



PAZIŅOJUMS PRESEI Nr. 173/24

Luksemburgā, 2024. gada 4. oktobrī

Tiesas spriedums apvienotajās lietās no C-541/20 līdz C-555/20 | Lietuva u.c./Parlaments un Padome
(Mobilitātes pakotne)

Tiesa lielākajā mērā apstiprina Mobilitātes pakotnes spēkā esamību

Tomēr tā atceļ pienākumu, ar kuru transportlīdzekļiem ir noteikts atgriezties ik pēc astoņām nedēļām transporta uzņēmuma darbības centrā, jo Savienības likumdevējs nav pierādījis, ka tā rīcībā bija pietiekama informācija, kas tam būtu jāvusi novērtēt šī pasākuma samērīgumu

Lietuva, Bulgārija, Rumānija, Kipra, Ungārija, Malta un Polija ¹ cēla Tiesā prasības atcelt Mobilitātes pakotni ², kuru Savienības likumdevējs, proti, Parlaments un Padome ³, pieņēma 2020. gadā.

Šis dalībvalstis it īpaši apstrīd:

- transportlīdzekļu vadītājiem noteikto aizliegumu regulāro ⁴ vai kompensācijas ⁵ iknedēļas atpūtas laikposmu izmantot transportlīdzeklī ⁶;
- transporta uzņēmumu pienākumu organizēt to transportlīdzekļu vadītāju darbu tā, lai tiem darba laikā ⁷ būtu iespēja reizi trīs vai četrās nedēļās ⁸ atgriezties uzņēmuma darbības centrā vai savā dzīvesvietā, lai sāktu tur pavadīt vai lai tur pavadītu vismaz regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu;
- otrās paaudzes viedo tahogrāfu uzstādīšanas pienākuma spēkā stāšanās datuma pārcelšanu ⁹, kā arī, vispārīgi, iepriekšējos ievilkumos minētā aizlieguma un pienākuma spēkā stāšanās datuma noteikšanu;
- starptautiskajiem pārvadājumiem izmantoto transportlīdzekļu pienākumu atgriezties darbības centrā, kas atrodas dalībvalstī, kurā attiecīgais transporta uzņēmums veic uzņēmējdarbību, ik pēc astoņām nedēļām;
- četrus dienu nogaidīšanas periodu, kura laikā pēc kabotāžas cikla ¹⁰, kas veikts uzņēmējā dalībvalstī, pārvadātājiem (nerezidentiem) nav atļauts veikt kabotāžas pārvadājumus ar to pašu transportlīdzekli tajā pašā dalībvalstī;
- transportlīdzekļu vadītāju kvalificēšanu par “norīkotiem darbā”, ja viņi veic kabotāžas pārvadājumus, pārvadājumus no vienas dalībvalsts uz citu dalībvalsti, no kurām neviena nav dalībvalsts, kurā transporta uzņēmums veic uzņēmējdarbību (tā sauktos “trešo valstu pārvadājumus”) ¹¹ vai atsevišķas kombinēto pārvadājumu darbības ¹², tādā ziņā, ka viņiem piemēro nodarbinātības noteikumus un nosacījumus, it īpaši atalgojuma jomā, kas ir spēkā uzņēmējā dalībvalstī ¹³.

Ar šis dienas spriedumu Tiesa noraida prasības, izņemot, ciktāl tās ir vērstas pret pienākumu attiecībā uz transportlīdzekļu atgriešanos, kuru tā atceļ ¹⁴. Proti, Parlaments un Padome nav pierādījuši, ka šī pasākuma noteikšanas brīdī to rīcībā bija pietiekama informācija, kas tiem būtu jāvusi novērtēt tā samērīgumu.

