Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (virspalāta)

2024. gada 4. oktobrī*

[Teksts labots ar 2024. gada 19. decembra un 2025. gada 12. marta rīkojumu]

Satura rādītājs

I. Atbilstošās tiesību normas . . . 14

A. Starptautiskās tiesības . . . 14

B. Savienības tiesības . . . 16

1. Tiesiskais regulējums par darba laiku . . . 16

a) Regula (EK) Nr. 561/2006 . . . 16

b) Regula (ES) Nr. 165/2014 . . . 18

c) Regula 2020/1054 . . . 19

2. Tiesiskais regulējums par uzņēmējdarbības veikšanas vietu, kā arī par kabotāžas pārvadājumiem un kombinētajiem pārvadājumiem . . . 26

a) Direktīva 92/106/EEK . . . 26

b) Regula Nr. 1071/2009 . . . 27

c) Regula (EK) Nr. 1072/2009 . . . 28

d) Regula 2020/1055 . . . 32

3. Tiesiskais regulējums par darba ņēmēju norīkošanu darbā . . . 35

a) Direktīva 96/71/EK . . . 35

b) Direktīva 2014/67/ES . . . 37

c) Direktīva 2018/957 . . . 37

* Tiesvedības valodas: bulgāru, grieķu, angļu, lietuviešu, ungāru, poļu un rumāņu.

d) Direktīva 2020/1057 . . . 38

4. Iestāžu nolīgums . . . 42

II. Tiesvedību priekšvēsture . . . 44

III. Lietas dalībnieku prasījumi un tiesvedība Tiesā . . . 45

A. Lieta C-541/20 . . . 45

B. Lieta C-542/20 . . . 46

C. Lieta C-543/20 . . . 46

D. Lieta C-544/20 . . . 46

E. Lieta C-545/20 . . . 47

F. Lieta C-546/20 . . . 47

G. Lieta C-547/20 . . . 48

H. Lieta C-548/20 . . . 48

I. Lieta C-549/20 . . . 49

J. Lieta C-550/20 . . . 49

K. Lieta C-551/20 . . . 50

L. Lieta C-552/20 . . . 50

M. Lieta C-553/20 . . . 51

N. Lieta C-554/20 . . . 51

O. Lieta C-555/20 . . . 52

P. Par lietu no C-541/20 līdz C-555/20 apvienošanu . . . 52

IV. Par prasībām . . . 52

A. Par Regulu 2020/1054 . . . 52

1. Pamatu apskats . . . 53

2. Par Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu . . . 54

a) Par pieņemamību . . . 55

1) Lietas dalībnieku argumenti . . . 55

2) Tiesas vērtējums . . . 56

b) Par lietas būtību 57

1) Par tiesiskās drošības principa pārkāpumu 57

i) Lietas dalībnieku argumenti 57

ii) Tiesas vērtējums 59

2) Par samērīguma principa pārkāpumu 66

i) Lietas dalībnieku argumenti 66

ii) Tiesas vērtējums 69

– Par to, vai Savienības likumdevējs ir veicis Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkta samērīguma pārbaudi 69

– Par Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkta samērīgumu . 72

3) Par vienlīdzīgas attieksmes un diskriminācijas aizlieguma principu pārkāpumu 81

i) Lietas dalībnieku argumenti 81

ii) Tiesas vērtējums 83

4) Par LESD garantēto pamatbrīvību pārkāpumu 87

i) Lietas dalībnieku argumenti 87

ii) Tiesas vērtējums 89

5) Par LESD 91. panta 2. punkta un 94. panta pārkāpumu 94

i) Lietas dalībnieku argumenti 94

ii) Tiesas vērtējums 96

6) Par Savienības tiesību normu vides aizsardzības jomā pārkāpumu 99

i) Lietas dalībnieku argumenti 99

ii) Tiesas vērtējums 101

3. Par Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktu 104

a) Par samērīguma principa pārkāpumu 104

1) Lietas dalībnieku argumenti 104

2) Tiesas vērtējums 108

i) Par to, vai Savienības likumdevējs ir pārbaudījis Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunkta samērīgumu 108

ii) Par Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunkta samērīgumu ... 109

– Par Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunkta piemērotību, lai sasniegtu izvirzīto mērķi ... 110

– Par Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunkta nepieciešamību ... 116

– Par Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunkta samērīgumu . 117

b) Par vienlīdzīgas attieksmes un diskriminācijas aizlieguma principu pārkāpumu ... 119

1) Lietas dalībnieku argumenti ... 119

2) Tiesas vērtējums ... 120

c) Par to LESD tiesību normu pārkāpumu, kas attiecas uz pakalpojumu sniegšanas brīvību ... 123

1) Lietas dalībnieku argumenti ... 123

2) Tiesas vērtējums ... 123

d) Par LESD 91. panta 2. punkta un 94. panta pārkāpumu ... 124

1) Lietas dalībnieku argumenti ... 124

2) Tiesas vērtējums ... 125

4. Par Regulas 2020/1054 2. panta 2. punktu ... 126

a) Ievada apsvērumi ... 126

b) Par acīmredzamas kļūdas vērtējumā esamību un samērīguma principa pārkāpumu 127

1) Lietas dalībnieku argumenti ... 127

2) Tiesas vērtējums ... 127

c) Par tiesiskās drošības un tiesiskās paļāvības aizsardzības principu pārkāpumu ... 129

1) Lietas dalībnieku argumenti ... 129

2) Tiesas vērtējums ... 130

d) Par LESD 151. panta otrās daļas pārkāpumu ... 132

1) Lietas dalībnieku argumenti ... 132

2) Tiesas vērtējums ... 133

5. Par Regulas 2020/1054 3. pantu ... 134

a) Lietas dalībnieku argumenti . . . 134

b) Tiesas vērtējums . . . 136

6. Secinājumi par Regulu 2020/1054 . . . 138

B. Par Regulu 2020/1055 . . . 138

1. Pamatu apskats . . . 139

2. Par Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts . . . 141

a) Par samērīguma principa pārkāpumu . . . 142

1) Par to, vai Savienības likumdevējs ir pārbaudījis Regulas 2020/1055 1. panta 3. punkta, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, samērīgumu . . . 143

i) Lietas dalībnieku argumenti . . . 143

i) Tiesas vērtējums . . . 146

2) Par Regulas 2020/1055 1. panta 3. punkta, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, samērīgumu . . . 149

b) Par pārējiem pamatiem, kas vērsti pret Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts . . . 150

3. Par Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu . . . 150

a) Par samērīguma principa pārkāpumu . . . 151

1) Par to, vai Savienības likumdevējs ir pārbaudījis Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkta samērīgumu . . . 151

i) Lietas dalībnieku argumenti . . . 151

ii) Tiesas vērtējums . . . 152

2) Par Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkta samērīgumu . . . 153

i) Lietas dalībnieku argumenti . . . 153

ii) Tiesas vērtējums . . . 158

– Par Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkta piemērotību, lai sasniegtu izvirzīto mērķi . . . 158

– Par Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkta nepieciešamību . . . 159

– Par Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkta samērīgumu . 161

b) Par vienlīdzīgas attieksmes un diskriminācijas aizlieguma principu pārkāpumu . . . 166

1) Lietas dalībnieku argumenti . . . 166

2) Tiesas vērtējums . . . 168

c) Par LESD 91. panta 1. punkta pārkāpumu . . . 171

1) Lietas dalībnieku argumenti . . . 171

2) Tiesas vērtējums . . . 172

d) Par LESD 90. panta, lasot to kopsakarā ar LES 3. panta 3. punktu, pārkāpumu un LESD 91. panta 2. punkta un 94. panta pārkāpumu . . . 173

1) Lietas dalībnieku argumenti . . . 173

2) Tiesas vērtējums . . . 177

e) Par LESD garantēto pamatbrīvību pārkāpumu . . . 179

1) Lietas dalībnieku argumenti . . . 179

2) Tiesas vērtējums . . . 182

f) Par Savienības tiesību normu un Savienības saistību vides aizsardzības jomā neievērošanu . . . 184

1) Lietas dalībnieku argumenti . . . 184

2) Tiesas vērtējums . . . 187

4. Par Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta g) apakšpunkts . . . 191

a) Par tiesiskās drošības principa pārkāpumu . . . 192

1) Lietas dalībnieku argumenti . . . 192

2) Tiesas vērtējums . . . 193

b) Par samērīguma principa pārkāpumu . . . 194

1) Lietas dalībnieku argumenti . . . 194

2) Tiesas vērtējums . . . 195

c) Par LESD 11. panta un Hartas 37. panta pārkāpumu . . . 196

1) Lietas dalībnieku argumenti . . . 196

2) Tiesas vērtējums . . . 197

5. Par Regulas 2020/1055 2. panta 5. punkta b) apakšpunktu 197

a) Par samērīguma principa pārkāpumu 197

1) Lietas dalībnieku argumenti 197

2) Tiesas vērtējums 198

b) Par LESD 91. panta 2. punkta un 94. panta pārkāpumu 201

1) Lietas dalībnieku argumenti 201

2) Tiesas vērtējums 202

c) Par LESD 11. panta un Hartas 37. panta pārkāpumu 203

1) Lietas dalībnieku argumenti 203

2) Tiesas vērtējums 204

6. Secinājumi par Regulu 2020/1055 204

C. Par Direktīvu 2020/1057 204

1. Pamatu apskats 205

2. Par Savienības tiesisko regulējumu, kas piemērojams transportlīdzekļu vadītāju norīkošanai darbā autotransporta nozarē 206

3. Par Direktīvas 2020/1057 1. pantu 208

a) Par Direktīvas 96/71 1. panta 3. punkta a) apakšpunkta pārkāpumu 209

1) Lietas dalībnieku argumenti 209

2) Tiesas vērtējums 210

b) Par vienlīdzīgas attieksmes un diskriminācijas aizlieguma principu pārkāpumu . . . 212

1) Lietas dalībnieku argumenti 212

2) Tiesas vērtējums 214

i) Ievada apsvērumi 214

ii) Par apgalvotas diskriminējošas attieksmes pastāvēšanu 215

– Par apgalvoto diskriminējošo attieksmi pret trešo valstu pārvadājumiem salīdzinājumā ar divpusējiem pārvadājumiem 216

– Par apgalvoto diskriminējošo attieksmi pret kombinētajiem pārvadājumiem salīdzinājumā ar divpusējiem pārvadājumiem 219

c) Par samērīguma principa pārkāpumu 221

1) Par to, vai Savienības likumdevējs ir pārbaudījis Direktīvas 2020/1057 1. panta 3.–7. punkta samērīgumu 221

i) Lietas dalībnieku argumenti 221

ii) Tiesas vērtējums 223

2) Par Direktīvas 2020/1057 1. panta 3.–7. punkta samērīgumu 227

i) Lietas dalībnieku argumenti 227

ii) Tiesas vērtējums 231

– Par Direktīvas 2020/1057 1. panta 3.–7. punkta piemērotību izvirzītā mērķa sasniegšanai 231

– Par Direktīvas 2020/1057 1. panta 3.–7. punkta nepieciešamību 236

– Par Direktīvas 2020/1057 1. panta 3.–7. punkta samērīgumu 237

d) Par LESD 91. panta 1. punkta pārkāpumu 240

1) Lietas dalībnieku argumenti 240

2) Tiesas vērtējums 241

e) Par LESD 90. panta pārkāpumu, lasot to kopsakarā ar LES 3. panta 3. punktu, un LESD 91. panta 2. punkta un 94. panta pārkāpumu 241

1) Lietas dalībnieku argumenti 241

2) Tiesas vērtējums 243

f) Par preču brīvas aprites un pakalpojumu sniegšanas brīvības pārkāpumu 245

1) Lietas dalībnieku argumenti 245

2) Tiesas vērtējums 246

i) Par preču brīvu apriti 246

ii) Par pakalpojumu sniegšanas brīvību 247

g) Par LESD 11. panta un Hartas 37. panta pārkāpumu 249

1) Lietas dalībnieku argumenti 249

2) Tiesas vērtējums 250

4. Par Direktīvas 2020/1057 9. panta 1. punktu 253

a) Lietas dalībnieku argumenti 253

b) Tiesas vērtējums 254

5. Secinājumi par Direktīvu 2020/1057 257

D. Vispārējie secinājumi par prasībām 257

V. Par tiesāšanās izdevumiem 258

Atcelšanas prasība – Pirmais tiesību aktu kopums par mobilitāti (“Mobilitātes pakotne”) – Regula (ES) 2020/1054 – Maksimālie transportlīdzekļa ikdienas un iknedēļas vadīšanas laiki – Minimālie pārtraukumi un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmi – Transportlīdzekļu vadītāju darba organizācija tādā veidā, lai tie varētu ik pēc trim vai četrām nedēļām – atkarībā no gadījuma – atgriezties savā dzīvesvietā vai darba devēja darbības centrā, lai tajā sāktu izmantot vai izmantotu transportlīdzekļa vadītāja iknedēļas regulāro vai kompensācijas atpūtas laikposmu – Aizliegums pavadīt regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu transportlīdzeklī – Otrās paaudzes viedo tahogrāfu (V2) uzstādīšanas termiņš – Spēkā stāšanās datums – Regula (ES) 2020/1055 – Ar uzņēmējdarbības veikšanas vietu saistīti nosacījumi – Pienākums attiecībā uz transportlīdzekļu atgriešanos darbības centrā dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību – Pienākums attiecībā uz transportlīdzekļu un transportlīdzekļu vadītāju, kas parasti atrodas darbības centrā dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, skaitu – Kabotāža – Četru dienu nogaidīšanas periods attiecībā uz kabotāžu – Atkāpe attiecībā uz kabotāžu saistībā ar kombinētajiem pārvadājumiem – Direktīva (ES) 2020/1057 – Īpaši noteikumi autotransporta nozarē strādājošo transportlīdzekļu vadītāju norīkošanai darbā – Transponēšanas termiņš – Iekšējais tirgus – Transporta pakalpojumu sniegšanas brīvībai piemērojamais īpašais režīms – Kopējā transporta politika – LESD 91. un 94. pants – Pamatbrīvības – Samērīguma princips – Ietekmes novērtējums – Vienlīdzīgas attieksmes un diskriminācijas aizlieguma principi – Tiesiskās drošības un tiesiskās paļāvības aizsardzības principi – Vides aizsardzība – LESD 11. pants – Apspriešanās ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju un ar Eiropas Reģionu komiteju

Apvienotajās lietās no C-541/20 līdz C-555/20

[labots ar 2024. gada 19. decembra rīkojumu] par atcelšanas prasībām atbilstoši LESD 263. pantam, ko 2020. gada 23. oktobrī (lietas no C-541/20 līdz C-550/20 un C-552/20) un 2020. gada 26. oktobrī (lietas C-551/20 un no C-553/20 līdz C-555/20) cēlušas

Lietuvas Republika, ko pārstāv *K. Dieninis*, *R. Dzikovič* un *V. Kazlauskaitė-Švenčionienė*, pārstāvji, kuriem palīdz *R. Petravičius*, *advokatas*, *A. Kisieliauskaitė* un *G. Taluntyté* (C-541/20 un C-542/20),

Bulgārijas Republika, ko sākotnēji pārstāvēja *M. Georgieva*, *T. Mitova* un *L. Zaharieva*, vēlāk – *T. Mitova* un *L. Zaharieva*, pārstāves (no C-543/20 līdz C-545/20),

Rumānija, ko pārstāv *R. Antonie*, *L.-E. Baţagoi*, *M. Chicu*, *E. Gane*, *R.-I. Haţieganu*, *L. Lițu* un *A. Rotăreanu*, pārstāves (no C-546/20 līdz C-548/20),

Kipras Republika, ko pārstāv *I. Neophytou*, pārstāve (C-549/20 un C-550/20),

Ungārija, ko pārstāv *M. Z. Fehér* un *K. Szíjjártó*, pārstāvji (C-551/20),

Maltas Republika, ko pārstāv *A. Buhagiar*, pārstāve, kurai palīdz *D. Sarmiento Ramírez-Escudero* un *J. Sedano Lorenzo*, *abogados* (C-552/20),

Polijas Republika, ko pārstāv *B. Majczyna*, *M. Horoszko*, *D. Krawczyk* un *D. Lutostańska*, pārstāvji (no C-553/20 līdz C-555/20),

prasītājas,

ko atbalsta

Beļģijas Karaliste, ko sākotnēji pārstāvēja *S. Baeyens*, *P. Cottin*, *L. Delmotte*, *J.-C. Halleux*, *C. Pochet* un *B. Van Hyfte*, vēlāk – *S. Baeyens*, *P. Cottin*, *L. Delmotte*, *C. Pochet* un *B. Van Hyfte*, pārstāvji (C-552/20),

