

Anonimizēta versija

Tulkojums

C-477/22 – 1

Lieta C-477/22

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu

Iesniegšanas datums:

2022. gada 15. jūlijs

Iesniedzējtiesa:

Corte suprema di cassazione (Augstākā kasācijas tiesa, Itālija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2022. gada 12. maijs

Kasācijas sūdzības iesniedzēja:

ARST SpA – Azienda regionale sarda trasporti

Pretkasācijas sūdzības iesniedzēji:

TR

OS

EK

UN

RC

RS

OA

ZB

HP

WS

IO

TK

ME

SK

TF

TC

ND

**CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE (AUGSTĀKĀ KASĀCIJAS TIESA,
ITĀLIJA)**

DARBA LIETU PALĀTA

[..]

izdod šādu rīkojumu.

RĪKOJUMS PAR PAGaidu NOREGULĒJUMU

par kasācijas sūdzību [..], kuru iesniedza:

ARST S.P.A. – AZIENDA REGIONALE SARDA TRASPORTI, [..]

– kasācijas sūdzības iesniedzēja –

pret

TR, OS, EK, UN, RC, RS, OA, ZB, HP, [..]

– pretkasācijas sūdzības iesniedzēji –

kā arī pret

WS, IO, TK, ME, SK, TF, TC, ND, [..]

– pretkasācijas sūdzības iesniedzēji –

par **CORTE D'APPELLO di CAGLIARI** (Kaljāri apelācijas tiesa, Itālija)
spriedumu [..], kas pasludināts 2016. gada 10. martā [..];

[*omissis*: standartfrāzes]

LĒMUMA PAMATOJUMS

PAMATLIETAS PRIEKŠMETS UN ATBILSTOŠIE FAKTISKIE APSTĀKĻI

1. Sabiedrība *ARST S.p.A.* ir *Regione SARDEGNA* (Sardīnijas reģions, Itālija) vietējā sabiedriskā transporta uzņēmums; tas veic pasažieru pārvadājumus reģiona teritorijā un to kontrolē reģiona administrācija.
2. WS un citi darbinieki, kuri šajā procesā ir pretkasācijas sūdzības iesniedzēji (turpmāk tekstā – “darbinieki”), ir sabiedrības *ARST* darbinieki, kas ir pasažieru autopārvadājumu transportlīdzekļu vadītāji; visi darbinieki ir nodarbināti *ARST* depo, kas atrodas Abbasantas pašvaldībā [*Comune di Abbasanta*].
3. 2011. gada 5. septembrī darbinieki cēla prasību *Tribunale di Oristano* (Oristāno tiesa, Itālija), apgalvojot, ka esot pārkāpta Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 561/2006 (2006. gada 15. marts), 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 (turpmāk tekstā – “regula”).
4. It īpaši viņi apgalvoja, ka laikposmā no 2007. gada 11. aprīļa, kas ir regulas spēkā stāšanās datums, līdz 2010. gada 6. decembrim darba devēja noteikto darba maiņu dēļ katrs no viņiem nav izmantojis “regulāru” iknedēļas atpūtu (kura regulas 4. panta h) punktā ir definēta kā atpūta, kas ir vismaz 45 stundas) kopā par 953,30 neizmantotām atpūtas stundām un ir pārsniedzis regulas 6. panta 3. punktā noteikto maksimālo transportlīdzekļa vadīšanas laikposma divu nedēļu laikā ierobežojumu 90 stundu apmērā kopā par 752 pārsniegšanas stundām.
5. Viņi lūdza *Tribunale* piespriest darba devējam – *ARST S.p.A.* – izmaksāt viņiem atlīdzinājumu un/vai kompensāciju proporcionāli neizmantotajām atpūtas stundām un minēto transportlīdzekļa vadīšanas ierobežojumu pārsniegšanas stundām, kas kopā ir aprēķināta 13 839,60 EUR apmērā katram transportlīdzekļa vadītājam.
6. Sava prasījuma pamatojumam darbinieki norādīja, ka viņi īsteno darba maiņu rotāciju, kas ir identiska katram darbiniekam un pamatojoties uz kuru ir tikušas aprēķinātas neizmantotās atpūtas stundas un transportlīdzekļa vadīšanas laika pārsniegšanas stundas – kas ir ilustrētas attiecīgi prasības pieteikuma “A” un “B” pielikumā – kas ir vienādas katram transportlīdzekļa vadītājam.
7. *Tribunale* pilnībā apmierināja prasījumu (samazināja atlīdzinājuma summu par 50 % vienīgi darbiniekiem TF un UN, ņemot vērā, ka kā transportlīdzekļa vadītāji viņi ir nostrādājuši mazāku laika periodu).
8. *ARST S.p.A.* iesniedza apelācijas sūdzību *Corte d'Appello di Cagliari* (Kaljāri apelācijas tiesa, Itālija).

