Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (tionde avdelningen)

20 december 2017*

”Begäran om förhandsavgörande – Vägtransport – Förarens viloperiod – Förordning (EG) nr 561/2006 – Artikel 8.6 och 8.8 – Möjlighet att tillbringa dygnsvilan och den reducerade veckovilan på annan ort än stationeringsorten och i ett fordon – Gäller inte normal veckovila”

I mål C-102/16,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Raad van State (Högsta förvaltningsdomstolen, Belgien), genom beslut av den 4 februari 2016, som inkom till domstolen den 19 februari 2016, i målet

Vaditrans BVBA

mot

Belgische Staat,

meddelar

DOMSTOLEN (tionde avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden E. Levits samt domarna M. Berger (referent) och F. Biltgen,

generaladvokat: E. Tanchev,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

– Vaditrans BVBA, genom F. Vanden Bogaerde, advocaat,

– Belgiens regering, genom L. Van den Broeck och J. Van Holm, båda i egenskap av ombud,

– Tysklands regering, genom T. Henze och A. Lippstreu, båda i egenskap av ombud,

– Estlands regering, genom K. Kraavi-Käerdi, i egenskap av ombud,

– Spaniens regering, genom V. Ester Casas, i egenskap av ombud,

– Frankrikes regering, genom R. Coesme och D. Colas, båda i egenskap av ombud,

* Rättegångsspråk: nederländska.

– Österrikes regering, genom C. Pesendorfer, i egenskap av ombud,

– Europaparlamentet, genom L.G. Knudsen, M. Menegatti och R. van de Westelaken, samtliga i egenskap av ombud,

– Europeiska unionens råd, genom R. Wiemann och K. Michoel, båda i egenskap av ombud,

– Europeiska kommissionen, genom J. Hottiaux och F. Wilman, båda i egenskap av ombud,

och efter att den 2 februari 2017 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 8.8 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, 2006, s. 1).

2 Begäran har framställts i ett mål mellan Vaditrans BVBA och Belgische Staat (Belgiska staten), angående ogiltigförklaringen av 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 (Kunglig förordning om ändring av Kunglig förordning av den 19 juli 2000 angående betalning och deposition av ett belopp vid fastställande av vissa överträdelser vid vägtransport) av den 19 april 2014 (*Moniteur belge* av den 11 juni 2014, s. 44159) (nedan kallad den kungliga förordningen av den 19 april 2014) i vilket det bland annat fastställs en sanktionsavgift på 1 800 euro som ska betalas av lastbilsförare som tar ut sin obligatoriska veckovila i sina fordon och inte på annan plats.

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätt

3 Skälen 1, 17, 26 och 27 i förordning nr 561/2006 har följande lydelse:

”(1) Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter [(EGT L 370, 1985, s. 1)] syftar till harmonisering av konkurrensvillkoren mellan olika former av inrikestransporter, i synnerhet när det gäller vägtransportsektorn, och till att förbättra arbetsförhållanden och trafiksäkerheten. Framstegen på dessa områden bör tryggas och följas upp.

…

(17) Denna förordning syftar till att förbättra de sociala förhållandena för anställda som omfattas av förordningen, liksom till att förbättra den allmänna trafiksäkerheten. Detta uppnås huvudsakligen genom bestämmelser i vilka det anges en maximal körtid per dag, per vecka och per period om två på varandra följande veckor, samt genom en bestämmelse enligt vilken föraren är skyldig att ha en normal veckovila minst en gång per två på varandra följande veckor samt bestämmelser i vilka det anges att en dygnsvila under inga omständigheter får vara kortare än nio timmars sammanhängande viloperiod. …

…

(26) Medlemsstaterna bör fastställa sanktioner vid överträdelser av denna förordning och se till att de verkställs. Dessa sanktioner måste vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande. I medlemsstaternas gemensamma regelsystem för åtgärder bör även ingå möjligheten att hindra fortsatt färd med fordonet vid allvarliga överträdelser. De bestämmelser i förordningen som gäller sanktioner eller rättsliga förfaranden bör inte inverka på nationella regler när det gäller bevisbördan.

(27) För att på ett otvetydigt och effektivt sätt kunna kontrollera att bestämmelserna efterlevs bör bestämmelserna om transportföretagens och förarnas ansvar vid överträdelser av denna förordning harmoniseras. Ansvaret kan innebära straff-, civil- och förvaltningsrättsliga sanktioner beroende på vad som tillämpas i medlemsstaten.”

