



## Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (pirmā palāta)

2021. gada 8. jūlijā \*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Direktīva 96/71/EEK – 1. panta 1. punkts, kā arī 3. un 5. pants – Darba ņēmēju norīkošana darbā saistībā ar pakalpojumu sniegšanu – Starptautiskā sauszemes kravas transporta vadītāji – Norīkojuma valsts minimālās darba algas likmes ievērošana – Dienas nauda – Regula (EK) Nr. 561/2006 – 10. pants – Darbiniekiem piešķirtā atlīdzība, ņemot vērā degvielas patēriņu

Lietā C-428/19

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Gyulai Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság* (Çulas Administratīvā un darba lietu tiesa, Ungārija) iesniedza ar 2019. gada 20. maija lēmumu un kas Tiesā reģistrēts 2019. gada 4. jūnijā, tiesvedībā

OL,

PM,

RO

pret

***Rapidsped Fuvarozási és Szállítmányozási Zrt.,***

TIESA (pirmā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs Ž. K. Bonišo [*J.-C. Bonichot*], tiesneši L. Bejs Larsens [*L. Bay Larsen*] (referents), K. Toadere [*C. Toader*], M. Safjans [*M. Safjan*] un N. Jēskinens [*N. Jääskinen*],

ģenerālvokāts: M. Bobeks [*M. Bobek*],

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

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

– OL, PM un RO vārdā – *Gy. Lupkovics, ügyvéd,*

– *Rapidsped Fuvarozási és Szállítmányozási Zrt.* vārdā – *D. Kaszás, ügyvéd,*

\* Tiesvedības valoda – ungāru.

- Ungārijas valdības vārdā – *M. Z. Fehér* un *G. Koós*, kā arī *M. M. Tátrai*, pārstāvji,
- Francijas valdības vārdā – *A.-L. Desjonquères* un *C. Mosser*, pārstāves,
- Nīderlandes valdības vārdā – *M. K. Bulterman* un *P. Huurnink*, pārstāves,
- Polijas valdības vārdā – *B. Majczyna*, pārstāvis,
- Eiropas Komisijas vārdā – sākotnēji *W. Mölls*, *B.-R. Killmann* un *L. Havas*, vēlāk – *B.-R. Killmann* un *L. Havas*, pārstāvji,

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus 2021. gada 6. maijā tiesas sēdē,  
pasludina šo spriedumu.

### Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 96/71/EK (1996. gada 16. decembris) par darba ņēmēju norīkošanu darbā pakalpojumu sniegšanas jomā (OV 1997, L 18, 1. lpp.) 1. panta 1. punktu, kā arī 3. un 5. pantu un 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 (OV 2006, L 102, 1. lpp.), 10. pantu.
- 2 Šis lūgums ir iesniegts tiesvedībā starp OL, PM un RO, no vienas puses, un *Rapidsped Fuvarozási és Szállítmányozási Zrt.* (turpmāk tekstā – “*Rapidsped*”), no otras puses, saistībā ar pirmo minēto, kas ir starptautiskā sauszemes kravas transporta vadītāji, pieteikumu ar mērķi saņemt no *Rapidsped*, viņu darba devēja, darba algas, kurā ņemta vērā Francijas minimālā darba alga saistībā ar Francijā nostrādāto darba laiku, maksājumu.

### Atbilstošās tiesību normas

#### *Savienības tiesības*

#### *Direktīva 96/71*

- 3 Direktīvas 96/71 1. pantā “Darbības joma” ir noteikts:
  - “1. Šo direktīvu piemēro dalībvalstī reģistrētiem uzņēmumiem, kuri saistībā ar starptautisku pakalpojumu sniegšanu norīko darba ņēmējus darbā kādā dalībvalstī saskaņā ar 3. punktu.
  2. Šo direktīvu nepiemēro tirdzniecības flotes uzņēmumiem attiecībā uz kuģa apkalpi.

3. Šo direktīvu piemēro, ciktāl 1. punktā minētie uzņēmumi veic vienu no šādiem starptautiskiem pasākumiem:

a) norīko darbā darba ņēmējus dalībvalstī uz to atbildību un to vadībā saskaņā ar līgumu, kas noslēgts starp uzņēmumu, kas veic norīkojumu, un pusi, kam pakalpojumi domāti un kas darbojas minētajā dalībvalstī, ar noteikumu, ka starp uzņēmumu, kas veic norīkojumu, un darba ņēmējiem norīkojuma laikā ir darba attiecības,

[..].”

4 Šīs direktīvas 2. pants “Definīcijas” ir formulēts šādi:

“1. Šajā direktīvā “darbā norīkots darba ņēmējs” nozīmē darba ņēmēju, kurš uz ierobežotu laiku veic darbu dalībvalstī, kas nav tā dalībvalsts, kurā viņš parasti strādā.

2. Šajā direktīvā jēdziena “darba ņēmējs” definīcija atbilst tai definīcijai, ko piemēro tās dalībvalsts tiesību aktos, kurā darba ņēmējs ir norīkots darbā.”

5 Minētās direktīvas 3. pantā “Darba noteikumi un nosacījumi” ir paredzēts:

“1. Dalībvalstis nodrošina, lai neatkarīgi no tiesību akta, ko piemēro darba attiecībām, 1. panta 1. punktā minētie uzņēmumi nodrošinātu to teritorijā darbā norīkotajiem darba ņēmējiem darba noteikumus, kas attiecas uz šādiem jautājumiem, kurus tajā dalībvalstī, kurā darbu veic, nosaka

– ar normatīviem vai administratīviem aktiem

un/vai

– ar kolektīviem līgumiem vai šķirējtiesas nolēmumiem, kas ir pasludināti par vispārēji piemērojamiem 8. punkta nozīmē, ciktāl tie attiecas uz pielikumā minētajām darbībām:

[..]

c) minimālajām algas likmēm, to skaitā likmes par virsstundām; šo apakšpunktu nepiemēro darba pensiju papildu sistēmām;

[..]

