Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (δέκατο τμήμα)

της 20ής Δεκεμβρίου 2017*

«Προδικαστική παραπομπή – Οδικές μεταφορές – Περίοδοι αναπαύσεως του οδηγού – Κανονισμός (ΕΚ) 561/2006 – Άρθρο 8, παράγραφοι 6 και 8 – Δυνατότητα λήψεως των περιόδων ημερήσιας αναπαύσεως και των μειωμένων περιόδων εβδομαδιαίας αναπαύσεως μακριά από τη βάση και μέσα στο όχημα – Εξαιρούνται οι κανονικές περίοδοι εβδομαδιαίας αναπαύσεως»

Στην υπόθεση C-102/16,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Raad van State (Συμβούλιο Επικρατείας, Βέλγιο) με απόφαση της 4ης Φεβρουαρίου 2016, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 19 Φεβρουαρίου 2016, στο πλαίσιο της δίκης

Vaditrans BVBA

κατά

Belgische Staat,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (δέκατο τμήμα),

συγκείμενο από τους E. Levits, πρόεδρο τμήματος, M. Berger (εισηγήτρια) και F. Biltgen, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: E. Tanchev

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– η Vaditrans BVBA, εκπροσωπούμενη από τον F. Vanden Bogaerde, advocaat,

– η Βελγική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τις L. Van den Broeck και J. Van Holm,

– η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους T. Henze και A. Lippstreu,

– η Εσθονική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την K. Kraavi-Käerdi,

– η Ισπανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τη V. Ester Casas,

– η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους R. Coesme και D. Colas,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ολλανδική.

– η Αυστριακή Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την C. Pesendorfer,

– το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, εκπροσωπούμενο από τη L. G. Knudsen και από τους M. Menegatti και R. van de Westelaken,

– το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εκπροσωπούμενο από τις R. Wiemann και K. Michoel,

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από την J. Hottiaux και τον F. Wilman,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 2ας Φεβρουαρίου 2017,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 8, παράγραφος 8, του κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) 3821/85 και (ΕΚ) 2135/98 του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 του Συμβουλίου (ΕΕ 2006, L 102, σ. 1).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της Vaditrans BVBA και του Belgische Staat (Βελγικού Δημοσίου) με αντικείμενο την ακύρωση του 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 (βασιλικού διατάγματος περί τροποποιήσεως του βασιλικού διατάγματος της 19ης Ιουλίου 2000 περί εισπράξεως και παρακαταθήκης χρηματικού ποσού σε περίπτωση διαπιστώσεως ορισμένων παραβάσεων σχετικά με τις οδικές μεταφορές) της 19ης Απριλίου 2014 (*Moniteur belge* της 11ης Ιουνίου 2014, σ. 44159) (στο εξής: βασιλικό διάταγμα της 19ης Απριλίου 2014), το οποίο προέβλεπε, μεταξύ άλλων, την επιβολή προστίμου ύψους 1 800 ευρώ στους οδηγούς φορτηγών που λαμβάνουν την υποχρεωτικά λαμβανόμενη κανονική περίοδο εβδομαδιαίας αναπαύσεώς τους μέσα στο όχημά τους και όχι κάπου αλλού.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

3 Κατά τις αιτιολογικές σκέψεις 1, 17 26 και 27 του κανονισμού 561/2006:

«(1) Στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών [ΕΕ 1985, L 370, σ. 1] στοχεύει στην εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού στις χερσαίες μεταφορές και ιδίως στον οδικό τομέα, καθώς και στη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και της οδικής ασφάλειας. Η πρόοδος που έχει σημειωθεί στους τομείς αυτούς θα πρέπει να διαφυλαχθεί και να προωθηθεί.

[…]

(17) Ο παρών κανονισμός αποσκοπεί στη βελτίωση των κοινωνικών συνθηκών των εργαζομένων τους οποίους καλύπτει καθώς και στη γενική βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Ο σκοπός αυτός επιδιώκεται κυρίως με τις διατάξεις που αφορούν τον μέγιστο χρόνο οδήγησης ανά ημέρα, ανά

εβδομάδα και ανά δεκαπενθήμερο, με τη διάταξη η οποία υποχρεώνει τον οδηγό να λαμβάνει μία κανονική περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης τουλάχιστον ανά δεκαπενθήμερο και με τις διατάξεις που ορίζουν ότι η περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης δεν θα πρέπει να διαρκεί επ' ουδενί λιγότερο από εννέα συνεχείς ώρες. […]

[…]

(26) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ορίσουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις οι οποίες επιβάλλονται για παραβάσεις του παρόντος κανονισμού και να διασφαλίζουν την επιβολή τους. Οι εν λόγω κυρώσεις θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές, αποτρεπτικές και να μην εισάγουν διακρίσεις. Η δυνατότητα ακινητοποίησης του οχήματος σε περίπτωση διαπίστωσης σοβαρών παραβάσεων θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνεται μεταξύ των μέτρων που μπορούν να επιβάλλουν τα κράτη μέλη. Οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού που αφορούν τις κυρώσεις ή την κίνηση διαδικασιών δεν θα πρέπει να θίγουν τους εθνικούς κανόνες σχετικά με το βάρος της απόδειξης.

(27) Χάριν της σαφούς και αποτελεσματικής επιβολής της εφαρμογής, είναι επιθυμητό να διασφαλισθούν ομοιόμορφες διατάξεις σχετικά με την ευθύνη των επιχειρήσεων μεταφορών και των οδηγών για τις παραβάσεις του παρόντος κανονισμού. Η ευθύνη αυτή είναι δυνατό να συνεπάγεται ποινικές, αστικές ή διοικητικές κυρώσεις, ανάλογα με την περίπτωση, στα κράτη μέλη.»