Igaunijas Republika, ko sākotnēji pārstāvēja *N. Grünberg* un *M. Kriisa*, vēlāk – *M. Kriisa*, pārstāves (C-541/20, C-542/20, C-544/20, C-545/20, no C-547/20 līdz C-552/20, C-554/20 un C-555/20),

Latvijas Republika, ko sākotnēji pārstāvēja K. Pommere, I. Romanovska un V. Soņeca, vēlāk – J. Davidoviča, K. Pommere un I. Romanovska, pārstāves (no C-541/20 līdz C-555/20),

Lietuvas Republika, ko pārstāv *K. Dieninis*, *R. Dzikovič* un *V. Kazlauskaitė-Švenčionienė*, pārstāvji, kuriem palīdz *R. Petravičius*, *advokatas*, *A. Kisieliauskaitė* un *G. Taluntyté* (C-545/20, C-547/20, C-549/20, C-551/20, C-552/20 un C-554/20),

Rumānija, ko pārstāv *R. Antonie*, *L.-E. Baţagoi*, *M. Chicu*, *E. Gane*, *R.-I. Haţieganu*, *L. Liţu* un *A. Rotăreanu*, pārstāves (no C-541/20 līdz C-545/20 un no C-549/20 līdz C-555/20),

personas, kuras iestājušās lietā,

pret

Eiropas Parlamentu, ko sākotnēji pārstāvēja *I. Anagnostopoulou*, *O. Denkov*, *C. Ionescu-Dima*, *A. Tamás* un *S. Toliušis*, vēlāk – *I. Anagnostopoulou*, *O. Denkov*, *C. Ionescu-Dima*, *W. D. Kuzmienko*, *B. D. Simon*, *S. Toliušis* un *R. van de Westelaken*, pārstāvji,

atbildētājs,

ko atbalsta:

Dānijas Karaliste, ko sākotnēji pārstāvēja *J. Nymann-Lindegren*, *M. Søndahl Wolff* un *L. Teilgård*, vēlāk – *V. Pasternak Jørgensen*, *M. Søndahl Wolff* un *L. Teilgård*, vēlāk – *V. Pasternak Jørgensen* un *M. Søndahl Wolff* un visbeidzot – *C. Maertens* un *M. Søndahl Wolff*, pārstāvji (no C-541/20 līdz C-555/20),

Vācijas Federatīvā Republika, ko sākotnēji pārstāvēja *J. Möller* un *D. Klebs*, vēlāk – *J. Möller*, pārstāvji (no C-541/20 līdz C-555/20),

Grieķijas Republika (C-542/20, C-543/20, no C-545/20 līdz C-547/20 un C-551/20),

Francijas Republika, ko sākotnēji pārstāvēja *A.-L. Desjonquères*, *A. Ferrand* un *N. Vincent*, vēlāk – *A.-L. Desjonquères* un *N. Vincent*, vēlāk – *R. Bénard*, *J.-L. Carré*, *V. Depenne*, *A.-L. Desjonquères* un *B. Herbaut* un visbeidzot – *R. Bénard*, *M. Guiresse*, *B. Herbaut* un *B. Travard*, pārstāvji (no C-541/20 līdz C-555/20),

Luksemburgas Lielhercogiste, ko sākotnēji pārstāvēja *A. Germeaux* un *T. Uri*, vēlāk – *A. Germeaux*, pārstāvji (no C-541/20 līdz C-555/20),

Nīderlandes Karaliste, ko pārstāv *M. K. Bulterman* un *J. Langer*, pārstāvji (no C-541/20 līdz C-555/20),

Austrijas Republika, ko pārstāv *A. Posch* un *J. Schmoll*, pārstāvji (no C-541/20 līdz C-555/20),

Zviedrijas Karaliste, ko sākotnēji pārstāvēja *H. Eklinder*, *J. Lundberg*, *C. Meyer-Seitz*, *A. Runeskjöld*, *M. Salborn Hodgson*, *R. Shahsavan Eriksson*, *H. Shev* un *O. Simonsson*, vēlāk – *H. Eklinder*, *C. Meyer-Seitz*, *A. Runeskjöld*, *M. Salborn Hodgson*, *R. Shahsavan Eriksson*, *H. Shev* un *O. Simonsson*, pārstāvji (no C-541/20 līdz C-555/20),

personas, kuras iestājušās lietā,

un

Eiropas Savienības Padomi, ko pārstāv *M. Bencze*, *I. Gurov*, *A. Norberg*, *K. Pavlaki*, *V. Sanda*, *A. Sikora-Kaléda*, *A. Vârnav* un *L. Vétillard*, pārstāvji,

atbildētāja,

ko atbalsta:

Dānijas Karaliste, ko sākotnēji pārstāvēja *J. Nymann-Lindegren*, *M. Søndahl Wolff* un *L. Teilgård*, vēlāk – *V. Pasternak Jørgensen*, *M. Søndahl Wolff* un *L. Teilgård*, vēlāk – *V. Pasternak Jørgensen* un *M. Søndahl Wolff* un visbeidzot – *C. Maertens* un *M. Søndahl Wolff*, pārstāvji (no C-541/20 līdz C-555/20),

Vācijas Federatīvā Republika, ko sākotnēji pārstāvēja *J. Möller* un *D. Klebs*, vēlāk – *J. Möller*, pārstāvji (no C-541/20 līdz C-555/20),

Grieķijas Republika (C-542/20, C-543/20, no C-545/20 līdz C-547/20 un C-551/20),

Francijas Republika, ko sākotnēji pārstāvēja *A.-L. Desjonquères*, *A. Ferrand* un *N. Vincent*, vēlāk – *A.-L. Desjonquères* un *N. Vincent*, vēlāk – *R. Bénard*, *J.-L. Carré*, *V. Depenne*, *A.-L. Desjonquères* un *B. Herbaut* un visbeidzot – *R. Bénard*, *M. Guiresse*, *B. Herbaut* un *B. Travard*, pārstāvji (no C-541/20 līdz C-555/20),

Itālijas Republika, ko pārstāv *G. Palmieri*, pārstāve, vēlāk – *S. Fiorentino*, pārstāvis, kam palīdz *A. Lipari* un *G. Santini*, *avvocati dello Stato* (no C-541/20 līdz C-555/20),

Luksemburgas Lielhercogiste, ko sākotnēji pārstāvēja *A. Germeaux* un *T. Uri*, vēlāk – *A. Germeaux*, pārstāvji (no C-541/20 līdz C-555/20),

Nīderlandes Karaliste, ko pārstāv *M. K. Bulterman* un *J. Langer*, pārstāvji (no C-541/20 līdz C-555/20),

Austrijas Republika, ko pārstāv *A. Posch* un *J. Schmoll*, pārstāvji (no C-541/20 līdz C-555/20),

Zviedrijas Karaliste, ko sākotnēji pārstāvēja *H. Eklinder*, *J. Lundberg*, *C. Meyer-Seitz*, *A. Runeskjöld*, *M. Salborn Hodgson*, *R. Shahsavan Eriksson*, *H. Shev* un *O. Simonsson*, vēlāk – *H. Eklinder*, *C. Meyer-Seitz*, *A. Runeskjöld*, *M. Salborn Hodgson*, *R. Shahsavan Eriksson*, *H. Shev* un *O. Simonsson*, pārstāvji (no C-541/20 līdz C-555/20),

personas, kuras iestājušās lietā,

TIESA (virspalāta)

šādā sastāvā: priekšsēdētājs K. Lēnartss [*K. Lenaerts*], priekšsēdētāja vietnieks L. Bejs Larsens [*L. Bay Larsen*], palātu priekšsēdētāji J. Regans [*E. Regan*] (referents), T. fon Danvics [*T. von Danwitz*], F. Biltšens [*F. Biltgen*] un Z. Čehi [*Z. Csehi*], tiesneši S. Rodins [*S. Rodin*], A. Kumins [*A. Kumin*], I. Ziemele, J. Pasers [*J. Passer*], D. Gracijs [*D. Gratsias*], M. L. Arasteja Saūna [*M. L. Arastey Sahún*] un M. Gavalecs [*M. Gavalec*],

ģenerāladvokāts: Dž. Pitrucella [*G. Pitruzzella*],

sekretāres: R. Šereša [*R. Şereş*] un R. Stefanova-Kamiševa [*R. Stefanova-Kamisheva*], administratores,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2023. gada 24. un 25. aprīļa tiesas sēdi,

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus 2023. gada 14. novembra tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Ar saviem prasības pieteikumiem Lietuvas Republika (C-541/20 un C-542/20) lūdz Tiesu atcelt:

– galvenokārt Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (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 (OV 2020, L 249, 1. lpp.), 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu un 3. pantu vai pakārtoti – Regulu 2020/1054 pilnībā (C-541/20);

– Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (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 (OV 2020, L 249, 17. lpp.), 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1071/2009 (2009. gada 21. oktobris), ar ko nosaka kopīgus noteikumus par autopārvadātāja profesionālās darbības veikšanas

nosacījumiem un atceļ Padomes Direktīvu 96/26/EK (OV 2009, L 300, 51. lpp.), 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, kā arī Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu (C-542/20) un

– galvenokārt Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (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 (OV 2020, L 249, 49. lpp.), 1. panta 3. un 7. punktu vai pakārtoti – Direktīvu 2020/1057 pilnībā (C-541/20).

2 Ar saviem prasības pieteikumiem Bulgārijas Republika (no C-543/20 līdz C-545/20) lūdz Tiesu atcelt:

– galvenokārt Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) un d)apakšpunktu vai pakārtoti – šo regulu pilnībā (C-543/20);

– Direktīvu 2020/1057 (C-544/20) un

– Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, vai pakārtoti – Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu pilnībā, kā arī šīs regulas 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu vai pakārtoti – minētās regulas 2. panta 4. punktu vai pakārtoti tam – to pašu regulu pilnībā (C-545/20).

3 Ar saviem prasības pieteikumiem Rumānija (no C-546/20 līdz C-548/20) lūdz Tiesu atcelt:

– galvenokārt Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) un d) apakšpunktu vai pakārtoti – šo regulu pilnībā (C-546/20);

– Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, kā arī Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a)–c) apakšpunktu vai pakārtoti – šo regulu pilnībā (C-547/20) un

– galvenokārt Direktīvas 2020/1057 1. panta 3.–6. punktu vai pakārtoti – šo direktīvu pilnībā (C-548/20).

4 Ar saviem prasības pieteikumiem Kipras Republika (C-549/20 un C-550/20) lūdz Tiesu atcelt:

– galvenokārt Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, vai pakārtoti – Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu pilnībā vai pakārtoti tam – šo regulu pilnībā (C-549/20) un

– Direktīvu 2020/1057 pilnībā (C-550/20).

5 Ar savu prasības pieteikumu (C-551/20) Ungārija lūdz Tiesu atcelt:

– Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktu un 2. panta 2. punktu, kā arī papildus visas ar šīm normām nedalāmu veselumu veidojošās šīs regulas tiesību normas vai pat minēto regulu pilnībā;

– Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, kā arī papildus visas ar šīm normām nedalāmu veselumu veidojošās Regulas 2020/1055 tiesību normas un

– galvenokārt Direktīvas 2020/1057 1. pantu vai pakārtoti – šīs direktīvas 1. panta 6. punktu, kā arī papildus visas ar šīm normām nedalāmu veselumu veidojošās tiesību normas.

6 Ar savu prasības pieteikumu Maltas Republika (C-552/20) lūdz Tiesu atcelt Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, un Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu.

7 Ar saviem prasības pieteikumiem Polijas Republika (no C-553/20 līdz C-555/20) lūdz Tiesu atcelt:

– galvenokārt Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d)apakšpunktu vai pakārtoti – šo regulu pilnībā (C-553/20);

– galvenokārt Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta g) apakšpunkts, Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu, kā arī šīs regulas 2. panta 5. punkta b) apakšpunktu vai pakārtoti – minēto regulu pilnībā (C-554/20) un

– galvenokārt Direktīvas 2020/1057 1. panta 3., 4., 6. un 7. punktu, kā arī 9. panta 1. punktu vai pakārtoti – šo direktīvu pilnībā (C-555/20).

I. Atbilstošās tiesību normas

A. Starptautiskās tiesības

8 1992. gada 9. maijā Ņujorkā tika pieņemta Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējā konvencija par klimata pārmaiņām (*Recueil des traités des Nations unies*, 1771. sēj., 107. lpp., turpmāk tekstā – "*UNFCCC*"), kuras galīgais mērķis ir stabilizēt siltumnīcas efektu izraisošo gāzu koncentrāciju atmosfērā līmenī, kas novērstu bīstamu antropogēnu iejaukšanos klimata sistēmā. 1997. gada 11. decembrī *UNFCCC* līgumslēdzējas puses atbilstoši šai konvencijai pieņēma šīs vispārējās konvencijas Kioto protokolu.

9 Lai paredzētu Kioto protokola otrā saistību perioda, kas aptvēra laikposmu no 2013. līdz 2020. gadam, beigas, *UNFCCC* Pušu konference 2015. gada 12. decembrī pieņēma Parīzes nolīgumu par klimata pārmaiņām, kura galvenais mērķis ir ierobežot globālo temperatūras pieaugumu robežās no 1,5 °C līdz 2 °C salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni.

10 Šī nolīguma 2. pantā ir paredzēts:

"1. Šis nolīgums, sekmējot [*UNFCCC*] īstenošanu un tās mērķa sasniegšanu, tiecas panākt, lai pasaule noteiktāk stātos pretim klimata pārmaiņu draudiem ilgtspējīgas attīstības un nabadzības izskaušanas kontekstā, tostarp:

a) ierobežojot globālo vidējās temperatūras pieaugumu krietni zem 2 °C atzīmes salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni un tiecoties temperatūras kāpumu iegrožot līdz 1,5 °C salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni, atzīstot, ka tas ievērojami mazinātu klimata pārmaiņu riskus un ietekmi,

b) vairojot spējas pielāgoties klimata pārmaiņu nelabvēlīgajai ietekmei un veicināt klimatnoturību un tādu attīstību, kam raksturīgas zemas siltumnīcefekta gāzu emisijas, turklāt tā, lai neapdraudētu pārtikas ražošanu; un

c) finanšu plūsmas pieskaņojot izvirzītajam kursam uz mazākām siltumnīcefekta gāzu emisijām un klimatnoturīgu attīstību.

2. Šis nolīgums tiks īstenots taisnīgi un balstoties uz kopīgas, bet diferencētas atbildības un attiecīgo iespēju principa, ņemot vērā katras valsts atšķirīgos apstākļus."

11 Minētā nolīguma 4. panta 1.–3. punktā ir paredzēts:

"1. Lai sasniegtu 2. pantā izvirzīto ilgtermiņa mērķi, Puses vēlas panākt, ka pasaules siltumnīcefekta gāzu emisijas maksimums iestājas pēc iespējas drīzāk, vienlaikus atzīdamas, ka jaunattīstības valstu Pusēm šā emisijas maksimuma iestāšanās prasīs ilgāku laiku, un ka pēc tam emisijas līmenis tiek strauji samazināts saskaņā ar labākajām pieejamajām zinātnes atziņām, tādējādi gadsimta otrajā pusē panākot līdzsvaru starp siltumnīcefekta gāzu antropogēnajām emisijām no dažādiem avotiem un to piesaisti dažādās piesaistītājsistēmās, turklāt tas tiks darīts, ievērojot taisnīguma principu un ilgtspējīgas attīstības un nabadzības izskaušanas aspektus.

2. Katra Puse sagatavo, paziņo un uztur secīgus nacionāli noteiktos devumus, ko tā iecerējusi sasniegt. Puses īsteno iekšējus mazināšanas pasākumus nolūkā sasniegt šādu devumu mērķus.

3. Katras Puses nākamais nacionāli noteiktais devums būs lielāks par šīs Puses tābrīža nacionāli noteikto devumu un būs pēc iespējas vērienīgāks, ievērojot kopīgo, bet diferencēto atbildību un attiecīgo iespēju principu un ņemot vērā katras valsts atšķirīgos apstākļus."

B. Savienības tiesības

1. Tiesiskais regulējums par darba laiku

a) Regula (EK) Nr. 561/2006

12 Vairākās 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.), tiesību normās jaunākie grozījumi tika izdarīti ar Regulu 2020/1054.