Šīs direktīvas 1. punkta c) apakšpunktā minēto minimālās algas likmes jēdzienu definē valsts tiesību aktos un/vai tās dalībvalsts praksē, kurā darba ņēmējs ir norīkots darbā.

[..]

7. Panta 1. līdz 6. punkta noteikumi nekavē tādu darba noteikumu un nosacījumu piemērošanu, kas ir labvēlīgāki darba ņēmējiem.

Komandējuma naudu, kas saistīta ar attiecīgo norīkojumu, uzskata par minimālās algas daļu, ja vien to neizmaksā, atlīdzinot tādus faktiskos izdevumus saistībā ar norīkojumu darbā kā ceļa, dzīvokļa un uzturēšanās izdevumi.

[..]”

- 6 Šīs pašas direktīvas 5. pantā “Pasākumi” ir noteikts:

“Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus gadījumā, ja neizpilda šīs direktīvas prasības.

Tās jo īpaši nodrošina, lai darba ņēmējiem un/vai to pārstāvjiem būtu pieejamas atbilstīgas procedūras šīs direktīvas noteikto saistību izpildei.”

- 7 Saskaņā ar Direktīvas 96/71 6. pantu “Jurisdikcija”:

“Lai īstenotu tiesības uz darba noteikumiem un nosacījumiem, ko nodrošina ar 3. pantu, var sākt tiesvedību dalībvalstī, kurā darba ņēmējs ir vai ir bijis norīkots darbā, neierobežojot, ja vajadzīgs, tiesības sākt tiesvedību citā valstī saskaņā ar starptautiskajām konvencijām par jurisdikciju.”

### *Direktīva 2003/59/EK*

- 8 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2003/59/EK (2003. gada 15. jūlijs) par dažu kravu vai pasažieru pārvadāšanai paredzētu autotransporta līdzekļu vadītāju sākotnējās kvalifikācijas iegūšanu un periodisku apmācību, par Padomes Regulas (EEK) Nr. 3820/85 un Padomes Direktīvas 91/439/EEK grozīšanu un Padomes Direktīvas 76/914/EEK atcelšanu (OV 2003, L 226, 4. lpp.), 10. apsvērumā ir noteikts, ka droša vadīšanas apgūšana, kas apvienota ar racionālu degvielas patēriņu, pozitīvi ietekmēs sabiedrību un pašu autotransporta nozari.

- 9 Šīs direktīvas 1. pants “Darbības joma” ir formulēts šādi:

“Šī direktīva attiecas uz transportlīdzekļa vadīšanu, ko veic:

a) dalībvalsts pilsoņi un

b) trešo valstu pilsoņi, ko nodarbina vai izmanto uzņēmums, kas veic uzņēmējdarbību dalībvalstī;

turpmāk tekstā – “vadītāji”, kas veic autopārvadājumus Kopienā uz koplietošanas ceļiem, izmantojot:

– transportlīdzekļus, kuru vadīšanai nepieciešama [Padomes] Direktīvā 91/439/EEK [(1991. gada 29. jūlijs) par vadītāju apliecībām (OV 1991, L 237, 1. lpp.)] definētās C1, C1+E, C vai C + E kategorijas vadītāja apliecība vai par līdzvērtīgu atzīta vadītāja apliecība,

[..].”

- 10 Minētās direktīvas I pielikuma nosaukums ir “Minimālās prasības attiecībā uz kvalifikācijas iegūšanu un apmācību”. Saskaņā ar tās 1. iedaļas 1.3. punktu zināšanām, kas dalībvalstīm jāņem vērā, nosakot vadītāja sākotnējās kvalifikācijas iegūšanu un periodisku apmācību, jāaptver tostarp degvielas patēriņa optimizācija saistībā ar apliecībām C, C + E, C1, C1 + E kategorijai.

### ***Direktīva 2006/126/EK***

- 11 Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2006/126/EK (2006. gada 20. decembris) par vadītāju apliecībām (OV 2006, L 403, 18. lpp.) no 2013. gada 19. janvāra tika atcelta un aizstāta Direktīva 91/439. No Direktīvas 2006/126 4. panta, lasot to kopā ar Direktīvas 2003/59 III pielikumā ietvertu atbilstības tabulu, izriet, ka apliecības C, C + E, C1, C1 + E kategorijai, uz ko attiecas šī pēdējā minētā direktīva, attiecas uz transportlīdzekļiem, kurus izmanto kravu pārvadāšanai pa autoceļiem un kuru maksimālā atļautā masa pārsniedz 3,5 tonnas.
- 12 Saskaņā ar Direktīvas 2006/126 17. panta trešo daļu atsauces uz atcelto Direktīvu 91/439 turpmāk uzskata par atsaucēm uz Direktīvu 2006/126.