4 Artikel 1 i denna förordning har följande lydelse:

”I syfte att harmonisera konkurrensvillkoren mellan olika landtransportsätt, i synnerhet inom vägtransportsektorn, och förbättra arbetsförhållandena och trafiksäkerheten, fastställs i denna förordning bestämmelser om körtider, raster och viloperioder för förare som utför person- och godstransporter på väg. Denna förordning syftar dessutom till att främja bättre övervakning och tillsyn i medlemsstaterna samt förbättrade arbetsmetoder inom vägtransportsektorn.”

5 I artikel 4 i förordning nr 561/2006 definieras, under punkterna g och h, dygns- och veckovilan.

”g) *dygnsvila*: tidsperiod under dygnet under vilken föraren fritt kan förfoga över sin tid och som består av normal dygnsvila eller reducerad dygnsvila.

– *normal dygnsvila*: en viloperiod om minst elva timmar. Alternativt kan den normala dygnsvilan tas ut i två perioder, den första bestående av minst tre timmars sammanhängande vila och den andra perioden av minst nio timmars sammanhängande vila.

– *reducerad dygnsvila*: en viloperiod om minst nio men mindre än elva timmar.

h) *veckovila*: tidsperiod under veckan under vilken föraren fritt kan förfoga över sin tid, vilken består av normal veckovila eller reducerad veckovila.

– *normal veckovila*: en viloperiod om minst 45 timmar.

– *reducerad veckovila*: en viloperiod om mindre än 45 timmar, vilken kan förkortas till minst 24 sammanhängande timmar, under förutsättning att villkoren i artikel 8.6 är uppfyllda.”

6 Artikel 8.6 i samma förordning har följande lydelse:

”Under två på varandra följande veckor skall en förare ta minst

– två normala veckovilor, eller

– en normal veckovila och en reducerad veckovila om minst 24 timmar – minskningen skall dock kompenseras genom en motsvarande sammanhängande vila som skall tas ut före utgången av den tredje veckan efter veckan i fråga.

En veckovila skall inledas senast efter sex 24-timmarsperioder räknat från slutet av föregående veckovila.”

7 Artikel 8.8 i nämnda förordning har följande lydelse:

”När en förare väljer att göra detta får dygnsvila och reducerad veckovila som tas annat än på stationeringsorten tillbringas i ett fordon, om detta är utrustat med ändamålsenliga sovmöjligheter för varje förare och fordonet står stilla.”

8 I artikel 18 i förordning nr 561/2006 föreskrivs följande:

”Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att genomföra denna förordning.”

9 Artikel 19.1 i denna förordning har följande lydelse:

”Medlemsstaterna skall fastställa sanktioner för överträdelser av bestämmelserna i denna förordning och förordning (EEG) nr 3821/85 och skall vidta alla de åtgärder som är nödvändiga för att se till att de genomförs. Dessa sanktioner skall vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande. Ingen överträdelse av denna förordning eller förordning (EEG) nr 3821/85 skall bli föremål för mer än en sanktion eller mer än ett förfarande. …”

Belgisk rätt

10 Den kungliga rapport som föregick den kungliga förordningen av den 19 april 2014 angav denna som ingående i ett åtgärdspaket som ministerrådet antog den 28 november 2013 för att bekämpa rättsstridig utplacering av EU-arbetstagare i vårt land, det vill säga så kallad social dumpning.

11 I den kungliga förordningen av den 19 april 2014 föreskrivs å ena sidan en höjning av böterna för överträdelse av skyldigheten att medföra ett för transporten utställt fraktbrev i fordonet, och å andra sidan böter för överträdelse av förbudet mot att tillbringa den normala veckovilan i fordonet.

12 Artikel 2 i den kungliga förordningen av den 19 april 2014 har följande lydelse:

”I bilaga 1, tillägg 1, i [kunglig förordning av den 19 juli 2000] kompletteras punkt c, ’Kör- och vilotider’ med en punkt 8, som har följande lydelse:

8	Skyldigheten att vid tidpunkten för kontroll ta normal veckovila, vilken fullgörs i fordonet.	- förordning (EG) nr 561/2006, artikel 8.6 och 8.8 – AETR, artikel 8,	1 800 EUR”

Målet vid den nationella domstolen och tolknings- och giltighetsfrågorna

13 Vaditrans, som är ett belgiskt vägtransportföretag, väckte den 8 augusti 2014 talan vid Raad van State (Högsta förvaltningsdomstolen, Belgien) och yrkade ogiltigförklaring av den kungliga förordningen av den 19 april 2014, enligt vilken en lastbilsförare som tillbringar sin veckovila i fordonet kan påföras böter på 1 800 euro.