9. Apelācijas instances tiesa ieguva no *ARST S.p.A.* katra transportlīdzekļa vadītāja pilnu faktisko darba maiņu grafiku lietas izskatīšanas periodā un samazināja darba devējam piespriedā atlīdzinājuma apmēru, veicot individuālu atlīdzinājuma pārrēķinu, pamatojoties uz atrašanos dienestā.

10. Pārējā daļā tā noraidīja *ARST S.p.A.* apelācijas sūdzību.

11. Tā atzina par nepamatotu *ARST S.p.A.* aizstāvības argumentu, saskaņā ar kuru aplūkojamajā gadījumā esot iestājies regulas 3. panta a) punktā paredzētais regulas nepiemērošanas gadījums (“transportlīdzekļiem, ko izmanto regulāriem pasažieru pārvadājumiem, ja minētajā pakalpojumā ietvertā maršruta garums nepārsniedz 50 kilometrus”).

12. *ARST S.p.A.* pamatoja minēto argumentu ar apstākli, ka vienīgi dažās darba maiņās (un šajā gadījumā tikai vienreiz vai ļoti retos gadījumos divas reizes) transportlīdzekļu vadītāji bija nobraukuši attālumus, kuri pārsniedz 50 km.

13. *ARST S.p.A.* turklāt apgalvoja, ka no 2009. gada marta tika izveidoti divi darba maiņu grafiki, kurus ir atbalstījušas arodbiedrības un kurus darbinieki ievēroja rotācijas kārtībā: deviņu nedēļu grafiks, kas ietvēra darba maiņas ar attālumiem, kuri pārsniedz 50 km, un kurā tika piemērotas regulā paredzētās atpūtas; kā arī desmit nedēļu grafiks, kas ietvēra darba maiņas ar attālumiem, kuri ir mazāki par 50 km, un kad regula netika piemērota.

14. Noraidot minētos aizstāvības argumentus, apelācijas instances tiesa uzsvēra, ka no katras “darba maiņas–maršruta” specifiskajām izrietēja, ka katrā darba maiņā transportlīdzekļa vadītājs nobrauca vairāk par 50 km: dažos gadījumos šis attālums tika nobraukts, neveicot starpposma pieturas; citos gadījumos attālums starp vienu pieturu un otru bija mazāks par 50 km, taču kopējais brauciens tomēr bija daudz garāks.

15. Tā piebilda, ka aplūkojamajā gadījumā pat nav skaidrs, kāda ir bijusi galapietura, jo darba dienas laikā transportlīdzekļa vadītājam bija jāsasniedz vairāk nekā viena galapietura [*omissis*: galapieturu piemēri].

16. *Corte d'appello* skatījumā, ārpilsētu pārvadājumos “maršruta garums” apzīmē kopējo braucienu, ko transportlīdzekļa vadītājs nobrauc darba dienas laikā; 50 km ierobežojums izslēdz no regulas piemērošanas vienīgi pilsētu transportlīdzekļu vadītājus, kuri veic īsus un biežus braucienus.

17. Apelācijas instances tiesa noraidīja arī *ARST S.p.A.* argumentu, saskaņā ar kuru, lai pārbaudītu regulas 6. panta 3. punktā minētā transportlīdzekļa vadīšanas laika divu nedēļu laikā ierobežojuma ievērošanu, ir jāņem vērā vienīgi laiks, kuru transportlīdzekļa vadītājs ir pavadījis pie stūres.

18. Tā uzsvēra, ka regulas 6. panta 3. punktā minētais 90 stundu divu nedēļu laikā ierobežojums ir attiecināms uz kopējo “transportlīdzekļa vadīšanas laikposmu”.

