



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (trešā palāta)

2023. gada 2. martā*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Autopārvadājumi – Regula (EK) Nr. 561/2006 – Piemērošanas joma – 2. panta 1. punkta a) apakšpunkts – 3. panta h) punkts – Jēdziens “kravu autopārvadājumi” – Jēdziens “maksimālā pieļaujamā masa” – Transportlīdzeklis, kas aprīkots kā privāta pagaidu dzīvojamā telpa un telpa nekomerciālai kravu pārvadāšanai – Regula (ES) Nr. 165/2014 – Tahogrāfi – 23. panta 1. punkts – Pienākums veikt regulāras pārbaudes apstiprinātās darbnīcās

Lietā C-666/21

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Hovrätten för Nedre Norrland* (Lejasnorlandes apelācijas tiesa Sundsvallā, Zviedrija) iesniegusi ar 2021. gada 25. oktobra lēmumu un kas Tiesā reģistrēts 2021. gada 5. novembrī, tiesvedībā

AI

pret

Åklagarmyndigheten,

TIESA (trešā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētāja K. Jirimēe [*K. Jürimäe*], tiesneši M. Safjans [*M. Safjan*], N. Pisarra [*N. Piçarra*] (referents), N. Jēskinens [*N. Jääskinen*] un M. Gavalecs [*M. Gavalec*],

ģenerālvokāts: N. Emiliu [*N. Emiliou*],

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

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko snieguši:

– Eiropas Komisijas vārdā – *P. Messina, K. Simonsson* un *G. Tolstoy*, pārstāvji,

noklausījusies ģenerālvokāta secinājumus 2022. gada 24. novembra tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

* Tiesvedības valoda – zviedru.

Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt 2. panta 1. punkta a) apakšpunktu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (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.), kurā grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 165/2014 (2014. gada 4. februāris) (OV 2014, L 60, 1. lpp.) (turpmāk tekstā – “Regula Nr. 561/2006”).
- 2 Šis lūgums ir iesniegts saistībā ar strīdu starp AI un *Åklagarmyndigheten* (Prokuratūra, Zviedrija) par tahogrāfu lietošanas noteikumu pārkāpumu.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

Regula Nr. 561/2006

- 3 Regulas Nr. 561/2006 17. apsvērumā ir noteikts:

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

- 4 Saskaņā ar šīs regulas 1. pantu tā “paredz noteikumus par transportlīdzekļu vadīšanas laikposmiem, pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem transportlīdzekļu vadītājiem, kas veic kravu un pasažieru autopārvadājumus, lai saskaņotu konkurences apstākļus starp iekšzemes pārvadājumu veidiem, jo īpaši autopārvadājumu nozarē, un lai uzlabotu darba apstākļus un satiksmes drošību”, un “šīs regulas noteikumu mērķis ir arī attīstīt uzlabotu uzraudzības un ieviešanas praksi dalībvalstīs un uzlabot darba praksi autopārvadājumu jomā”.

- 5 Minētās regulas 2. panta 1. punktā ir paredzēts:

“Šī regula attiecas uz pārvadājumiem ar:

- a) transportlīdzekļiem, kurus izmanto kravu pārvadājumiem un kuru maksimālā pieļaujamā masa, ieskaitot piekabi vai puspiekabi, pārsniedz 3,5 tonnas; vai
- b) pasažieru pārvadāšanai paredzētiem transportlīdzekļiem, kuru konstrukcijas īpašības un aprīkojums ir piemērots vairāk kā deviņu personu pārvadāšanai, ieskaitot transportlīdzekļa vadītāju, un kas ir paredzēti šādam mērķim.”

6 Šīs pašas regulas 3. pantā ir noteikts:

“Šī regula neattiecas uz pārvadājumiem ar:

[..]

h) transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļu kombinācijām ar maksimālo pieļaujamo masu, kas nepārsniedz 7,5 tonnas, un kas tiek izmantoti nekomerciāliem kravu pārvadājumiem;

[..].”

7 Regulas Nr. 561/2006 4. pantā ir paredzēts:

“Šajā regulā:

a) “autopārvadājums” nozīmē jebkuru daļēji vai tikai pa publiski pieejamu ceļu veiktu braucienu ar transportlīdzekli – piekrautu vai nē – ko izmanto, lai pārvadātu pasažierus vai kravu;

[..]

m) “maksimālā pieļaujamā masa” nozīmē maksimālo atļauto piekrauta transportlīdzekļa masu, ar kādu to var ekspluatēt;

[..].”

