TIESAS SPRIEDUMS (desmitā palāta)

2017. gada 20. decembrī*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Autopārvadājumi – Transportlīdzekļa vadītāja atpūtas laikposms – Regula (EK) Nr. 561/2006 – 8. panta 6. un 8. punkts – Iespēja ikdienas atpūtas laikposmus un saīsinātos iknedēļas atpūtas laikposmus ārpus bāzes vietas pavadīt transportlīdzeklī – Regulāro iknedēļas atpūtas laikposmu izslēgšana

Lieta C-102/16

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Raad van State* (Valsts padome, Beļģija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2016. gada 4. februārī un kas Tiesā reģistrēts 2016. gada 19. februārī, tiesvedībā

Vaditrans BVBA

pret

Belgische Staat.

TIESA (desmitā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs E. Levits, tiesneši M. Bergere [*M. Berger*] (referente) un F. Biltšens [*F. Biltgen*],

ģenerāladvokāts J. Tančevs [*E. Tanchev*],

sekretārs A. Kalots Eskobars [*A. Calot Escobar*],

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

– *Vaditrans BVBA* vārdā – *F. Vanden Bogaerde*, *advocaat*,

– Beļģijas valdības vārdā – *L. Van den Broeck* un *J. Van Holm*, pārstāves,

– Vācijas valdības vārdā – *T. Henze* un *A. Lippstreu*, pārstāvji,

– Igaunijas valdības vārdā – *K. Kraavi-Käerdi*, pārstāve,

– Spānijas valdības vārdā – *V. Ester Casas*, pārstāve,

– Francijas valdības vārdā – *R. Coesme* un *D. Colas*, pārstāvji,

* Tiesvedības valoda – holandiešu.

– Austrijas valdības vārdā – *C. Pesendorfer*, pārstāve,

– Eiropas Parlamenta vārdā – *L. G. Knudsen*, kā arī *M. Menegatti* un *R. van de Westelaken*, pārstāvji,

– Eiropas Savienības Padomes vārdā – *R. Wiemann* un *K Michoel*, pārstāves,

– Eiropas Komisijas vārdā – *J. Hottiaux* un *F. Wilman*, pārstāvji,

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus 2017. gada 2. februāra tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 15. marta Regulas (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 (OV 2006, L 102, 1. lpp.), 8. panta 8. punkta interpretāciju.

2 Šis lūgums tika iesniegts *Vaditrans BVBA* tiesvedībā ar *Belgische Staat* (Beļģijas valsts) par 2014. gada 19. aprīļa *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* (Karaļa dekrēts, ar ko groza Karaļa 2000. gada 19. jūlija dekrētu par naudas summas samaksu un deponēšanu saistībā ar konstatētiem konkrētiem ceļu satiksmes pārkāpumiem autopārvadājumu jomā) (2014. gada 11. jūnija *Moniteur belge*, 44159. lpp.; turpmāk tekstā – "Karaļa 2014. gada 19. aprīļa dekrēts"), kurā paredzēts tostarp naudas sods 1800 EUR apmērā, kas jāmaksā kravu transportlīdzekļu vadītājiem, kuri savu obligāto iknedēļas atpūtas laikposmu pavada savā transportlīdzeklī, nevis kur citur.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

3 Saskaņā ar Regulas Nr. 561/2006 preambulas 1, 17., 26. un 27. apsvērumu:

"(1) Autotransporta jomā Padomes Regula (EEK) Nr. 3820/85 (1985. gada 20. decembris) par dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu attiecībā uz autotransportu [OV 1985 L 370, 1. lpp.] ir paredzēta, lai saskaņotu konkurences apstākļus starp iekšzemes transporta metodēm, īpašu uzsvaru liekot uz autotransporta nozari, un lai uzlabotu satiksmes drošību un darba apstākļus. Progress šajās jomās būtu jāsaglabā un jāturpina.

[..]

(17) Šīs regulas mērķis ir uzlabot sociālos apstākļus darbiniekiem, uz kuriem tā attiecas, kā arī uzlabot vispārējo satiksmes drošību. Lai to panāktu, tā galvenokārt paredz noteikumus, kas attiecas uz maksimālo transportlīdzekļa vadīšanas laikposmu vienā dienā, vienā nedēļā un divu secīgu nedēļu laikposmā, kā arī noteikumus, kas liek transportlīdzekļu vadītājiem veikt regulāru iknedēļas atpūtas laikposmu vismaz reizi divās secīgās nedēļās, un noteikumus, kas paredz, ka ikdienas atpūtas laikposms nekādā ziņā nedrīkstētu būt īsāks par deviņām nepārtrauktām stundām. [..]

[..]