13 Regulas Nr. 561/2006 I nodaļā "Ievada noteikumi" ietvertā 4. panta d)–h) punktā, kas netika grozīts ar Regulu 2020/1054, ir noteikts:

"Šajā regulā:

[..]

d) "pārtraukums" nozīmē jebkuru laikposmu, kura laikā transportlīdzekļa vadītājs nedrīkst vadīt transportlīdzekli vai veikt kādu citu darbu un kurš tiek izmantots tikai spēku atgūšanai;

[..]

f) "atpūta" nozīmē jebkuru nepārtrauktu laikposmu, kuru transportlīdzekļa vadītājs var brīvi izmantot pēc saviem ieskatiem;

g) "ikdienas atpūtas laikposms" nozīmē ikdienas laikposmu, ko transportlīdzekļa vadītājs drīkst brīvi izmantot pēc saviem ieskatiem un kas ietver "regulāru ikdienas atpūtas laikposmu" un "saīsinātu ikdienas atpūtas laikposmu":

– "regulārs ikdienas atpūtas laikposms" nozīmē jebkuru vismaz 11 stundas ilgu nepārtrauktu atpūtu. Pārmaiņus, šo regulāro ikdienas atpūtas laikposmu var ņemt divos atsevišķos laikposmos, no kuriem pirmais ir vismaz 3 stundas ilgs nepārtraukts laikposms un otrais – vismaz 9 stundas ilgs nepārtraukts laikposms;

– "saīsināts ikdienas atpūtas laikposms" nozīmē jebkuru atpūtas laikposmu, kas ir vismaz 9 stundas, bet mazāk kā 11 stundas;

h) "iknedēļas atpūtas laikposms" nozīmē nedēļas laikposmu, ko transportlīdzekļa vadītājs drīkst brīvi izmantot pēc saviem ieskatiem un kas ietver "regulāru iknedēļas atpūtas laikposmu" un "saīsinātu iknedēļas atpūtas laikposmu:

– "regulārs iknedēļas atpūtas laikposms" nozīmē jebkuru atpūtu, kas ir vismaz 45 stundas;

– "saīsināts iknedēļas atpūtas laikposms" nozīmē jebkuru atpūtu, kas ir mazāk nekā 45 stundas un ko saskaņā ar 8. panta 6. punkta nosacījumiem var saīsināt līdz, mazākais, 24 secīgām stundām;

[..].”

14 Regulas Nr. 561/2006 II nodaļā “Apkalpe, vadīšanas laikposmi, pārtraukumi un atpūtas laikposmi” ietvertā 8. panta 6. un 8. punktā redakcijā pirms Regulas 2020/1054 stāšanās spēkā bija paredzēts:

“6. Jebkurās divās secīgās nedēļās transportlīdzekļa vadītājs paņem vismaz:

– divus regulārus iknedēļas atpūtas laikposmus, vai

– vienu regulāru iknedēļas atpūtas laikposmu un vienu saīsinātu iknedēļas atpūtas laikposmu, kas ir vismaz 24 stundas. Tomēr saīsinājumu kompensē ar atbilstoši ilgu atpūtu, kas paņemta pirms trešās nedēļas beigām, kura seko attiecīgajai nedēļai.

Iknedēļas atpūtas laikposms sākas ne vēlāk kā sešu 24 stundu periodu beigās no iepriekšējā iknedēļas atpūtas laikposma beigām.

[..]

8. Ja transportlīdzekļa vadītājs to vēlas, ikdienas atpūtas laikposmus un saīsinātus iknedēļas atpūtas laikposmus ārpus bāzes vietas var ņemt transportlīdzeklī, ja vien tas ir aprīkots ar guļamvietu katram transportlīdzekļa vadītājam un ja tas nav kustībā.”

15 Tajā pašā nodaļā Regulas Nr. 561/2006 9. panta 2. un 3. punktā redakcijā pirms Regulas 2020/1054 stāšanās spēkā bija noteikts:

“2. Laiku, ko pavada, dodoties uz kādu vietu, lai pārņemtu tāda transportlīdzekļa vadību, kas ir šīs regulas darbības jomā, vai atgriežoties no šādas vietas, ja šis transportlīdzeklis neatrodas ne transportlīdzekļa vadītāja mājās, ne arī darba devēja darbības centrā, kur transportlīdzekļa vadītājs parasti atrodas, neskaita kā atpūtu vai pārtraukumu, izņemot gadījumus, kad transportlīdzekļa vadītājs atrodas uz prāmja vai vilcienā un viņam ir pieejama guļasvieta vai kušete.

3. Laiku, kad transportlīdzekļa vadītājs vada transportlīdzekli, uz kuru neattiecas šīs regulas darbības joma, dodoties uz transportlīdzekli, uz kuru attiecas šīs regulas darbības joma, vai no tā, ja šis transportlīdzeklis neatrodas transportlīdzekļa vadītāja mājās vai darba devēja darbības centrā, kur transportlīdzekļa vadītājs parasti atrodas, skaita kā citu darbu.”

16 Regulas Nr. 561/2006 IV nodaļā “Izņēmumi” ietvertais 14. pants redakcijā pirms Regulas 2020/1054 stāšanās spēkā bija formulēts šādi:

“1. Nodrošinot, ka šādi izņēmumi nopietni neapdraud 1. pantā izklāstītos mērķus, dalībvalstis, saņemot Komisijas atļauju, var piešķirt izņēmumus no šīs regulas 6. līdz 9. panta, tostarp attiecībā uz pārvadājumiem, kas tiek veikti ārkārtas apstākļos.

2. Steidzamos gadījumos dalībvalstis var piešķirt pagaidu izņēmumu uz laiku, kas nepārsniedz 30 dienas, tūlīt to darot zināmu Komisijai.

3. Komisija pārējām dalībvalstīm paziņo par jebkuriem izņēmumiem, kas piešķirti saskaņā ar šo pantu.”

17 Saskaņā ar Regulas Nr. 561/2006 16. panta 2. punktu, kas iekļauts šīs regulas V nodaļā "Kontroles procedūras un sodi" un kas netika grozīts ar Regulu 2020/1054:

"Transporta uzņēmums izveido darba žurnālu un pakalpojumu grafiku, darba žurnālā norāda katra transportlīdzekļa vadītāja vārdu, bāzes vietu un iepriekš izveidotu sarakstu dažādiem transportlīdzekļa vadīšanas laikposmiem, citam darbam, pārtraukumiem un pieejamībai.

Katram transportlīdzekļa vadītājam, kam uzticēts sniegt 1. punktā minētos pakalpojumus, līdzi jābūt izrakstam no darba žurnāla un kustības saraksta kopijai."

18 Tajā pašā nodaļā Regulas Nr. 561/2006 18. pantā, kas netika grozīts ar Regulu 2020/1054, ir noteikts:

"Dalībvalstis pieņem pasākumus, kas varētu būt vajadzīgi šīs regulas īstenošanai."

b) Regula (ES) Nr. 165/2014

19 Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 165/2014 (2014. gada 4. februāris) par tahogrāfiem autotransportā, ar kuru atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, un groza Regulu Nr. 561/2006 (OV 2014, L 60, 1. lpp.), vairākas tiesību normas tika grozītas ar Regulu 2020/1054.

20 Regulas Nr. 165/2014 I nodaļā "Principi, darbības joma un prasības" šīs regulas 3. panta "Darbības joma", redakcijā pirms Regulas 2020/1054 stāšanās spēkā, 4. punktā bija paredzēts:

"Piecpadsmit gadus pēc tam, kad uz pirmo reizi reģistrētajiem transportlīdzekļiem attiecas prasība uzstādīt tahogrāfu, kā paredzēts 8., 9. un 10. pantā, ar šādu tahogrāfu tiek aprīkoti transportlīdzekļi, kurus izmanto dalībvalstī, kas nav to reģistrācijas dalībvalsts."

21 Regulas Nr. 165/2014 II nodaļā "Viedie tahogrāfi" ietvertajā 11. pantā "Sīki izstrādāti noteikumi par viedajiem tahogrāfiem" redakcijā pirms Regulas 2020/1054 stāšanās spēkā bija noteikts:

"Lai nodrošinātu, ka viedie tahogrāfi atbilst šajā regulā noteiktajiem principiem un prasībām, Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem sīki izstrādātus noteikumus, kas vajadzīgi 8., 9. un 10. panta vienādai piemērošanai, izņemot noteikumus, kas paredzētu papildu datu reģistrēšanu tahogrāfā. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 42. panta 3. punktā.

Sīki izstrādātie noteikumi, kas minēti pirmajā daļā:

a) attiecībā uz šajā nodaļā minēto viedā tahogrāfa funkciju veikšanu ietver nepieciešamās prasības, lai garantētu to datu drošību, pareizību un ticamību, ko tahogrāfam sniedz satelītpozicionēšanas pakalpojumi un 8. un 9. pantā minētās attālinātās saziņas tehnoloģijas;

b) precizē dažādos nosacījumus un prasības 8. un 9. pantā minētajiem satelītpozicionēšanas pakalpojumiem un attālinātās saziņas tehnoloģijām, kam jābūt ārpusē vai iebūvētiem tahogrāfā, un, ja tie ir ārpusē, tad precizē nosacījumus satelītpozicionēšanas signāla kā otra kustības sensora izmantošanai;

c) precizē vajadzīgos standartus 10. pantā minētajai saskarnei. Šādi standarti var ietvert noteikumu par piekļuves tiesību sadalījumu vadītājiem, darbnīcām un transporta uzņēmumiem un kontroles funkcijām tahogrāfā reģistrētajiem datiem, kura kontroles funkcijas pamatojas uz autentifikācijas/autorizācijas mehānismu, kas noteikts saskarnei, piemēram, sertifikātu katram piekļuves līmenim, un kas ir atkarīgs no tā tehniskajām iespējām."

22 Regulas Nr. 165/2014 VI nodaļā "Ierīču izmantošana" ietvertā 33. panta "Transporta uzņēmumu atbildība", kurš netika grozīts ar Regulu 2020/1054, 2. punktā ir noteikts:

"Reģistrācijas diagrammas un izdrukas – ja izdrukas ir veiktas, lai nodrošinātu 35. panta ievērošanu, – transporta uzņēmumi glabā hronoloģiskā kārtībā un salasāmā formā vismaz vienu gadu pēc to izmantošanas un pēc attiecīgo transportlīdzekļu vadītāju pieprasījuma izsniedz viņiem kopijas. Transporta uzņēmumi pēc attiecīgo transportlīdzekļu vadītāju pieprasījuma izsniedz arī kopijas datiem, kas lejupielādēti no vadītāja kartēm, kopā ar minēto kopiju izdrukām. Reģistrācijas diagrammas, izdrukas un lejupielādētos datus pēc pieprasījuma uzrāda vai nodod pilnvarotam kontrolierim."

23 Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2016/799 (2016. gada 18. marts), ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 165/2014, ar kuru nosaka prasības attiecībā uz tahogrāfu un to komponentu konstrukciju, testēšanu, uzstādīšanu, darbību un remontu (OV 2016, L 139, 1. lpp.), ar grozījumiem, kas izdarīti ar Komisijas 2018. gada 28. februāra Īstenošanas regulu (ES) 2018/502 (OV 2018, L 85, 1. lpp.) (turpmāk tekstā – "Īstenošanas regula 2016/799"), 1. panta 2. punktā ir noteikts:

"Viedo tahogrāfu un to komponentu konstrukcija, testēšana, uzstādīšana, inspekcija, darbība un remonts atbilst šīs regulas I.C pielikumā noteiktajām tehniskajām prasībām."

24 Īstenošanas regulas 2016/799 6. panta trešajā daļā ir paredzēts:

"Tomēr tās I.C pielikumu piemēro no 2019. gada 15. jūnija [..]."

25 I.C pielikums attiecas uz viedo tahogrāfu konstrukcijas, testēšanas, uzstādīšanas un kontroles prasībām.

c) Regula 2020/1054

26 Regulas 2020/1054 1., 2., 4., 6., 8., 13.–15., 17.–19., 23., 27., 34. un 36. apsvērums ir formulēti šādi:

"(1) Labi darba apstākļi transportlīdzekļu vadītājiem un taisnīgi uzņēmējdarbības nosacījumi autotransporta uzņēmumiem ir ļoti būtiski drošas, efektīvi funkcionējošas un sociāli atbildīgas autotransporta nozares izveidošanai, lai nepieļautu diskrimināciju un piesaistītu kvalificētus darba ņēmējus. Minētā procesa veicināšanas nolūkā ir būtiski, lai Savienības sociālie noteikumi par autotransportu ir skaidri, samērīgi, atbilstoši mērķim, viegli piemērojami un izpildāmi, un lai tie tiek efektīvi un saskanīgi īstenoti visā Savienībā.

(2) Izvērtējot autotransporta nozarē pašreiz spēkā esošo Savienības sociālo noteikumu, un, konkrēti, Regulas [Nr. 561/2006] īstenošanas efektivitāti un lietderību, tika konstatētas dažas nepilnības minētā tiesiskā regulējuma īstenošanā. Neskaidri noteikumi par iknedēļas atpūtas laikposmiem, atpūtas telpām un pārtraukumiem pārvadājumā ar vairākiem transportlīdzekļa vadītājiem, kā arī noteikumu neesamība par transportlīdzekļu vadītāju

atgriešanos mājās, ir radījuši atšķirīgu interpretācijas un izpildes praksi dalībvalstīs. Vairākas dalībvalstis nesen ir pieņēmušas vienpusējus pasākumus, vēl vairāk palielinot juridisko nenoteiktību un nevienlīdzīgo attieksmi pret transportlīdzekļu vadītājiem un pārvadātājiem. Tomēr maksimālie transportlīdzekļa vadīšanas laikposmi dienā un nedēļā efektīvi uzlabo transportlīdzekļu vadītāju sociālos apstākļus un ceļu satiksmes drošību kopumā. Ir nepieciešami pastāvīgi centieni, lai nodrošinātu atbilstību.

[..]

(4) Regulas [Nr. 561/2006] *ex-post* izvērtējumā apstiprinājās, ka Savienības sociālo noteikumu nekonsekventās un neefektīvās izpildes pamatā galvenokārt bija neskaidri noteikumi, neefektīvs un nevienāds kontroles rīku pielietojums un nepietiekama administratīvā sadarbība starp dalībvalstīm.

[..]

(6) Skaidri, piemēroti, samērīgi un vienādi piemēroti noteikumi ir būtiski, lai sasniegtu politikas mērķus – uzlabot transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus un it īpaši nodrošināt neizkropļotu un godīgu konkurenci starp pārvadātājiem un veicināt ceļu satiksmes drošību visiem satiksmes dalībniekiem.

[..]

(8) Transportlīdzekļu vadītāji, kuri veic starptautiskos tālsatiksmes kravu pārvadājumus, ilgus laikposmus pavada prom no mājām. Esošās prasības attiecībā uz regulāro iknedēļas atpūtu var minētos laikposmus nevajadzīgi paildzināt. Tādēļ ir vēlams noteikumus par regulāriem iknedēļas atpūtas laikposmiem pielāgot tā, lai transportlīdzekļu vadītājiem būtu vieglāk veikt starptautiskos pārvadājumus saskaņā ar noteikumiem un sasniegt savas mājas savu regulārās iknedēļas atpūtas laikposmu izmantošanai, un lai viņiem tiktu pilnībā kompensēti visi saīsinātie iknedēļas atpūtas laikposmi. [..]

[..]

(13) Sociālās attīstības veicināšanas nolūkā ir lietderīgi precizēt, kur var izmantot iknedēļas atpūtas laikposmus, tādējādi nodrošinot, ka transportlīdzekļa vadītājiem ir atbilstoši apstākļi atpūtai. Izmitināšanas kvalitāte ir īpaši svarīga regulārās iknedēļas atpūtas laikposmu laikā, kurus transportlīdzekļa vadītājam būtu jāpavada ārpus transportlīdzekļa kabīnes piemērotā izmitināšanas vietā, uz transporta uzņēmuma kā darba devēja rēķina. Lai nodrošinātu labus darba apstākļus un transportlīdzekļu vadītāju drošību, ir lietderīgi precizēt prasību, ka transportlīdzekļu vadītājiem viņu regulārajos iknedēļas atpūtas laikposmos, ja tos nepavada mājās, ir nodrošināma kvalitatīva un katram dzimumam piemērota izmitināšana.