4 Το άρθρο 1 του κανονισμού αυτού προβλέπει τα εξής:

«Ο παρών κανονισμός θεσπίζει τους κανόνες που διέπουν το χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης των οδηγών που απασχολούνται στην οδική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών με σκοπό την εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού μεταξύ των τρόπων χερσαίων μεταφορών, ιδιαίτερα στον οδικό τομέα, καθώς και τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και της οδικής ασφάλειας. Ο παρών κανονισμός στοχεύει επίσης να προωθηθεί η βελτίωση των πρακτικών παρακολούθησης και επιβολής των κανόνων από τα κράτη μέλη και η βελτίωση των πρακτικών εργασίας στον κλάδο των οδικών μεταφορών.

5 Το άρθρο 4 του εν λόγω κανονισμού ορίζει στα στοιχεία ζ′ και η′ την περίοδο ημερήσιας και εβδομαδιαίας αναπαύσεως:

«ζ) "περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης": καθημερινή περίοδος κατά τη διάρκεια της οποίας ο οδηγός μπορεί να διαθέτει ελεύθερα το χρόνο του και η οποία καλύπτει μια "κανονική περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης" και μια "μειωμένη περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης":

– "κανονική περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης": κάθε περίοδος ανάπαυσης χωρίς διακοπή, διάρκειας τουλάχιστον 11 ωρών. Εναλλακτικά, η κανονική περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης μπορεί να ληφθεί σε δύο περιόδους, η πρώτη εκ των οποίων πρέπει να διαρκεί τουλάχιστον 3 ώρες χωρίς διακοπή και η δεύτερη τουλάχιστον 9 ώρες χωρίς διακοπή,

– "μειωμένη περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης": κάθε περίοδος ανάπαυσης μικρότερη των 11 ωρών, αλλά διάρκειας τουλάχιστον 9 ωρών·

η) "περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης": περίοδος ανάπαυσης, κατά τη διάρκεια της οποίας ο οδηγός μπορεί να διαθέτει ελεύθερα το χρόνο του· ο όρος καλύπτει την "κανονική περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης" και τη "μειωμένη περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης":

– "κανονική περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης": κάθε περίοδος ανάπαυσης, διάρκειας τουλάχιστον 45 ωρών,

– “μειωμένη περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης”: κάθε περίοδος ανάπαυσης χωρίς διακοπή διάρκειας μικρότερης των 45 ωρών, η οποία μπορεί, με την επιφύλαξη των όρων του άρθρου 8 παράγραφος 6 να συντομευθεί σε τουλάχιστον 24 συνεχόμενες ώρες».

6 Το άρθρο 8, παράγραφος 6, του ίδιου κανονισμού ορίζει τα εξής:

«Κατά τη διάρκεια δεκαπενθημέρου, ο οδηγός πρέπει να λαμβάνει τουλάχιστον:

– δύο κανονικές περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης, ή

– μία κανονική περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης και μία μειωμένη περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης διάρκειας τουλάχιστον 24 ωρών· ωστόσο, η μείωση πρέπει να αντισταθμίζεται με ισοδύναμη ανάπαυση που λαμβάνεται συνολικά πριν από το τέλος της τρίτης εβδομάδας που έπεται της εν λόγω εβδομάδας.

Μια περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης πρέπει να αρχίζει το αργότερο μόλις συμπληρωθούν έξι συνεχόμενα εικοσιτετράωρα από το τέλος της προηγούμενης περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης.»

7 Το άρθρο 8, παράγραφος 8, του κανονισμού 561/2006 έχει ως εξής:

«Κατ’ επιλογήν του οδηγού, οι περίοδοι ημερήσιας ανάπαυσης και οι περίοδοι μειωμένης εβδομαδιαίας ανάπαυσης μακριά από τη βάση, μπορούν να λαμβάνονται μέσα σε όχημα, εφόσον αυτό διαθέτει κατάλληλες εγκαταστάσεις ύπνου για κάθε οδηγό και είναι σταθμευμένο.»

8 Το άρθρο 18 του κανονισμού αυτού ορίζει τα εξής:

«Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τα μέτρα που απαιτούνται για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.»

9 Το άρθρο 19, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού προβλέπει τα εξής:

«Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται για τις παραβιάσεις του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζεται η εφαρμογή τους. Οι κυρώσεις αυτές πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές, αποτρεπτικές και να μην εισάγουν διακρίσεις. Καμία παράβαση του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 δεν υπόκειται σε περισσότερες της μιας κυρώσεις ή διαδικασίες. […]»

Το βελγικό δίκαιο

10 Η έκθεση προς τον Βασιλέα (rapport au Roi) που προσαρτάται στο βασιλικό διάταγμα της 19ης Απριλίου 2014 αναφέρει ότι το διάταγμα αυτό εντάσσεται στο πλαίσιο ενός σχεδίου δράσεως εγκριθέντος από το υπουργικό συμβούλιο στις 28 Νοεμβρίου 2013 για την αντιμετώπιση της δόλιας αποσπάσεως στο Βέλγιο εργαζομένων υπηκόων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, φαινόμενο το οποίο είναι γνωστό ως «κοινωνικό ντάμπινγκ».

11 Το βασιλικό διάταγμα της 19ης Απριλίου 2014 προβλέπει, αφενός, αύξηση του προστίμου για παράβαση της υποχρεώσεως να υπάρχει, εντός του οχήματος, η εκδιδόμενη πριν από τη μεταφορά φορτωτική και, αφετέρου, πρόστιμο για παράβαση της απαγορεύσεως λήψεως της κανονικής περιόδου εβδομαδιαίας αναπαύσεως μέσα στο όχημα.