(26) Dalībvalstīm būtu jāparedz noteikumi par sodiem, ko piemēro par šīs regulas pārkāpumiem, un jānodrošina, ka tos īsteno. Šiem sodiem ir jābūt efektīviem, samērīgiem, preventīviem un nediskriminējošiem. Kopējā pasākumu klāstā, kas paredzēti dalībvalstīm, būtu jāiekļauj arī iespēja aizturēt transportlīdzekli, ja ir konstatēti nopietni pārkāpumi. Noteikumiem, kas ietverti šajā regulā attiecībā uz sodiem vai procesiem, nebūtu jāietekmē valstu tiesību aktus, kas attiecas uz pierādīšanas pienākumu.

(27) Skaidras un efektīvas kontroles nolūkā ir vēlams nodrošināt vienveidīgus noteikumus par transporta uzņēmumu atbildību un transportlīdzekļu vadītāju atbildību, ja pārkāpta šī regula. Šī atbildība var izpausties kā sods [krimināls sods], civiltiesiskie vai administratīvie sodi, atkarībā no dalībvalsts."

4 Šīs regulas 1. pantā paredzēts:

"Šī regula paredz noteikumus par transportlīdzekļu vadīšanas laikposmiem, pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem transportlīdzekļu vadītājiem, kas veic kravu un pasažieru autopārvadājumus, lai saskaņotu konkurences apstākļus starp iekšzemes pārvadājumu veidiem, jo īpaši autopārvadājumu nozarē, un lai uzlabotu darba apstākļus un satiksmes drošību. Šīs regulas noteikumu mērķis ir arī attīstīt uzlabotu uzraudzības un ieviešanas praksi dalībvalstīs un uzlabot darba praksi autopārvadājumu jomā."

5 Šīs regulas 4. panta g) un h) punktā ir definēti ikdienas atpūtas laikposms un iknedēļas atpūtas laikposms:

"g) "ikdienas atpūtas laikposms" nozīmē ikdienas laikposmu, ko transportlīdzekļa vadītājs drīkst brīvi izmantot pēc saviem ieskatiem un kas ietver "regulāru ikdienas atpūtas laikposmu" un "saīsinātu ikdienas atpūtas laikposmu":

– "regulārs ikdienas atpūtas laikposms" nozīmē jebkuru vismaz 11 stundas ilgu nepārtrauktu atpūtu. Pārmaiņus šo regulāro ikdienas atpūtas laikposmu var ņemt divos atsevišķos laikposmos, no kuriem pirmais ir vismaz 3 stundas ilgs nepārtraukts laikposms un otrais – vismaz 9 stundas ilgs nepārtraukts laikposms;

– "saīsināts ikdienas atpūtas laikposms" nozīmē jebkuru atpūtas laikposmu, kas ir vismaz 9 stundas, bet mazāk kā 11 stundas;

h) "iknedēļas atpūtas laikposms" nozīmē nedēļas laikposmu, ko transportlīdzekļa vadītājs drīkst brīvi izmantot pēc saviem ieskatiem un kas ietver "regulāru iknedēļas atpūtas laikposmu" un "saīsinātu iknedēļas atpūtas laikposmu";

– "regulārs iknedēļas atpūtas laikposms" nozīmē jebkuru atpūtu, kas ir vismaz 45 stundas;

– "saīsināts iknedēļas atpūtas laikposms" nozīmē jebkuru atpūtu, kas ir mazāk nekā 45 stundas un ko saskaņā ar 8. panta 6. punkta nosacījumiem var saīsināt līdz, mazākais, 24 secīgām stundām."

6 Šīs pašas regulas 8. panta 6. punktā ir noteikts:

"Jebkurās divās secīgās nedēļās transportlīdzekļa vadītājs paņem vismaz:

– divus regulārus iknedēļas atpūtas laikposmus vai

– vienu regulāru iknedēļas atpūtas laikposmu un vienu saīsinātu iknedēļas atpūtas laikposmu, kas ir vismaz 24 stundas. Tomēr saīsinājumu kompensē ar atbilstoši ilgu atpūtu, kas paņemta pirms trešās nedēļas beigām, kura seko attiecīgajai nedēļai.

Iknedēļas atpūtas laikposms sākas ne vēlāk kā sešu 24 stundu periodu beigās no iepriekšējā iknedēļas atpūtas laikposma beigām."

7 Regulas Nr. 561/2006 8. panta 8. punktā ir noteikts:

"Ja transportlīdzekļa vadītājs to vēlas, ikdienas atpūtas laikposmus un saīsinātus iknedēļas atpūtas laikposmus ārpus bāzes vietas var ņemt transportlīdzeklī, ja vien tas ir aprīkots ar guļamvietu katram transportlīdzekļa vadītājam un ja tas nav kustībā."

8 Šīs regulas 18. pantā noteikts:

"Dalībvalstis pieņem pasākumus, kas varētu būt vajadzīgi šīs regulas īstenošanai."