14 Till stöd för denna talan har Vaditrans gjort gällande att artikel 2 i den kungliga förordningen av den 19 april 2014 inte är förenlig med principen inget brott utan lag, eftersom denna bestämmelse sanktionerar uttag av normal veckovila i fordonet medan förordning nr 561/2006 inte innehåller något sådant förbud.

15 Belgiska staten, företrädd av transportministern, har å sin sida gjort gällande att det uttryckligen följer av förordning nr 561/2006 att en förare inte får ta ut sin normala veckovila i sitt fordon.

16 Den hänskjutande domstolen har i detta avseende konstaterat att den kungliga förordningen av den 19 april 2014 grundar sig på principen som kommer till uttryck i bland annat artikel 8.6 och 8.8 i denna förordning och enligt vilken en förare inte får ta ut sin normala veckovila i sitt fordon. Utan att gå in i frågan i sak hyser den hänskjutande domstolen tvivel om huruvida denna mening är välgrundad och huruvida det är en fråga om tolkning av unionsrätten för vilken EU-domstolen är behörig.

17 Den hänskjutande domstolen anser dessutom att det beroende på det svar som EU-domstolen ger på den ovannämnda frågan uppkommer två ytterligare frågor, som den inte heller har för avsikt att gå in på. För det fall att EU-domstolen besvarar frågan jakande finns det enligt den hänskjutande domstolen anledning att avgöra huruvida förordning nr 561/2006 är förenlig med principen inget straff utan lag, som stadfästs i artikel 49.1 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna (nedan kallad stadgan). För det fall att EU-domstolen besvarar frågan nekande vill den hänskjutande domstolen få klarhet i huruvida en medlemsstat, i sin inhemska rättsordning, får införa ett sådant förbud som det som är aktuellt i det nationella målet.

18 Mot denna bakgrund beslutade Raad van State (Högsta förvaltningsdomstolen) att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till EU-domstolen:

”1) Ska artikel 8.6 och 8.8 i förordning nr 561/2006 tolkas så, att den normala veckovila som avses i artikel 8.6 i denna förordning inte får tillbringas i fordonet.

2) För det fall att den första frågan besvaras jakande, strider då artikel 8.6 och 8.8 i förordning nr 561/2006, jämförd med artikel 19 i samma förordning, mot den straffrättsliga legalitetsprincipen i artikel 49 i [stadgan], eftersom ovannämnda bestämmelser inte uttryckligen föreskriver något förbud mot att tillbringa den normala veckovilan, i den mening som avses i artikel 8.6 i nämnda förordning, i fordonet?

3) För det fall är den första frågan ska besvaras nekande, är det då enligt denna förordning tillåtet för medlemsstaterna att i inhemsk lagstiftning föreskriva ett förbud mot att tillbringa den normala veckovila, i den mening som avses i artikel 8.6 i nämnda förordning, i fordonet?”

Prövning av tolknings- och giltighetsfrågorna

Den första frågan

19 Vad gäller den första frågan anser den belgiska, den franska, den tyska och den österrikiska regeringen samt Europeiska kommissionen att artikel 8.8 i förordning nr 561/2006 inte tillåter att en förare tar ut sin normala veckovila i sitt fordon. Vaditrans samt den estniska och den spanska regeringen har motsatt åsikt.

20 I detta avseende erinrar domstolen om att det av dess fasta praxis följer att det vid tolkningen av en unionsbestämmelse inte bara är lydelsen som ska beaktas, utan också sammanhanget och de mål som eftersträvas med de föreskrifter som bestämmelsen ingår i (se, bland annat, dom av den 6 juli 2017, Air Berlin, C-290/16, EU:C:2017:523, punkt 22 och där angiven rättspraxis), och, i förekommande fall, omständigheterna kring föreskrifternas tillkomst (dom av den 1 juli 2015, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, C-461/13, EU:C:2015:433, punkt 30).