12 Το άρθρο 2 του βασιλικού διατάγματος της 19ης Απριλίου 2014 ορίζει τα εξής:

«Στο παράρτημα 1, προσάρτημα 1, του [βασιλικού διατάγματος της 19ης Ιουλίου 2000], στο στοιχείο c), Χρόνοι οδηγήσεως και περίοδοι αναπαύσεως, προστίθεται το σημείο 8, το οποίο έχει ως εξής:

8	Η κατά τον χρόνο του ελέγχου υποχρεωτικά λαμβανόμενη κανονική περίοδος εβδομαδιαίας αναπαύσεως λαμβάνεται μέσα στο όχημα.	– κανονισμός (ΕΚ) 561/2006, άρθρο 8, παράγραφοι 6 και 8. – AETR, άρθρο 8	1 800 ευρώ

»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

13 Η Vaditrans, μεταφορική εταιρία εγκατεστημένη στο Βέλγιο, άσκησε στις 8 Αυγούστου 2014 ενώπιον του Raad van State (Συμβουλίου Επικρατείας, Βέλγιο) αίτηση ακυρώσεως του βασιλικού διατάγματος της 19ης Απριλίου 2014, δυνάμει του οποίου είναι δυνατό να επιβληθεί πρόστιμο ύψους 1 800 ευρώ, όταν ο οδηγός φορτηγού λαμβάνει την κανονική περίοδο εβδομαδιαίας αναπαύσεώς του μέσα στο όχημα.

14 Προς στήριξη της αιτήσεώς της, η Vaditrans υποστηρίζει ότι το άρθρο 2 του βασιλικού διατάγματος της 19ης Απριλίου 2014 δεν συνάδει προς την αρχή της νομιμότητας των ποινών, δεδομένου ότι η διάταξη αυτή επιβάλλει κύρωση σε περίπτωση λήψεως της κανονικής περιόδου εβδομαδιαίας αναπαύσεως μέσα στο όχημα, ενώ ο κανονισμός 561/2006 δεν προβλέπει τέτοια απαγόρευση.

15 Αντιθέτως, το Βελγικό Δημόσιο, εκπροσωπούμενο από τον Υπουργό Μεταφορών, εκτιμά ότι από τον κανονισμό 561/2006 προκύπτει σαφώς ότι ο οδηγός δεν μπορεί να λαμβάνει την κανονική περίοδο εβδομαδιαίας αναπαύσεώς του μέσα στο όχημά του.

16 Το αιτούν δικαστήριο διαπιστώνει, συναφώς, ότι το βασιλικό διάταγμα της 19ης Απριλίου 2014 στηρίζεται στην αρχή που διατυπώνεται, μεταξύ άλλων, στο άρθρο 8, παράγραφοι 6 και 8, του εν λόγω κανονισμού, κατά την οποία απαγορεύεται στον οδηγό να λαμβάνει την κανονική περίοδο εβδομαδιαίας αναπαύσεώς του μέσα στο όχημά του. Χωρίς να υπεισέλθει περαιτέρω στο θέμα επί της ουσίας, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι εγείρονται αμφιβολίες σχετικά με τη βασιμότητα της απόψεως αυτής και ότι πρόκειται για ζήτημα ερμηνείας του δικαίου της Ένωσης που εμπίπτει στην αρμοδιότητα του Δικαστηρίου.

17 Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά, επίσης, ότι ανακύπτουν δύο ακόμη ερωτήματα, τα οποία δεν εξετάζει περαιτέρω, αναλόγως της απαντήσεως που θα δοθεί από το Δικαστήριο στο ως άνω ερώτημα. Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως του Δικαστηρίου πρέπει, κατά την άποψή του, να καθοριστεί εάν ο κανονισμός 561/2006 συνάδει προς την αρχή της νομιμότητας των ποινών, την οποία κατοχυρώνει το άρθρο 49, παράγραφος 1, του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: Χάρτης). Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται εάν ένα κράτος μέλος μπορεί να θεσπίσει στο εσωτερικό του δίκαιο απαγόρευση όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη.

18 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Raad van State (Συμβούλιο της Επικρατείας) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Πρέπει το άρθρο 8, παράγραφοι 6 και 8, του κανονισμού 561/2006 να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι δεν επιτρέπεται να λαμβάνονται μέσα στο όχημα οι κανονικές περίοδοι εβδομαδιαίας αναπαύσεως κατά την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 6, του ίδιου κανονισμού;

2) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα, αντιβαίνει τότε το άρθρο 8, παράγραφοι 6 και 8, του κανονισμού 561/2006, σε συνδυασμό με το άρθρο 19 του κανονισμού αυτού, στην αρχή «ουδεμία ποινή άνευ νόμου», όπως αυτή διατυπώνεται στο άρθρο 49 του Χάρτη […], επειδή οι προαναφερθείσες διατάξεις του εν λόγω κανονισμού δεν προβλέπουν ρητώς την απαγόρευση να λαμβάνονται μέσα στο όχημα οι κανονικές περίοδοι εβδομαδιαίας αναπαύσεως κατά την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 6, του εν λόγω κανονισμού;

3) Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα, επιτρέπει τότε ο εν λόγω κανονισμός στα κράτη μέλη να ορίσουν στο εσωτερικό τους δίκαιο ότι απαγορεύεται να λαμβάνονται μέσα στο όχημα οι κανονικές περίοδοι εβδομαδιαίας αναπαύσεως κατά την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 6, του ίδιου κανονισμού;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου ερωτήματος

19 Όσον αφορά το πρώτο ερώτημα, η Βελγική, η Γερμανική, η Γαλλική και η Αυστριακή Κυβέρνηση καθώς και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκτιμούν ότι το άρθρο 8, παράγραφος 8, του κανονισμού 561/2006 δεν επιτρέπει στον οδηγό να λαμβάνει τις κανονικές περιόδους εβδομαδιαίας αναπαύσεως μέσα στο όχημά του. Η Vaditrans καθώς και η Εσθονική και η Ισπανική Κυβέρνηση υποστηρίζουν, εντούτοις, την αντίθετη άποψη.