9 Šīs regulas 19. panta 1. punktā ir paredzēts:

"Dalībvalstis paredz noteikumus par sodiem, ko piemēro par šīs regulas un Regulas (EEK) Nr. 3821/85 pārkāpumiem, un nodrošina, ka tie tiek īstenoti. Šiem sodiem ir jābūt efektīviem, samērīgiem, preventīviem un nediskriminējošiem. Par šīs regulas un Regulas (EEK) Nr. 3821/85 pārkāpumiem piemēro tikai vienu sodu vai procedūru. [..]"

Beļģijas tiesības

10 Ziņojumā, kas karalim iesniegts pirms Karaļa 2014. gada 19. aprīļa dekrēta, norādīts, ka tas ir daļa no rīcības plāna, ko 2013. gada 28. novembrī Ministru padome ir pieņēmusi, lai cīnītos pret Eiropas Savienības darba ņēmēju krāpniecisku norīkošanu darbā uz Beļģiju, kas ir fenomens, kurš tiek dēvēts par "sociālo dempingu".

11 Karaļa 2014. gada 19. aprīļa dekrētā, pirmkārt, ir paredzēts lielāks naudas sods, ja nav izpildīts pienākums pārvadāt transportlīdzeklī sūtījumam izrakstītu preču pavadzīmi, un, otrkārt, naudas sods, ja ir pārkāpts aizliegums pavadīt transportlīdzeklī regulāro iknedēļas atpūtas laikposmu.

12 Karaļa 2014. gada 19. aprīļa dekrēta 2. pantā noteikts:

"[Karaļa 2000. gada 19. jūlija derēta] 1. pielikuma 1. apakšpielikuma c) punktu "Transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laikposmi" papildina ar šādu 8. punktu:

8.	Regulārais iknedēļas atpūtas laikposms, kas obligāti jāievēro kontroles brīdī, tiek pavadīts transportlīdzeklī.	– Regula (EK) Nr. 561/2006, 8. panta 6. un 8. punkts. – *AETR* 8. pants	1 800 EUR

"

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

13 *Vaditrans*, kas ir Beļģijā reģistrēta autotransporta sabiedrība, 2014. gada 8. augustā cēla prasību *Raad van State* (Valsts padome, Beļģija), lūdzot atcelt Karaļa 2014. gada 19. aprīļa dekrētu, atbilstoši kuram var tikt uzlikts 1800 EUR sods, ja kravas transportlīdzekļa vadītājs savu regulāro iknedēļas atpūtas laikposmu pavada transportlīdzeklī.

14 Savas prasības pamatojumam *Vaditrans* apgalvo, ka Karaļa 2014. gada 19. aprīļa dekrēta 2. pants ir nesaderīgs ar sodu tiesiskuma principu, jo ar šo tiesību normu ir paredzēts sods par regulārā iknedēļas atpūtas laikposmu pavadīšanu transportlīdzeklī, kaut arī Regulā Nr. 561/2006 šāds aizliegums nav paredzēts.

15 Savukārt Beļģijas valsts, kuru pārstāv mobilitātes ministrs, uzskata, ka no Regulas Nr. 561/2006 skaidri izriet, ka vadītājs nevar savu regulāro iknedēļas atpūtas laikposmu pavadīt transportlīdzeklī.

16 Iesniedzējtiesa šajā ziņā konstatē, ka Karaļa 2014. gada 19. aprīļa dekrēts ir balstīts uz tostarp minētās regulas 8. panta 6. un 8. punktā minēto principu, saskaņā ar kuru transportlīdzekļa vadītājam ir aizliegts savu regulāro iknedēļas atpūtas laikposmu pavadīt transportlīdzeklī. Neizsakoties sīkāk par lietas būtību, iesniedzējtiesa uzskata, ka pastāv šaubas par šīs tēzes pamatotību un ka runa ir par Savienības tiesību interpretāciju, ko ir kompetenta veikt Tiesa.

17 Iesniedzējtiesa turklāt uzskata, ka atkarībā no atbildes, kuru Tiesa sniegs uz iepriekš minēto jautājumu, rodas divi citi jautājumi, kurus tā arī neaplūko. Pēc tās domām, Tiesas apstiprinošas atbildes gadījumā ir jānosaka, vai Regula Nr. 561/2006 ir saderīga ar Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 49. panta 1. punktā nostiprināto (turpmāk tekstā – "Harta") sodu tiesiskuma principu. Noliedzošas atbildes gadījumā iesniedzējtiesa vaicā, vai dalībvalsts savos tiesību aktos var paredzēt tādu aizliegumu kā pamatlietā.

18 Šādos apstākļos *Raad van State* (Valsts padome) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai Regulas Nr. 561/2006 8. panta 6. un 8. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka šīs regulas 8. panta 6. punktā minētos regulāros iknedēļas atpūtas laikposmus nedrīkst pavadīt transportlīdzeklī?

2) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša, vai šādā gadījumā Regulas Nr. 561/2006 8. panta 6. un 8. punkts saistībā ar tās 19. pantu ir pretrunā [..] Hartas 49. pantā nostiprinātajam krimināltiesībās piemērojamam tiesiskuma principam, jo minētajās regulas normās nav paredzēts nepārprotams aizliegums pavadīt transportlīdzeklī šīs regulas 8. panta 6. punktā minētos regulāros iknedēļas atpūtas laikposmus?

3) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir noliedzoša, vai šādā gadījumā šajā regulā dalībvalstīm ir atļauts savos tiesību aktos paredzēt aizliegumu pavadīt transportlīdzeklī šīs regulas 8. panta 6. punktā minētos regulāros iknedēļas atpūtas laikposmus?"

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par pirmo jautājumu

19 Attiecībā uz pirmo jautājumu Beļģijas, Vācijas, Francijas un Austrijas valdības, kā arī Eiropas Komisija uzskata, ka Regulas Nr. 561/2006 8. panta 6. un 8. punkts transportlīdzekļa vadītājam neļauj regulāros iknedēļas atpūtas laikposmus pavadīt transportlīdzeklī. *Vaditrans*, kā arī Igaunijas un Spānijas valdības savukārt aizstāv pretējo viedokli.

20 Šajā ziņā jāatgādina, ka saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru, interpretējot Savienības tiesību normu, ir jāņem vērā ne tikai tās formulējums, bet arī tās konteksts un tās tiesiskā regulējuma mērķi, kurā tā iekļaujas (skat. it īpaši spriedumu, 2017. gada 6. jūlijs, *Air Berlin*, C-290/16, EU:C:2017:523, 22. punkts un tajā minētā judikatūra), un šajā gadījumā – šī tiesiskā regulējuma attīstība (spriedums, 2015. gada 1. jūlijs, *Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland*, C-461/13, EU:C:2015:433, 30. punkts).

21 Pirmkārt, runājot par Regulas Nr. 561/2006 8. panta 6. punkta pirmās daļas formulējumu, jānorāda, ka šajā tiesību normā ir paredzēts, ka jebkurās divās secīgās nedēļās transportlīdzekļa vadītājs paņem vismaz divus regulārus iknedēļas atpūtas laikposmus vai vienu regulāru iknedēļas atpūtas laikposmu un vienu saīsinātu iknedēļas atpūtas laikposmu, un šādā gadījumā ir jāievēro noteiktas prasības.

22 Minētās regulas 8. panta 6. punkta otrajā daļā ir noteikts, ka iknedēļas atpūtas laikposms sākas ne vēlāk kā sešu 24 stundu periodu beigās no iepriekšējā iknedēļas atpūtas laikposma beigām.

23 Visbeidzot, šīs regulas 8. panta 8. punktā ir paredzēts, ka, ja transportlīdzekļa vadītājs to vēlas, ikdienas atpūtas laikposmus un saīsinātus iknedēļas atpūtas laikposmus ārpus bāzes vietas var ņemt transportlīdzeklī, ja vien tas ir aprīkots ar guļamvietu katram transportlīdzekļa vadītājam un ja tas nav kustībā.

24 Regulas Nr. 561/2006 8. panta 6. un 8. punkts ir jāaplūko, ņemot vērā šīs regulas 4. pantu, jo tajā ir sniegtas šajā regulā lietoto jēdzienu definīcijas.

25 Regulas Nr. 561/2006 4. panta f) punktā "atpūta" ir definēta kā "jebkurš nepārtraukts laikposms, kuru transportlīdzekļa vadītājs var brīvi izmantot pēc saviem ieskatiem".

26 Šīs regulas 4. panta g) punktā jēdziens "ikdienas atpūtas laikposms" ir definēts kā "ikdienas laikposms, ko transportlīdzekļa vadītājs drīkst brīvi izmantot pēc saviem ieskatiem", un ir norādīts, ka tas ietver "regulāru ikdienas atpūtas laikposmu" un "saīsinātu ikdienas atpūtas laikposmu", pirms šie divi jēdzieni tiek definēti.

27 Saskaņā ar šīs pašas regulas 4. panta h) punktu "iknedēļas atpūtas laikposms" ir definēts kā "nedēļas laikposms, ko transportlīdzekļa vadītājs drīkst brīvi izmantot pēc saviem ieskatiem", un ir norādīts, ka šis jēdziens ietver "regulāru iknedēļas atpūtas laikposmu" un "saīsinātu iknedēļas atpūtas laikposmu". Konkrētāk, "regulārs iknedēļas atpūtas laikposms" nozīmē "jebkuru atpūtu, kas ir vismaz 45 stundas", bet "saīsināts iknedēļas atpūtas laikposms" nozīmē "jebkuru atpūtu, kas ir mazāk nekā 45 stundas un ko saskaņā ar [Regulas Nr. 561/2006] 8. panta 6. punkta nosacījumiem var saīsināt līdz mazākais 24 secīgām stundām".