(14) Tāpat ir nepieciešams nodrošināt, ka transporta uzņēmumi organizē transportlīdzekļu vadītāju darbu tā, lai prom no mājām pavadītais laiks nebūtu pārmērīgi ilgs un lai transportlīdzekļu vadītāji varētu izmantot ilgus atpūtas laikposmus kā kompensāciju par saīsinātiem iknedēļas atpūtas laikposmiem. Atgriešanās būtu jāorganizē tā, lai būtu iespējams sasniegt transporta uzņēmuma darbības centru dalībvalstī, kurā uzņēmums veic uzņēmējdarbību, vai kurā ir transportlīdzekļa vadītāja dzīvesvieta, un transportlīdzekļu vadītāji var izvēlēties, kur pavadīt viņu atpūtas laikposmu. Lai apliecinātu, ka transporta

uzņēmums izpilda savus pienākumus attiecībā uz regulāru atgriešanos, transporta uzņēmumam būtu jāvar izmantot tahogrāfa datus, transportlīdzekļu vadītāju darba žurnālus vai citus dokumentus. Šādiem pierādījumiem vajadzētu būtu pieejamiem transporta uzņēmuma telpās, lai tos uzrādītu, ja kontroles iestādes to pieprasa.

(15) Lai gan regulāros iknedēļas atpūtas laikposmus un ilgākus atpūtas laikposmus nevar pavadīt transportlīdzeklī vai stāvvietā, bet gan tikai piemērotā izmitināšanas vietā, kas var atrasties līdzās stāvvietai, ir ļoti svarīgi panākt, lai transportlīdzekļu vadītāji varētu atrast drošas un aizsargātas stāvvietas, kurās ir nodrošināta pienācīga līmeņa drošība un piemērotas telpas. Komisija jau ir pētījusi, kā veicināt augstas kvalitātes stāvvietu izveidošanu, tai skaitā nepieciešamās minimālās prasības. Tāpēc Komisijai būtu jāizstrādā drošu un aizsargātu stāvvietu standarti. Minētajiem standartiem būtu jāveicina kvalitatīvu stāvvietu izveide. Standartus var pārskatīt, lai saskaņā ar minētās infrastruktūras attīstības politiku nodrošinātu alternatīvo degvielu labāku pieejamību. Tāpat ir svarīgi, lai stāvvietas tiek uzturētas brīvas no ledus un sniega.

[..]

(17) Ceļu satiksmes drošības un attiecīgo noteikumu izpildes nolūkā visiem transportlīdzekļu vadītājiem vajadzētu būt pilnībā informētiem par noteikumiem par transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laikiem un par noguruma bīstamību. Šajā sakarā ir svarīga viegli pieejama informācija par pieejamajām atpūtas telpām. Tāpēc Komisijai ar lietotājam viegli izmantojamas tīmekļa vietnes starpniecību būtu jānodrošina informācija par drošām un aizsargātām stāvvietām. Minētā informācija būtu regulāri jāatjaunina.

(18) Lai nodrošinātu pastāvīgu drošību un drošumu stāvvietās, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar [LESD] 290. pantu attiecībā uz pakalpojuma līmeņa standarta noteikšanu drošās un aizsargātās stāvvietās un attiecībā uz procedūrām, saskaņā ar kurām sertificē stāvvietu drošumu un drošību. [..]

(19) Pārskatītās *TEN-T* pamatnostādnes, kas noteiktas ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1315/2013 [(2013. gada 11. decembris) par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES (OV 2013, L 348, 1. lpp.; turpmāk tekstā – "*TEN-T* regula")], paredz uz automaģistrālēm aptuveni ik pēc 100 km izveidot stāvvietas, lai komerciālajiem ceļu lietotājiem nodrošinātu stāvvietas ar pienācīgu drošības un drošuma līmeni. Lai paātrinātu un veicinātu atbilstošas stāvvietu infrastruktūras būvniecību, ir svarīgi, lai būtu pieejamas pietiekamas Savienības līdzfinansējuma iespējas saskaņā ar esošiem un jauniem Savienības tiesību aktiem, ar kuriem izveido minētā finanšu atbalsta nosacījumus.

[..]

(23) Dalībvalstīm būtu jāveic visi vajadzīgie pasākumi, lai nodrošinātu, ka valsts noteikumus attiecībā uz sodiem par regulu [Nr. 561/2006] un [Nr. 165/2014] pārkāpumiem piemēro iedarbīgi, samērīgi un atturoši. [..]

[..]

(27) Sociālo noteikumu izpildes izmaksu lietderīgums, jauno tehnoloģiju straujā attīstība, digitalizācija Savienības ekonomikā un nepieciešamība uzņēmumiem starptautiskajos autopārvadājumos nodrošināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus nozīmē, ka ir nepieciešams saīsināt pārejas periodu viedo tahogrāfu ierīkošanai reģistrētajos transportlīdzekļos. Viedie tahogrāfi palīdzēs veikt vienkāršotas kontroles, un tādējādi tiks atvieglots valstu iestāžu darbs.

[..]

(34) Ir svarīgi, lai transporta uzņēmumiem, kas veic uzņēmējdarbību trešās valstīs, laikā, kad tie veic autopārvadājumus Savienības teritorijā, tiktu piemēroti Savienības noteikumiem līdzvērtīgi noteikumi. Komisijai būtu jāizvērtē šā principa piemērošana Savienības līmenī un jāierosina atbilstoši risinājumi, par ko būtu jāvienojas Eiropas Nolīguma par transportlīdzekļu apkalpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos (*AETR* nolīgums) kontekstā.

[..]

(36) Tā kā šīs regulas mērķus, proti, uzlabot ceļu satiksmes drošību un darba apstākļus transportlīdzekļu vadītājiem visā Savienībā, harmonizējot noteikumus par braukšanas laikiem, pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem autopārvadājumos un harmonizējot noteikumus par tahogrāfu lietošanu un izpildi, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet, ņemot vērā izvirzīto mērķu specifiku, tos var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar [LES] 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai."

27 Regulas 2020/1054 1. panta 6.–8., 11., 13. un 16. punktā ir paredzēts:

"Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza šādi:

[..]

6) regulas 8. pantu groza šādi:
   a) panta 6. punktu aizstāj ar šādu:

"6. Jebkurās divās secīgās nedēļās transportlīdzekļa vadītājs paņem vismaz:
a) divus regulārus iknedēļas atpūtas laikposmus; vai
b) vienu regulāru iknedēļas atpūtas laikposmu un vienu saīsināto iknedēļas atpūtas laikposmu, kura ilgums ir vismaz 24 stundas.

Iknedēļas atpūtas laikposms sākas ne vēlāk kā pēc sešiem 24 stundu laikposmiem, skaitot no iepriekšējā iknedēļas atpūtas laikposma beigām.

Atkāpjoties no pirmās daļas, transportlīdzekļa vadītājs, kas veic starptautiskos kravu pārvadājumus, var izmantot divus secīgus saīsinātos iknedēļas atpūtas laikposmus ārpus tās dalībvalsts, kurā veic uzņēmējdarbību, ar noteikumu, ka vadītājs izmanto vismaz četrus iknedēļas atpūtas laikposmus jebkurās četrās secīgās nedēļās, no kuriem vismaz divi ir regulārie iknedēļas atpūtas laikposmi.

Šā punkta nolūkā transportlīdzekļa vadītāju uzskata par tādu, kas veic starptautiskos kravu pārvadājumus, ja minētais vadītājs uzsāk divus secīgos saīsinātos iknedēļas atpūtas laikposmus ārpus tās dalībvalsts, kurā darba devējs veic uzņēmējdarbību, un ārpus valsts, kurā ir transportlīdzekļa vadītāja dzīvesvieta.”;

[..]

c) panta 8. punktu aizstāj ar šādu:

“8. Regulāros iknedēļas atpūtas laikposmus un jebkuru iknedēļas atpūtas laikposmu, kas ir ilgāks par 45 stundām un ir kompensācija par iepriekšējiem saīsinātiem iknedēļas atpūtas laikposmiem, neizmanto transportlīdzeklī. Šos laikposmus transportlīdzekļa vadītājs izmanto atbilstošā un katram dzimumam piemērotā izmitināšanas vietā, kurā ir pienācīgas guļasvietas un sanitārās telpas.

Visas izmaksas par izmitināšanu ārpus transportlīdzekļa sedz darba devējs.”;

d) pantā iekļauj šādu punktu:

“8.a Transporta uzņēmumi organizē transportlīdzekļu vadītāju darbu tā, lai transportlīdzekļu vadītāji varētu atgriezties vai nu darba devēja darbības centrā – kas ir transportlīdzekļa vadītāja parastā bāzes vieta un kur sākas transportlīdzekļa vadītāja iknedēļas atpūtas laikposms –, dalībvalstī, kurā darba devējs veic uzņēmējdarbību, vai arī savā dzīvesvietā katrā četru secīgu nedēļu laikposmā nolūkā izmantot vismaz vienu regulāru iknedēļas atpūtas laikposmu vai iknedēļas atpūtas laikposmu, kas ir ilgāks par 45 stundām un ir kompensācija par saīsinātu iknedēļas atpūtas laikposmu.

Tomēr, ja transportlīdzekļa vadītājs saskaņā ar 6. punktu ir izmantojis divus secīgus saīsinātus iknedēļas atpūtas laikposmus, transporta uzņēmums transportlīdzekļa vadītāja darbu organizē tā, lai minētais vadītājs varētu atgriezties, pirms ir sācies regulārais iknedēļas atpūtas laikposms, kas ir ilgāks par 45 stundām un tiek izmantots kā kompensācija.

Uzņēmums dokumentē, kā tas izpilda minēto pienākumu, un glabā dokumentus savās telpās, lai tos uzrādītu pēc kontroles iestāžu pieprasījuma.”

[..]

7) iekļauj šādu pantu:

“8.a pants

1. Komisija nodrošina, ka transportlīdzekļu vadītāji, kas veic kravu un pasažieru autopārvadājumus, var viegli iegūt informāciju par drošām un aizsargātām stāvvietām. Komisija publicē sarakstu, kurā iekļauj visas stāvvietas, kas ir sertificētas, lai transportlīdzekļu vadītājiem nodrošinātu atbilstošu(-us):

– apstākļus ielaušanās konstatēšanai un nepieļaušanai,

– apgaismojumu un redzamību,

– kontaktpunktus un procedūras ārkārtas situācijām,

– katram dzimumam piemērotas sanitārās telpas,

– pārtikas un dzērienu iegādes iespējas,

– savienojumus saziņai,

– energoapgādi.

Šādu stāvvietu sarakstu dara pieejamu vienotā oficiālā tīmekļa vietnē, ko regulāri atjaunina.

2. Komisija pieņem deleģētos aktus saskaņā ar 23.a pantu, lai noteiktu standartus, kuros paredzēta detalizētāka kārtība attiecībā uz pakalpojumu līmeni un drošību attiecībā uz 1. punktā minētajām stāvvietām un attiecībā uz stāvvietu sertifikācijas procedūrām.

3. Visas sertificētās stāvvietas var norādīt, ka tās ir sertificētas saskaņā ar Savienības standartiem un procedūrām.

Saskaņā ar [*TEN-T*] regulas 39. panta 2. punkta c) apakšpunktu dalībvalstīm ir jāveicina stāvvietu izveidošana komerciālajiem ceļu lietotājiem.

4. Komisija līdz 2024. gada 31. decembrim Eiropas Parlamentam un Padomei iesniedz ziņojumu par transportlīdzekļu vadītājiem piemērotu atpūtas telpu pieejamību un paaugstinātas drošības stāvvietām, kā arī par drošu un aizsargātu stāvvietu attīstību, kas ir sertificētas saskaņā ar 2. punktā minētajiem deleģētajiem aktiem. Minētajā ziņojumā var uzskaitīt pasākumus, kuru mērķis ir palielināt drošu un aizsargātu stāvvietu skaitu un uzlabot to kvalitāti.”

8) regulas 9. pantu groza šādi:

[..]
b) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Laiku, ko pavada, dodoties uz kādu vietu, lai pārņemtu tāda transportlīdzekļa vadību, kas ir šīs regulas darbības jomā, vai atgriežoties no šādas vietas, ja šis transportlīdzeklis neatrodas ne transportlīdzekļa vadītāja mājās, ne arī darba devēja darbības centrā, kur transportlīdzekļa vadītājs parasti atrodas, neskaita kā atpūtu vai pārtraukumu, izņemot gadījumus, kad transportlīdzekļa vadītājs atrodas uz prāmja vai vilcienā un viņam ir pieejams guļamvagons, guļasvieta vai kušete.”

[..]

11) regulas 12. pantam pievieno šādas daļas:

“Ar noteikumu, ka netiek apdraudēta ceļu satiksmes drošība, ārkārtas apstākļos transportlīdzekļa vadītājs var arī atkāpties no 6. panta 1. un 2. punkta un 8. panta 2. punkta, pārsniedzot ikdienas un iknedēļas vadīšanas laiku par ne vairāk kā vienu stundu, lai sasniegtu darba devēja darbības centru vai transportlīdzekļa vadītāja dzīvesvietu, lai izmantotu iknedēļas atpūtas laikposmu.

Ievērojot tādus pašus priekšnosacījumus, transportlīdzekļa vadītājs var pārsniegt ikdienas un iknedēļas vadīšanas laiku par ne vairāk kā divām stundām, ar noteikumu, ka tieši pirms transportlīdzekļa vadīšanas papildu laikposma, kura mērķis ir sasniegt darba devēja darbības centru vai savu dzīvesvietu nolūkā izmantot regulāro iknedēļas atpūtas laikposmu, transportlīdzekļa vadītājs ir izmantojis 30 minūšu nepārtrauktu atpūtas laikposmu.

[..]"

[..]

13) regulas 14. panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

"2. Steidzamos gadījumos, pastāvot ārkārtas apstākļiem, dalībvalstis var piešķirt pagaidu izņēmumu uz laikposmu, kas nepārsniedz 30 dienas un kas ir pienācīgi jāpamato un tūlīt jāpaziņo Komisijai. Komisija nekavējoties publicē šo informāciju publiskā tīmekļa vietnē."

[..]

16) regulas 19. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Dalībvalstis nosaka noteikumus par sodiem, ko piemēro par šīs regulas un Regulas [Nr. 165/2014] pārkāpumiem, un veic visus pasākumus, kas vajadzīgi to īstenošanai. Minētajiem sodiem ir jābūt iedarbīgiem un atbilstošiem to pārkāpumu smagumam, [..], kā arī atturošiem un nediskriminējošiem. Katram šīs regulas un Regulas [Nr. 165/2014] pārkāpumam piemēro tikai vienu sodu vai procedūru. [..]""

28 Regulas 2020/1054 2. pants ir formulēts šādi:

"Regulu (ES) Nr. 165/2014 groza šādi:

[..]

2) regulas 3. panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

"4. Ne vēlāk kā trīs gadus no tā gada beigām, kad ir stājušies spēkā 11. panta otrajā daļā norādītie detalizētie noteikumi, viedos tahogrāfus, kā paredzēts šīs regulas 8., 9. un 10. pantā, uzstāda šādu kategoriju transportlīdzekļos, kurus izmanto dalībvalstī, kas nav to reģistrācijas dalībvalsts:

a) transportlīdzekļos, kuros ir uzstādīts analogais tahogrāfs;
b) transportlīdzekļos, kas aprīkoti ar digitālo tahogrāfu, kurš atbilst specifikācijām [Padomes] Regulas (EEK) Nr. 3821/85 [(1985. gada 20. decembris) par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā (OV 1985, L 370, 8. lpp.),] IB pielikumā, ko piemēro līdz 2011. gada 30. septembrim;
c) transportlīdzekļos, kas aprīkoti ar digitālo tahogrāfu, kurš atbilst specifikācijām Regulas [Nr. 3821/85] IB pielikumā, ko piemēro no 2011. gada 1. oktobra; un
d) transportlīdzekļos, kas aprīkoti ar digitālo tahogrāfu, kurš atbilst specifikācijām Regulas [Nr. 3821/85] IB pielikumā, ko piemēro no 2012. gada 1. oktobra.

4.a Ne vēlāk kā četrus gadus pēc tam, kad ir stājušies spēkā 11. panta otrajā daļā minētie detalizētie noteikumi par specifikācijām attiecībā uz robežu šķērsošanas un papildu darbību reģistrēšanu, viedo tahogrāfu, kā paredzēts šīs regulas 8., 9. un 10. pantā, uzstāda transportlīdzekļos, kuros ir uzstādīts Īstenošanas regulas [2016/799] I.C pielikumam atbilstošs viedais tahogrāfs un kurus izmanto dalībvalstī, kas nav to reģistrācijas dalībvalsts."

[..]