20 Συναφώς πρέπει να υπομνησθεί ότι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, για την ερμηνεία διατάξεως του δικαίου της Ένωσης πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όχι μόνον το γράμμα της, αλλά και το πλαίσιο στο οποίο αυτή εντάσσεται και οι σκοποί που επιδιώκονται με τη ρύθμιση της οποίας αποτελεί μέρος (βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 6ης Ιουλίου 2017, Air Berlin, C-290/16, EU:C:2017:523, σκέψη 22 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία) και, εν προκειμένω, το ιστορικό θεσπίσεως της ρυθμίσεως αυτής (απόφαση της 1ης Ιουλίου 2015, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, C-461/13, EU:C:2015:433, σκέψη 30).

21 Όσον αφορά, πρώτον, το γράμμα του άρθρου 8, παράγραφος 6, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού 561/2006, παρατηρείται ότι η διάταξη αυτή προβλέπει ότι, κατά τη διάρκεια δεκαπενθημέρου, ο οδηγός πρέπει να λαμβάνει τουλάχιστον δύο κανονικές περιόδους εβδομαδιαίας αναπαύσεως ή μία κανονική περίοδο εβδομαδιαίας αναπαύσεως και μία μειωμένη περίοδο εβδομαδιαίας αναπαύσεως, εφόσον πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις.

22 Το άρθρο 8, παράγραφος 6, δεύτερο εδάφιο, του εν λόγω κανονισμού ορίζει ότι μία περίοδος εβδομαδιαίας αναπαύσεως αρχίζει το αργότερο μόλις συμπληρωθούν έξι συνεχόμενα εικοσιτετράωρα από το τέλος της προηγούμενης περιόδου εβδομαδιαίας αναπαύσεως.

23 Τέλος, το άρθρο 8, παράγραφος 8, του εν λόγω κανονισμού προβλέπει ότι, κατ' επιλογήν του οδηγού, οι περίοδοι ημερήσιας αναπαύσεως και οι μειωμένες περίοδοι εβδομαδιαίας αναπαύσεως μακριά από τη βάση μπορούν να λαμβάνονται μέσα σε όχημα, εφόσον αυτό διαθέτει κατάλληλες εγκαταστάσεις ύπνου για κάθε οδηγό και είναι σταθμευμένο.

24 Το άρθρο 8, παράγραφοι 6 και 8, του κανονισμού 561/2006 πρέπει να ερμηνευθεί υπό το πρίσμα του άρθρου 4 του κανονισμού αυτού, καθόσον η δεύτερη αυτή διάταξη ορίζει την έννοια των όρων που χρησιμοποιούνται στον εν λόγω κανονισμό.

25 Το άρθρο 4, στοιχείο στ′, του κανονισμού 561/2006 ορίζει ότι ως «ανάπαυση» νοείται «κάθε περίοδος χωρίς διακοπή, κατά τη διάρκεια της οποίας ο οδηγός μπορεί να διαθέτει ελεύθερα το χρόνο του».

26 Το άρθρο 4, στοιχείο ζ′, του εν λόγω κανονισμού ορίζει ότι ως «περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης» νοείται η «καθημερινή περίοδος κατά τη διάρκεια της οποίας ο οδηγός μπορεί να διαθέτει ελεύθερα το χρόνο του» και διευκρινίζει ότι η περίοδος αυτή καλύπτει μια «κανονική περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης» και μια «μειωμένη περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης», δύο έννοιες τις οποίες ορίζει στη συνέχεια.

27 Κατά το άρθρο 4, στοιχείο η′, του ίδιου κανονισμού, ως «περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης» νοείται η «περίοδος ανάπαυσης, κατά τη διάρκεια της οποίας ο οδηγός μπορεί να διαθέτει ελεύθερα το χρόνο του», η δε έννοια αυτή καλύπτει την «κανονική περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης» και τη «μειωμένη περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης». Ειδικότερα, ως «κανονική περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης» ορίζεται «κάθε περίοδος ανάπαυσης, διάρκειας τουλάχιστον 45 ωρών», ενώ ως «μειωμένη περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης» ορίζεται «κάθε περίοδος ανάπαυσης χωρίς διακοπή διάρκειας μικρότερης των 45 ωρών, η οποία μπορεί, με την επιφύλαξη των όρων του άρθρου 8 παράγραφος 6 [του κανονισμού 561/2006] να συντομευθεί σε τουλάχιστον 24 συνεχόμενες ώρες».

28 Συνεπώς, το άρθρο 4, στοιχεία ζ′ και η′, του κανονισμού 561/2006 θεσπίζει διάκριση όσον αφορά τη χρήση των εννοιών της περιόδου ημερήσιας αναπαύσεως και της περιόδου εβδομαδιαίας αναπαύσεως αντίστοιχα, στο μέτρο που αμφότερες μπορούν να είναι κανονικές ή μειωμένες.

29 Η διάκριση αυτή γίνεται και στο άρθρο 8, παράγραφος 6, του εν λόγω κανονισμού, το οποίο αναφέρει, στο πρώτο εδάφιό του, τόσο τις περιόδους κανονικής όσο και τις περιόδους μειωμένης εβδομαδιαίας αναπαύσεως. Αντιθέτως, το δεύτερο εδάφιο της διατάξεως αυτής κάνει απλώς λόγο για «περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης» καλύπτοντας, συνεπώς, και τις δύο προηγούμενες έννοιες.