Pārējā daļā Tiesa noraida dalībvalstu prasītāju argumentus, kuri attiecas tostarp uz samērīguma principu, vienlīdzīgas attieksmes un diskriminācijas aizlieguma principiem, kopējo transporta politiku, pakalpojumu sniegšanas brīvību, brīvību veikt uzņēmējdarbību, preču brīvu apriti, tiesiskās drošības un tiesiskās palāvības

aizsardzības principiem, kā arī vides aizsardzību. Tā uzskata, ka **Savienības likumdevējs nav acīmredzami pārsniedzis savas šajā ziņā plašās rīcības brīvības robežas.**

Tiesa atgādina, ka pakalpojumu sniegšanas brīvība transporta jomā ir pakļauta īpašam regulējumam. Proti, **transporta uzņēmumiem ir tiesības uz pakalpojumu sniegšanas brīvību tikai tiktāl, ciktāl šīs tiesības tiem ir piešķirtas ar tādiem Savienības likumdevēja noteiktiem pasākumiem, kuri ietilpst Mobilitātes pakotnē.** Turklāt šī pasākumu pakotne neaizliedz transporta uzņēmumiem izmantot brīvību veikt uzņēmējdarbību, izveidojot meitasuzņēmumus dalībvalstīs, kurās tie plāno veikt pārvadājumus, un iedibināties tuvāk vietai, kur ir to pakalpojumu faktiskais pieprasījums.

Tiesa arī nospriež, ka ar Mobilitātes pakotni Savienības likumdevējs ir izvirzījis mērķi nodrošināt **jaunu līdzsvaru starp iesaistītajām interesēm, proti, transportlīdzekļu vadītāju interesi strādāt labākos darba un sociālos apstākļos un darba devēju interesi veikt pārvadājumus taisnīgos uzņēmējdarbības apstākļos.** Tādējādi autotransporta nozarei jākļūst drošākai, efektīvākai un sociāli atbildīgākai.

Savienības likumdevējs varēja uzskatīt, ka, ņemot vērā šo nepieciešamo līdzsvara atjaunošanu, transportlīdzekļu vadītāju palielināta sociālā aizsardzība var izpausties kā **atsevišķu transporta uzņēmumu izmaksu sloga palielināšanās.** Šajā nolūkā pieņemtie noteikumi ir samērīgi ar sasniedzamo mērķi. Turklāt tie ir piemērojami bez izšķirības visā Eiropas Savienībā, un ar tiem netiek diskriminēti tie transporta uzņēmumi, kas uzņēmējdarbību veic, kā apgalvots, “Savienības perifērijā” esošajās dalībvalstīs. Ja šie noteikumi vairāk ietekmē atsevišķus uzņēmumus, tas ir tādēļ, ka tie ir izvēlējušies tādu saimnieciskās darbības modeli, atbilstoši kuram tie sniedz lielāko daļu pakalpojumu vai pat visus savus pakalpojumus saņēmējiem, kuri uzņēmējdarbību veic dalībvalstīs, kas atrodas tālu no tās dalībvalsts, kurā tie veic uzņēmējdarbību.

Attiecībā uz **aizliegumu regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu izmantot transportlīdzekļi,** šis aizliegums **nav jauns,** bet jau izrietēja no iepriekšējā tiesiskā regulējuma, kā to interpretējusi Tiesa ¹⁵.

Transporta uzņēmumu pienākums ļaut transportlīdzekļu vadītājiem regulāri atgriezties uzņēmuma darbības centrā vai to dzīvesvietā, lai sāktu tur izmantot vai lai tur izmantotu vismaz vienu regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu, neliedz transportlīdzekļu vadītājiem pašiem izvēlēties vietu, kur tie vēlas pavadīt savu atpūtas laikposmu. Turklāt uzņēmumi šo atgriešanos var apvienot ar transportlīdzekļu atgriešanos to darbības centrā, veicot ierastos pārvadājumus, vai organizēt to, izmantojot sabiedrisko transportu tādā veidā, ka šim pienākumam nav obligāti negatīva ietekme uz vidi.

Attiecībā uz **noteikumiem par norīkošanu darbā** Savienības likumdevējs attiecībā uz katru autotransporta pārvadājumu veidu ir ņēmis vērā saikni, kas sniegto pakalpojumu saista vai nu ar uzņēmēju dalībvalsti, vai nu ar dalībvalsti, kurā veic uzņēmējdarbību, lai rastu taisnīgu līdzsvaru starp dažādajām iesaistītajām interesēm. Runājot par kabotāžas pārvadājumiem, šie noteikumi nav mainīti ar Mobilitātes pakotni, jo attiecībā uz “trešo valstu” pārvadājumiem tie jau būtībā izrietēja no iepriekšējā tiesiskā regulējuma.