28 Tādējādi Regulas Nr. 561/2006 4. panta g) un h) punktā ir noteikta atšķirība attiecībā uz attiecīgo ikdienas atpūtas laikposma un iknedēļas atpūtas laikposma jēdzienu lietojumu, jo tie var būt regulāri un saīsināti.

29 Šī atšķirība ir paredzēta arī šīs regulas 8. panta 6. punktā, kura pirmajā daļā ir minēti gan regulāri, gan saīsināti iknedēļas atpūtas laikposmi. Savukārt šīs tiesību normas otrajā daļā ir vienīgi minēts "iknedēļas atpūtas laikposms", un tādējādi tas aptver abus iepriekš minētos jēdzienus.

30 Šīs pašas regulas 8. panta 8. punktā ir pārņemta 4. panta g) un h) punktā noteiktā atšķirība un minēts "ikdienas atpūtas laikposms", kas ietver regulāru un saīsinātu ikdienas atpūtas laikposmu, un "saīsināts iknedēļas atpūtas laikposms".

31 Tā kā Regulas Nr. 561/2006 8. panta 8. punktā *expressis verbis* ir paredzēts ikdienas atpūtas laikposms un saīsināts iknedēļas atpūtas laikposms, no tā izriet, ka transportlīdzekļa vadītājs nevar regulāro iknedēļas atpūtas laikposmu pavadīt transportlīdzeklī.

32 Ja Savienības likumdevējs šīs regulas 8. panta 8. punktā būtu vēlējies paredzēt gan regulāro iknedēļas atpūtas laikposmu, gan saīsināto iknedēļas atpūtas laikposmu, tas būtu varējis vienkārši izmantot formulējumu "iknedēļas atpūtas laikposms", lai aptvertu šo abu veidu atpūtas laikposmus.

33 Turklāt, ja visus transportlīdzekļa vadītāja atpūtas laikposmus varētu pavadīt transportlīdzeklī, Regulas Nr. 561/2006 8. panta 8. punktā paredzētā atšķirība zaudētu jēgu un tādējādi šai tiesību normai zustu tās lietderīgā iedarbība.

34 Šo Regulas Nr. 561/2006 8. panta 8. punkta interpretāciju apstiprina šīs tiesību normas izstrādāšanas vēsture, kas ar šajā tiesību normā veikto grozījumu palīdzību atklāj Savienības likumdevēja gribu.

35 Ģenerāladvokāta secinājumu 45.–51. punktā plašāk izklāstīto iemeslu dēļ Regulas Nr. 561/2006 8. panta 8. punkta pieņemšanas process ļauj secināt, ka šis likumdevējs acīmredzami vēlējās regulārus iknedēļas atpūtas laikposmus izslēgt no šīs tiesību normas piemērošanas jomas.

36 Tādējādi jāatzīst, ka Komisijas sākotnējais priekšlikums attiecībā uz Regulas Nr. 561/2006 8. panta 8. punktu (sākotnēji – 8. panta 6. punkts; skat. 2001. gada 12. oktobra priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, COM(2001) 573, galīgā redakcija (OV 2002, C 51 E, 234. lpp.)) paredzēja visus atpūtas laikposmus, tātad gan ikdienas atpūtas laikposmus, gan iknedēļas atpūtas laikposmus, ar nosacījumu, ka transportlīdzeklī, pirmkārt, ir piemērotas guļamvietas katram transportlīdzekļa vadītājam un, otrkārt, ka tas neatrodas kustībā.

37 Tomēr, tā kā 2003. gada 14. janvāra normatīvajā rezolūcijā par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu (OV 2004, C 38 E, 152. lpp.), Eiropas Parlaments svītroja norādi uz iknedēļas atpūtas laikposmiem šīs tiesību normas tekstā ar pamatojumu, ka bez šī grozījuma jaunā sistēma radītu situāciju, kas nebūtu piemērota jautājumā par transportlīdzekļu vadītāju higiēnu un labklājību, Komisija iesniedza kompromisa risinājumu, ierosinot, ka transportlīdzeklī var pavadīt tikai saīsinātu iknedēļas atpūtu, kas tiek pavadīta ārpus bāzes vietas (skat. 8. panta 6. punktu, kā arī Paskaidrojuma raksta 26. punktu, COM(2003) 0490, galīgā redakcija).