30 Το άρθρο 8, παράγραφος 8, του ίδιου κανονισμού επαναλαμβάνει τη διάκριση του άρθρου 4, στοιχεία ζ′ και η′, κάνοντας αναφορά στις «[περιόδους] ημερήσιας ανάπαυσης», οι οποίες καλύπτουν τις κανονικές και τις μειωμένες περιόδους ημερήσιας αναπαύσεως, και στις «[περιόδους] μειωμένης εβδομαδιαίας ανάπαυσης».

31 Καθόσον το άρθρο 8, παράγραφος 8, του κανονισμού 561/2006 μνημονεύει ρητώς τις περιόδους ημερήσιας αναπαύσεως και τις μειωμένες περιόδους εβδομαδιαίας αναπαύσεως, εξ αυτού συνάγεται ότι ο οδηγός δεν επιτρέπεται να λαμβάνει μέσα στο όχημα τις κανονικές περιόδους εβδομαδιαίας αναπαύσεως.

32 Πράγματι, εάν ο νομοθέτης της Ένωσης ήθελε να καλύψει, στο άρθρο 8, παράγραφος 8, του εν λόγω κανονισμού, τόσο τις κανονικές όσο και τις μειωμένες περιόδους εβδομαδιαίας αναπαύσεως, θα μπορούσε να χρησιμοποιήσει απλώς τη φράση «περίοδοι εβδομαδιαίας ανάπαυσης» για να συμπεριλάβει τις ως άνω δύο ειδών περιόδους αναπαύσεως.

33 Περαιτέρω, εάν επιτρεπόταν η λήψη όλων των περιόδων αναπαύσεως των οδηγών μέσα στο όχημα, θα ήταν άνευ αντικειμένου η διάκριση του άρθρου 8, παράγραφος 8, του κανονισμού 561/2006 και η διάταξη αυτή θα έχανε, συνεπώς, την πρακτική αποτελεσματικότητά της.

34 Αυτή η ερμηνεία του άρθρου 8, παράγραφος 8, του κανονισμού 561/2006 επιρρωννύεται από το ιστορικό θεσπίσεως της διατάξεως αυτής, στο μέτρο που η βούληση του νομοθέτη της Ένωσης καταδεικνύεται από μια σειρά τροποποιήσεων που επήλθαν στη διατύπωσή της κατά τη διάρκεια της νομοθετικής διαδικασίας.

35 Πράγματι, για τους λόγους που εκτίθενται εκτενέστερα στα σημεία 45 έως 51 των προτάσεων του γενικού εισαγγελέα, από τη διαδικασία θεσπίσεως του άρθρου 8, παράγραφος 8, του κανονισμού 561/2006 μπορεί να συναχθεί προδήλως η βούληση του εν λόγω νομοθέτη να αποκλείσει τις κανονικές περιόδους εβδομαδιαίας αναπαύσεως από το πεδίο εφαρμογής της διατάξεως αυτής.

36 Συγκεκριμένα, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η αρχική πρόταση της Επιτροπής για το άρθρο 8, παράγραφος 8, του κανονισμού 561/2006 [αρχικώς άρθρο 8, παράγραφος 6· βλ. πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών, COM(2001) 573 τελικό, της 12ης Οκτωβρίου 2001 (ΕΕ 2002, C 51 E, σ. 234)] περιελάμβανε όλες τις περιόδους αναπαύσεως, δηλαδή τόσο τις ημερήσιες όσο και τις εβδομαδιαίες περιόδους αναπαύσεως, εφόσον το όχημα, αφενός, διέθετε κατάλληλες εγκαταστάσεις ύπνου για κάθε οδηγό και, αφετέρου, ήταν σταθμευμένο.

37 Εντούτοις, καθόσον το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, με το νομοθετικό ψήφισμα της 14ης Ιανουαρίου 2003, σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ 2004, C 38 E, σ. 152), απάλειψε από το κείμενο της εν λόγω διατάξεως την αναφορά στις περιόδους εβδομαδιαίας αναπαύσεως για τον λόγο ότι, χωρίς την τροποποίηση αυτή, το νέο σύστημα θα ήταν ακατάλληλο για την υγιεινή και την καλή φυσική κατάσταση των οδηγών, η Επιτροπή υπέβαλε τη συμβιβαστική πρόταση να λαμβάνονται μέσα στο όχημα μόνον οι μειωμένες περίοδοι εβδομαδιαίας αναπαύσεως μακριά από τη βάση [άρθρο 8, παράγραφος 6, καθώς και σημείο 26 της αιτιολογικής εκθέσεως, COM(2003) 0490 τελικό].

38 Αυτή είναι η προσέγγιση που υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην κοινή θέση και η οποία, μολονότι το Κοινοβούλιο σκόπευε να προβεί σε νέα τροποποίηση [νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 13ης Απριλίου 2005 σχετικά με την κοινή θέση του Συμβουλίου ενόψει της έγκρισης του κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 (ΕΕ 2006, C 33 E, σ. 424)], τελικώς έγινε αποδεκτή στο κοινό σχέδιο που εγκρίθηκε από την επιτροπή συνδιαλλαγής (Doc PE-CONS 3671/3/05 REV 3, 31 Ιανουαρίου 2006· νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, 2 Φεβρουαρίου 2006· Doc 7580/06, 21 Μαρτίου 2006), του οποίου το γράμμα περιελήφθη στο άρθρο 8, παράγραφος 8, του κανονισμού 561/2006.