19. Tā norādīja, ka saskaņā ar 4. panta k) punktā minēto definīciju “transportlīdzekļa ikdienas vadīšanas laiks” nozīmē kopējo uzkrāto transportlīdzekļa vadīšanas laiku starp diviem ikdienas atpūtas laikposmiem (vai starp ikdienas atpūtas laikposmu un iknedēļas atpūtas laikposmu), savukārt šī 4. panta j) punktā transportlīdzekļa vadīšanas darbības ilgums ir definēts kā “transportlīdzekļa vadīšanas laiks”; no šīm definīcijām apelācijas instances tiesa izdarīja secinājumu, ka transportlīdzekļa ikdienas vadīšanas laiks sakrīt ar ikdienas darba maiņu.

20. *ARST S.p.A.* pārsūdzēja apelācijas instances tiesas spriedumu *Corte di Cassazione* (Kasācijas tiesa, Itālija), ar diviem atsevišķiem pamatiem apstrīdot apelācijas instances tiesas interpretāciju attiecībā uz regulas 3. panta a) punktā minēto terminu “maršruta garums” un regulas 6. panta 3. punktā minēto frāzi “kopējais uzkrātais transportlīdzekļa vadīšanas laikposms divu secīgu nedēļu laikā”. Darbinieki atbildēja ar divām atsevišķām pretkasācijas sūdzībām.

ATBILSTOŠĀS SAVIENĪBAS TIESĪBU NORMAS

1. *ARST S.p.A.* iesniegtā kasācijas sūdzība liek šai *Corte* interpretēt Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006 (2006. gada 15. marts), 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.), kas turpmāk tekstā ir minēta kā “regula”.

2. Aplūkojamajam laikposmam (2007. gada aprīlis – 2010. gada decembris) nav piemērojami grozījumi, kas ir ieviesti ar Regulu (ES) 2020/1054.

3. Nav strīda par to, ka aplūkojamais gadījums ietilpst regulas piemērošanas jomā šīs regulas 2. panta [1.] punkta b) apakšpunkta izpratnē, jo *ARST S.p.A.* veic pasažieru autopārvadājumus ar transportlīdzekļiem, kuru konstrukcijas īpašības un aprīkojums ir piemērots vairāk kā deviņu personu pārvadāšanai, ieskaitot transportlīdzekļa vadītāju, un kas ir paredzēti šādam mērķim. Pārvadājumi notiek Savienības teritorijā (Itālijas valsts Sardīnijas reģionā).

4. Divi šai *Corte* uzdotie interpretācijas jautājumi attiecas attiecīgi uz:

– regulas 3. panta a) punktu, saskaņā ar kuru:

“Šī regula neattiecas uz pārvadājumiem ar:

a) transportlīdzekļiem, ko izmanto regulāriem pasažieru pārvadājumiem, ja minētajā pakalpojumā ietvertā maršruta garums nepārsniedz 50 kilometrus”;

– regulas 6. panta 3. punktu, saskaņā ar kuru:

“kopējais uzkrātais transportlīdzekļa vadīšanas laikposms divu secīgu nedēļu laikā nepārsniedz 90 stundas”.

5. Valsts tiesībās nav konstatējamas piemērojamas tiesību normas.

6. Valsts tiesībās ar *Decreto Legislativo 19 novembre 2007 n. 234* [2007. gada 19. novembra Leģislatīvo dekrētu Nr. 234], kas attiecībā uz darbiniekiem ir stājies spēkā 2008. gada 1. janvārī, ir transponēta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/15/EK (2002. gada 11. marts) par darba laika organizēšanu personām, kas ir autotransporta apkalpes locekļi; netiek apgalvots, ka šis tiesiskais regulējums būtu pārkāpts.

7. Savukārt *Legge 14 febbraio 1958, n. 138* [1958. gada 14. februāra likums Nr. 138] regulē ārpilsētu maršrutu sabiedriskā transporta transportlīdzekļu, ko izmanto pasažieru pārvadājumiem, apkalpes darba laiku gadījumos, kad ir piemērojams regulas 3. panta a) punktā paredzētais izņēmums.