8) regulas 11. pantu groza šādi:

a) pirmo daļu aizstāj ar šādu:

"Lai nodrošinātu, ka viedie tahogrāfi atbilst šajā regulā noteiktajiem principiem un prasībām, Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem sīki izstrādātus noteikumus, kas vajadzīgi 8., 9. un 10. panta vienādai piemērošanai, izņemot noteikumus, kas paredzētu papildu datu reģistrēšanu tahogrāfā.

Līdz 2021. gada 21. augustam Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem nosaka detalizētus noteikumus par to, kā vienoti izpildīt pienākumu reģistrēt un glabāt datus par ikvienu robežas šķērsošanas gadījumu, ko veic transportlīdzeklis, un par darbībām, kas minētas 8. panta 1. punkta pirmās daļas otrajā un trešajā ievilkumā un 8. panta 1. punkta otrajā daļā.

[..]""

29 Uz tehniskajām specifikācijām par viedajiem tahogrāfiem, kas minētas Regulas Nr. 165/2014 11. panta otrajā daļā, kurā grozījumi izdarīti ar Regulas 2020/1054 2. panta 8. punkta a) apakšpunktu, attiecas Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2021/1228 (2021. gada 16. jūlijs), ar kuru groza Īstenošanas regulu 2016/799 (OV 2021, L 273, 1. lpp.), kurā grozījumi izdarīti ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2023/980 (2023. gada 16. maijs) attiecībā uz pārejas viedo tahogrāfu un to, kā tas izmanto *Galileo* atvērta pakalpojuma navigācijas ziņojumu autentificēšanu, un ar ko groza Īstenošanas regulu (ES) 2021/1228 (OV 2023, L 134, 28. lpp.) (turpmāk tekstā – "Īstenošanas regula 2021/1228"). Atbilstoši tās 1. pantam ar Īstenošanas regulu 2021/1228 tiek grozīts Īstenošanas regulas 2016/799 I.C pielikums saskaņā ar šīs Īstenošanas regulas 2021/1228 pielikumu.

30 Regulas 2020/1054 3. panta pirmajā daļā noteikts:

"Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*."

2. Tiesiskais regulējums par uzņēmējdarbības veikšanas vietu, kā arī par kabotāžas pārvadājumiem un kombinētajiem pārvadājumiem

a) Direktīva 92/106/EEK

31 Padomes Direktīvas 92/106/EEK (1992. gada 7. decembris) par vienotu noteikumu ieviešanu attiecībā uz dažu veidu kombinētajiem kravu pārvadājumiem starp dalībvalstīm (OV 1992, L 368, 38. lpp.) trešais apsvērums formulēts šādi:

"Tā kā aizvien vairāk pieaug problēmas saistībā ar sastrēgumiem uz ceļiem, vidi un ceļu satiksmes drošību, sabiedrības interesēs ir jāturpina attīstīt kombinētos pārvadājumus kā autopārvadājumu alternatīvu."

32 Šīs direktīvas 1. pantā noteikts:

"Šī direktīva ir piemērojama kombinēto pārvadājumu darbībām, neskarot [Padomes] Regulu (EEK) Nr. 881/92 [(1992. gada 26. marts) par piekļuvi Kopienas kravu autopārvadājumu tirgum, ja pārvadājumus veic uz dalībvalsts teritoriju vai no tās, vai arī šķērsojot vienas vai vairāku dalībvalstu teritoriju (OV 1992, L 95, 1. lpp.)].

Šajā direktīvā "kombinētie pārvadājumi" ir kravu pārvadājumi starp dalībvalstīm, ja brauciena sākumposmā vai beigu posmā kravas automašīna, piekabe, puspiekabe, ar vilcēju vai bez vilcēja, kravas kaste vai 20 pēdu vai lielāks konteiners izmanto autoceļu, un savukārt citā brauciena posmā izmanto dzelzceļu, iekšzemes ūdensceļus vai jūras ceļus, kas ir vismaz 100 km taisnā līnijā, un brauciena sākuma vai beigu posms pa autoceļu:

– ir starp kravas iekraušanas punktu un tuvāko piemēroto iekraušanas dzelzceļa staciju, sākuma posmam, un starp tuvāko piemēroto izkraušanas dzelzceļa staciju un kravas izkraušanas punktu, beigu posmam, vai

– ir ne vairāk kā 150 km rādiusā taisnā līnijā no iekraušanai vai izkraušanai izmantotās iekšzemes ūdensceļu ostas vai jūras ostas."

33 Šīs direktīvas 4. pantā noteikts:

"Visi kādā dalībvalstī dibināti pārvadātāji, kas veic uzņēmējdarbību kādā dalībvalstī un kas atbilst nosacījumiem par piekļuvi profesionālās darbības veikšanai un par piekļuvi tirgum, kurš aptver kravu pārvadāšanu starp dalībvalstīm, drīkst – saistībā ar kombinētu pārvadājumu starp dalībvalstīm – veikt kravu autopārvadājuma sākuma un/vai beigu posmus, kas ir kombinētā pārvadājuma neatņemama sastāvdaļa un kas var ietvert vai neietvert robežas šķērsošanu."

b) Regula Nr. 1071/2009

34 Regulas Nr. 1071/2009 I nodaļā "Vispārīgi noteikumi" ietvertajā 3. pantā "Autopārvadātāja profesionālās darbības veikšanas prasības" redakcijā pirms Regulas 2020/1055 stāšanās spēkā bija paredzēts:

"1. Uzņēmumiem, kas veic autopārvadātāja profesionālo darbību:

a) faktiski un stabili jāveic uzņēmējdarbība kādā dalībvalstī;

b) jābūt labai reputācijai;

c) jābūt atbilstīgam finansiālajam stāvoklim; un

d) jābūt nepieciešamai profesionālajai kompetencei.

2. Dalībvalstis var pieņemt lēmumu noteikt papildu prasības, kam jābūt samērīgām un nediskriminējošām un kas uzņēmumiem jāizpilda, lai veiktu autopārvadātāja profesionālo darbību."

35 Regulas Nr. 1071/2009 II nodaļā "Nosacījumi, kas jāizpilda, lai ievērotu 3. pantā paredzētās prasības" ietvertajā 5. pantā "Uzņēmējdarbības veikšanas vietas nosacījumi" redakcijā pirms Regulas 2020/1055 stāšanās spēkā bija paredzēts:

"Lai izpildītu 3. panta 1. punkta a) apakšpunktā izvirzītās prasības, uzņēmumam attiecīgajā dalībvalstī ir:

a) jābūt juridiskai adresei ar telpām, kurās uzņēmums glabā svarīgākos uzņēmējdarbības dokumentus, jo īpaši visus grāmatvedības dokumentus, personālvadības dokumentus, darba un atpūtas laika uzskaites dokumentus un visus citus dokumentus, kuriem jābūt kompetentajai iestādei pieejamiem, lai pārbaudītu atbilstību šīs regulas nosacījumiem. Dalībvalstis var izvirzīt prasības, ka arī citi dokumenti jebkurā laikā ir pieejami to uzņēmumu telpās, kas to teritorijā veic uzņēmējdarbību;

b) pēc atļaujas piešķiršanas tam jābūt vienam vai vairākiem transportlīdzekļiem, kas ir pilnīgā uzņēmuma īpašumā vai rīcībā, piemēram, izmantojot nomas-izpirkuma vai nomas vai līzinga līgumu, un kuri ir reģistrēti vai kā savādāk piedalās satiksmē saskaņā ar attiecīgās dalībvalsts tiesību aktiem;

c) efektīvi un pastāvīgi un ar nepieciešamo administratīvo aprīkojumu jāveic darbības attiecībā uz b) apakšpunktā minētajiem transportlīdzekļiem šīs dalībvalsts saimnieciskās darbības centrā, turklāt izmantojot piemērotas tehniskas ierīces un aprīkojumu."

36 Regulas Nr. 1071/2009 6. pants saskaņā ar tā nosaukumu attiecas uz labas reputācijas prasības nosacījumiem.

c) Regula (EK) Nr. 1072/2009

37 Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1072/2009 (2009. gada 21. oktobris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautisko kravas autopārvadājumu tirgum (OV 2009, L 300, 72. lpp.) 2., 4., 5., 13. un 15. apsvērumu:

"(2) Kopējās transporta politikas izveidošanai, *inter alia*, jāizstrādā kopīgi noteikumi par piekļuvi starptautisko kravu autopārvadājumu tirgum Kopienas teritorijā, kā arī jāparedz nosacījumi, saskaņā ar kuriem ārvalstu kravas pārvadātāji dalībvalstī drīkst sniegt kravu iekšzemes autopārvadājumu pakalpojumus. Šiem noteikumiem jābūt izstrādātiem tā, lai veicinātu pārvadājumu iekšējā tirgus vienmērīgu darbību.

[..]

(4) Vienota transporta politika nozīmē, ka tiek atcelti visi transporta pakalpojumu sniedzējiem noteiktie ierobežojumi valstspiederības dēļ vai tādēļ, ka tie veic uzņēmējdarbību citā dalībvalstī, bet ne tajā, kurā jāsniedz pakalpojumi.

(5) Lai to panāktu veiksmīgi un elastīgā veidā, pirms galīgās sistēmas īstenošanas būtu jānosaka pagaidu kabotāžas režīms, kamēr iekšzemes autopārvadājumu tirgus saskaņošana vēl nav pabeigta.

[..]

(13) Kravas pārvadātājiem, kam ir izsniegtas Kopienas atļaujas, kas paredzētas šajā regulā, vai arī pārvadātājiem, kam atļauta dažu kategoriju starptautisko autopārvadājumu pakalpojumu sniegšana, būtu jāatļauj pagaidu kārtā atbilstīgi šai regulai veikt iekšzemes pārvadājumus dalībvalstī, ja šī valsts nav pārvadātāja galvenā uzņēmuma vai tā filiāles reģistrācijas vieta. [..]

[..]

(15) Neskarot Līguma noteikumus par tiesībām veikt uzņēmējdarbību, kabotāžas pārvadājumi ir pakalpojumi, ko kravas pārvadātāji sniedz dalībvalstī, kurā tie neveic uzņēmējdarbību, un tiem nevajadzētu būt aizliegtiem, ja vien tos neveic tā, ka rodas pastāvīga vai nepārtraukta darbība šajā dalībvalstī. Lai palīdzētu izpildīt šo prasību, kabotāžas pārvadājumu biežumam un laikposmam, kurā tos var veikt, vajadzētu būt ierobežotam un skaidrāk definētam. Iepriekš šādi iekšzemes pārvadājumi bija atļauti pagaidu kārtā. Praksē bija sarežģīti noteikt, kuri pārvadājumi ir atļauti. Tādēļ ir vajadzīgi skaidri un vienkārši izpildāmi noteikumi."

38 Regulas Nr. 1072/2009 I nodaļā "Vispārēji noteikumi" ietvertajā 2. pantā "Definīcijas", kurš netika grozīts ar Regulu 2020/1055, ir noteikts:

"Šajā regulā:

1) "transportlīdzeklis" ir dalībvalstī reģistrēts mehānisks transportlīdzeklis vai sakabinātu transportlīdzekļu apvienojums, no kuriem vismaz sakabē esošais mehāniskais transportlīdzeklis ir reģistrēts dalībvalstī, un to izmanto tikai kravu pārvadājumiem;

2) "starptautisks pārvadājums" ir:
   a) brauciens ar kravu, ko transportlīdzeklis veic no pārvadājuma sākuma vietas līdz galamērķa vietai, kuras atrodas divās dažādās dalībvalstīs, braucot vai nebraucot tranzītā cauri vienai vai vairākām dalībvalstīm vai trešām valstīm;
   b) brauciens ar kravu, kuru transportlīdzeklis veic no dalībvalsts uz trešo valsti vai otrādi, braucot vai nebraucot tranzītā cauri vienai vai vairākām dalībvalstīm vai trešām valstīm;
   c) brauciens ar kravu, kuru transportlīdzeklis veic starp trešām valstīm tranzītā cauri vienas vai vairāku dalībvalstu teritorijai; vai
   d) brauciens bez kravas saistībā ar a), b) un c) apakšpunktā minētajiem pārvadājumiem;

[..]

6) "kabotāžas pārvadājumi" ir iekšzemes komercpārvadājumi, ko pagaidu kārtā atbilstīgi šai regulai veic uzņēmējā dalībvalstī;

[..]."

39 Regulas Nr. 1072/2009 III nodaļā "Kabotāža" ir ietverts šīs regulas 8.–10. pants.

40 Šīs regulas 8. pantā "Vispārējais princips" tā redakcijā pirms Regulas 2020/1055 stāšanās spēkā bija paredzēts:

"1. Visi pārvadātāji, kuri veic komercpārvadājumus un kuriem ir Kopienas atļauja, un transportlīdzekļa vadītāji, ja tie ir trešās valsts valstspiederīgie, kuriem ir transportlīdzekļa vadītāja atestāts, ir tiesīgi pēc šīs nodaļas noteikumiem veikt kabotāžas pārvadājumus.

2. Tiklīdz ir piegādāta krava, kura tika ievesta ar ienākošu starptautisku pārvadājumu, 1. punktā minētajiem pārvadātājiem ir atļauts ar to pašu transportlīdzekli vai, ja tas ir sakabināts transportlīdzeklis, ar tā paša transportlīdzekļa mehānisko transportlīdzekli veikt līdz trīs kabotāžas pārvadājumiem, kas seko starptautiskajam pārvadājumam no citas dalībvalsts vai no trešās valsts uz uzņēmēju dalībvalsti. Pēdējai kravas izkraušanai kabotāžas pārvadājuma laikā pirms izbraukšanas no uzņēmējas dalībvalsts jānotiek septiņu dienu laikā pēc pēdējās kravas izkraušanas uzņēmējā dalībvalstī ienākošā starptautiskā pārvadājuma laikā.

Pirmajā daļā minētā termiņa laikā pārvadātāji var veikt dažus vai visus minētajā daļā atļautos kabotāžas pārvadājumus jebkurā dalībvalstī ar noteikumu, ka veic ne vairāk kā vienu pārvadājumu katrā dalībvalstī trīs dienu laikā pēc ierašanās bez kravas attiecīgās dalībvalsts teritorijā.

3. Kravas iekšzemes autopārvadājumus, kurus uzņēmējā dalībvalstī veic ārvalsts pārvadātājs, uzskata par atbilstīgiem šai regulai, ja pārvadātājs var iesniegt skaidrus pierādījumus par ienākošo starptautisko pārvadājumu un par katru veiktu secīgu kabotāžas pārvadājumu.

Pirmajā daļā minētajos pierādījumos par katru pārvadājumu iekļauj šādu informāciju:

a) kravas nosūtītāja nosaukums vai vārds, adrese un paraksts;

b) pārvadātāja nosaukums vai vārds, adrese un paraksts;

c) kravas saņēmēja nosaukums vai vārds un adrese, kā arī tā paraksts un piegādes datums, kad krava ir nodota;

d) kravas pārņemšanas vieta un datums un paredzētā piegādes vieta;

e) vispārīgs kravas īpašību un iepakojuma metodes apraksts un bīstamo kravu gadījumā – to vispārēji atzīts apraksts, kā arī iepakojuma vienību skaits un to īpašais marķējums un numuri;

f) kravas bruto svars vai citādi izteikts kravas daudzums;

g) mehāniskā transportlīdzekļa un piekabes reģistrācijas numurs.

4. Lai pierādītu, ka tiek ievēroti šajā pantā izvirzītie noteikumi, netiek prasīti nekādi papildu dokumenti.

5. Katram pārvadātājam, kas reģistrācijas dalībvalstī ir tiesīgs saskaņā ar šīs dalībvalsts tiesību aktiem veikt 1. panta 5. punkta a), b) un c) apakšpunktā noteiktos kravu komercpārvadājumus ar autotransportu, ir atļauts saskaņā ar šajā nodaļā paredzētajiem nosacījumiem vajadzības gadījumā veikt tā paša veida kabotāžas pārvadājumu operācijas vai kabotāžas pārvadājumu operācijas ar tās pašas kategorijas transportlīdzekļiem.

6. Atļauja veikt kabotāžas pārvadājumu atbilstīgi pārvadājumu veidiem, kas minēti 1. panta 5. punkta d) un e) apakšpunktā, ir neierobežota.”