39 Όσον αφορά, δεύτερον, το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται το άρθρο 8, παράγραφος 8, του κανονισμού 561/2006 πρέπει να επισημανθεί ότι το εν λόγω πλαίσιο επιβεβαιώνει την ως άνω ερμηνεία.

40 Πράγματι, όπως προκύπτει από τις σκέψεις 21 έως 33 της παρούσας αποφάσεως, ορισμένες διατάξεις του κανονισμού 561/2006, και εν προκειμένω το άρθρο 4, στοιχεία στ′ και ζ′, καθώς και το άρθρο 8, παράγραφος 6, του κανονισμού αυτού, τα οποία ορίζουν τις έννοιες που περιέχονται στο άρθρο 8, παράγραφος 8, του εν λόγω κανονισμού, αποκλείουν κάθε άλλη ερμηνεία, διότι άλλως θα κλονιζόταν η διάρθρωση των εν λόγω διατάξεων.

41 Όσον αφορά, τρίτον, τον σκοπό που επιδιώκει το άρθρο 8, παράγραφος 8, του κανονισμού 561/2006, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι ο σκοπός αυτός επίσης επιρρωννύει την ερμηνεία που παρατίθεται στις σκέψεις 31 έως 33 της παρούσας αποφάσεως.

42 Συγκεκριμένα, κατά πάγια νομολογία, σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 17 και το άρθρο 1 του εν λόγω κανονισμού, ο κανονισμός αυτός αποσκοπεί στη βελτίωση των συνθηκών εργασίας του προσωπικού που απασχολείται στον τομέα των οδικών μεταφορών, στην εν γένει βελτίωση της οδικής ασφάλειας και στην εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού στις οδικές μεταφορές (βλ., μεταξύ άλλων,

αποφάσεις της 9ης Φεβρουαρίου 2012, Urbán, C-210/10, EU:C:2012:64, σκέψη 25, της 9ης Ιουνίου 2016, Eurospeed, C-287/14, EU:C:2016:420, σκέψεις 38 και 39 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία, και της 19ης Οκτωβρίου 2016, EL-EM-2001, C-501/14, EU:C:2016:777, σκέψη 21).

43 Η ερμηνεία κατά την οποία το άρθρο 8, παράγραφοι 6 και 8, του κανονισμού 561/2006 απαγορεύει στον οδηγό να λαμβάνει τις κανονικές περιόδους εβδομαδιαίας αναπαύσεως μέσα στο όχημα αποσκοπεί προδήλως στην επίτευξη των σκοπών του κανονισμού αυτού που συνίστανται στη βελτίωση των συνθηκών εργασίας των οδηγών και στην οδική ασφάλεια. Οι λόγοι που προβάλλει το Κοινοβούλιο στο νομοθετικό ψήφισμα της 14ης Ιανουαρίου 2003 επιβεβαιώνουν τη διαπίστωση αυτή.

44 Συναφώς, πρέπει επίσης να επισημανθεί ότι, μολονότι, όπως υποστήριξε η Επιτροπή στη γνωμοδότηση της 27ης Ιουνίου 2005 [COM(2005) 0301 τελικό], ο σχεδιασμός των οχημάτων βελτιώθηκε σημαντικά κατά τη διάρκεια της εικοσαετίας που προηγήθηκε της γνωμοδοτήσεώς της και μολονότι ασφαλώς ο σχεδιασμός της καμπίνας τους έχει ομοίως εξελιχθεί τα τελευταία έτη, εντούτοις παραμένει γεγονός ότι η καμπίνα ενός φορτηγού δεν φαίνεται να αποτελεί κατάλληλο χώρο αναπαύσεως των οδηγών για μεγαλύτερες περιόδους από τις ημερήσιες ή τις μειωμένες εβδομαδιαίες περιόδους αναπαύσεως. Οι οδηγοί πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να περνούν τις κανονικές περιόδους εβδομαδιαίας αναπαύσεώς τους σε χώρο ο οποίος να παρέχει κατάλληλες και επαρκείς συνθήκες διαμονής.

45 Στο πλαίσιο αυτό, διαπιστώνεται επίσης ότι, εάν το άρθρο 8 του κανονισμού 561/2006 ερμηνευόταν υπό την έννοια ότι ο οδηγός μπορεί να λαμβάνει τις κανονικές περιόδους εβδομαδιαίας αναπαύσεως μέσα στο όχημά του, τούτο θα συνεπαγόταν ότι ένας οδηγός θα μπορούσε να λαμβάνει όλες τις περιόδους αναπαύσεώς του μέσα στο όχημά του. Συγκεκριμένα, σε μια τέτοια περίπτωση, οι περίοδοι αναπαύσεως του οδηγού αυτού θα λαμβάνονταν σε χώρο ο οποίος δεν παρέχει τις κατάλληλες συνθήκες διαμονής. Μια τέτοιου είδους ερμηνεία του άρθρου 8 του κανονισμού 561/2006 δεν μπορεί να συμβάλει στην επίτευξη του σκοπού της βελτιώσεως των συνθηκών εργασίας των οδηγών, τον οποίο επιδιώκει ο κανονισμός αυτός.

46 Η Vaditrans και η Εσθονική Κυβέρνηση υποστηρίζουν ότι μια τέτοια ερμηνεία θα μπορούσε να επιφέρει ενδεχόμενη επιδείνωση των συνθηκών υπό τις οποίες οι οδηγοί λαμβάνουν τις περιόδους εβδομαδιαίας αναπαύσεως. Περαιτέρω θα μπορούσε να δυσχεράνει την απόδειξη συμμορφώσεως προς την επιταγή αυτή, με αποτέλεσμα τη σημαντική αύξηση της διοικητικής επιβαρύνσεως των οδηγών οχημάτων.