PIRMAIS PREJUDICIĀLAIS JAUTĀJUMS

- 1 Pirmais jautājums attiecas uz regulas 3. panta a) punkta interpretāciju.
- 2 Lietā nav strīda par to, ka *ARST S.p.A.* veiktie autopārvadājumi ir “regulārie pasažieru pārvadājumi” regulas 4. panta n) punktā paredzētās definīcijas izpratnē; tas ir visiem pieejams pasažieru pārvadājumu pakalpojums ar iepriekš noteiktu biežumu un maršrutu, un pasažieri var tikt ielaisti un izlaisti iepriekš noteiktajās pieturās.
- 3 Šai *Corte* uzdotais jautājums izriet no apstākļa, ka *ARST S.p.A.* sniedz pakalpojumu vairākos dažādos maršrutos un vienas darba dienas laikā ar vienu un to pašu transportlīdzekli vadītājs nobrauc vairāk nekā vienu maršrutu.
- 4 Akciju sabiedrība *ARST S.p.A.* apgalvo, ka “maršruta garums” – uz kuru attiecas maksimāli 50 km izņēmuma sliexsnis – ir katra atsevišķa maršruta garums un tas nav saskaitāms ar citu maršrutu garumiem; savukārt abu iepriekšējo instanču tiesas, atbalstot darbinieku argumentus, aprēķinot “maršruta garumu”, saskaitīja visu maršrutu kilometru skaitu, ko transportlīdzekļa vadītājs nobrauca vienas darba dienas laikā.
- 5 *Corte* norāda, ka no Tiesas 2021. gada 9. septembra sprieduma lietā C-906/19, kas ir pieņemts par Francijas kasācijas tiesas iesniegto lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu par regulas 3. panta a) punkta interpretāciju, izriet, ka (minētā sprieduma 32. un 38. punkts) frāze “transportlīdzekļ[i], ko izmanto” “regulāriem” pasažieru pārvadājumiem, kuru maršruta garums nepārsniedz 50 kilometrus, attiecas tikai uz transportlīdzekļiem, kas tiek izmantoti vienīgi šādam pārvadājumam (izslēdzot transportlīdzekļus, kas šajā nolūkā tiek izmantoti tikai neregulāri), tādējādi regula ir piemērojama transportlīdzekļiem, ko izmanto jauktā

veidā, gan maršrutiem, kas ir īsāki par 50 kilometriem, gan maršrutiem, kas ir garāki par 50 kilometriem.

- 6 Gadījumā, kas tika izskatīts Tiesā, strīds bija par transportlīdzekļa vadītāja pienākumu ievietot vadītāja karti reģistrācijas kontrolierīcē, un tas tika apstiprināts arī dienām, kad transportlīdzeklis tika izmantots regulāriem pasažieru pārvadājumiem, kuru maršruta garums nepārsniedza 50 kilometrus.
- 7 Tomēr aplūkojamajā gadījumā strīds ir par pašu transportlīdzekļa “maršruta garuma” definīciju, jo, kā minēts, vienas darba dienas laikā ar vienu un to pašu transportlīdzekli vadītāji nobrauc dažādus maršrutus.
- 8 Tādējādi rodas šaubas, vai regulas 3. panta a) punktā minētais termins “maršruta garums” identificē maršrutu, ko pārvadājumu uzņēmums ir noteicis par biļetes cenas samaksu, kā, šķiet, tas izriet no gramatiskās atsaucēs regulas 3. panta a) punktā uz “regulār[u] [...] [pārvadājumu]” maršruta garumu (“[...] regulāriem pasažieru pārvadājumiem, ja minētajā pakalpojumā ietvertā maršruta garums [...]”), vai drīzāk norāda uz kilometriem, kurus transportlīdzekļa vadītājs nobrauc vienas darba dienas laikā, arī sedzot vairākus maršrutus, kā, šķiet, tas izriet no regulas mērķa “uzlabot sociālos apstākļus darbiniekiem, uz kuriem tā attiecas, kā arī uzlabot vispārējo satiksmes drošību”.
- 9 Ir iedomājami arī citi risinājumi kā maksimālais attālums, ko transportlīdzeklis nobrauc no sākumpunkta; atsaucoties uz 24. apsvērumu, kurā ir norādīti transportlīdzekļi, kuri ir izslēgti no regulas piemērošanas jomas saskaņā ar 3. panta a) punktu – (kuriem saskaņā ar regulas 15. pantu ir piemērojami vienīgi aizsargājošie valsts tiesiskie regulējumi) – kā “transportlīdzekļ[i], kurus izmanto regulāriem pasažieru pārvadājumiem un kuru maršruta garums nepārsniedz 50 km”.
- 10 Katrā ziņā šajā gadījumā – neatkarīgi no termina “maršruta garums” interpretācijas – nav strīda par to, ka uzņēmums veic regulārus pasažieru pārvadājumus dažos maršrutos, kuri pārsniedz 50 km; tāpat ir jānosaka, vai uzņēmums no regulas var būt piemērojams atsevišķiem ARST S.p.A. transportlīdzekļiem (tiem, ko izmanto vienīgi pasažieru pārvadājumiem maršrutos, kuri ir īsāki par 50 kilometriem), vai arī regulas piemērošanas jomā ietilpst pilnīgi viss ARST S.p.A. pārvadāšanas pakalpojums, jo tas tiek sniegts arī ar transportlīdzekļiem, ko izmanto maršrutos, kuru ir garāki par 50 kilometriem.
- 11 Pirmais Tiesai uzdotais jautājums ir šāds:

“Vai Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 561/2006 (2006. gada 15. marts), 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, 3. panta a) punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka termins “maršruta garums”, kas nepārsniedz 50 kilometrus, attiecas uz maršruta (līnijas) kilometru skaitu, ko pārvadājumu uzņēmums ir noteicis biļetes cenas samaksai, vai uz kopējo to kilometru skaitu,

kurus transportlīdzekļa vadītājs nobrauc ikdienas darba maiņā, vai arī uz maksimālo attālumu uz ceļa, ko transportlīdzeklis sasniedz no sākumpunkta (rādiuss), vai katrā ziņā, uz kādu citu kritēriju, pamatojoties uz kuru ir jāaprēķina maršruta garuma kilometru skaits?

Jebkurā gadījumā, vai uzņēmums, kas organizē pārvadājumus, var tikt atbrīvots no regulas piemērošanas attiecībā uz tiem transportlīdzekļiem, kuri tiek izmantoti vienīgi maršrutos, kas ir īsāki par 50 km, vai arī regula ir piemērojama pilnīgi visam uzņēmuma pārvadāšanas pakalpojumam tādēļ, ka citus transportlīdzekļus uzņēmums izmanto maršrutiem, kuri ir garāki par 50 km?”

OTRAIS PREJUDICIĀLAIS JAUTĀJUMS

- 12 Otrais šai *Corte* uzdotais jautājums attiecas uz regulas 6. panta 3. punktā minētā “transportlīdzekļa vadīšanas laikposma” definīciju.
- 13 Akciju sabiedrība *ARST S.p.A.* apgalvo, ka maksimālais transportlīdzekļu vadīšanas laikposms divu nedēļu laikā atsaucas vienīgi uz faktisko transportlīdzekļa vadīšanas darbību; darbinieki, kuru argumentus ir atbalstījušas divu iepriekšējo instanču tiesas, uzskata, ka ir jāņem vērā visas darba maiņas ilgums.
- 14 *Corte* norāda, ka regulas 4. pantā ir ietvertas trīs transportlīdzekļa vadīšanas laika definīcijas:
 - k) apakšpunktā “transportlīdzekļa ikdienas vadīšanas laiks” (nozīmē kopējo uzkrāto transportlīdzekļa vadīšanas laiku starp viena ikdienas atpūtas laikposma beigām un otra ikdienas atpūtas laikposma sākumu, vai starp ikdienas atpūtas laikposmu un iknedēļas atpūtas laikposmu);
 - l) apakšpunktā “transportlīdzekļa iknedēļas vadīšanas laiks” (nozīmē nedēļas laikā kopā uzkrāto transportlīdzekļa vadīšanas laiku);
 - q) apakšpunktā “transportlīdzekļa vadīšanas laikposms” (nozīmē uzkrāto transportlīdzekļa vadīšanas laikposmu kopš brīža, kad transportlīdzekļa vadītājs uzsāk transportlīdzekļa vadīšanu pēc atpūtas laikposma vai reglamentētā pārtraukuma, līdz brīdim, kamēr viņš paņem atpūtas laikposmu vai reglamentēto pārtraukumu. Transportlīdzekļa vadīšanas laikposms var būt nepārtraukts vai pārtraukts).
- 15 Visbeidzot, šī 4. panta j) punktā ir definēts “transportlīdzekļa vadīšanas laiks”, kas nozīmē transportlīdzekļa vadīšanas darbības ilgumu, ko reģistrē (automātiski vai pusautomātiski ar reģistrācijas kontrolierīcēm, kā noteikts Regulas (EEK) Nr. 3821/85 1. un 1.B pielikumā; vai ar roku, kā noteikts Regulas (EEK) Nr. 3821/85 16. panta 2. punktā).