### ***Regula Nr. 561/2006***

- 13 Saskaņā ar Regulas Nr. 561/2006 2. panta 1. punkta a) apakšpunktu šī regula attiecas uz pārvadājumiem tostarp ar transportlīdzekļiem, kurus izmanto kravu pārvadājumiem un kuru maksimālā pieļaujamā masa, ieskaitot piekabi vai puspiekabi, pārsniedz 3,5 tonnas.
- 14 Šīs regulas 10. panta 1. punktā ir paredzēts:

“Transporta uzņēmums nedrīkst transportlīdzekļu vadītājiem, kurus tas nodarbina vai kuri ir tā rīcībā, maksāt atalgojumu, prēmiju vai algas piemaksu, tostarp par rādītājiem, kas saistīti ar nobraukto attālumu un/vai pārvadātās kravas daudzumu, izņemot gadījumus, kad šāda samaksa neapdraud satiksmes drošību un/vai neveicina šīs regulas pārkāpšanu.”

### ***Regula (EK) Nr. 44/2001***

- 15 Padomes Regulas (EK) Nr. 44/2001 (2000. gada 22. decembris) par jurisdikciju un spriedumu atzišanu un izpildi civillietās un komerclietās (OV 2001, L 12, 1. lpp.) 68. panta 1. punktā bija paredzēts, ka starp dalībvalstīm šī regula aizstāj 1968. gada 27. septembra Konvenciju par jurisdikciju un spriedumu izpildi civillietās un komerclietās (OV 1972, L 299, 32. lpp.), kurā ir izdarīti grozījumi ar vēlākajām konvencijām par jaunu dalībvalstu pievienošanos šai konvencijai (turpmāk tekstā – Briseles konvencija”), izņemot jautājumus attiecībā uz dalībvalstu teritorijām, un 2. punktā – ka, ciktāl šī regula aizstāj Briseles konvencijas noteikumus dalībvalstu starpā, visas norādes uz šo konvenciju saprot kā norādes uz minēto regulu.

### ***Regula (ES) Nr. 1215/2012***

- 16 Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 1215/2012 (2012. gada 12. decembris) par jurisdikciju un spriedumu atzišanu un izpildi civillietās un komerclietās (OV 2012, L 351, 1. lpp.) 8. apsvērumā ir noteikts:

“Padome 2000. gada 22. decembrī pieņēma Regulu [Nr. 44/2001], kas dalībvalstu starpā, izņemot Dāniju, aizstāj [Briseles konvenciju] attiecībā uz to dalībvalstu teritoriju, uz kurām attiecas LESD. Ar Padomes Lēmumu 2006/325/EK [(2006. gada 27. aprīlis), lai noslēgtu Nolīgumu starp Eiropas Kopien un Dānijas Karalisti par jurisdikciju un spriedumu atzišanu un izpildi civillietās un komerclietās (OV 2006, L 120, 22. lpp.),] Kopiena noslēdza nolīgumu ar Dāniju, kas nodrošināja Regulas [Nr. 44/2001] noteikumu piemērošanu Dānijā. [..]”

- 17 Saskaņā ar šīs regulas 21. panta 1. punkta a) apakšpunktu darba devēju, kura domicils ir kādā dalībvalstī, var iesūdzēt tās dalībvalsts tiesās, kurā ir viņa domicils.
- 18 Atbilstoši minētās regulas 62. panta 1. punktam, lai noteiktu, vai puses domicils ir dalībvalstī, kuras tiesā ir celta prasība, tiesa piemēro savus tiesību aktus.
- 19 Saskaņā ar Regulas Nr. 1215/2012 80. pantu ar to atceļ Regulu Nr. 44/2001. Atsauces uz atcelto regulu uzskata par atsaucēm uz Regulu Nr. 1215/2012.

### ***Ungārijas tiesības***

- 20 *Munka törvénykönyvéről szóló 2012. évi I. törvény* (2012. gada Likums Nr. I, ar ko apstiprina Darba kodeksu, turpmāk tekstā – “Darba kodekss”) 3. panta 2. punktā ir paredzēts, ka, ja vien nav noteikts citādi, šis likums ir piemērojams, ja darbinieks pastāvīgi veic darbu Ungārijā.

- 21 Darba kodeksa 285. pants ir izteikts šādi:

“1. Darbinieki un darba devēji var celt prasības saistībā ar darba tiesiskajām attiecībām vai šo likumu, savukārt uzņēmuma arodbiedrības vai komitejas var celt prasības tiesā saskaņā ar šo likumu, darba koplīgumu vai uzņēmuma nolīgumu.

[..]

4. Saskaņā ar 295. pantu darbinieki arī var celt prasības Ungārijas tiesās saistībā ar Ungārijā nostrādāto stundu skaitu.”

- 22 Šā kodeksa 295. panta 1. punktā ir noteikts:

“Ja, pamatojoties uz līgumu ar trešo personu, ārvalstu darba devējs noslēdz darba līgumu ar darbinieku Ungārijas teritorijā, nodibinot darba tiesiskās attiecības, kurām saskaņā ar šā likuma 3. panta 2. punktu nav piemērojams šis likums, minētajām darba tiesiskajām attiecībām, neskarot 4. punktā noteikto, piemēro Ungārijas tiesisko regulējumu, tostarp darba tiesiskajām attiecībām piemērojamā darba koplīguma noteikumus par:

- a) maksimālo darba laiku un minimālo atpūtas laiku;
- b) minimālo ikgadējo apmaksāto atvaļinājumu;
- c) minimālo darba algas apmēru;
- d) 214.–222. pantā paredzētajiem nosacījumiem attiecībā uz darbaspēka nodrošināšanu;
- e) darba drošības nosacījumiem;
- f) grūtnieču un sieviešu, kurām ir mazi bērni, kā arī jauniešu darba un nodarbinātības apstākļiem, kā arī
- g) vienlīdzīgas attieksmes prasību.”