Visbeidzot Tiesa norāda, ka ar Mobilitātes pakotni Savienības likumdevējs ir arī izveidojis jaunu līdzsvaru, kurā ņemtas vērā dažādu transporta uzņēmumu intereses, novēršot grūtības, kas radušās Regulas Nr. 1072/2009 ¹⁶ piemērošanā tādas prakses dēļ, kas ir pretrunā **kabotāžas pārvadājumu** pagaidu raksturam.

Tādējādi it īpaši attiecībā uz **nogaidīšanas periodu** kabotāžas kontekstā tā uzsver, ka šī perioda mērķis saskaņā ar jau iepriekšējā tiesiskajā regulējumā izvirzīto mērķi ir nodrošināt, ka kabotāžas pārvadājumus neveic veidā, kas rada pastāvīgu vai nepārtrauktu darbību uzņēmējā dalībvalstī. Ar šo periodu ir tikai aizliegts tā laikā veikt kabotāžas pārvadājumus tajā pašā uzņēmējā dalībvalstī, bet nav aizliegts veikt citus pārvadājumus, piemēram, starptautiskos pārvadājumus uz dalībvalsti, kurā veic uzņēmējdarbību, vai uz citām dalībvalstīm, kuriem attiecīgā gadījumā seko kabotāžas pārvadājumi šajās citās dalībvalstīs.

PIEZĪME. Atcelšanas prasībā tiek lūgts atcelt Savienības tiesībām pretrunā esošus Savienības iestāžu aktus, levērojot konkrētus nosacījumus, dalībvalstis, Eiropas iestādes un privātpersonas var vērsties Tiesā vai Vispārējā tiesā ar atcelšanas prasību. Ja prasība ir pamatota, tiesību aktu atceļ. Attiecīgajai iestādei ir jāaizpilda juridiskais vakuums, kas varētu rasties šā akta atcelšanas dēļ.

Neoficiāls dokuments plašsaziņas līdzekļu vajadzībām, kas Tiesai nav saistošs.

Sprieduma [pilnteksts un rezumējums \(ja tāds ir\)](#) tiek publicēts CURIA tīmekļvietnē sprieduma pasludināšanas dienā.

Kontaktpersona presei: Stefaan van der Jeught ☎ (+352) 4303 2170.

Sprieduma pasludināšanas attēli ir pieejami [Europe by Satellite](#) ☎ (+32) 2 2964106.

Palieciet ar mums!



¹ Beļģija, Igaunija un Latvija arī Tiesā atbalstīja vienu vai vairākas no šīm valstīm.

² Šajā pakotnē ietilpst konkrēti 1) Eiropas Parlamenta un Padomes [Regula \(ES\) 2020/1054](#) (2020. gada 15. jūlijs), ar ko Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza attiecībā uz minimālajām prasībām par maksimālajiem transportlīdzekļa ikdienas un iknedēļas vadīšanas laikiem, minimālajiem pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem un ar ko Regulu (ES) Nr. 165/2014 groza attiecībā uz pozicionēšanu ar tahogrāfu palīdzību, 2) Eiropas Parlamenta un Padomes [Regula \(ES\) 2020/1055](#) (2020. gada 15. jūlijs), ar ko groza Regulas (EK) Nr. 1071/2009, (EK) Nr. 1072/2009 un (ES) Nr. 1024/2012, lai tās pielāgotu norisēm autotransporta nozarē, un 3) Eiropas Parlamenta un Padomes [Direktīva \(ES\) 2020/1057](#) (2020. gada 15. jūlijs), ar ko attiecībā uz izpildes nodrošināšanas prasībām groza Direktīvu 2006/22/EK un attiecībā uz Direktīvu 96/71/EK un Direktīvu 2014/67/ES nosaka īpašus noteikumus autotransporta nozarē strādājošo transportlīdzekļu vadītāju norīkošanai darbā, un groza Regulu (ES) Nr. 1024/2012.