41 Regulas Nr. 1072/2009 10. pantā "Aizsardzības procedūra" tā redakcijā pirms Regulas 2020/1055 stāšanās spēkā bija paredzēts:

"1. Ja kabotāžas pārvadājumu dēļ konkrētā ģeogrāfiskā apgabalā rodas vai pastiprinās nopietni valsts transporta tirgus traucējumi, jebkura dalībvalsts var iesniegt šo jautājumu izskatīšanai Komisijā, lai tā pieņemtu aizsardzības pasākumus, un attiecīgā dalībvalsts nodrošina Komisiju ar vajadzīgo informāciju un dara tai zināmus pasākumus, kurus paredzēts veikt attiecībā uz pārvadātājiem, kas ir rezidenti.

2. Piemērojot 1. punktu:

– "nopietni valsts transporta tirgus traucējumi konkrētā ģeogrāfiskā apgabalā" ir tādu problēmu esamība tirgū, kuras raksturīgas tieši šim tirgum un kuru dēļ pastāv ievērojams un, iespējams, ilgstošs piedāvājuma pārsvars pār pieprasījumu, kas apdraud finansiālo stabilitāti un izdzīvošanu ievērojamam skaitam autopārvadātāju,

– "ģeogrāfisks apgabals" ir apgabals, kas aizņem visu kādas dalībvalsts teritoriju vai tās daļu vai arī citu dalībvalstu visu teritoriju vai tās daļu.

3. Komisija izskata situāciju, jo īpaši pamatojoties uz attiecīgiem datiem, un pēc apspriešanās ar 15. panta 1. punktā minēto komiteju viena mēneša laikā pēc dalībvalsts pieprasījuma saņemšanas lemj, vai ir vajadzīgi aizsardzības pasākumi, un pieņem tos, ja tie ir vajadzīgi.

Šādi pasākumi var ietvert attiecīgā apgabala pagaidu izslēgšanu no šīs regulas darbības jomas.

Pasākumi, ko pieņem saskaņā ar šo pantu, paliek spēkā laikposmu, kas nepārsniedz sešus mēnešus, un šo laikposmu var vienu reizi pagarināt uz tādu pašu derīguma termiņu.

Komisija nekavējoties dara zināmu dalībvalstīm un Padomei katru lēmumu, ko tā pieņem saskaņā ar šo punktu.

4. Ja Komisija nolemj pieņemt aizsardzības pasākumus attiecībā uz vienu vai vairākām dalībvalstīm, šo dalībvalstu kompetentajām iestādēm uzliek pienākumu veikt līdzvērtīgus pasākumus attiecībā uz pārvadātājiem, kas ir rezidenti, un tās šos pasākumus dara zināmus Komisijai. Šos pasākumus piemēro vēlākais no tās pašas dienas, kad sāk piemērot aizsardzības pasākumus, ko pieņēmusi Komisija.

5. Jebkura dalībvalsts var iesniegt saskaņā ar 3. punktu pieņemto Komisijas lēmumu Padomes izskatīšanai 30 dienu laikā pēc tā izziņošanas. Padome ar kvalificētu balsu vairākumu var pieņemt atšķirīgu lēmumu 30 dienu laikā pēc dienas, kad tas iesniegts, vai, ja pie tās ir vērsušās vairākas dalībvalstis, pēc dienas, kad pie tās vērsusies pirmā dalībvalsts.

Padomes lēmumam piemēro derīguma termiņu, kas noteikts 3. punkta trešajā daļā. Attiecīgo dalībvalstu kompetentajām iestādēm uzliek pienākumu veikt līdzvērtīgus pasākumus attiecībā uz pārvadātājiem, kas ir rezidenti, un tās šos pasākumus dara zināmus Komisijai. Ja Padome nepieņem lēmumu šā punkta pirmajā daļā noteiktajā laikā, Komisijas lēmums ir galīgs.

6. Ja Komisija uzskata, ka 3. punktā minētie pasākumi ir jāpagarina, tā iesniedz priekšlikumu Padomē, kura pieņem lēmumu ar kvalificētu balsu vairākumu."

d) Regula 2020/1055

42 Saskaņā ar Regulas 2020/1055 6., 8. un 20.–22. apsvērumu:

"(6) Lai cīnītos pret tā dēvētajiem "pastkastītes uzņēmumiem" un nodrošinātu godīgu konkurenci un vienlīdzīgus konkurences apstākļus iekšējā tirgū, ir jānodrošina, ka autopārvadātājiem, kas veic uzņēmējdarbību dalībvalstī, ir reāla un pastāvīga klātbūtne minētajā dalībvalstī un ka tie savu pārvadājumu uzņēmējdarbību veic no šīs valsts. Tāpēc, ņemot vērā pieredzi, ir jāprecizē un jāstiprina noteikumi par faktiskas un stabilas uzņēmējdarbības esamību, vienlaikus izvairoties no nesamērīga administratīvā sloga uzlikšanas.

[..]

(8) Regula (EK) Nr. 1071/2009 paredz, ka uzņēmumi faktiski un pastāvīgi un ar piemērotām tehniskām ierīcēm un aprīkojumu veic savu darbību saimnieciskās darbības centrā, kas atrodas dalībvalstī, kurā tie veic uzņēmējdarbību, un tā pieļauj papildu prasības valsts līmenī, no kurām visizplatītākā ir prasība par stāvvietu nodrošināšanu dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību. Tomēr minētās nevienādi piemērotās prasības nav bijušas pietiekamas, lai nodrošinātu patiesu saikni ar attiecīgo dalībvalsti, lai spētu efektīvi cīnīties pret "pastkastītes uzņēmumiem" un samazināt riskus saistībā ar sistemātisku kabotāžu un klejojošu transportlīdzekļu vadītāju esamību, ko organizē no uzņēmuma, kurā transportlīdzekļi neatgriežas. Ņemot vērā to, ka, lai nodrošinātu iekšējā tirgus normālu darbību transporta jomā, var būt vajadzīgi īpaši noteikumi par tiesībām veikt uzņēmējdarbību un sniegt pakalpojumus, ir lietderīgi vēl vairāk saskaņot uzņēmējdarbības prasības un pastiprināt prasības, kas saistītas ar to transportlīdzekļu klātbūtni, kurus pārvadātājs izmanto dalībvalstī, kurā tas veic uzņēmējdarbību. Skaidra minimālā intervāla noteikšana, kura laikā transportlīdzeklim ir jāatgriežas, arī palīdz nodrošināt, ka attiecīgos transportlīdzekļus var pareizi uzturēt ar tehniskām iekārtām, kas atrodas dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, un atvieglo kontroli.

Šādu atgriešanos cikls būtu jāsaskaņo ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 561/2006 noteikto transporta uzņēmuma pienākumu organizēt savas darbības veidā, kas transportlīdzekļa vadītājam ļauj atgriezties mājās vismaz reizi četrās nedēļās, lai tādējādi, transportlīdzekļa vadītājam kopā ar transportlīdzekli atgriežoties vismaz katru otro reizi četru nedēļu ciklā, varētu izpildīt abus pienākumus. Šī saskaņošana pastiprina transportlīdzekļa vadītāja tiesības atgriezties un samazina risku, ka transportlīdzeklim jāatgriežas, tikai lai izpildītu šo jauno uzņēmējdarbības prasību. Tomēr prasībai atgriezties dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, nebūtu jāuzliek pienākums veikt konkrētu skaitu darbību dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, vai citādi jāierobežo pārvadātāju iespēja sniegt pakalpojumus visā iekšējā tirgū.

[..]

(20) Noteikumiem par iekšzemes pārvadājumiem, ko ārvalstu pārvadātāji pagaidu kārtā veic uzņēmējā dalībvalstī ("kabotāža"), vajadzētu būt skaidriem, vienkāršiem un viegli izpildāmiem, vienlaicīgi saglabājot līdz šim sasniegto liberalizācijas līmeni.

(21) Kabotāžas pārvadājumiem vajadzētu palīdzēt palielināt lielas noslodzes transportlīdzekļu noslogojuma faktoru un samazināt tukšbraucienu skaitu, un tie būtu jāatļauj, ja vien tie nenotiek tādā veidā, kas veido pastāvīgu vai ilgstošu darbību attiecīgajā dalībvalstī. Lai nodrošinātu, ka kabotāžas pārvadājumus neveic veidā, kas rada pastāvīgu vai nepārtrauktu darbību, pārvadātājiem nevajadzētu atļaut veikt kabotāžas pārvadājumus tajā pašā dalībvalstī konkrētu laiku pēc kabotāžas pārvadājumu laikposma beigām minētajā dalībvalstī.

(22) Lai gan turpmākajai liberalizācijai, kas izveidota ar Padomes Direktīvas 92/106/EEK 4. pantu, salīdzinājumā ar kabotāžu saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1072/2009, ir bijusi labvēlīga ietekme kombinēto pārvadājumu veicināšanā un principā tā būtu jāsaglabā, ir nepieciešams nodrošināt, lai tā netiktu ļaunprātīgi izmantota. Pieredze liecina, ka minētais noteikums dažās Savienības daļās ir ticis sistemātiski izmantots, lai apietu kabotāžas pagaidu raksturu, kā arī ir ticis izmantots par pamatu transportlīdzekļu pastāvīgai klātbūtnei citā dalībvalstī, kas nav dalībvalsts, kurā veic uzņēmējdarbību. Šāda negodīga prakse var radīt sociālā dempinga risku un apdraudēt ar kabotāžu saistītā tiesiskā regulējuma ievērošanu. Tādēļ dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai atkāpties no Direktīvas 92/106/EEK 4. panta un piemērot Regulas (EK) Nr. 1072/2009 noteikumus par kabotāžu, lai risinātu šādas problēmas, ieviešot samērīgu ierobežojumu transportlīdzekļu pastāvīgai klātbūtnei to teritorijā.”

43 Regulas 2020/1055 1. pantā ir paredzēts:

“Regulu (EK) Nr. 1071/2009 groza šādi:

[..]

3) regulas 5. pantu aizstāj ar šādu:

“5. pants

Nosacījumi attiecībā uz uzņēmējdarbības veikšanas vietu

1. Lai izpildītu 3. panta 1. punkta a) apakšpunktā izvirzīto prasību, uzņēmumam dalībvalstī, kurā tas veic uzņēmējdarbību, ir jāatbilst šādiem nosacījumiem:

a) tam ir telpas, kurās tam elektroniskā vai jebkurā citā formā ir pieejami uzņēmējdarbības pamatdokumentu oriģināli, jo īpaši tā pārvadājumu līgumi, dokumenti, kuri saistīti ar transportlīdzekļiem, kas ir uzņēmuma rīcībā, grāmatvedības dokumenti, personālvadības dokumenti, darba līgumi, sociālā nodrošinājuma dokumenti, dokumenti, kuros ir dati par transportlīdzekļa vadītāju nosūtīšanu un norīkošanu, dokumenti, kuros ir dati par kabotāžu, transportlīdzekļa vadīšanas laiku un atpūtas laikposmiem, un jebkuri citi dokumenti, kuriem ir jābūt kompetentajai iestādei pieejamiem, lai pārbaudītu uzņēmuma atbilstību šajā regulā paredzētajiem nosacījumiem;

b) tas organizē sava autoparka darbību tā, lai nodrošinātu, ka transportlīdzekļi, kas ir uzņēmuma rīcībā un tiek izmantoti starptautiskos pārvadājumos, atgrieztos vienā no saimnieciskās darbības centriem, kas atrodas minētajā dalībvalstī, vismaz astoņu nedēļu laikā pēc izbraukšanas no tā;

c) tas ir reģistrēts minētās dalībvalsts komercsabiedrību reģistrā vai līdzīgā reģistrā, ja to prasa valsts tiesību akti;

d) tam piemēro ieņēmumu nodokli un – ja to prasa valsts tiesību akti – tam ir derīgs pievienotās vērtības nodokļa reģistrācijas numurs;

e) pēc atļaujas piešķiršanas tā rīcībā ir viens vai vairāki transportlīdzekļi, kuri ir reģistrēti vai laisti apritē un kurus atļauts lietot saskaņā ar minētās dalībvalsts tiesību aktiem, neatkarīgi no tā, vai minētie transportlīdzekļi ir pilnīgā uzņēmuma īpašumā vai, piemēram, turējumā saskaņā ar nomas-izpirkuma līgumu vai saskaņā ar nomas vai līzinga līgumu;

f) tas faktiski un pastāvīgi veic tā administratīvo un komerciālo darbību, izmantojot atbilstošas iekārtas un aprīkojumu telpās, kas atrodas minētajā dalībvalstī, kā minēts a) punktā, un faktiski un pastāvīgi vada pārvadājumus, izmantojot g) punktā minētos transportlīdzekļus, kuriem ir atbilstošas tehniskās iekārtas, kas izvietotas minētajā dalībvalstī;

g) pastāvīgi un regulāri tā rīcībā ir zināms skaits transportlīdzekļu, kuri atbilst e) punkta nosacījumiem, un transportlīdzekļa vadītāju, kuri parasti atrodas kādā saimnieciskās darbības centrā minētajā dalībvalstī, un tas abos gadījumos ir samērīgs ar šā uzņēmuma veikto pārvadājumu apjomu.

[..]””

44 Regulas 2020/1055 2. pantā ir noteikts:

“Regulu (EK) Nr. 1072/2009 groza šādi:

[..]

4) regulas 8. pantu groza šādi:
   a) pantā iekļauj šādu punktu:

      “2.a Kravas pārvadātājiem nav atļauts ar to pašu transportlīdzekli vai, ja tas ir sakabināts transportlīdzeklis, ar tā paša transportlīdzekļa mehānisko transportlīdzekli veikt kabotāžas pārvadājumus tajā pašā dalībvalstī četru dienu laikā pēc pēdējā kabotāžas pārvadājuma beigām minētajā dalībvalstī.”;
   b) panta 3. punkta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

      “3. Kravas iekšzemes autopārvadājumus, kurus uzņēmējā dalībvalstī veic ārvalsts pārvadātājs, uzskata par atbilstīgiem šai regulai tikai tad, ja pārvadātājs var iesniegt skaidrus pierādījumus par starptautisko pārvadājumu, kas veikts pirms tam, un par katru veiktu secīgu kabotāžas pārvadājumu. Gadījumā, ja transportlīdzeklis ir bijis uzņēmējas dalībvalsts teritorijā četru dienu laikā pirms starptautiskā pārvadājuma, pārvadātājs arī sniedz skaidrus pierādījumus par visiem pārvadājumiem, kas tika veikti šajā laikposmā.”;
   c) pantā iekļauj šādu punktu:

      “4.a Šā panta 3. punktā minētos pierādījumus iesniedz vai nosūta pilnvarotajam uzņēmējas dalībvalsts kontroles darbiniekam pēc pieprasījuma un pārbaudes uz ceļiem laikā. Tos var iesniegt vai nosūtīt elektroniski, izmantojot rediģējamu strukturētu formātu, ko var tieši izmantot uzglabāšanai un apstrādei datoros, piemēram, elektronisku preču pavadzīmi (*e-CMR*) saskaņā ar Ženēvas 2008. gada 20. februāra papildprotokolu Konvencijai par

kravu starptautisko autopārvadājumu līgumu (*CMR*) attiecībā uz elektronisku preču pavadzīmi. Pārbaudes uz ceļiem laikā transportlīdzekļa vadītājam ir atļauts sazināties ar galveno biroju, pārvadājumu vadītāju vai jebkuru citu personu vai struktūru, lai iesniegtu jebkādus 3. punktā minētus pierādījumus pirms pārbaudes uz ceļiem pabeigšanas."

[..]

5) regulas 10. pantu groza šādi:

[..]

b) pievieno šādu punktu:

"7. Papildus tam, kas paredzēts šā panta 1.–6. punktā, un atkāpjoties no Direktīvas 92/106/EEK 4. panta, dalībvalstis, ja tas nepieciešams nolūkā izvairīties no minētā noteikuma nepareizas izmantošanas, proti, tādu neierobežotu un nepārtrauktu pakalpojumu sniegšanas, kuri sastāv no sākuma vai beigu autoceļa posmiem uzņēmējā dalībvalstī un kuri ir daļa no kombinētajiem pārvadājumiem starp dalībvalstīm, var noteikt, ka pārvadātājiem, kad tie veic šādus sākuma un/vai beigu kravas autopārvadājumu posmus minētajā dalībvalstī, piemēro šīs regulas 8. pantu. Attiecībā uz šādiem kravas autopārvadājumu posmiem dalībvalstis var paredzēt ilgāku laikposmu nekā šīs regulas 8. panta 2. punktā paredzētais septiņu dienu laikposms un var paredzēt īsāku laikposmu nekā šīs regulas 8. panta 2.a punktā paredzētais četru dienu laikposms. Šīs regulas 8. panta 4. punkta piemērošana šādiem pārvadājumiem neskar prasības, kas izriet no Direktīvas 92/106/EEK. Dalībvalstis, kas izmanto šajā punktā paredzēto izņēmumu, par to paziņo Komisijai pirms savu attiecīgo valsts pasākumu piemērošanas. Minētos noteikumus tās pārskata vismaz reizi piecos gados un par minēto pārskatīšanu ziņo Komisijai. Noteikumus, arī attiecīgo laikposmu ilgumu, tās pārskatāmā veidā dara publiski pieejamus.""