47 Συναφώς, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι ο κανονισμός 561/2006 όντως δεν περιέχει καμία ρητή διάταξη για τη λήψη από τον οδηγό οχήματος των κανονικών περιόδων εβδομαδιαίας αναπαύσεως, εντούτοις, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 62 των προτάσεών του, οι εκτιμήσεις της Vaditrans και της Εσθονικής Κυβερνήσεως δεν μπορούν να δικαιολογήσουν τη μη τήρηση των αναγκαστικού δικαίου διατάξεων του εν λόγω κανονισμού που αφορούν τις περιόδους αναπαύσεως των οδηγών.

48 Κατόπιν του συνόλου των προεκτεθέντων, στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 8, παράγραφοι 6 και 8, του κανονισμού 561/2006 έχει την έννοια ότι ο οδηγός δεν μπορεί να λαμβάνει μέσα στο όχημά του τις κανονικές περιόδους εβδομαδιαίας αναπαύσεως που προβλέπει το εν λόγω άρθρο 8, παράγραφος 6.

Επί του δευτέρου ερωτήματος

49 Όσον αφορά το δεύτερο ερώτημα, η Vaditrans και η Ισπανική Κυβέρνηση, οι οποίες προτείνουν να δοθεί καταφατική απάντηση στο ερώτημα αυτό, υποστηρίζουν ότι, ελλείψει ρητών κανόνων επί του ζητήματος, η ερμηνεία του κανονισμού 561/2006 υπό την έννοια ότι δεν επιτρέπεται στον οδηγό να λαμβάνει τις κανονικές περιόδους εβδομαδιαίας αναπαύσεως μέσα στο όχημα θα συνιστούσε a contrario ερμηνεία ή, κατ' αναλογία, ερμηνεία την οποία αποκλείει η αρχή της νομιμότητας.

50 Συναφώς πρέπει να υπομνησθεί ότι η αρχή της νομιμότητας αξιόποινων πράξεων και ποινών (nullum crimen, nulla poena sine lege), όπως αυτή διατυπώνεται, ιδίως, στο άρθρο 49, παράγραφος 1, πρώτη περίοδος, του Χάρτη, η οποία αποτελεί ειδική έκφραση της γενικής αρχής της ασφάλειας δικαίου, ορίζει ότι δεν επιτρέπεται η καταδίκη προσώπου για πράξη ή παράλειψη η οποία δεν ήταν, κατά την ημερομηνία τελέσεώς της, ποινικώς κολάσιμη δυνάμει του εθνικού ή του διεθνούς δικαίου.

51 Η αρχή αυτή επιτάσσει, κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, οι κανόνες της Ένωσης να καθορίζουν σαφώς τις αξιόποινες πράξεις και τις ποινές που τις κολάζουν. Η προϋπόθεση αυτή πληρούται όταν ο πολίτης έχει τη δυνατότητα να γνωρίζει, με βάση το γράμμα της σχετικής διατάξεως και, εν ανάγκη, χάρη στην ερμηνεία της από τα δικαστήρια, ποιες πράξεις ή παραλείψεις στοιχειοθετούν την ποινική ευθύνη του (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 3ης Ιουνίου 2008, Intertanko κ.λπ., C-308/06, EU:C:2008:312, σκέψη 71, καθώς και της 22ας Οκτωβρίου 2015, AC-Treuhand κατά Επιτροπής, C-194/14 P, EU:C:2015:717, σκέψη 40 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

52 Η αρχή της νομιμότητας αξιόποινων πράξεων και ποινών δεν μπορεί, επομένως, να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι αποκλείει τη βαθμιαία αποσαφήνιση των κανόνων περί ποινικής ευθύνης διά της περιπτωσιολογικής νομολογιακής ερμηνείας τους, υπό την προϋπόθεση ότι το αποτέλεσμα είναι ευλόγως προβλέψιμο κατά τον χρόνο τελέσεως της παραβάσεως, λαμβανομένης ιδίως υπόψη της κρατούσας κατά την περίοδο εκείνη ερμηνείας της σχετικής διατάξεως από τη νομολογία (απόφαση της 22ας Οκτωβρίου 2015, AC-Treuhand κατά Επιτροπής, C-194/14 P, EU:C:2015:717, σκέψη 41 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

53 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, όπως προκύπτει από την απάντηση που δόθηκε στο πρώτο ερώτημα, το άρθρο 8, παράγραφοι 6 και 8, του κανονισμού 561/2006 απαγορεύει τη λήψη των κανονικών περιόδων εβδομαδιαίας αναπαύσεως μέσα στο όχημα, χωρίς όμως η διάταξη αυτή να προβλέπει η ίδια οποιαδήποτε κύρωση. Ούτε το άρθρο 19 του κανονισμού αυτού ορίζει κάποια κύρωση, αλλά αντιθέτως επιβάλλει στα κράτη μέλη την υποχρέωση να επιβάλλουν κυρώσεις σε περίπτωση παραβάσεως του κανονισμού αυτού και να λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζουν την εφαρμογή των κυρώσεων αυτών.

54 Οι κυρώσεις αυτές πρέπει, όπως προκύπτει εξάλλου και από την αιτιολογική σκέψη 26 του κανονισμού 561/2006, να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές, αποτρεπτικές και να μην εισάγουν διακρίσεις. Μολονότι το άρθρο 19 του κανονισμού αυτού απαιτεί από τα κράτη μέλη να πληρούν συμπληρωματικές προϋποθέσεις όσον αφορά τους κανόνες που θεσπίζουν για την επιβολή κυρώσεων σε περίπτωση παραβάσεως του εν λόγω κανονισμού, οι προϋποθέσεις αυτές δεν ασκούν, εντούτοις, καμία επιρροή στη φύση των κυρώσεων, όπως επιβεβαιώνει και η αιτιολογική σκέψη 27 του ίδιου κανονισμού, κατά την οποία τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλλουν ποινικές, αστικές ή διοικητικές κυρώσεις σε περίπτωση παραβάσεως του κανονισμού.