Regula Nr. 165/2014

8 Regulas Nr. 165/2014 par tahogrāfiem autotransportā 1. panta 1. punkts ir formulēts šādi:

“Šajā regulā ir noteikti pienākumi un prasības attiecībā uz tādu tahogrāfu konstrukciju, uzstādīšanu, lietošanu, testēšanu un kontroli, kurus izmanto autotransportā, lai pārbaudītu atbilstību Regulai (EK) Nr. 561/2006 [..].

[..]”

9 Regulas Nr. 165/2014 3. panta “Darbības joma” 1. punktā ir noteikts:

“Tahogrāfus uzstāda un lieto tādos dalībvalstī reģistrētos transportlīdzekļos, kurus izmanto pasažieru vai kravu autopārvadājumiem un uz kuriem attiecas Regula (EK) Nr. 561/2006.”

10 Regulas Nr. 165/2014 23. panta “Tahogrāfu inspekcijas” 1. punktā ir noteikts:

“Tahogrāfu inspekciju regulāri veic apstiprinātas darbnīcas. Regulāras inspekcijas veic vismaz reizi divos gados.”

Zviedrijas tiesības

- 11 Saskaņā ar *Förordning (2004:865) om kör – och vilotider samt färdskrivare, m.m.* (Noteikumi (2004:865), kas tostarp attiecas uz braukšanas laikiem, atpūtas periodiem un uzraudzības instrumentiem) 9. nodaļas 6. pantu:

“Autovadītājiem, kuri tīši vai nolaidības dēļ izmanto tahogrāfu, kuram nav veikta pārbaude saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 165/2014 23. panta 1. punktu, uzliek naudas sodu.”

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

- 12 2019. gada 4. aprīlī policijas pārbaudes laikā tika konstatēts, ka AI vadītais transportlīdzeklis, kas ir reģistrēts Zviedrijā, ir aprīkots ar tahogrāfu, kuram paredzētajā termiņā nav veikta pārbaude. AI šī transportlīdzekļa kravas nodalījumā pārvadāja divas aerokamanas un paziņoja, ka dodas uz aerokamanu sacensībām.
- 13 Ar 2020. gada 7. septembra spriedumu *Sundsvalls tingsrätt* (Sundsvallas pirmās instances tiesa, Zviedrija) piesprieda AI sodu par ātruma pārsniegšanu, bet viņš tika attaisnots apsūdzībā par pārkāpumu, ko veido tas, ka viņa transportlīdzekli uzstādītajam tahogrāfam nav veikta pārbaude, un kas paredzēts Noteikumu (2004:865) 9. nodaļas 6. pantā. Tā kā šim transportlīdzeklim bija tikai sešas pasažieru sēdvietas, šī tiesa nosprieda, ka saskaņā ar Regulas Nr. 561/2006 2. panta 1. punkta b) apakšpunktu tas neietilpst tās piemērošanas jomā.
- 14 Gan AI, gan Prokuratūra par minēto spriedumu iesniedza apelācijas sūdzību *Hovrätten för Nedre Norrland* (Apelācijas tiesa Sundsvallā, Zviedrija), kas ir iesniedzējtiesa.
- 15 Prokuratūra apgalvo, ka uz attiecīgo transportlīdzekli, ņemot vērā tā masu un izmantošanu aerokamanu pārvadāšanai, attiecas Regula Nr. 561/2006 un tādējādi uz to attiecas pienākums izmantot tahogrāfu.
- 16 AI uzskata, ka tā tas tomēr nav, jo šis transportlīdzeklis netiek izmantots komerciāliem kravu autopārvadājumiem. Viņš norāda – pat ja minētajā transportlīdzeklī ir kravas nodalījums, kurā viņš dažreiz pārvadā aerokamanas, šajā pašā transportlīdzeklī ir arī dzīvojamā telpa, ko viņš izmanto personīgi un ko izmanto viņa ģimene ceļojumos, kuros viņi dodas, lai brauktu ar aerokamanām, līdz ar to tas galvenokārt tiek izmantots kā privāta pagaidu dzīvojamā telpa.
- 17 Iesniedzējtiesa norāda, ka attiecīgais transportlīdzeklis ir ietverts valsts ceļu satiksmes reģistrā kā N₃ kategorijas kravas automobilis un ka virsbūve ir uzrādīta ar šādām piezīmēm: “Priekšējā virsbūves daļa aprīkota ar pastāvīgām dzīvojamām telpām, aizmugurējā daļa – ar kravas nodalījumu”. Tā arī norāda, ka šī transportlīdzekļa, kura virsbūve tam piešķir autobusa izskatu, deklarētā pašmasa ir 17 680 kilogrami (kg), maksimālā atļautā krava – 5120 kg, augstums – 3,6 metri (m) un garums – 14,7 m.
- 18 Tā kā attiecīgajā transportlīdzeklī ir kravas nodalījums, ko var izmantot kravu autopārvadājumiem, un maksimālā pieļaujamā masa pārsniedz 3,5 tonnas, iesniedzējtiesa uzskata, ka šis transportlīdzeklis ietilpst Regulas Nr. 561/2006 piemērošanas jomā saskaņā ar tās 2. panta 1. punkta a) apakšpunktu. Tomēr tā jautā, kā ir jāinterpretē jēdziens “kravu autopārvadājumi” šīs tiesību normas izpratnē, un it īpaši jautā, vai attiecīgā transportlīdzekļa galvenajai funkcijai vai faktiskajai izmantošanai, tā kravnesībai un reģistrācijai valsts ceļu satiksmes reģistrā ir nozīme šī jēdziena interpretācijas nolūkā.