21 Vad, för det första, gäller lydelsen av artikel 8.6 första stycket i förordning nr 561/2006 ska det påpekas att denna bestämmelse slår fast att en förare under två på varandra följande veckor ska ta minst två normala veckovilor, alternativt en normal veckovila och en reducerad veckovila, men i så fall måste vissa krav vara uppfyllda.

22 I artikel 8.6 andra stycket i samma förordning föreskrivs att en veckovila ska inledas senast efter sex 24-timmarsperioder räknat från slutet av föregående veckovila.

23 Artikel 8.8 i förordning nr 561/2006 föreskriver slutligen att när en förare väljer att göra detta får dygnsvila och reducerad veckovila som tas annat än på stationeringsorten tillbringas i ett fordon, om detta är utrustat med ändamålsenliga sovmöjligheter för varje förare och fordonet står stilla.

24 Artikel 8.6 och 8.8 i förordning nr 561/2006 ska läsas mot bakgrund av artikel 4 i samma förordning, eftersom denna sistnämnda artikel anger definitioner av de begrepp som används.

25 I artikel 4 f i förordning nr 561/2006 definieras ”vila” som ”sammanhängande tidsperiod under vilken föraren fritt kan förfoga över sin tid”.

26 I artikel 4 g i förordning nr 561/2006 definieras begreppet ”dygnsvila” som ”tidsperiod under dygnet under vilken föraren fritt kan förfoga över sin tid”. Här konstateras det även att denna tidsperiod består av ”normal dygnsvila” eller ”reducerad dygnsvila”, med specifika definitioner även av dessa begrepp.

27 I artikel 4 h i samma förordning stadgas att veckovila utgör ”den tidsperiod under veckan under vilken föraren fritt kan förfoga över sin tid” och att detta begrepp består av en ”normal veckovila” och en ”reducerad veckovila”. En ”normal veckovila” definieras närmare bestämt som ”en viloperiod om minst 45 timmar” medan ”reducerad veckovila” är ”en viloperiod om mindre än 45 timmar” vilken kan förkortas till minst 24 sammanhängande timmar, under förutsättning att villkoren i artikel 8.6 i förordning nr 561/2006 är uppfyllda.

28 I artikel 4 g och h i förordning nr 561/2006 görs det därför en åtskillnad mellan användandet av begreppen dygns- och veckovila, i den mån som dessa kan vara både normala och reducerade.

29 Denna åtskillnad föreskrivs också i artikel 8.6 i förordning nr 561/2006, vars första stycke innehåller en hänvisning till såväl normala som reducerade veckovilor. Artikel 8.6 andra stycket i förordning nr 561/2006 innehåller däremot en hänvisning till ”veckovila”, vilket innebär att den omfattar båda begreppen.

30 Artikel 8.8 i samma förordning innehåller samma åtskillnad som i artikel 4 g och h genom att hänvisa till ”dygnsvila”, som omfattar normal och reducerad dygnsvila, och till ”reducerad veckovila”.

31 Den omständigheten att artikel 8.8 i förordning nr 561/2006 uttryckligen föreskriver dygnsvilor och reducerade veckovilor, innebär *e contrario* att en förare inte får tillbringa sin normala veckovila i fordonet.

32 Om unionslagstiftaren i artikel 8.8 i förordning nr 561/2006 hade velat åsyfta både normal veckovila och reducerad veckovila, så hade denne nämligen kunnat nöja sig med att använda ”veckovila” för att avse båda dessa vilotider.

33 Om föraren hade kunnat ta ut sin viloperiod i fordonet, så skulle den åtskillnad som görs i artikel 8.8 i förordning nr 561/2006 sakna mening och bestämmelsen skulle förlora sin ändamålsenliga verkan.

34 Denna tolkning av artikel 8.8 i förordning nr 561/2006 stöds av dess förarbeten i det avseendet att den trots alla de ändringar som gjorts i bestämmelsen gör det möjligt att visa unionslagstiftarens avsikter.

35 Av skäl som närmare utvecklats av generaladvokaten i punkterna 45–51 i sitt förslag till avgörande går det mot bakgrund av förfarandet i samband med antagandet av artikel 8.8 i förordning nr 561/2006 att dra slutsatsen att nämnda lagstiftare uppenbart hade för avsikt inte låta normal veckovila omfattas av denna bestämmelse.