3. Tiesiskais regulējums par darba ņēmēju norīkošanu darbā

a) Direktīva 96/71/EK

45 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.), ar grozījumiem, kuri izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 28. jūnija Direktīvu (ES) 2018/957 (OV 2018, L 173, 16. lpp.), 1. pantā "Priekšmets un darbības joma" ir paredzēts:

"– 1. Ar šo direktīvu nodrošina darbā norīkoto darba ņēmēju aizsardzību viņu norīkojuma laikā saistībā ar pakalpojumu sniegšanas brīvību, paredzot obligātus noteikumus, kuri ir jāievēro attiecībā uz darba apstākļiem un darba ņēmēju veselības un drošības aizsardzību.

[..]

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,

vai

b) norīko darba ņēmējus darbā iestādē vai uzņēmumā, kas pieder kādai asociācijai dalībvalstī, ar noteikumu, ka starp uzņēmumu, kas veic norīkojumu, un darba ņēmējiem norīkojuma laikā ir darba attiecības,

vai

c) kā pagaidu darbaspēka nodrošināšanas uzņēmums vai darbā iekārtošanas aģentūra izīrē darba ņēmēju lietotājuzņēmumam, kas ir reģistrēts vai darbojas dalībvalstī, ar noteikumu, ka starp pagaidu darbaspēka nodrošināšanas uzņēmumu vai darbā iekārtošanas aģentūru un darba ņēmēju norīkojuma laikā ir darba attiecības.

[..]"

46 Šīs direktīvas 2. panta "Definīcijas" 1. punktā ir paredzēts:

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

47 Minētās direktīvas 3. pantā "Darba noteikumi un nosacījumi" ir paredzēts:

"1. Dalībvalstis, neatkarīgi no tā, kuras tiesības piemērojamas darba attiecībām, nodrošina, ka 1. panta 1. punktā minētie uzņēmumi darba ņēmējiem, kas ir norīkoti darbā uz to teritoriju, pamatojoties uz vienlīdzīgu attieksmi, garantē tādus nodarbinātības noteikumus, kuri aptver turpmāk minētos jautājumus, kas tajā dalībvalstī, kurā darbu veic, ir noteikti:

– ar normatīviem vai administratīviem aktiem un/vai

– ar koplīgumiem vai šķīrējtiesas nolēmumiem, kuri ir pasludināti par vispārēji piemērojamiem vai kurus citādā veidā piemēro saskaņā ar 8. punktu:

a) maksimālais darba un minimālais atpūtas laiks;
b) minimālais apmaksātais ikgadējais atvaļinājums;
c) atalgojums, tai skaitā likmes par virsstundām; šo apakšpunktu nepiemēro papildu arodpensiju shēmām;
d) darba ņēmēju izīrēšanas nosacījumi, jo īpaši darba ņēmēju nodrošināšana, ko veic pagaidu darbaspēka nodrošināšanas uzņēmumi;
e) veselības aizsardzība, darba drošība un higiēna darbā;
f) aizsardzības pasākumi attiecībā uz grūtnieču nodarbinātības noteikumiem vai sieviešu nodarbinātības noteikumiem pēcdzemdību periodā, kā arī attiecībā uz bērnu un jauniešu nodarbinātības noteikumiem;

g) vienlīdzīga attieksme pret vīriešiem un sievietēm un citi diskriminmāciju aizliedzoši noteikumi;
h) attiecībā uz darba ņēmēju, kurš atrodas ārpus savas pastāvīgās darba vietas, – izmitināšanas apstākļi gadījumos, kad darba devējs to nodrošina darba ņēmējiem, kuri atrodas ārpus savas pastāvīgās darba vietas;
i) komandējuma nauda vai izdevumu atlīdzināšana, lai darba ņēmējiem, kuri atrodas ārpus sava dzīvesvietas profesionālu iemeslu dēļ, segtu ceļa, ēdināšanas un naktsmītnes izdevumus.

[..]

3. Dalībvalstis pēc apspriešanās ar darba devējiem un darba ņēmējiem saskaņā ar katras dalībvalsts tradīcijām un praksi var nolemt nepiemērot 1. punkta otrā ievilkuma c) apakšpunktu 1. panta 3. punkta a) un b) apakšpunktā minētajos gadījumos, ja norīkojums darbā nepārsniedz vienu mēnesi.

4. Dalībvalstis saskaņā ar saviem tiesību aktiem un/vai praksi var paredzēt atbrīvojumus no 1. punkta otrā ievilkuma c) apakšpunkta 1. panta 3. punkta a) un b) apakšpunktā minētajos gadījumos un no dalībvalsts lēmuma šā panta 3. punkta nozīmē ar kolektīviem līgumiem šā panta 8. punkta nozīmē attiecībā uz vienu vai vairākām darbības jomām, ja norīkojums darbā nepārsniedz vienu mēnesi.

[..]"

b) Direktīva 2014/67/ES

48 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/67/ES (2014. gada 15. maijs) par to, kā izpildīt Direktīvu 96/71/EK un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 1024/2012 par administratīvo sadarbību, izmantojot Iekšējā tirgus informācijas sistēmu ("*IMI* regula") (OV 2014, L 159, 11. lpp.), 9. pants attiecas uz administratīvajām prasībām un kontroles pasākumiem darba ņēmēju norīkošanā darbā.

c) Direktīva 2018/957

49 Saskaņā ar Direktīvas 2018/957 15. apsvērumu:

"Ņemot vērā starptautisko autopārvadājumu izteikti mobilo darba raksturu, šīs direktīvas īstenošana šajā nozarē rada īpašus juridiskus jautājumus un grūtības, kas mobilitātes tiesību aktu kopuma ietvaros jārisina ar īpašiem noteikumiem attiecībā uz autopārvadājumiem, pastiprinot arī cīņu pret krāpšanu un ļaunprātīgu izmantošanu."

50 Šīs direktīvas 3. panta 3. punktā ir paredzēts:

"Šo direktīvu piemēro autotransporta nozarē, sākot no dienas, kad piemēro tiesību aktu, ar ko groza [Eiropas Parlamenta un Padomes] Direktīvu 2006/22/EK [(2006. gada 15. marts) par minimālajiem nosacījumiem Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 un (EEK) Nr. 3821/85 īstenošanai saistībā ar sociālās jomas tiesību aktiem attiecībā uz darbībām autotransporta jomā un par Padomes Direktīvas 88/599/EEK atcelšanu (OV 2006, L 102, 35. lpp.)] attiecībā uz kontroles prasībām un

paredz konkrētus noteikumus attiecībā uz Direktīvu[96/71] un Direktīvu[2014/67] saistībā ar autovadītāju norīkošanu darbā autotransporta nozarē."

d) Direktīva 2020/1057

51 Direktīvas 2020/1057 1.–4., 7.–13., 15. un 43. apsvērums ir formulēti šādi:

"(1) Lai izveidotu drošu, efektīvu un sociāli atbildīgu autotransporta nozari, no vienas puses, ir jānodrošina pienācīgi darba apstākļi un sociālā aizsardzība transportlīdzekļu vadītājiem, un, no otras puses, ir jārada atbilstoši uzņēmējdarbības un godīgas konkurences apstākļi autopārvadātājiem (pārvadātāji). Ņemot vērā autotransporta nozares darbaspēka augsta līmeņa mobilitāti, ir vajadzīgi nozarei specifiski noteikumi, lai nodrošinātu līdzsvaru starp pārvadātāju brīvību sniegt pārrobežu pakalpojumus, preču brīvu apriti, pienācīgiem darba apstākļiem un sociālo aizsardzību transportlīdzekļu vadītājiem.

(2) Ņemot vērā autotransporta pakalpojumiem raksturīgo augsta līmeņa mobilitāti, īpaša uzmanība jāvelta tam, lai nodrošinātu, ka transportlīdzekļu vadītāji var īstenot savas tiesības un ka pārvadātāji, no kuriem lielākā daļa ir mazie uzņēmumi, nesastopas ar nesamērīgiem administratīviem šķēršļiem vai diskriminējošiem kontroles pasākumiem, kas pārmērīgi ierobežo viņu brīvību sniegt pārrobežu pakalpojumus. Tā paša iemesla dēļ visiem autotransporta jomā piemērojamajiem valsts noteikumiem jābūt samērīgiem un pamatotiem, un tajos ir jāņem vērā vajadzība nodrošināt pienācīgus darba apstākļus un sociālo aizsardzību transportlīdzekļu vadītājiem un sekmēt brīvību sniegt autotransporta pakalpojumus godīgas vietējo un ārvalstu pārvadātāju konkurences apstākļos.

(3) Lai iekšējais tirgus darbotos nevainojami, ir ļoti svarīgs līdzsvars starp transportlīdzekļu vadītāju sociālo un darba apstākļu uzlabošanu un brīvības sekmēšanu sniegt autotransporta pakalpojumus vietējo un ārvalstu pārvadātāju godīgas konkurences apstākļos.

(4) Izvērtējot spēkā esošo Savienības autotransporta nozares sociālās jomas tiesību aktu efektivitāti un lietderību, ir konstatētas dažas noteikumu nepilnības un trūkumi to izpildē, piemēram, attiecībā uz "pastkastītes uzņēmumu" izmantošanu. Turklāt dalībvalstis šos noteikumus vairākos gadījumos interpretē, piemēro un īsteno atšķirīgi, radot smagu administratīvo slogu transportlīdzekļu vadītājiem un pārvadātājiem. Tas rada juridisko nenoteiktību, kas nozarē pasliktina transportlīdzekļu vadītāju sociālos un darba apstākļus un pārvadātāju godīgas konkurences nosacījumus.

[..]

(7) Lai nodrošinātu efektīvu un samērīgu Direktīvas [96/71] īstenošanu autotransporta nozarē, ir jāparedz nozarei specifiski noteikumi, kuros ņemta vērā autotransporta nozarē nodarbinātajam darbaspēkam raksturīgā augstā mobilitāte un kuri nodrošina līdzsvaru starp transportlīdzekļu vadītāju sociālo aizsardzību un pārvadātāju brīvību sniegt pārrobežu pakalpojumus. Direktīvas[96/71] noteikumi par darba ņēmēju norīkošanu darbā un Direktīvas [2014/67] noteikumi par to, kā izpildīt minētos Direktīvas [96/71] noteikumus, attiecas uz autotransporta nozari, un uz tiem būtu jāattiecina šajā direktīvā paredzētie konkrētie noteikumi.

(8) Ņemot vērā transporta nozares augsti mobilo raksturu, transportlīdzekļu vadītāji parasti netiek norīkoti darbā uz citu dalībvalsti saskaņā ar pakalpojumu līgumiem uz ilgu laikposmu, kā tas dažkārt ir citās nozarēs. Tāpēc būtu jāprecizē, kādos apstākļos Direktīvas [96/71] noteikumi par ilgtermiņa norīkošanu darbā neattiecas uz šādiem transportlīdzekļu vadītājiem.

(9) Sabalansētiem nozarei specifiskiem noteikumiem par darba ņēmēju norīkošanu būtu jābalstās uz pietiekamas saiknes esamību starp transportlīdzekļa vadītāju un sniegto pakalpojumu, un ar uzņēmējas dalībvalsts teritoriju. Lai veicinātu minēto noteikumu izpildi, būtu jānošķir dažādi pārvadājumu veidi atkarībā no tā, cik cieša ir saikne ar uzņēmējas dalībvalsts teritoriju.

(10) Kad transportlīdzekļa vadītājs iesaistās divpusējos pārvadājumos no dalībvalsts, kurā uzņēmums veic uzņēmējdarbību (dalībvalsts, kurā veic uzņēmējdarbību), uz citas dalībvalsts teritoriju vai uz trešās valsts teritoriju, vai atpakaļ uz tās dalībvalsts teritoriju, kurā veic uzņēmējdarbību, pakalpojuma raksturam ir cieša saikne ar to dalībvalsti, kurā veic uzņēmējdarbību. Ir iespējams, ka transportlīdzekļa vadītājs veic vairākus divpusējus pārvadājumus viena brauciena laikā. Ja darbā norīkošanas noteikumi un tādējādi uzņēmējas dalībvalsts nodarbinātības noteikumi tiktu piemēroti šādiem divpusējiem pārvadājumiem, tas būtu nesamērīgs ierobežojums attiecībā uz brīvību sniegt pārrobežu autotransporta pakalpojumus.

(11) Būtu jāprecizē, ka starptautiskie tranzīta pārvadājumi pāri kādas dalībvalsts teritorijai neveido darbā norīkošanas situāciju. Šādus pārvadājumus raksturo tas, ka transportlīdzekļa vadītājs šķērso dalībvalsti, neveicot kravas iekraušanu vai izkraušanu un neuzņemot vai neizsēdinot pasažierus, un tādējādi transportlīdzekļa vadītāja darbībām nav būtiskas saiknes ar dalībvalsti, kuru viņš tranzītā šķērso. Tādējādi transportlīdzekļa vadītāja atrašanās dalībvalstī kvalificēšanu par tranzītu neietekmē apstāšanās, piemēram, higiēnisku apsvērumu dēļ.

(12) Ja transportlīdzekļa vadītājs veic kombinēto pārvadājumu, tā pakalpojuma raksturam, kuru sniedz sākuma vai beigu autoceļa posmā, ir cieša saikne ar dalībvalsti, kurā veic uzņēmējdarbību, ja attiecīgais autoceļa posms pats par sevi ir divpusējs pārvadājums. Turpretim, ja pārvadājums autoceļa posmā tiek veikts uzņēmējā dalībvalstī vai kā tāds starptautisks pārvadājums, kas nav divpusējs, ir pietiekama saikne ar uzņēmējas dalībvalsts teritoriju un tādējādi būtu jāpiemēro darbā norīkošanas noteikumi.

(13) Ja transportlīdzekļa vadītājs veic cita veida darbības, proti, kabotāžas pārvadājumus vai tādus starptautiskos pārvadājumus minētajā dalībvalstī, kas nav divpusēji, ir pietiekama saikne ar uzņēmējas dalībvalsts teritoriju. Šāda saikne ir kabotāžas pārvadājumiem, kas definēti [Regulā Nr. 1072/2009 un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1073/2009 (2009. gada 21. oktobris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum un ar ko groza Regulu Nr. 561/2006 (OV 2009, L 300, 88. lpp.)], jo viss pārvadājums notiek uzņēmējā dalībvalstī, un tādēļ šis pakalpojums ir cieši saistīts ar uzņēmējas dalībvalsts teritoriju. Starptautiskos pārvadājumus, kuri nav divpusēji, raksturo tas, ka transportlīdzekļa vadītājs veic starptautiskos pārvadājumus ārpus dalībvalsts, kurā uzņēmums, kas veic norīkošanu, veic uzņēmējdarbību. Tādēļ sniegtajiem pakalpojumiem drīzāk ir saikne ar attiecīgajām

uzņēmējām dalībvalstīm, nevis ar dalībvalsti, kurā veic uzņēmējdarbību. Minētajos gadījumos nozarei specifiski noteikumi ir vajadzīgi tikai attiecībā uz administratīvajām prasībām un kontroles pasākumiem.

[..]

(15) Savienības pārvadātāji saskaras ar pieaugošu konkurenci no pārvadātāju puses, kas atrodas trešās valstīs. Tādēļ ir ārkārtīgi svarīgi nodrošināt, lai Savienības pārvadātāji netiktu diskriminēti. Saskaņā ar Direktīvas [96/71] 1. panta 4. punktu attieksme pret uzņēmumiem, kas veic uzņēmējdarbību valstī, kura nav dalībvalsts, nedrīkst būt labvēlīgāka kā pret uzņēmumiem, kas veic uzņēmējdarbību dalībvalstī. Minētais princips būtu jāpiemēro arī attiecībā uz šajā direktīvā paredzētajiem īpašajiem noteikumiem par norīkošanu darbā. Tas jo īpaši būtu jāpiemēro gadījumos, kad trešo valstu pārvadātāji veic pārvadājumus saskaņā ar divpusējiem vai daudzpusējiem nolīgumiem, ar ko piešķir piekļuvi Savienības tirgum.