- 19 Iesniedzējtiesa uzskata, ka Regulas Nr. 561/2006 2. panta 1. punkta a) apakšpunkts galvenokārt attiecas uz komercdarbības ietvaros veiktiem kravu autopārvadājumiem. Šo interpretāciju apstiprinot šīs regulas mērķi, kas ir konkurences nosacījumu saskaņošana saistībā ar autotransporta nozari un darba nosacījumu un satiksmes drošības uzlabošana.
- 20 Šī tiesa tomēr, pamatojoties uz 2013. gada 3. oktobra spriedumu *Lundberg* (C-317/12, EU:C:2013:631), norāda, ka pārvadājumi, kas tiek veikti ar smagajiem transportlīdzekļiem, kurus izmanto tikai privātpersonas brīvā laika aktivitātēs un bez saistības ar komercdarbību, diez vai var apdraudēt mērķus saskaņot konkurences nosacījumus autotransporta nozarē un uzlabot darba nosacījumus. Tā turklāt jautā, vai Regulā Nr. 561/2006 paredzēto noteikumu par vadīšanas laikposmiem, pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem piemērošana šādiem transportlīdzekļiem ir samērīga ar šiem mērķiem.
- 21 Šādos apstākļos *Hovrätten för Nedre Norrland* (Apelācijas tiesa Sundsvallā, Zviedrija) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:
- “1) Vai [Regulas Nr. 561/2006] 2. panta 1. punkta a) apakšpunktā minētajā “kravu autopārvadājumu” jēdzienā ir iekļaujami arī pārvadājumi ar transportlīdzekļiem, kuru pilnā masa pārsniedz 3,5 tonnas un kuru galvenais mērķis ir izveidot īslaicīgu dzīvesvietu privātai lietošanai?
- 2) Ja tas tā ir, vai nozīme ir transportlīdzekļa iekraušanas kapacitātei vai veidam, kādā tas ir reģistrēts valsts ceļu satiksmes reģistrā?”

Par prejudiciālajiem jautājumiem

- 22 Vispirms ir jāatgādina – lai iesniedzējtiesai sniegtu lietderīgu atbildi, Tiesai var nākties ņemt vērā tādas Savienības tiesību normas, uz kurām valsts tiesa savu jautājumu izklāstā nav atsaukusies, it īpaši no iesniedzējtiesas nolēmuma pamatojuma izdalot tos Savienības tiesību elementus, kuriem ir nepieciešama interpretācija, ņemot vērā strīda priekšmetu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 1990. gada 12. decembris, *SARPP*, C-241/89, EU:C:1990:459, 8. punkts, un 2017. gada 27. jūnijs, *Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania*, C-74/16, EU:C:2017:496, 36. punkts).
- 23 Šajā gadījumā, lai noskaidrotu, vai tāda situācija kā pamatlietā aplūkotā ietilpst Regulas Nr. 561/2006 piemērošanas jomā, ir jāpārbauda ne vien, vai ir izpildīti šīs regulas 2. panta 1. punkta a) apakšpunktā paredzētie nosacījumi, bet arī, vai nav izpildīti minētās regulas 3. panta h) punktā paredzētie nosacījumi.
- 24 Tādējādi ir jāsaprot, ka, uzdodot jautājumus, kas ir jāizskata kopā, iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai Regulas Nr. 561/2006 2. panta 1. punkta a) apakšpunkts kopsakarā ar šīs regulas 3. panta h) punktu ir jāinterpretē tādējādi, ka jēdzienā “kravu autopārvadājumi” šīs pirmās tiesību normas izpratnē ietilpst autopārvadājumi, kas veikti ar transportlīdzekli, kura maksimālā pieļaujamā masa minētās regulas 4. panta m) punkta izpratnē pārsniedz 7,5 tonnas, tostarp, ja tas ir apriekots ne vien kā pagaidu dzīvojamā telpa privātām vajadzībām, bet arī kā telpa nekomerciāliem kravas pārvadājumiem, attiecīgā gadījumā ņemot vērā šī transportlīdzekļa kravnesību un kategoriju, kādā tas ir iekļauts valsts ceļu satiksmes reģistrā.