38 Šī pieeja, kuru kopējā nostājā pārņēma Eiropas Savienības Padome, kura, lai arī Parlaments plānoja atkal veikt grozījumus (Eiropas Parlamenta 2005. gada 13. aprīļa normatīvā rezolūcija par Padomes kopējo nostāju, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu un groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un 2135/98 (OV 2006, C 33 E, 424. lpp.)), galu galā tika saglabāta kopīgajā priekšlikumā, ko apstiprinājusi Samierināšanas komiteja (Doc PE-CONS 3671/3/05 REV 3, 2006. gada 31. janvāris; Eiropas Parlamenta normatīvā rezolūcija, 2006. gada 2. februāris; Doc 7580/06, 2006. gada 21. marts), un tā formulējums ir pārņemts Regulas Nr. 561/2006 8. panta 8. punktā.

39 Otrkārt, kas attiecas uz kontekstu, kāda iekļaujas Regulas Nr. 561/2006 8. panta 8. punkts, jānorāda, ka tas apstiprina iepriekš minēto interpretāciju.

40 Kā izriet no šā sprieduma 21.–33. punkta, dažas Regulas Nr. 561/2006 tiesību normas, šajā gadījumā – šīs regulas 4 panta f) un g) punkts, kā arī 8. panta 6. punkts, kuros definēti šīs regulas 8. panta 8. punktā iekļautie jēdzieni, nepieļauj nekādu citu interpretāciju, un pretējā gadījumā tiek apdraudēta struktūra, kas saista šīs dažādās tiesību normas.

41 Treškārt, kas attiecas uz Regulas Nr. 561/2006 8. panta 8. punkta mērķi, jāatzīst, ka arī tas apstiprina šā sprieduma 31.–33. punktā sniegto interpretāciju.

42 Tādējādi saskaņā ar pastāvīgo judikatūru atbilstoši Regulas Nr. 1/2006 preambulas 17. apsvērumam un 1. pantam šīs regulas mērķis ir uzlabot darbinieku darba apstākļus autotransporta nozarē, uzlabot vispārējo satiksmes drošību un saskaņot konkurences apstākļus autotransporta nozarē (skat. it īpaši spriedumus, 2012. gada 9. februāris, *Urbán*, C-210/10, EU:C:2012:64, 25. punkts, 2016. gada 9. jūnijs, *Eurospeed*, C-287/14, EU:C:2016:420, 38. un 39. punkts, kā arī tajos minētā judikatūra, un 2016. gada 19. oktobris, *EL-EM-2001*, C-501/14, EU:C:2016:777, 21. punkts).

43 Interpretācija, saskaņā ar kuru Regulas Nr. 561/2006 8. panta 6. un 8. punkts aizliedz transportlīdzekļa vadītājam regulārus iknedēļas atpūtas laikposmus pavadīt transportlīdzeklī, acīmredzami ir domāta, lai sasniegtu šīs regulas mērķi, proti, uzlabot transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus un satiksmes drošību. Pamatojums, ko Parlaments sniedzis 2003. gada 14. janvāra normatīvajā rezolūcijā, apstiprina šo secinājumu.

44 Šajā ziņā jānorāda arī, ka, pat ja – kā Komisija apgalvo savā 2005. gada 27. jūnija atzinumā (COM(2005) 0301, galīgā redakcija) – pēdējo divdesmit gadu laikā pirms tās atzinuma transportlīdzekļa konstrukcija ir ievērojami uzlabota un kabīņu konstrukcija katrā ziņā pēdējo gadu laikā ir vēl jo vairāk attīstījusies, tomēr nešķiet, ka kravas transportlīdzekļa kabīne būtu atpūtas vieta, kas būtu pielāgota garākiem atpūtas laikposmiem nekā ikdienas atpūtas laikposms un saīsināts iknedēļas atpūtas laikposms. Transportlīdzekļu vadītajiem būtu jābūt iespējai pavadīt regulāro iknedēļas atpūtas laikposmu vietā, kas tiem piedāvā piemērotus un atbilstošus izmitināšanas apstākļus.

45 Šajā kontekstā jāatzīst arī, ka, ja Regulas Nr. 561/2006 8. pants būtu jāinterpretē tādējādi, ka transportlīdzekļa vadītājs regulāro iknedēļas atpūtas laikposmu var pavadīt transportlīdzeklī, tas nozīmētu, ka transportlīdzekļa vadītājs visus savus atpūtas laikposmus varētu pavadīt transportlīdzekļa kabīnē. Tādējādi šādā gadījumā šī transportlīdzekļa vadītāja atpūtas laikposms tiktu pavadīts vietā, kas tiem nepiedāvā piemērotus izmitināšanas apstākļus. Taču šāda Regulas Nr. 561/2006 8. panta interpretācija nevar sekmēt šīs regulas izvirzīto mērķi uzlabot šo transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus.