- 23 Saskaņā ar minētā kodeksa 299. pantu tā mērķis tostarp ir transponēt Direktīvu 96/71 valsts tiesībās.

### **Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi**

- 24 OL, PM un RO (turpmāk tekstā – “autovadītāji pamatlietā”) katrs attiecīgi 2015. gada 12. jūnijā, 2016. gada 7. jūlijā un 2016. gada 26. augustā noslēdza darba līgumu par kravas automašīnas vadītāja darbu ar *Rapidsped*, sabiedrību ar juridisko adresi Ungārijā.
- 25 Šajos vienveidīgi formulētajos līgumos ir noteikts, ka, lai gan papildus starptautisko preču pārvadājumu veikšanai darbinieka uzdevums ir veikt iekšzemes preču pārvadājumus, viņam parasti ir jāveic savs darbs vietās, kas bieži un galvenokārt atrodas ārvalstīs – tomēr ārvalstīs darbs pastāvīgi netiek veikts.
- 26 Saskaņā ar Ungārijas tiesību aktiem darbiniekam ir tiesības saņemt dienas naudu par ārvalstīs veiktu darbu. No Tiesas rīcībā esošajiem lietas materiāliem un it īpaši no *Rapidsped* izdotā darbinieku informēšanas dokumenta izriet, ka šīs dienas naudas apmērs bija lielāks, ja darbinieka norikojuma laiks ārvalstīs, kas saskaņā ar līgumu principā varēja ilgt no trīs līdz piecām nedēļām pēc darbinieka izvēles, bija garāks. Šajā pašā dokumentā bija precizēts, ka minētās dienas naudas mērķis ir segt ārvalstīs radušos izdevumus.
- 27 Turklāt autovadītāju pamatlietā darba līgumos pēc darba devēja ieskatiem bija paredzēta prēmija – kad autovadītāji bija veikuši degvielas ietaupījumu –, kuras pamatā bija formula degvielas patēriņa samērošanai ar nobraukto attālumu.
- 28 Autovadītāji pamatlietā veica savu darbu, braucot ar mikroautobusu uz Franciju. Visā norikojuma laikā *Rapidsped* sadales dienesti noteica veicamos transportēšanas uzdevumus, proti, kurā datumā, ar kuru transportlīdzekli un pa kādu maršrutu preces ir jātransportē. Kabotāžu reglamentējošo tiesību normas piemērošanas dēļ minētie autovadītāji šķērsoja robežas vairākkārt.
- 29 Katra norikojuma perioda sākumā *Rapidsped* autovadītājiem pamatlietā iesniedza Ungārijas notāra apliecinātu deklarāciju un Francijas Darba ministrijas norikojuma apliecinājumu, kurā bija noteikts, ka viņu stundas likme ir 10,40 EUR stundā, kura pārsniedz minimālo stundas likmi Francijā, kas ir piemērojama kravu autopārvadājumu nozarē un atbilst 9,76 EUR stundā.
- 30 Autovadītāji pamatlietā cēla prasību iesniedzējtiesā – *Gyulai Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság* (Ģulas Administratīvā un darba lietu tiesa, Ungārija) pret *Rapidsped*, pamatojoties uz to, ka viņu darba alga, kas atbilst Francijā nostrādātajam darba laikam, nerasniedza Francijā noteikto minimālo darba algu.
- 31 Saskaņā ar autovadītāju pamatlietā darba līgumiem viņi 2018. gadā faktiski saņēma mēneša bruto algu 545 EUR apmērā, proti, 3,24 EUR stundā. Saistībā ar starpību – 6,52 EUR stundā – starp Francijas minimālo darba algu un minēto autovadītāju saņemto stundas algas likmi, *Rapidsped* iesniedzējtiesā apgalvo, ka to sedz viņiem izmaksātās dienas naudas un degvielas ekonomijas piemaksas summa, jo tās bija daļa no viņu darba samaksas, ko šie autovadītāji apstrīd.
- 32 Iesniedzējtiesa skatījumā, pieņemot, ka Direktīva 96/71 ir piemērojama starptautiskajiem preču pārvadājumiem, šī direktīva attiecas uz situāciju, kas ir pamatlietas priekšmets, jo Ungārijā reģistrētais darba devējs *Rapidsped* norīko Ungārijas darba ņēmējus, autovadītājus pamatlietā,

kas saskaņā ar Ungārijas darba tiesībām ir nodarbināti citās Eiropas Savienības dalībvalstīs tā vārdā un vadībā, lai sniegtu preču pārvadājumu pakalpojumus klientiem norikojuma vietā. Darba ņēmēji visā laikposmā bija darba tiesiskajās attiecībās ar *Rapidsped*, kas bija atbildīga par norikojumu.