- 25 No Regulas Nr. 561/2006 2. panta 1. punkta a) apakšpunkta un 4. panta a) apakšpunkta izriet, ka tā ir piemērojama kravu autopārvadājumiem ar transportlīdzekļiem, tostarp transportlīdzekļiem ar piekabi vai puspiekabi, kura maksimālā pieļaujamā masa pārsniedz 3,5 tonnas.
- 26 Jēdziens “autopārvadājums” šīs regulas 4. panta a) punktā ir definēts kā “jebkurš daļēji vai tikai pa publiski pieejamu ceļu veikts brauciens ar transportlīdzekli – piekrautu vai nē – ko izmanto, lai pārvadātu pasažierus vai kravu”. Jēdziens “maksimālā pieļaujamā masa” minētās regulas 4. panta m) punktā ir definēts kā “maksimālā atļautā piekrauta transportlīdzekļa masa, ar kādu to var ekspluatēt”.
- 27 Regulas Nr. 561/2006 2. panta 1. punkta a) apakšpunkta formulējums kopsakarā ar šīs regulas 4. panta a) punktu, ciktāl jēdziens “autopārvadājums” tajā ir definēts ar atsauci uz “jebkuru braucienu”, no minētās regulas piemērošanas jomas nevar izslēgt kravu nekomerciālu autopārvadājumu.
- 28 Šo gramatisko interpretāciju apstiprina konteksts, kādā iekļaujas Regulas Nr. 561/2006 2. panta 1. punkta a) apakšpunkts. Šīs regulas 3. panta h) punkts no tās piemērošanas jomas skaidri izslēdz autopārvadājumus ar transportlīdzekļiem “ar maksimālo pieļaujamo masu, kas nepārsniedz 7,5 tonnas, [kuri] tiek izmantoti nekomerciāliem kravu pārvadājumiem”. Kā ģenerālvokāts to ir norādījis secinājumu 39. punktā, no šīs minētās regulas tiesību normas kopsakarā ar tās 2. panta 1. punkta a) apakšpunktu izriet, ka nekomerciāli kravu autopārvadājumi ir izslēgti no Regulas Nr. 561/2006 piemērošanas jomas tikai tad, ja attiecīgā transportlīdzekļa maksimālā pieļaujamā masa nepārsniedz 7,5 tonnas.
- 29 Savukārt, ja attiecīgā transportlīdzekļa maksimālā pieļaujamā masa pārsniedz 7,5 tonnas, nekomerciāli kravu pārvadājumi saskaņā ar abām šīm tiesību normām ietilpst Regulas Nr. 561/2006 piemērošanas jomā, un tādējādi tiem ir jāatbilst minētajā regulā paredzētajiem noteikumiem par vadīšanas laikposmiem, pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem, kā arī saistībā ar tiem ir jāizpilda pienākumi un prasības, kas attiecas uz tahogrāfu uzstādīšanu, lietošanu un kontroli un kas izriet no Regulas Nr. 165/2014.
- 30 Tas, ka transportlīdzeklis, kā tas ir pamatlietā, ir aprīkots ne vien kā pagaidu dzīvojamā telpa privātām vajadzībām, bet arī kā telpa nekomerciāliem kravu pārvadājumiem, nevar atspēkot iepriekšējā punktā izdarīto konstatējumu.
- 31 Runājot par kravu autopārvadājumiem, Regulas Nr. 561/2006 piemērošanas jomu saskaņā ar šīs regulas 2. panta 1. punkta a) apakšpunktu, kā arī tās 3. panta h) punktu nosaka attiecīgā transportlīdzekļa “maksimālā pieļaujamā masa”, un šajā ziņā nav nozīmes tādiem pielāgojumiem kā tas, kas ir norādīts iepriekšējā punktā, šī transportlīdzekļa kravnesībai vai kategorijai, kurā tas ir reģistrēts valsts ceļu satiksmes reģistrā.
- 32 Šo interpretāciju apstiprina arī Regulas Nr. 561/2006 mērķi, tostarp mērķis uzlabot ceļu satiksmes drošību, kā arī attīstīt uzlabotu to noteikumu uzraudzības un ieviešanas praksi dalībvalstīs, kas ir paredzēti šīs regulas 1. pantā kopsakarā ar tās 17. apsvērumu. Šo mērķu sasniegšana būtu apdraudēta, ja uz transportlīdzekļiem, kuru maksimālā pieļaujamā masa pārsniedz 7,5 tonnas, varētu neattiekties minētajā regulā noteiktie pienākumi satiksmes drošības jomā, ņemot vērā to izmantošanu kā pagaidu dzīvojamo telpu privātām vajadzībām un nekomerciālai kravu pārvadāšanai.