36 Domstolen konstaterar härvid att kommissionens ursprungliga förslag avseende artikel 8.8 i förordning nr 561/2006 (tidigare artikel 8.6, se förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet, KOM(2001) 573 slutlig, av den 12 oktober 2001 (EGT C 51 E, 2002, s. 234)), avsåg alla former av viloperioder, det vill säga både dygns- och veckovila, under förutsättning dels att fordonet var utrustat med ändamålsenliga sovmöjligheter för varje förare, dels att fordonet står stilla.

37 Europaparlamentet tog i sin lagstiftningsresolution av den 14 januari 2003 avseende Europaparlamentets och rådets förslag till förordning om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (EUT C 38 E, 2004, s. 152), bort hänvisningen till veckovila i denna bestämmelse med motiveringen att de nya bestämmelserna, utan denna ändring, annars bland annat skulle leda till en situation som är olämplig med tanke på förarnas hygien och välbefinnande. Kommissionen föreslog därför en kompromiss med en enda reducerad veckovila som tas annat än på stationeringsorten tillbringas i ett fordon (se artikel 8.6 och punkt 26 i motiveringen till KOM(2003) 490 slutlig).

38 Det är denna infallsvinkel som Europeiska unionens råd valde i sin gemensamma ståndpunkt och som, även om europaparlamentet på nytt ville göra en ändring (Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 13 april 2005, om en gemensam ståndpunkt antagen av rådet inför antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 (EUT C 33 E, 2006, s. 424)), slutligen antogs i omförlikningskommitténs gemensamma utkast (PE-CONS 3671/3/05 REV 3, 31 januari 2006; Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 2 februari 2006; Doc 7580/06, 21 mars 2006) vars lydelse återges oförändrad i artikel 8.8 i förordning nr 561/2006.

39 Vad, för det andra, gäller det sammanhang i vilket artikel 8.8 i förordning nr 561/2006 ingår, konstaterar domstolen att detta bekräftar ovan gjorda tolkning.

40 Såsom framgår av punkterna 21–33 i denna dom utgör vissa bestämmelser i förordning nr 561/2006, närmare bestämt artiklarna 4 f, 4 g och 8.6 i denna förordning, vilka innehåller definitioner av de begrepp som återfinns i artikel 8.8, hinder mot en annan tolkning, eftersom det inre sambandet mellan dessa olika bestämmelser annars skulle äventyras.

41 Vad för det tredje gäller det mål som eftersträvas i artikel 8.8 i förordning nr 561/2006 konstaterar domstolen att detta också talar för den tolkning som gjorts i punkterna 31–33 i denna dom.

42 Av fast rättspraxis följer att enligt skäl 17 och artikel 1 i denna förordning syftar nämnda förordning till att förbättra arbetsförhållandena för anställda inom vägtransportsektorn, att förbättra den allmänna trafiksäkerheten och att harmonisera konkurrensvillkoren inom vägtransportområdet (se, bland annat, dom av den 9 februari 2012, Urbán, C-210/10, EU:C:2012:64, punkt 25, dom av den 9 juni 2016, Eurospeed, C-287/14, EU:C:2016:420, punkterna 38 och 39 och där angiven rättspraxis, och dom av den 19 oktober 2016, EL-EM-2001, C-501/14, EU:C:2016:777, punkt 21).

43 En tolkning av artikel 8.6 och 8.8 i förordning nr 561/2006 som innebär att en förare inte får tillbringa sin normala veckovila i fordonet bidrar uppenbart till att uppnå denna förordnings mål, nämligen att förbättra förarnas arbetsförhållanden och trafiksäkerheten. Den motivering som Europaparlamentet anfört i sin lagstiftningsresolution av den 14 januari 2003 bekräftar detta konstaterande.

44 I detta avseende konstaterar domstolen också att även om fordonens utformning, såsom kommissionen anfört i sitt yttrande av den 27 juni 2005 (KOM(2005) 0301 slutlig), har förbättrats avsevärt under de senaste 20 åren före detta yttrande, och hytternas utformning säkerligen har utvecklats ännu mer de senaste åren, är en lastbilshytt ändå inte en lämplig plats för längre viloperioder än dygnsvila eller reducerad veckovila. Förarna bör i stället ges möjlighet att tillbringa sin normala veckovila på en plats där det tillhandahålls anpassad och adekvat logi.