46 *Vaditrans* un Igaunijas valdība apgalvo, ka šādas interpretācijas sekas būtu iespējamā apstākļu, kādos transportlīdzekļu vadītāji var izmantot iknedēļas atpūtas laikposmu, pasliktināšanās. Turklāt varētu būt grūti sniegt pierādījumus par šīs prasības ievērošanu, un transportlīdzekļu vadītāju administratīvais slogs tādējādi ievērojami pieaugtu.

47 Šajā ziņā jāatzīst, ka Regula Nr. 561/2006 gan patiešām neietver nevienu tiesību normu, kas skaidri reglamentētu to, kādā veidā transportlīdzekļa vadītājam jāizmanto regulārais iknedēļas atpūtas laikposms, tomēr *Vaditrans* un Igaunijas valdības izvirzītie apsvērumi, kā secinājumu 62. punktā norādījis ģenerāladvokāts, nevar pamatot šīs regulas imperatīvo tiesību normu par transportlīdzekļu vadītāju atpūtas laiku neievērošanu.

48 Ņemot vērā visus šos apsvērumus, uz pirmo jautājumu jāatbild, ka Regulas Nr. 561/2006 8. panta 6. un 8. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka transportlīdzekļa vadītājs šī 8. panta 6. punktā minētos regulāros iknedēļas atpūtas laikposmus nedrīkst pavadīt savā transportlīdzeklī.

Par otro jautājumu

49 Atbildot uz otro jautājumu, transportlīdzekļu *Vaditrans*, kā arī Spānijas valdība, ierosinot uz šo jautājumu atbildēt apstiprinoši, apgalvo, ka, nepastāvot skaidri izteiktiem noteikumiem par šo jautājumu, interpretēt Regulu Nr. 561/2006 tādējādi, ka tā nepieļauj to, ka transportlīdzekļa vadītājs savu regulāro iknedēļas atpūtas laikposmu pavada transportlīdzeklī, nozīmētu interpretāciju *a contrario* vai pēc analoģijas – ar tiesiskuma principu aizliegtu interpretāciju.

50 Šajā ziņā jāatgādina, ka noziedzīgu nodarījumu un sodu tiesiskuma princips (*nullum crimen, nulla poena sine lege*), kāds tas nostiprināts it īpaši Hartas 49. panta 1. punkta pirmajā teikumā un kurš ir vispārējā tiesiskās noteiktības principa īpaša izpausme, nosaka, ka nevienu nevar atzīt par vainīgu nodarījumā, kas ir darbība vai bezdarbība un ko tā izdarīšanas brīdī saskaņā ar valsts tiesībām vai starptautiskajām tiesībām neuzskata par noziedzīgu nodarījumu.

51 Saskaņā ar Tiesas judikatūru šis princips prasa, lai Savienības tiesiskajā regulējumā tiktu skaidri definēti pārkāpumi un par tiem paredzētie sodi. Šis nosacījums ir izpildīts tad, ja attiecīgā persona, ņemot vērā atbilstošās tiesību normas formulējumu un vajadzības gadījumā izmantojot tiesu sniegto tās interpretāciju, var uzzināt, par kādām darbībām vai bezdarbību tai iestājas krimināltatbildība (skat. it īpaši spriedumus, 2008. gada 3. jūnijs, *Intertanko* u.c., C-308/06, EU:C:2008:312, 71. punkts, kā arī 2015. gada 22. oktobris, *AC-Treuhand*/Komisija, C-194/14 P, EU:C:2015:717, 40. punkts un tajā minētā judikatūra).

52 Tādējādi princips, ka noziedzīgajiem nodarījumiem un sodiem ir jābūt noteiktiem likumā, nav interpretējams tādējādi, ka ar to būtu aizliegts tiesas interpretācijas ceļā pakāpeniski noskaidrot to normu saturu, kurās paredzēta krimināltatbildība, ar nosacījumu, ka iznākumu ir bijis iespējams saprātīgi paredzēt brīdī, kad tika izdarīts pārkāpums, it īpaši, ņemot vērā interpretāciju, kas tajā laikā par attiecīgo tiesību normu pastāvēja judikatūrā (spriedums, 2015. gada 22. oktobris, *AC-Treuhand* /Komisija, C-194/14 P, EU:C:2015:717, 41. punkts un tajā minētā judikatūra).

53 Jāatzīst – kā izriet no atbildes, kas sniegta uz pirmo jautājumu, – ka Regulas Nr. 561/2006 8. panta 6. un 8. punkts ietver aizliegumu regulāro iknedēļas atpūtas laikposmu pavadīt transportlīdzeklī, kaut arī pašā šajā tiesību normā par to nav paredzēts nekāds sods. Arī šīs regulas 19. pantā nav paredzēts sods, bet savukārt dalībvalstīm uzlikts pienākums paredzēt sodus par šīs regulas pārkāpumiem un veikt visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka šie sodi tiek piemēroti.