- 16 Akciju sabiedrības *ARST S.p.A.* skatījumā, “transportlīdzekļa vadīšanas laikposms” nav nekas cits kā “transportlīdzekļa vadīšanas laiku” summa.
- 17 Šķiet, ka uz šādu nozīmi ir norādīts regulas 17. apsvērumā, saskaņā ar kuru – ar mērķi uzlabot sociālos apstākļus darbiniekiem, uz kuriem tā attiecas, kā arī uzlabot vispārējo satiksmes drošību – regula paredz noteikumus, kas attiecas uz maksimālo “transportlīdzekļa vadīšanas laikposmu” vienā dienā, vienā nedēļā un divu secīgu nedēļu laikposmā.
- 18 Tādā pašā nozīmē var atsaukties uz pašu regulas 6. panta 4. punktu, saskaņā ar kuru ikdienas un iknedēļas transportlīdzekļa vadīšanas laikposms ietver visu “transportlīdzekļa vadīšanas” laikposmu Kopienas vai trešās valsts teritorijā.
- 19 Tomēr šī 6. panta nākamajā 5. punktā ir paredzēts, ka transportlīdzekļa vadītājs kā “citu darbu” atzīmē jebkuru laikposmu, kas pavadīts, kā aprakstīts 4. panta e) punktā (proti: jebkādas darbības, kas nav transportlīdzekļa vadīšana un kas tiek definētas kā darba laiks Direktīvas 2002/15/EK 3. panta a) apakšpunktā, tostarp jebkuru darbu tam pašam vai citam darba devējam transporta nozarē vai ārpus tās), kā arī jebkuru laikposmu, kas pavadīts, veicot komercpārvaldījumu ar transportlīdzekli, uz ko neattiecas šī regula, kā arī atzīmē jebkuru “pieejamības laikposmu” kopš viņa pēdējā ikdienas vai iknedēļas atpūtas laikposma saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 3821/85 15. panta 3. punkta c) apakšpunktu.
- 20 Nav skaidrs, vai minētie “citi darbi” ir būtiski, vai nē, aprēķinot transportlīdzekļu vadīšanas laikposmu divu nedēļu laikā.
- 21 Tiesu, kas jau izskatījušas lietu, sniegtajā interpretācijā transportlīdzekļa vadīšanas laikposms tiek identificēts ar ikdienas darba maiņu; šī interpretācija ir balstīta uz “transportlīdzekļa ikdienas vadīšanas laika” definīcijā (regulas 4. panta k) punkts) ietvertu atsauci uz laiku starp diviem ikdienas atpūtas laikposmiem, kā arī uz apstākli, ka regulas 4. pantā ir atsevišķi definēti “transportlīdzekļa vadīšanas laiks” – proti, transportlīdzekļa vadīšanas darbības ilgums, ko reģistrē – un “transportlīdzekļa vadīšanas laikposms”, tādējādi šķiet, ka pēdējais minētais termins apzīmē plašāku laika intervālu.
- 22 Otrais Tiesai uzdotais jautājums ir šāds:
- “Vai Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 561/2006 (2006. gada 15. marts), 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, 6. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka “kopējais uzkrātais transportlīdzekļa vadīšanas laikposms divu secīgu nedēļu laikā” ir “transportlīdzekļa vadīšanas laiku” divu nedēļu laikā summa – atbilstoši iepriekšējai 4. panta j) apakšpunktā noteiktajai definīcijai – vai arī tas ietver arī citas darbības, un it īpaši visu transportlīdzekļa vadītāja nostrādāto darba maiņu divu nedēļu laikā, vai arī visus šī paša 6. panta 5. punktā minētos “citus darbus”?”

AR ŠĀDU PAMATOJUMU

Saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 267. pantu *Corte* lūdz Eiropas Savienības Tiesu pieņemt prejudiciālu nolēmumu par motīvu daļas 11. un 22. punktā norādītajiem Eiropas Savienības tiesību interpretācijas jautājumiem.

[*omissis*: tiesvedības apturēšana un standartfrāzes]

Romā, [...] 2021. gada 9. februārī.

PRIEKŠSĒDĒTĀJS

DARBA VERSIJA