33 Šādos apstākļos *Gyulai Közigazgatási és Munkaiügyi Bíróság* (Ģulas Administratīvā un darba lietu tiesa) nolēma tiesvedību apturēt un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

- “1) Vai Direktīvas [96/71] 1. panta 1. punkts, lasot to kopsakarā ar tās 3. un 5. pantu un Ungārijas Darba kodeksa 285. un 299. pantu, ir jāinterpretē tādējādi, ka Ungārijas darba ņēmēji var atsaukties uz minētās direktīvas un Francijas tiesiskā regulējuma par minimālo darba algu pārkāpumu, vēršoties pret Ungārijas darba devējiem tiesvedībā, kas ierosināta Ungārijas tiesās?
- 2) Vai dienas nauda, kas paredzēta, lai segtu izmaksas, kuras rodas darbinieku norikojuma darbam ārvalstīs laikā, ir uzskatāma par darba algas daļu?
- 3) Vai Regulas [Nr. 561/2006] 10. pantam ir pretrunā prakse, saskaņā ar kuru, rodoties ietaupījumam, ko aprēķina, ņemot vērā nobraukto attālumu un degvielas patēriņu, darba devējs atbilstoši formulai maksā transportlīdzekļa vadītājam piemaksu, kura nav darba līgumā noteiktās darba algas daļa un par kuru netiek maksāti nodokļi, ne arī veiktas sociālā nodrošinājuma iemaksas, ja šī degvielas taupīšana savukārt mudina transportlīdzekļu vadītājus braukt tādā veidā, kas varētu apdraudēt satiksmes drošību (piemēram, braucot lejup pa nogāzēm pēc iespējas ilgāk ripot brīvgaitā)?
- 4) Vai Direktīva [96/71] ir piemērojama starptautiskiem kravu pārvadājumiem, it īpaši ņemot vērā, ka Eiropas Komisija pret Franciju un Vāciju ir uzsākusi pārkāpuma procedūru saistībā ar to, ka šīs valstis savu minimālās darba algas tiesisko regulējumu piemēro autotransporta nozarē?
- 5) Vai direktīva, ja tā nav transponēta valsts tiesībās, pati par sevi var radīt privātpersonai pienākumus un tādējādi pati par sevi kļūt par pamatu pret privātpersonu celtai prasībai tiesvedībā, kas ir ierosināta valsts tiesā?”

## Par prejudiciālajiem jautājumiem

### *Par ceturto jautājumu*

- 34 Ar ceturto jautājumu, kas ir jāpārbauda vispirms, iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai Direktīva 96/71 ir jāinterpretē tādējādi, ka to piemēro starptautisko pakalpojumu sniegšanai autopārvadājumu nozarē.
- 35 Jāatgādina, ka 2020. gada 1. decembra sprieduma *Federatie Nederlandse Vakbeweging* (C-815/18, EU:C:2020:976) 41. punktā Tiesa nosprieda, ka tas tā ir.
- 36 Šādos apstākļos uz ceturto jautājumu ir jāatbild, ka Direktīva 96/71 ir jāinterpretē tādējādi, ka to piemēro starptautisko pakalpojumu sniegšanai autopārvadājumu nozarē.



### **Par pirmo jautājumu**

- 37 Ar pirmo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Direktīvas 96/71 1. panta 1. punkts, lasot to kopā ar šīs direktīvas 3. un 5. pantu, ir jāinterpretē tādējādi, ka tad, ja dalībvalstī reģistrēts darba devējs nav ievērojis citas dalībvalsts tiesību normas par minimālo darba algu, darba ņēmēji, kas norīkoti darbā pirmajā minētajā dalībvalstī, var vērsties pret šo darba devēju tās tiesā.
- 38 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka, lai nodrošinātu obligāto minimālās aizsardzības pamatnoteikumu ievērošanu, Direktīvas 96/71 3. panta 1. punktā ir paredzēts, ka dalībvalstis nodrošina, lai neatkarīgi no tiesību akta, ko piemēro darba attiecībām, dalībvalstī reģistrētie uzņēmumi saistībā ar starptautisku pakalpojumu sniegšanu garantētu darba ņēmējiem, kas norīkoti darbā citā dalībvalstī, tās teritorijā piemērojamos darba noteikumus un nosacījumus attiecībā uz šajā tiesību normā uzskaitītajiem jautājumiem, tostarp minimālās darba algas likmi (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2015. gada 12. februāris, *Sähköalojen ammattiliitto*, C-396/13, EU:C:2015:86, 29. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 39 Runājot par Direktīvas 96/71 5. pantu, šīs tiesību normas otrajā daļā dalībvalstīm ir noteikts pienākums it īpaši nodrošināt, lai norīkotajiem darba ņēmējiem būtu pieejamas atbilstīgas procedūras šīs direktīvas noteikto saistību izpildei. Līdz ar to minētajiem darba ņēmējiem ir jābūt iespējai vērsties tiesā, lai tiktu ievēroti minētās direktīvas 3. panta 1. punktā paredzētie darba noteikumi un nosacījumi, piemēram, saistībā ar minimālās darba algas likmi.
- 40 Direktīvas 96/71 6. pantā ir noteikts, ka papildus norīkoto darba ņēmēju iespējai dalībvalstī, kuras tiesām ir jurisdikcija saskaņā ar starptautiskajām konvencijām par jurisdikciju celt prasību tiesā, lai īstenotu šīs direktīvas 3. pantā garantētās tiesības uz darba noteikumiem un nosacījumiem, šie darba ņēmēji var celt šādu prasību arī tās dalībvalsts kompetentajās tiesās, kuras teritorijā viņi ir vai bija norīkoti darbā.
- 41 No tā izriet, ka Direktīvas 96/71 3. panta 1. punkts, kā arī 5. un 6. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka tie garantē darbā norīkotajam darba ņēmējam, neatkarīgi no darba tiesiskajām attiecībām piemērojamā tiesību akta, tiesības vienā vai otrā no iepriekšējā punktā minētajām kompetentajām tiesām atsaukties uz uzņēmējas dalībvalsts tiesību normām par darba noteikumiem un nosacījumiem saistībā ar šajā pirmajā minētajā tiesību normā uzskaitītajiem jautājumiem, tostarp minimālās darba algas likmi.
- 42 Visbeidzot jānorāda, ka saskaņā ar Regulas Nr. 1215/2012 21. panta 1. punkta a) apakšpunktu, uz kuru Direktīvas 96/71 6. pantā ir netieša norāde, atsaucoties uz “starptautiskajām konvencijām par jurisdikciju”, darba devēju, kura domicils ir kādā dalībvalstī, var iesūdzēt tās dalībvalsts tiesās, kurā ir viņa domicils.
- 43 Būtu jāpiebilst, ka Regulas Nr. 1215/2012 62. panta 1. punktā ir paredzēts, ka, lai noteiktu, vai puses domicils ir dalībvalstī, kuras tiesā ir celta prasība, tiesa piemēro savus tiesību aktus.
- 44 Tādējādi šajā lietā iesniedzējtiesai, lai noteiktu, vai tai ir jurisdikcija saskaņā ar Regulu Nr. 1215/2012, ir jāpārbauda, vai autovadītāju pamatlietā darba devēja domicils ir Ungārijā saskaņā ar šīs dalībvalsts tiesību aktiem.