55 Όπως προκύπτει, συναφώς, από πάγια νομολογία, όταν ένας κανονισμός της Ένωσης δεν περιέχει ειδική διάταξη προβλέπουσα κύρωση σε περίπτωση παραβάσεώς του ή παραπέμπει, συναφώς, στις εθνικές νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις, το άρθρο 4, παράγραφος 3, της Συνθήκης ΕΕ επιβάλλει στα κράτη μέλη να λαμβάνουν κάθε πρόσφορο μέτρο που να εγγυάται την εφαρμογή και την αποτελεσματικότητα του δικαίου της Ένωσης. Προς τούτο, τα κράτη μέλη, διατηρώντας πάντως το δικαίωμα επιλογής των κυρώσεων, υποχρεούνται ιδίως να μεριμνούν ώστε για τις παραβιάσεις του δικαίου της Ένωσης να επιβάλλονται κυρώσεις υπό προϋποθέσεις, ουσιαστικές και διαδικαστικές, ανάλογες με τις ισχύουσες για τις παρόμοιας φύσεως και σημασίας παραβιάσεις του εθνικού δικαίου και, εν πάση περιπτώσει, προσδίδουσες στην κύρωση αποτελεσματικό, ανάλογο και αποτρεπτικό χαρακτήρα (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 10ης Ιουλίου 1990, Hansen, C-326/88, EU:C:1990:291, σκέψη 17, και της 27ης Μαρτίου 2014, LCL Le Crédit Lyonnais, C-565/12, EU:C:2014:190, σκέψη 44 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

56 Πρέπει να επισημανθεί, στο πλαίσιο αυτό, ότι το Δικαστήριο έχει επανειλημμένως ερμηνεύσει πράξεις του παράγωγου δικαίου που επιβάλλουν στα κράτη μέλη την υποχρέωση επιβολής κυρώσεων για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής των πράξεων αυτών υπό το φως της αρχής της νομιμότητας αξιόποινων πράξεων και ποινών. Συγκεκριμένα, κατά τη νομολογία αυτή, οι οδηγίες δεν μπορούν να έχουν ως αποτέλεσμα, αυτές καθαυτές και ανεξαρτήτως του εσωτερικού νόμου που το κράτος μέλος θεσπίζει για την εφαρμογή τους, τη στοιχειοθέτηση ή επίταση της ποινικής ευθύνης όσων ενεργούν κατά παράβαση των διατάξεών τους (βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 7ης Ιανουαρίου 2004, X, C-60/02, EU:C:2004:10, σκέψη 61).

57 Από τη νομολογία αυτή προκύπτει, επίσης, ότι η συλλογιστική που ακολούθησε το Δικαστήριο για τις οδηγίες είναι εφαρμόσιμη και στους κανονισμούς, δηλαδή σε κανόνες οι οποίοι, εκ της φύσεώς τους, δεν χρειάζονται εθνικά μέτρα για τη μεταφορά τους στην εσωτερική έννομη τάξη, όταν οι κανονισμοί αυτοί παρέχουν στα κράτη μέλη αρμοδιότητα να θεσπίζουν τις κυρώσεις των παραβάσεων για τις συμπεριφορές που οι ίδιοι απαγορεύουν (βλ., συναφώς, απόφαση της 7ης Ιανουαρίου 2004, X, C-60/02, EU:C:2004:10, σκέψη 62).

58 Συνεπώς, δεδομένου ότι, σύμφωνα με τον κανονισμό 561/2006, εναπόκειται στα κράτη μέλη να επιβάλλουν κυρώσεις για τις παραβάσεις του κανονισμού αυτού, τα κράτη μέλη έχουν περιθώριο εκτιμήσεως όσον αφορά τη φύση των επιβαλλόμενων κυρώσεων (βλ., συναφώς, απόφαση της 9ης Ιουνίου 2016, Eurospeed, C-287/14, EU:C:2016:420, σκέψη 34).

59 Κατόπιν των προεκτεθέντων, από την εξέταση του δεύτερου προδικαστικού ερωτήματος δεν προέκυψε κανένα στοιχείο που να θίγει το κύρος του κανονισμού 561/2006 υπό το πρίσμα της αρχής «ουδεμία ποινή άνευ νόμου», όπως διατυπώνεται στο άρθρο 49, παράγραφος 1, του Χάρτη.

Επί του τρίτου ερωτήματος

60 Κατόπιν της απαντήσεως που δόθηκε στο πρώτο ερώτημα, παρέλκει η απάντηση στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα.

Επί των δικαστικών εξόδων

61 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (δέκατο τμήμα) αποφαίνεται:

1) Το άρθρο 8, παράγραφοι 6 και 8, του κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) 3821/85 και (ΕΚ) 2135/98 του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 του Συμβουλίου, έχει την έννοια ότι ο οδηγός δεν μπορεί να λαμβάνει μέσα στο όχημά του τις κανονικές περιόδους εβδομαδιαίας αναπαύσεως που προβλέπει το εν λόγω άρθρο 8, παράγραφος 6.

2) Από την εξέταση του δεύτερου προδικαστικού ερωτήματος δεν προέκυψε κανένα στοιχείο που να θίγει το κύρος του κανονισμού 561/2006 υπό το πρίσμα της αρχής «ουδεμία ποινή άνευ νόμου», όπως διατυπώνεται στο άρθρο 49, παράγραφος 1, του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

(υπογραφές)