, nulla poena sine lege*), amint azt a Charta 49. cikke (1) bekezdésének első mondata rögzíti, és amely a jogbiztonság általános elvének különös kifejeződése, úgy rendelkezik, hogy senki nem büntethető olyan cselekményért vagy mulasztásért, amely az elkövetés időpontjában nem minősült jogsértésnek a nemzeti jog vagy a nemzetközi jog értelmében.

51 Ezen elv a Bíróság ítélkezési gyakorlata értelmében megköveteli, hogy az uniós szabályozás egyértelműen határozza meg a jogsértéseket és az azokat megtorló büntetéseket. E feltétel akkor teljesül, ha a terhelt – a releváns rendelkezés megfogalmazásából, szükség esetén a bíróságok által nyújtott értelmezés segítségével – megtudhatja, hogy mely cselekmények és mulasztások vonják maguk után a büntetőjogi felelősségét (lásd többek között: 2008. június 3-i Intertanko és társai ítélet, C-308/06, EU:C:2008:312, 71. pont; 2015. október 22-i AC-Treuhand kontra Bizottság ítélet, C-194/14 P, EU:C:2015:717, 40. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

52 A bűncselekmények és büntetések törvényességének elvét következésképpen nem lehet úgy értelmezni, hogy az tiltja a büntetőjogi felelősség szabályainak esetről esetre bírói értelmezés útján történő fokozatos világossá tételét, feltéve hogy az eredmény a jogsértés elkövetésekor észszerűen előrelátható, tekintettel különösen a szóban forgó jogi rendelkezéssel kapcsolatos ítélkezési gyakorlatban ebben az időszakban figyelembe vett értelmezésre (2015. október 22-i AC-Treuhand kontra Bizottság ítélet, C-194/14 P, EU:C:2015:717, 41. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

53 Márpedig meg kell állapítani, hogy – amint az az első kérdésre adott válaszból is kitűnik – az 561/2006 rendelet 8. cikkének (6) és (8) bekezdése anélkül tiltja a rendszeres heti pihenőidőknek a járműben való eltöltését, hogy e rendelkezés maga bármely szankciót tartalmazna. E rendelet 19. cikke sem határoz meg szankciót, ezzel szemben arra kötelezi a tagállamokat, hogy e rendelet megsértésével kapcsolatos szankciókat írjanak elő, és tegyenek meg minden ahhoz szükséges intézkedést, hogy ügyelni lehessen e szankciók alkalmazására.

54 E szankcióknak – amint az egyébként az 561/2006 rendelet (26) preambulumbekezdéséből is következik – hatékonyaknak, arányosnak, visszatartónak és hátrányos megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük. Bár e rendelet 19. cikke arra kötelezi a tagállamokat, hogy további feltételeket teljesítsenek az említett rendelet megsértését sújtó szankciókra vonatkozó, előírandó szabályok tekintetében, e feltételek mindazonáltal semmiféle hatást nem gyakorolnak a szankciók jellegére, amit ugyanezen rendelet (27) preambulumbekezdése is megerősít, amely szerint a tagállamok büntetőjogi, polgári jogi vagy közigazgatási szankciókat szabhatnak ki e rendelet megsértése esetében.

55 E tekintetben az állandó ítélkezési gyakorlatból az következik, hogy ha valamely uniós rendelet nem tartalmaz semmiféle, e rendelet megsértése esetén kiszabandó szankciót előíró különös rendelkezést, illetve e tekintetben a nemzeti törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezésekre utal, az EU-Szerződés 4. cikkének (3) bekezdése arra kötelezi a tagállamokat, hogy tegyenek meg minden olyan intézkedést, amely alkalmas az uniós jog hatályának és hatékonyságának biztosítására. Ennek érdekében a tagállamoknak – még ha ők választhatják is meg a szankciókat – különösen ügyelniük kell arra, hogy az uniós jog megsértését olyan anyagi jogi és eljárási jogi előírások alapján szankcionálják, amelyek hasonlóak a nemzeti jog hasonló jellegű és hasonló jelentőségű megsértésére alkalmazandó előírásokhoz, a szankciók mindenképpen hatékonyak, arányosak és visszatartó erejűek legyenek (lásd többek között: 1990. július 10-i Hansen ítélet, C-326/88, EU:C:1990:291, 17. pont; 2014. március 27-i LCL Le Crédit Lyonnais ítélet, C-565/12, EU:C:2014:190, 44. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

56 Ezen összefüggésben meg kell állapítani, hogy a Bíróság többször értelmezett olyan másodlagos jogi aktusokat, amelyek arra kötelezik a tagállamokat, hogy szankciókat írjanak elő ugyanezen aktusok hatékony, a bűncselekmények és büntetések törvényességének elve fényében történő végrehajtása érdekében. Ily módon, ezen ítélkezési gyakorlat értelmében az irányelvnek önmagában, a tagállam által a végrehajtása érdekében elfogadott belső törvénytől függetlenül nem lehet olyan hatása, hogy meghatározza vagy súlyosítsa azon személyek büntetőjogi felelősségét, akik az irányelv rendelkezéseit megsértve járnak el (lásd többek között: 2004. január 7-i X ítélet, C-60/02, EU:C:2004:10, 61. pont).

57 Szintén ezen ítélkezési gyakorlatból következik, hogy a Bíróságnak az irányelvek tekintetében kifejtett ezen érvelése a rendeletekre, vagyis azokra a jogszabályokra is átültethető, amelyeknek jellegüknél fogva nincs szükségük nemzeti átültető rendelkezésekre, ha ezek hatáskört biztosítanak a tagállamoknak ahhoz, hogy megsértésük esetére szankciókat fogadjanak el (lásd ebben az értelemben: 2004. január 7-i X ítélet, C-60/02, EU:C:2004:10, 62. pont).

58 Következésképpen, tekintettel arra, hogy az 561/2006 rendelet értelmében a tagállamok feladata, hogy szankciókat fogadjanak el e rendelet megsértésének esetére, a tagállamok mérlegelési mozgástérrel rendelkeznek az alkalmazandó szankciók jellegét illetően (lásd ebben az értelemben: 2016. június 9-i Eurospeed ítélet, C-287/14, EU:C:2016:420, 34. pont).

59 Ebből következik, hogy az előterjesztett második kérdés vizsgálata nem tárt fel olyan tényezőt, amely érintené az 561/2006 rendelet érvényességét a büntetőjogi törvényességnek a Charta 49. cikke (1) bekezdésében rögzített elve tekintetében.

A harmadik kérdésről

60 Figyelembe véve az első kérdésre adott választ, a harmadik kérdésre nem kell válaszolni.

A költségekről

61 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (tizedik tanács) a következőképpen határozott:

1) **A közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2006. március 15-i 561/2006/EK európai parlamenti és**

tanácsi rendelet 8. cikkének (6) és (8) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a gépjárművezető nem töltheti járművében az említett 8. cikk (6) bekezdésében előírt rendszeres heti pihenőidőket.

2) **A második kérdés vizsgálata nem tárt fel olyan tényezőt, amely érintené az 561/2006 rendelet érvényességét a büntetőjogi törvényességnek az Európai Unió Alapjogi Chartája 49. cikke (1) bekezdésében rögzített elve tekintetében.**

Aláírások