45 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, uz pirmo jautājumu ir jāatbild, ka Direktīvas 96/71 3. panta 1. punkts un 6. pants, lasot tos kopā ar tās 5. pantu, ir jāinterpretē tādējādi, ka tajos ir noteikts, ka tad, ja dalībvalstī reģistrēts darba devējs nav ievērojis citas dalībvalsts tiesību normas par minimālo darba algu, darbaņēmēji, kas norikoti darbā pirmajā minētajā dalībvalstī, var vērsties pret šo darba devēju tās tiesā, ja tai ir jurisdikcija.

### **Par otro jautājumu**

46 Ar otro jautājumu iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Direktīvas 96/71 3. panta 7. punkta otrā daļa ir jāinterpretē tādējādi, ka dienas nauda, kas ir paredzēta, lai segtu izmaksas, kuras rodas darbinieku norīkojuma darbam ārvalstīs laikā, ir uzskatāma par minimālās darba algas daļu.

47 Šajā ziņā ir jānorāda, pirmkārt, ka Direktīvas 96/71 3. panta 1. punkta otrajā daļā ir veikta skaidra atsauce uz tās dalībvalsts tiesību aktiem vai praksi, kuras teritorijā darbaņēmējs ir norikots darbā, lai noteiktu šīs direktīvas 3. panta 1. punkta pirmajā daļā paredzēto minimālās darba algas likmi (spriedums, 2015. gada 12. februāris, *Sähköalojen ammattiliitto*, C-396/13, EU:C:2015:86, 32. punkts un tajā minētā judikatūra).

48 Otrkārt, minētās direktīvas 3. panta 7. punkta otrajā daļā attiecībā uz komandējuma naudu, kas saistīta ar attiecīgo norīkojumu, ir precizēts, kādā mērā šis darba samaksas elements ir uzskatāms par minimālās darba algas daļu šīs pašas direktīvas 3. pantā paredzēto darba noteikumu un nosacījumu kontekstā (spriedums, 2015. gada 12. februāris, *Sähköalojen ammattiliitto*, C-396/13, EU:C:2015:86, 33. punkts).

49 Attiecībā uz jautājumu, vai tāda dienas nauda kā pamatlietā aplūkotā ir minimālās darba algas daļa Direktīvas 96/71 3. panta izpratnē, ir jāatgādina, ka saskaņā ar Direktīvas 96/71 3. panta 7. punkta otro daļu dienas nauda ir jā kvalificē kā “ar attiecīgo norīkojumu saistītā komandējuma nauda”, kas ir minimālās darba algas daļa, ja tā nav izmaksāta darbiniekiem, lai atlīdzinātu faktiskos izdevumus saistībā ar norīkojumu darbā.

50 Šajā gadījumā, pat ja pamatlietā aplūkotā dienas nauda *Rapidsped* darbiniekiem sagatavotajā informatīvajā paziņojumā ir raksturota kā tāda, kas paredzēta, lai segtu darbā norīkotajiem darbiniekiem ārvalstīs radušos izdevumus, šīs dienas naudas apmērs tomēr ir atšķirīgs atkarībā no tā, vai norīkojums darbā ilgst trīs, četras vai piecas nedēļas vai pat ilgāk. Šis otrais elements, it īpaši minētās dienas naudas fiksētais un progresīvs raksturs, šķiet, norāda uz to, ka tās mērķis ir nevis segt izmaksas, kas radušās darbiniekiem ārvalstīs, bet gan drīzāk – tāpat kā dienas nauda, kas aplūkota lietā, kurā tika taisīts 2015. gada 12. februāra spriedums *Sähköalojen ammattiliitto* (C-396/13, EU:C:2015:86, 48. punkts), – kompensēt neērtības, kas radušās darbā norīkošanas dēļ un ietver šo darbinieku promesamību no viņu ierastās vides.

51 Turklāt no Tiesas rīcībā esošajiem lietas materiāliem neizriet, ka šī dienas nauda tiktu izmaksāta, lai atlīdzinātu tādu faktiskos izdevumus kā ceļa, mājokļa vai ēdināšanas izdevumi.