- 33 Jāpiebilst, ka iespējamie trūkumi, kas ir saistīti ar pienākumiem, kuri izriet no tā, ka transportlīdzeklim, kura “maksimālā pieļaujamā masa” Regulas Nr. 561/2006 4. panta m) punkta izpratnē pārsniedz 7,5 tonnas, ir piemērojama šī regula, tostarp, ja tā izmantošana ir paredzēta nekomerciāliem kravas autopārvadājumiem, nešķiet nesamērīgi ar mērķi uzlabot satiksmes drošību. Šis mērķis nevar tikt attiecināts tikai uz komerciāliem kravu autopārvadājumiem. Kā ģenerāladvokāts to ir norādījis secinājumā 47. punktā, ja visi nekomerciālie kravu autopārvadājumi būtu jāizslēdz no Regulas Nr. 561/2006 piemērošanas jomas, būtu apdraudēts mērķis uzlabot satiksmes drošību, ko Eiropas Savienības likumdevējs ir paredzējis sasniegt, pieņemot šo regulu.
- 34 Tas pats attiecas uz mērķi saskaņā ar Regulas Nr. 561/2006 1. pantu attīstīt uzlabotu to noteikumu uzraudzības un ieviešanas praksi dalībvalstīs, kas ir paredzēti šajā regulā, kā arī Regulā Nr. 165/2014.
- 35 Ņemot vērā iepriekš izklāstītos iemeslus, uz uzdotajiem jautājumiem ir jāatbild, ka Regulas Nr. 561/2006 2. panta 1. punkta a) apakšpunkts kopsakarā ar šīs regulas 3. panta h) punktu ir jāinterpretē tādējādi, ka jēdziens “kravas autopārvadājums” šīs pirmās tiesību normas izpratnē ietver autopārvadājumu, kas veikts ar transportlīdzekli, kura maksimālā pieļaujamā masa minētās regulas 4. panta m) punkta izpratnē pārsniedz 7,5 tonnas, tostarp, ja tas ir aprīkots ne vien kā pagaidu dzīvojamā telpa privātai lietošanai, bet arī kā telpa nekomerciālu kravu pārvadājumiem, un šajā ziņā nav nozīmes šī transportlīdzekļa kravnesībai un kategorijai, kurā tas ir reģistrēts valsts ceļu satiksmes reģistrā.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 36 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība izriet no tiesvedības, kas notiek iesniedzējtiesā, tāpēc tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (trešā palāta) nospriež:

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, kurā grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 165/2014 (2014. gada 4. februāris), 2. panta 1. punkta a) apakšpunkts kopsakarā ar grozītās Regulas Nr. 561/2006 3. panta h) punktu,

ir jāinterpretē tādējādi, ka

jēdziens “kravas autopārvadājums” šīs pirmās tiesību normas izpratnē ietver autopārvadājumu, kas veikts ar transportlīdzekli, kura maksimālā pieļaujamā masa grozītās Regulas Nr. 561/2006 4. panta m) punkta izpratnē pārsniedz 7,5 tonnas, tostarp, ja tas ir aprīkots ne vien kā pagaidu dzīvojamā telpa privātai lietošanai, bet arī kā telpa nekomerciālu kravu pārvadājumiem, un šajā ziņā nav nozīmes šī transportlīdzekļa kravnesībai un kategorijai, kurā tas ir reģistrēts valsts ceļu satiksmes reģistrā.

[Paraksti]