54 Turklāt, kā izriet no Regulas Nr. 561/2006 preambulas 26. apsvēruma, tiem jābūt efektīviem, proporcionāliem, preventīviem un nediskriminējošiem. Lai gan šīs regulas 19. pantā dalībvalstīm noteikti papildu nosacījumi attiecībā uz paredzamajiem noteikumiem par sodiem par šīs regulas pārkāpumiem, šie nosacījumi tomēr nekādā veida neietekmē sodu raksturu, ko apstiprina šīs pašas regulas preambulas 27. apsvērums, saskaņā ar kuru regulas pārkāpumu gadījumā dalībvalstis var uzlikt krimināsodus, civiltiesiskus vai administratīvus sodus.

55 Šajā ziņā no pastāvīgas judikatūras izriet, ka, ja Savienības regula neietver nekādu konkrētu tiesību normu, kas paredz sodu par šīs regulas pārkāpumu vai šajā ziņā ietver atsauci uz valsts normatīviem un administratīviem aktiem, LES 4. panta 3. punkts dalībvalstīm uzliek pienākumu visus pasākumus, kas būtu piemēroti Savienības tiesību piemērojamības un efektivitātes garantēšanai. Šajā ziņā, lai arī sankciju izvēle ir dalībvalstu kompetencē, dalībvalstīm tomēr jāraugās, lai par Savienības tiesību pārkāpumiem un tādiem pašiem valsts tiesību pārkāpumiem tiktu piemērotas tādas pašas materiālās un procesuālās normas un lai sods katrā ziņā būtu efektīvs, samērīgs un preventīvs (skat. it īpaši spriedumus, 1990. gada 10. jūlijs, *Hansen*, C-326/88, EU:C:1990:291, 17. punkts, kā arī 2014. gada 27. marts, *Le Crédit Lyonnais*, C-565/12, EU:C:2014:190, 44. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

56 Šajā kontekstā jānorāda, ka Tiesa vairākkārtīgi ir interpretējusi atvasināto tiesību aktus, ar kuriem dalībvalstīm ir uzlikts pienākums paredzēt sodus, lai nodrošinātu šo tiesību aktu efektīvu īstenošanu, ņemot vērā noziedzīgu nodarījumu un sodu tiesiskuma principu. Tā saskaņā ar šo judikatūru direktīvas neatkarīgi no dalībvalsts tiesību normas, kas pieņemta tās piemērošanai, pašas par sevi iedarbība nevar būt tāda, ka ar to rada vai pastiprina personu, kas pārkāpj tās noteikumus, krimināltatbildību (it īpaši skat. spriedumu, 2004. gada 7. janvāris, *X*, C-60/02, EU:C:2004:10, 61. punkts).

57 No šīs judikatūras izriet arī, ka šī Tiesas argumentācija attiecībā uz direktīvam ir transponējama arī attiecībā uz regulām, proti, noteikumiem, kuriem pēc to rakstura nav nepieciešami valstu pasākumi to transponēšanai, ja šajās regulās dalībvalstīm ir piešķirta kompetence noteikt sodus par darbībām, kas ar tām ir aizliegtas (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2004. gada 7. janvāris, *X*, C-60/02, EU:C:2004:10, 62. punkts).

58 Tādējādi, tā kā saskaņā ar Regulu Nr. 561/2006 dalībvalstīm ir jāparedz sodi par šīs regulas pārkāpumiem, tām ir rīcības brīvība attiecībā uz piemērojamo sodu raksturu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2016. gada 9. jūnijs, *Eurospeed*, C-287/14, EU:C:2016:420, 34. punkts).

59 No tā izriet, ka otrā jautājuma pārbaudē nav atklājies neviens apstāklis, kas varētu ietekmēt Regulas Nr. 561/2006 spēkā esamību no krimināsodu tiesiskuma principa, kāds tas nostiprināts Hartas 49. panta 1. punktā, viedokļa.

Par trešo jautājumu

60 Ņemot vērā atbildi uz pirmo jautājumu, uz trešo jautājumu nav jāatbild.

Par tiesāšanās izdevumiem

61 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (desmitā palāta) nospriež:

1) Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 15. marta Regulas (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85, 8. panta 6. un 8. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka transportlīdzekļa vadītājs šīs regulas 8. panta 6. punktā minētos parastos iknedēļas atpūtas laikposmus nedrīkst pavadīt savā transportlīdzeklī;

2) otrā jautājuma pārbaudē nav atklājies neviens apstāklis kas varētu ietekmēt Regulas Nr. 561/2006 spēkā esamību no krimināsodu tiesiskuma principa, kāds tas nostiprināts Hartas 49. panta 1. punktā, viedokļa.

[Paraksti]