52 Tomēr jāatgādina, ka prēmijas un piemaksas, kas tās dalībvalsts tiesību aktos vai praksē, kurā darbaņēmējs ir norikots darbā, nav definētas kā minimālās darba algas sastāvdaļa un kas izjauc attiecību starp darbaņēmēja sniegumu, no vienas puses, un atlīdzību, kuru viņš par to saņem, no otras puses, atbilstoši Direktīvas 96/71 noteikumiem nav uzskatāmas par šādiem elementiem. Proti, ir pilnīgi normāli, ka tad, ja darba devējs īpašos apstākļos prasa darbiniekam veikt papildu

darbu vai strādāt virsstundas, darba ņēmējam ir jāsaņem atlīdzība par šo papildu darbu, un, aprēķinot minimālo darba algu, šī atlīdzība nav jāņem vērā (spriedums, 2005. gada 14. aprīlis, Komisija/Vācija, C-341/02, EU:C:2005:220, 39. un 40. punkts).

- 53 Šajā gadījumā, tā kā Tiesas rīcībā nav visas atbilstošās informācijas, iesniedzējtiesai ir jāveic šajā ziņā nepieciešamās pārbaudes.
- 54 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, uz otro jautājumu ir jāatbild, ka Direktīvas 96/71 3. panta 7. punkta otrā daļa ir jāinterpretē tādējādi, ka dienas nauda, kuras apmērs ir atšķirīgs atkarībā no darbinieka darbā norīkošanas ilguma, ir ar attiecīgo norīkojumu saistīta komandējuma nauda, kas ir minimālās darba algas daļa, ja vien tā netiek izmaksāta kā atlīdzība par izdevumiem, kuri faktiski radušies darbā norīkošanas dēļ, piemēram, ceļa, mājokļa vai ēdināšanas izdevumi, vai tā atbilst prēmijai, kas izjauc attiecību starp darba ņēmēja sniegumu, no vienas puses, un atlīdzību, kuru viņš par to saņem, no otras puses.

### *Par trešo jautājumu*

- 55 Ar trešo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Regulas Nr. 561/2006 10. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka tam ir pretrunā tas, ka, rodoties ietaupījumam, ko aprēķina, ņemot vērā nobraukto attālumu un degvielas patēriņu, autopārvadājumu uzņēmums piešķir transportlīdzekļu vadītājiem piemaksu.
- 56 Atbilstoši Regulas Nr. 561/2006 10. panta 1. punktam transporta uzņēmums nedrīkst transportlīdzekļu vadītājiem, kurus tas nodarbina vai kuri ir tā rīcībā, maksāt atalgojumu, prēmiju vai algas piemaksu, tostarp par rādītājiem, kas saistīti ar nobraukto attālumu un/vai pārvadātās kravas daudzumu, izņemot gadījumus, kad šāda samaksa neapdraud satiksmes drošību un/vai neveicina šīs regulas pārkāpšanu.
- 57 Tādējādi šīs tiesību normas piemērojamība paredz, ka ir jābūt izpildītiem diviem nosacījumiem. Pirmkārt, vadītāju atalgojumam, pat ja tas tiktu piešķirts prēmiju vai algas piemaksu veidā, ir jātiek aprēķinātam, ņemot vērā nobraukto attālumu un/vai pārvadātās kravas apjomu. Otrkārt, šādai darba samaksai ir jābūt tādai, kas apdraud satiksmes drošību un/vai veicina Regulas Nr. 561/2006 pārkāpumus.
- 58 Turklāt var atzīmēt, ka no Direktīvas 2003/59, it īpaši no tās 10. apsvēruma, kā arī I pielikuma, lasot to kopā ar Direktīvu 2006/126, izriet, ka prasība, lai tādu transportlīdzekļu vadītāji, kurus izmanto kravu pārvadāšanai pa autoceļiem, kuru masa pārsniedz 3,5 tonnas un uz kuriem attiecas Regula Nr. 561/2006, būtu apmācīti optimizēt degvielas patēriņu, var pozitīvi ietekmēt gan sabiedrību, gan pašu autotransporta nozari.
- 59 Tādējādi, tā kā Savienības tiesībās ir prasīts, lai minēto transportlīdzekļu vadītājiem būtu spēja racionāli un ekonomiski vadīt transportlīdzekli, Regulas Nr. 561/2006 10. panta 1. punkts nevar tikt uzskatīts par tādu, kas principā aizliedz transporta uzņēmumiem veicināt šāda veida vadīšanu, izmantojot piemaksas kā finansiālus stimulus.
- 60 Tomēr šāda piemaksa nebūtu saderīga ar minēto tiesību normu, ja tā vietā, lai tā būtu saistīta tikai ar degvielas ekonomiju, tā atlīdzinātu šādu ekonomiju atkarībā no nobrauktā attāluma un/vai pārvadātās kravas apjoma atbilstoši veidam, kas mudina vadītāju uz rīcību, kura apdraud satiksmes drošību un/vai izraisa Regulas Nr. 561/2006 pārkāpumus.

- 61 Līdz ar to iesniedzējtiesai, ņemot vērā šos apsvērumus par Regulas Nr. 561/2006 10. panta 1. punkta tvērumu, ir jānosaka pamatlietā aplūkotās piemaksas pazīmes un sekas.
- 62 Lietderības labad jānorāda, ka degvielas ekonomija ir atkarīga no daudziem faktoriem, tādēļ vienkāršs pieņēmums, ka piemaksa par degvielas ekonomiju varētu mudināt dažus vadītājus, braucot lejup pa nogāzēm, ripot brīvgaitā, pats par sevi neļauj secināt, ka ar šādu piemaksu tiek pārkāpts Regulas Nr. 561/2006 10. panta 1. punktā noteiktais aizliegums.
- 63 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, uz trešo jautājumu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 561/2006 10. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka tam principā nav pretrunā tas, ka, rodoties ietaupījumam, ko aprēķina, ņemot vērā nobraukto attālumu un degvielas patēriņu, autopārvadājumu uzņēmums piešķir transportlīdzekļu vadītājiem piemaksu. Tomēr ar šādu piemaksu tiktu pārkāpts šajā tiesību normā noteiktais aizliegums, ja tā vietā, lai tā būtu saistīta tikai ar degvielas ekonomiju, tā atlīdzinātu šādu ekonomiju atkarībā no nobrauktā attāluma un/vai pārvadātās kravas apjoma atbilstoši veidam, kas mudina vadītāju uz rīcību, kura apdraud satiksmes drošību vai izraisa Regulas Nr. 561/2006 pārkāpumus.