45 I detta sammanhang konstaterar domstolen också att om artikel 8 i förordning nr 561/2006 tolkades så, att föraren får tillbringa sin normala veckovila i fordonet, så skulle detta medföra att en förare kan tillbringa hela denna period i hytten på fordonet. I ett sådant fall skulle denna förare tillbringa viloperioden på en plats där det inte tillhandahålls någon anpassad logi. En sådan tolkning av artikel 8 i förordning nr 561/2006 bidrar inte till att uppfylla det i förordningen eftersträvade målet att förbättra förarnas arbetsförhållanden.

46 Vaditrans och den estniska regeringen har gjort gällande att en sådan tolkning kan leda till att de förhållanden under vilka förarna kan tillbringa sin veckovila eventuellt försämras. Dessutom skulle det vara svårt att bevisa efterlevnaden av detta krav och den administrativa bördan för förarna av fordonen skulle därmed öka betydligt.

47 I detta avseende konstaterar domstolen att förordning nr 561/2006 visserligen inte innehåller någon bestämmelse som uttryckligen reglerar de sätt på vilket förare av fordon ska ta ut sin normala veckovila. Sådana ställningstaganden som Vaditrans och den estniska regeringen har framfört kan emellertid inte, såsom generaladvokaten har anfört i punkt 62 i sitt förslag till avgörande, rättfärdiga att de tvingande bestämmelserna i denna förordning avseende förares viloperioder inte beaktas.

48 Mot bakgrund av det ovanstående ska den första frågan besvaras enligt följande. Artikel 8.6 och 8.8 i förordning nr 561/2006 ska tolkas så, att en förare inte får ta ut sin normala veckovila, i den mening som avses i nämnda artikel 8.6, i fordonet.

Den andra frågan

49 Vad gäller den andra frågan har Vaditrans och den spanska regeringen, vilka har föreslagit ett jakande svar på denna fråga, gjort gällande att en tolkning av förordning nr 561/2006, i brist på uttryckliga regler på denna punkt, enligt vilken den utgör hinder mot att en förare tillbringar sin normala veckovila i fordonet, utgör en tolkning *e contrario*, eller genom analogi, som strider mot legalitetsprincipen.

50 I detta avseende erinrar domstolen om att den straffrättsliga legalitetsprincipen (*nullum crimen, nulla poena sine lege*), såsom denna slås fast i artikel 49.1 första meningen i stadgan, vilket utgör ett särskilt uttryck av den allmänna legalitetsprincipen, innebär att ingen får fällas till ansvar för någon gärning eller underlåtenhet som vid den tidpunkt då den begicks inte utgjorde en lagöverträdelse enligt nationell eller internationell rätt.

51 Enligt domstolens praxis innebär denna princip ett krav på att unionsrättsliga bestämmelser tydligt definierar de överträdelser och de påföljder som de leder till. Det villkoret är uppfyllt när en enskild, av den relevanta bestämmelsens lydelse och, vid behov, med hjälp av domstolarnas tolkning av lydelsen, kan utläsa vilka handlingar och vilken underlåtenhet som leder till ansvar (se, bland annat dom av den 3 juni 2008, Intertanko m.fl., C-308/06, EU:C:2008:312, punkt 71, och dom av den 22 oktober 2015, AC-Treuhand/kommissionen, C-194/14 P, EU:C:2015:717, punkt 40 och där angiven rättspraxis).

52 Den straffrättsliga legalitetsprincipen kan således inte tolkas så, att den förbjuder att regler om straffrättsligt ansvar gradvis klargörs genom domstols tolkning i en rad mål, förutsatt att denna tolkning rimligen kunnat förutses när överträdelsen ägde rum, bland annat mot bakgrund av den tolkning som gjordes i rättspraxis avseende den ifrågavarande lagbestämmelsen vid den tidpunkten (dom av den 22 oktober 2015, AC-Treuhand/kommissionen, C-194/14 P, EU:C:2015:717, punkt 41 och där angiven rättspraxis).

53 Domstolen konstaterar att artikel 8.6 och 8.8 i förordning nr 561/2006, såsom framgår av svaret på den första frågan, visserligen innehåller ett förbud mot att ta ut den normala veckovilan i fordonet men att denna bestämmelse inte innehåller någon som helst sanktion. Artikel 19 i denna förordning fastställer inte heller någon sanktion men ålägger i ställer medlemsstaterna att fastställa sanktioner för överträdelser av bestämmelserna i denna förordning och att vidta alla de åtgärder som är nödvändiga för att se till att sanktionerna genomförs.