³ Dānija, Vācija, Grieķija, Francija, Itālija, Luksemburga, Nīderlande, Austrija un Zviedrija Tiesā atbalstīja Parlamentu un/vai Padomi.

⁴ Vismaz 45 stundas.

⁵ Proti, laikposms, kas ir ilgāks par 45 stundām un ir kompensācija par iepriekšējiem saīsinātiem iknedēļas atpūtas laikposmiem. Pārtraukumu un saīsinātu ikdienas atpūtas laikposmu (vismaz 9 stundas) un saīsinātu iknedēļas atpūtas laikposmu (mazāk nekā 45 stundas, bet vismaz 24 stundas) izmantošana transportlīdzeklī joprojām ir atļauta.

⁶ Šie atpūtas laikposmi jāpavada atbilstošā un katram dzimumam piemērotā izmitināšanas vietā, kurā ir pienācīgas guļasvietas un sanitārās telpas. Darba devējam jāsedz ar to saistītās izmaksas.

⁷ Transporta uzņēmumam principā par saviem līdzekļiem jāorganizē transportlīdzekļa vadītāja atgriešanās, ja vien viņš neizvēlas dažkārt atteikties no šādas atgriešanās.

⁸ Četru nedēļu laikposms tiek saīsināts līdz trīs nedēļu laikposmam, ja transportlīdzekļa vadītājs iepriekš ir izmantojis divus secīgus saīsinātus iknedēļas atpūtas laikposmus.

⁹ Par deviņarpus gadiem vai deviņiem gadiem atkarībā no tahogrāfa tipa, ar kādu transportlīdzeklis ir aprīkots.

¹⁰ Kabotāžas pārvadājums ir pārvadājums dalībvalsts iekšienē, ko veic pārvadātājs, kurš uzņēmējdarbību veic citā dalībvalstī. Šādi pārvadājumi tiek atļauti, kamēr tie netiek veikti tā, ka tie veido pastāvīgu vai nepārtrauktu darbību šajā dalībvalstī.

¹¹ Transportlīdzekļa vadītāju, kas veic šādu "trešās valsts" pārvadājumu, uzskata par norīkotu darbā, jo šim vadītājam un šim pārvadājumam ir pietiekama saikne ar uzņēmējas dalībvalsts teritoriju.

¹² Proti, kravu pārvadājumi starp dalībvalstīm, kuros kravas automašīna vai cits ar to saistīts kravas transportlīdzeklis brauciena sākuma vai beigu posmā izmanto sauszemes ceļu, bet atlikušajā brauciena posmā izmanto dzelzceļu, iekšzemes ūdensceļu vai jūras ceļu. Transportlīdzekļa vadītāju neuzskata par norīkotu darbā, ja viņš veic kombinētā pārvadājuma sākuma vai beigu autoceļa posmu un ja attiecīgajā autoceļa posmā pašā par sevi ietilpst divpusēji pārvadājumi. Šajā pēdējā minētajā gadījumā norādītajā posmā sniegtā pakalpojuma veids ir cieši saistīts ar dalībvalsti, kurā veic uzņēmējdarbību.

¹³ Turpretim transportlīdzekļa vadītājus neuzskata par norīkotiem darbā, kad tie veic attiecīgi "divpusējus" kravu vai pasažieru pārvadājumus (starp dalībvalsti, kurā veic uzņēmējdarbību, un citu dalībvalsti), vai tranzīta pārvadājumus, kuros transportlīdzekļa vadītājs šķērso dalībvalsti, principā neveicot kravas iekraušanu vai izkraušanu un neuzņemot vai neizsēdinot pasažierus.

¹⁴ Precīzāk – Tiesa atceļ Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, kurā ir paredzēts šis pienākums.

¹⁵ Tiesas spriedums, 2017. gada 20. decembris, *Vaditrans*, [C-102/16](#) (skat. arī paziņojumu presei [Nr. 145/17](#)).

¹⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes [Regula \(EK\) Nr. 1072/2009](#) (2009. gada 21. oktobris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautisko kravas autopārvadājumu tirgum.