### ***Par piekto jautājumu***

- 64 Ar piekto jautājumu iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai direktīva, kas nav transponēta valsts tiesībās, privātpersonai var uzlikt pienākumu, uz kuru tiesā pret to var atsaukties cita privātpersona.
- 65 Šajā ziņā, lai gan saskaņā ar pastāvīgo judikatūru, ja valsts tiesību atbilstīga interpretācija izrādās neiespējama, pat skaidra, precīza un beznosacījuma direktīvas norma, kuras mērķis ir privātpersonām piešķirt tiesības vai noteikt pienākumus, pati par sevi nav piemērojama strīdā, kas ir tikai starp privātpersonām (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2018. gada 7. augusts, *Smith*, C-122/17, EU:C:2018:631, 41. un 43. punkts, kā arī tajos minētā judikatūra), ir jākonstatē, kā secinājumu 74. punktā ir norādījis ģenerālvokāts, ka šajā lietā iesniedzējtiesa nav sniegusi precizējumus ne par iemesliem, kas tai likuši uzdot šo jautājumu, ne par saikni, kas pastāv starp atbilstošajiem Direktīvas 96/71 noteikumiem, kurus turklāt šī tiesa nav identificējusi, un valsts tiesisko regulējumu, kas piemērojams šajā pamatlietā.
- 66 Atbilstoši Tiesas Reglamenta 94. panta c) punktam ikviens lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu tostarp ietver “to iemeslu izklāstu, kas likuši iesniedzējtiesai šaubīties par noteiktu Savienības tiesību normu interpretāciju vai spēkā esamību, kā arī saikni, ko tā konstatējusi starp šīm tiesību normām un pamatlietai piemērojamajiem valsts tiesību aktiem”.
- 67 Turklāt saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru, lai Tiesai ļautu īstenot tai Līgumos paredzēto uzdevumu prejudiciālā nolēmuma tiesvedībā, ir svarīgi, lai valstu tiesas norādītu precīzus iemeslus, kuru dēļ tās uzskata, ka atbilde uz to jautājumiem ir nepieciešama pamatlietā izskatāmā strīda atrisināšanai (rikojums, 2021. gada 14. aprīlis, *Casa di Cura Città di Parma*, C-573/20, nav publicēts, EU:C:2021:307, 30. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 68 No tā izriet, ka piektais jautājums ir nepieņemams.

## Par tiesāšanās izdevumiem

69 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 (pirmā palāta) nospriež:

- 1) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 96/71/EK (1996. gada 16. decembris) par darba ņēmēju norīkošanu darbā pakalpojumu sniegšanas jomā ir interpretējama tādējādi, ka tā ir piemērojama starptautisko pakalpojumu sniegšanai autopārvadājumu nozarē.
- 2) Direktīvas 96/71 3. panta 1. punkts un 6. pants, lasot tos kopā ar tās 5. pantu, ir jāinterpretē tādējādi, ka tajos ir noteikts, ka tad, ja dalībvalstī reģistrēts darba devējs nav ievērojis citas dalībvalsts tiesību normas par minimālo darba algu, darba ņēmēji, kas norīkoti darbā pirmajā minētajā dalībvalstī, var vērsties pret šo darba devēju tās tiesā, ja tai ir jurisdikcija.
- 3) Direktīvas 96/71 3. panta 7. punkta otrā daļa ir jāinterpretē tādējādi, ka dienas nauda, kuras apmērs ir atšķirīgs atkarībā no darbinieka darbā norīkošanas ilguma, ir ar attiecīgo norīkojumu saistītā komandējuma nauda, kas ir minimālās darba algas daļa, ja vien tā netiek izmaksāta kā atlīdzība par izdevumiem, kas faktiski ir radušies darbā norīkošanas dēļ, piemēram, ceļa, mājokļa vai ēdināšanas izdevumi, vai tā atbilst prēmijai, kas izjauc attiecību starp darba ņēmēja sniegumu, no vienas puses, un atlīdzību, kuru viņš par to saņem, no otras puses.
- 4) 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, 10. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka tam principā nav pretrunā tas, ka, rodoties ietaupījumam, ko aprēķina, ņemot vērā nobraukto attālumu un degvielas patēriņu, autopārvadājumu uzņēmums piešķir transportlīdzekļu vadītājiem piemaksu. Tomēr ar šādu piemaksu tiktu pārkāpts šajā tiesību normā noteiktais aizliegums, ja tā vietā, lai tā būtu saistīta tikai ar degvielas ekonomiju, tā atlīdzinātu šādu ekonomiju atkarībā no nobrauktā attāluma un/vai pārvadātās kravas apjoma atbilstoši veidam, kas mudina vadītāju uz rīcību, kura apdraud satiksmes drošību vai izraisa Regulas Nr. 561/2006 pārkāpumus.

[Paraksti]