54 Dessa sanktioner ska, såsom dessutom framgår av skäl 26 i förordning nr 561/2006, vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande. Även om artikel 19 i denna förordning ålägger medlemsstaterna att uppfylla ytterligare krav avseende de regler som ska uppställas rörande sanktioner för överträdelser av nämnda förordning, påverkar dessa krav ändå inte sanktionernas art, vilket bekräftas av skäl 27 i samma förordning, enligt vilken medlemsstaterna kan påföra straffrättsliga, civilrättsliga och förvaltningsrättsliga sanktioner vid överträdelse av förordningen.

55 I detta avseende framgår av fast rättspraxis att när det i unionslagstiftning inte uttryckligen föreskrivs någon sanktion för överträdelser av förordningen, eller det i detta hänseende hänvisas till nationella lagar och andra författningar, är medlemsstaterna enligt artikel 4.3 FEU skyldiga att vidta alla åtgärder som är ägnade att säkerställa unionsrättens tillämplighet och verkan. För detta ändamål ska medlemsstaterna, som dock har möjlighet att välja sanktioner, se till att överträdelser av unionsrätten beivras enligt regler motsvarande de materiella regler och handläggningsregler som gäller för överträdelser av liknande art och svårhetsgrad enligt nationell rätt. Sanktionerna ska dock under alla omständigheter vara effektiva, stå i rimlig proportion till överträdelsen samt vara avskräckande (se, för ett liknande resonemang, dom av den 10 juli 1990, Hansen, C-326/88, EU:C:1990:291, punkt 17, och dom av den 27 mars 2014, LCL Le Crédit Lyonnais, C-565/12, EU:C:2014:190, punkt 44 och där angiven rättspraxis).

56 I detta sammanhang konstaterar domstolen att den flera gånger har använt den straffrättsliga legalitetsprincipen för att tolkat sekundärrättsakter som ålägger medlemsstaterna att föreskriva sanktioner för att säkerställa ett ändamålsenligt genomförande av dessa akter. Enligt denna rättspraxis kan ett direktiv inte i sig och utan hänsyn till en medlemsstats nationella lagstiftning som antagits för dess genomförande utgöra grundval för straffrättsligt ansvar eller en skärpning av det straffrättsliga ansvaret för dem som bryter mot dess bestämmelser (se, bland annat, dom av den 7 januari 2004, X, C-60/02, EU:C:2004:10, punkt 61).

57 Det följer även av denna rättspraxis att domstolens resonemang rörande direktiv även kan överföras på förordningar, det vill säga regler som till sin natur inte kräver nationella införlivandeåtgärder, när dessa förordningar ger medlemsstaterna befogenhet att föreskriva påföljder för överträdelser av förbud i nämnda förordningar (se, för ett liknande resonemang, dom av den 7 januari 2004, X, C-60/02, EU:C:2004:10, punkt 62).

58 Med hänsyn till att det i enlighet med förordning nr 561/2006 ankommer på medlemsstaterna att påföra sanktioner för överträdelser av denna förordning, har de också ett utrymme för skönsmässig bedömning när det gäller de tillämpliga sanktionernas art (se, för ett liknande resonemang, dom av den 9 juni 2016, Eurospeed, C-287/14, EU:C:2016:420, punkt 34).

59 Vid prövningen av den andra frågan har det inte framkommit någon omständighet som kan påverka giltigheten av förordning nr 561/2006 med hänsyn till den straffrättsliga legalitetsprincipen, såsom denna kommer till uttryck i artikel 49.1 i stadgan.

Den tredje frågan

60 Med hänsyn till svaret på den första frågan saknas anledning att besvara den tredje frågan.

Rättegångskostnader

61 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (tionde avdelningen) följande:

1) **Artikel 8.6 och 8.8 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85, ska tolkas så, att en förare inte får ta ut sin normala veckovila, i den mening som avses i nämnda artikel 8.6, i fordonet.**

2) **Vid prövningen av den andra frågan har det inte framkommit någon omständighet som kan påverka giltigheten av förordning nr 561/2006 med hänsyn till den straffrättsliga legalitetsprincipen, såsom denna följer av artikel 49.1 i stadgan.**

Underskrifter