[..]

(43) Valstu pasākumi, ar ko piemēro šo direktīvu, būtu jāpiemēro no 18 mēnešus pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas. Direktīva [2018/957] ir jāpiemēro autopārvadājumu nozarei saskaņā ar minētās direktīvas 3. panta 3. punktu no 2022. gada 2. februāra."

52 Direktīvas 2020/1057 1. pantā "Īpaši noteikumi par transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā" ir paredzēts:

"1. Šajā pantā ir paredzēti īpaši noteikumi attiecībā uz dažiem Direktīvas [96/71] aspektiem, kas saistīti ar autotransporta nozarē strādājošo darba ņēmēju norīkošanu darbā, un Direktīvas [2014/67] aspektiem, kas saistīti ar administratīvajām prasībām un kontroles pasākumiem attiecībā uz minēto transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā.

2. Šos īpašos noteikumus piemēro transportlīdzekļu vadītājiem, kurus nodarbina uzņēmums, kas veic uzņēmējdarbību dalībvalstī, kura veic Direktīvas [96/71] 1. panta 3. punkta a) apakšpunktā minēto starptautisko pasākumu.

3. Neskarot Direktīvas [96/71] 2. panta 1. punktu, transportlīdzekļa vadītāju neuzskata par norīkotu darbā Direktīvas[96/71] izpratnē, kad viņš veic divpusējus pārvadājumus attiecībā uz kravu.

Šīs direktīvas izpratnē divpusējs pārvadājums attiecībā uz kravu nozīmē kravas pārvietošanu uz pārvadājumu līguma pamata no dalībvalsts, kurā veic uzņēmējdarbību, kā definēts Regulas [Nr. 1071/2009] 2. panta 8. punktā, uz citu dalībvalsti vai trešo valsti vai no citas dalībvalsts vai trešās valsts uz dalībvalsti, kurā veic uzņēmējdarbību.

No 2022. gada 2. februāra, kas ir diena, no kuras transportlīdzekļu vadītājiem saskaņā ar Regulas [Nr. 165/2014] 34. panta 7. punktu ir manuāli jāreģistrē datus par robežšķērsošanu, dalībvalstis piemēro šā punkta pirmajā un otrajā daļā noteikto atbrīvojumu divpusējiem pārvadājumiem attiecībā uz kravu arī gadījumos, kad transportlīdzekļa vadītājs papildus divpusējam pārvadājumam veic vienu iekraušanas un/vai izkraušanas darbību dalībvalstīs vai trešās valstīs, kuras transportlīdzekļa vadītājs šķērso, ar noteikumu, ka transportlīdzekļa vadītājs preces neiekrauj un neizkrauj vienā un tajā pašā dalībvalstī.

Ja divpusējam pārvadājumam, kura sākums ir dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, un kura laikā netika veikta neviena papildu darbība, seko divpusējs pārvadājums uz dalībvalsti, kurā veic uzņēmējdarbību, trešajā daļā izklāstīto atkāpi papildus darbībām piemēro maksimāli divām papildus iekraušanas un/vai izkraušanas darbībām, ievērojot trešajā daļā izklāstītos nosacījumus.

Šā punkta trešajā un ceturtajā daļā izklāstītos atbrīvojumus papildus darbībām piemēro tikai līdz dienai, no kuras viedie tahogrāfi, kas atbilst Regulas [Nr. 165/2014] 8. panta 1. punkta pirmajā daļā minētajai prasībai attiecībā uz robežšķērsošanu un papildus darbību reģistrēšanu, ir jāuzstāda transportlīdzekļos, kuri dalībvalstī reģistrēti pirmo reizi, saskaņā ar minētās regulas 8. panta 1. punkta ceturto daļu. No minētās dienas šā punkta trešajā un ceturtajā daļā izklāstītos atbrīvojumus papildus darbībām piemēro tikai tiem transportlīdzekļu vadītājiem, kuri izmanto transportlīdzekļus, kas aprīkoti ar viedajiem tahogrāfiem, kā noteikts minētās regulas 8., 9. un 10. pantā.

4. Neskarot Direktīvas [96/71] 2. panta 1. punktu, transportlīdzekļa vadītāju neuzskata par norīkotu darbā Direktīvas [96/71] izpratnē, kad viņš veic divpusējus pārvadājumus attiecībā uz pasažieru pārvadāšanu.

Šīs direktīvas izpratnē divpusējs pārvadājums starptautiskos neregulāros vai regulāros pasažieru pārvadājumos, Regulas [Nr. 1073/2009] izpratnē, nozīmē, ka transportlīdzekļa vadītājs:

a) uzņem pasažierus dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, un izlaiž viņus citā dalībvalstī vai trešā valstī;

b) uzņem pasažierus dalībvalstī vai trešā valstī un izlaiž viņus dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību; vai

c) uzņem un izlaiž pasažierus dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, nolūkā veikt vietējas ekskursijas citā dalībvalstī vai trešā valstī saskaņā ar Regulu [Nr. 1073/2009].

No 2022. gada 2. februāra, kas ir diena, no kuras transportlīdzekļu vadītājiem saskaņā ar Regulas [Nr. 165/2014] 34. panta 7. punktu ir manuāli jāreģistrē datus par robežšķērsošanu, dalībvalstis piemēro atbrīvojumu šā punkta pirmajā un otrajā daļā noteiktajiem divpusējiem pārvadājumiem attiecībā uz pasažieru pārvadāšanu, arī ja transportlīdzekļa vadītājs, kurš veic divpusēju pārvadājumu, papildus tam vienu reizi uzņem pasažierus un/vai vienu reizi izlaiž pasažierus dalībvalstīs vai trešās valstīs, kuras transportlīdzekļa vadītājs šķērso, ar noteikumu, ka transportlīdzekļa vadītājs nepiedāvā pasažieru pārvadājumu pakalpojumus starp divām vietām šķērsotajā dalībvalstī. Tas pats attiecas uz atpakaļceļu.

Šā punkta trešajā daļā noteikto atbrīvojumu papildus darbībām piemēro tikai līdz dienai, no kuras viedos tahogrāfus, kas atbilst prasībai par robežšķērsošanu un citu Regulas [Nr. 165/2014] 8. panta 1. punkta pirmajā daļā minēto darbību reģistrēšanu, saskaņā ar minētās regulas 8. panta 1. punkta ceturto daļu ir jāuzstāda transportlīdzekļos, kuri dalībvalstī reģistrēti pirmo reizi. No minētās dienas šā punkta trešajā daļā noteikto atbrīvojumu papildus darbībām piemēro tikai tiem transportlīdzekļu vadītājiem, kuri izmanto transportlīdzekļus, kas aprīkoti ar viedajiem tahogrāfiem, kā noteikts minētās regulas 8., 9. un 10. pantā.

5. Neskarot Direktīvas [96/71] 2. panta 1. punktu, transportlīdzekļa vadītāju neuzskata par norīkotu darbā Direktīvas [96/71] izpratnē, ja transportlīdzekļa vadītājs tranzītā šķērso dalībvalsts teritoriju, neveicot kravas iekraušanu vai izkraušanu un neuzņemot vai neizsēdinot pasažierus.

6. Neskarot Direktīvas [96/71] 2. panta 1. punktu, transportlīdzekļa vadītāju neuzskata par norīkotu darbā Direktīvas [96/71] izpratnē, ja transportlīdzekļa vadītājs veic kombinētā pārvadājuma sākuma vai beigu autoceļa posmu, kā definēts Direktīvā [92/106], ja attiecīgajā autoceļa posmā pašā par sevi ietilpst divpusēji pārvadājumi, kā definēts šā panta 3. punktā.

7. Transportlīdzekļa vadītājs, kas veic kabotāžas pārvadājumus, kā definēts Regulās [Nr. 1072/2009 un Nr. 1073/2009], tiek uzskatīts par norīkotu darbā saskaņā ar Direktīvu [96/71].

[..]

10. Attieksme pret transporta uzņēmumiem, kas veic uzņēmējdarbību valstī, kas nav dalībvalsts, nav labvēlīgāka kā pret uzņēmumiem, kas veic uzņēmējdarbību dalībvalstī, tostarp, ja pārvadājumus veic saskaņā ar divpusējiem vai daudzpusējiem nolīgumiem, ar ko piešķir piekļuvi Savienības tirgum vai tā daļām.

11. Atkāpjoties no Direktīvas [2014/67] 9. panta 1. un 2. punkta, dalībvalstis var noteikt tikai šādas administratīvās prasības un kontroles pasākumus attiecībā uz transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā:

a) pienākumu pārvadātājam, kas veic uzņēmējdarbību citā dalībvalstī, norīkojuma darbā deklarāciju nosūtīt tās dalībvalsts kompetentajām iestādēm, uz kuru transportlīdzekļa vadītājs ir norīkots, vēlākais, līdz norīkojuma darbā laikposma sākumam, izmantojot daudzvalodu standarta veidlapu publiskajā saskarnē, kas ir savienota ar Iekšējā tirgus informācijas sistēmu (*IMI*), kura ir izveidota ar [Eiropas Parlamenta un Padomes] Regulu (ES) Nr. 1024/2012 [(2012. gada 25. oktobris) par administratīvo sadarbību, izmantojot Iekšējā tirgus informācijas sistēmu, un ar ko atceļ Komisijas Lēmumu 2008/49/EK (“*IMI* regula”) (OV 2012, L 316, 1. lpp.)]. [..]

[..]”

53 Direktīvas 2020/1057 9. panta “Transponēšana” 1. punkta pirmajā un otrajā daļā ir paredzēts:

“Dalībvalstis līdz 2022. gada 2. februārim pieņem un publicē noteikumus, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis par to tūlīt informē Komisiju.

Tās piemēro minētos noteikumus no 2022. gada 2. februāra.”

4. Iestāžu nolīgums

54 Iestāžu 2016. gada 13. aprīļa nolīguma starp Eiropas Parlamentu, Eiropas Savienības Padomi un Eiropas Komisiju par labāku likumdošanas procesu (OV 2016, L 123, 1. lpp.; turpmāk tekstā – “Iestāžu nolīgums”) 12.–16. punktā, kas ietverti tā III nodaļā “Labāka likumdošanas procesa instrumenti”, zem apakšvirsraksta “Ietekmes novērtējums” ir noteikts:

“12. Trīs iestādes ir vienisprātis, ka ietekmes novērtējums pozitīvi ietekmē Savienības tiesību aktu kvalitāti.

Ietekmes novērtējumi ir instruments, kas trim iestādēm palīdz pieņemt pamatotus lēmumus, bet tie neaizstāj politiskus lēmumus demokrātiskā lēmumu pieņemšanas procesā. Ietekmes novērtējumi nedrīkst nepamatoti kavēt likumdošanas procesu, nedz arī ietekmēt likumdevēju spējas ierosināt grozījumus.

Ietekmes novērtējumi būtu jāattiecina uz problēmas pastāvēšanu, apjomu un sekām un uz jautājumu, vai ir nepieciešama Savienības rīcība. Tajos būtu jāiztirzā alternatīvi risinājumi un, ja iespējams, potenciālās īstermiņa un ilgtermiņa izmaksas un ieguvumi, integrēti un līdzsvaroti izvērtējot ietekmi uz ekonomiku, vidi un sociālo jomu un izmantojot gan kvalitatīvu, gan kvantitatīvu analīzi. Pilnībā būtu jāievēro subsidiaritātes princips un proporcionalitātes princips, kā arī pamattiesības. Ietekmes novērtējumos, kad vien iespējams, būtu arī jāpievēršas tādiem jautājumiem kā Eiropas integrācijas trūkuma radītās izmaksas un dažādo iespēju ietekme uz konkurētspēju un administratīvo slogu, īpaši ņemot vērā [mazus un vidējus uzņēmumus (turpmāk tekstā – "MVU")] (princips "vispirms domāt par mazākajiem"), digitālos aspektus un teritoriālo ietekmi. Ietekmes novērtējumu pamatā vajadzētu būt pareizai, objektīvai un pilnīgai informācijai, un tiem vajadzētu būt samērīgiem attiecībā uz to darbības jomu un galveno virzienu.

13. Komisija veiks ietekmes novērtējumus savām leģislatīvajām un neleģislatīvajām iniciatīvām, deleģētajiem aktiem un īstenošanas pasākumiem, kas, sagaidāms, būtiski ietekmēs ekonomiku, vidi un sociālo jomu. Iniciatīvām, kas iekļautas Komisijas darba programmā vai kopīgajā deklarācijā, parasti pievienos ietekmes novērtējumu.

Sava ietekmes novērtējuma procesa gaitā Komisija apspriedīsies iespējami plaši. Komisijas Regulējuma kontroles padome veiks objektīvu Komisijas ietekmes novērtējumu kvalitātes pārbaudi. Ietekmes novērtējumu galīgos rezultātus darīs pieejamus Eiropas Parlamentam, Padomei un valstu parlamentiem, un tos publiskos vienlaicīgi ar Komisijas iniciatīvas pieņemšanu kopā ar Regulējuma kontroles padomes atzinumu vai atzinumiem.

14. Eiropas Parlaments un Padome, izskatot Komisijas leģislatīvo aktu priekšlikumus, pilnībā ņems vērā Komisijas ietekmes novērtējumus. Šajā nolūkā ietekmes novērtējumus izklāsta tā, lai atvieglotu Eiropas Parlamentam un Padomei Komisijas izdarīto izvēļu izskatīšanu.

15. Eiropas Parlaments un Padome – ja to uzskata par piemērotu un vajadzīgu likumdošanas procesam – veiks ietekmes novērtējumus saistībā ar to izdarītajiem būtiskajiem grozījumiem Komisijas priekšlikumā. Eiropas Parlaments un Padome par sākuma punktu savam turpmākajam darbam parasti izmantos Komisijas ietekmes novērtējumu. "Būtiska" grozījuma definīcija būtu jānosaka attiecīgajai iestādei.

16. Komisija pēc savas iniciatīvas vai pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes uzaicinājuma var papildināt savu ietekmes novērtējumu vai veikt citu analītisku darbu, ko tā uzskata par vajadzīgu. To darot, Komisija ņems vērā visu pieejamo informāciju, likumdošanas procesā sasniegto posmu un to, ka minētajā procesā ir jāizvairās no nepamatotas kavēšanās. Abi likumdevēji pilnībā ņems vērā jebkurus papildu elementus, ko minētajā sakarā sniegusi Komisija.

55 Iestāžu nolīguma 42. punkts, kas iekļauts nolīguma VII nodaļā "Savienības tiesību aktu īstenošana un piemērošana", ir formulēts šādi:

"Trīs iestādes uzsver nepieciešamību ātri un pareizi piemērot Savienības tiesību aktus dalībvalstīs. Direktīvu transponēšanas termiņš būs cik vien iespējami īss, un parasti tas nepārsniegs divus gadus."

II. Tiesvedību priekšvēsture

56 2017. gada 31. maijā Komisija pieņēma vairākus priekšlikumus, kas bija daļa no "pirmā tiesību aktu kopuma par mobilitāti", sauktu arī par "Mobilitātes pakotni", kuru mērķis bija grozīt noteiktus aspektus Savienības tiesību aktos, kas piemērojami autotransporta nozarē.

57 Šo priekšlikumu skaitā bija, pirmkārt, priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, 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 (COM(2017) 277 final, turpmāk tekstā – "priekšlikums regulai par darba laiku"), otrkārt, priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1071/2009 un Regulu (EK) Nr. 1072/2009, lai tās pielāgotu norisēm nozarē (COM(2017) 281 final, turpmāk tekstā – "priekšlikums regulai par uzņēmējdarbības veikšanas vietu") un, treškārt, priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko attiecībā uz izpildes nodrošināšanas prasībām groza Direktīvu 2006/22 un attiecībā uz Direktīvu 96/71/EK un Direktīvu 2014/67/ES nosaka īpašus noteikumus autotransporta nozarē strādājošo transportlīdzekļu vadītāju norīkošanai darbā (COM(2017) 278 final, turpmāk tekstā – "priekšlikums direktīvai par norīkošanu darbā").

58 Šiem priekšlikumiem bija pievienoti divi ietekmes novērtējumi, no kuriem viens attiecās uz pirmo un trešo no šiem priekšlikumiem (SWD (2017) 186 final, turpmāk tekstā – "ietekmes novērtējums par sociālajiem jautājumiem) un otrs attiecās uz otro priekšlikumu (SWD (2017) 194 final, turpmāk tekstā – "ietekmes novērtējums par uzņēmējdarbības jautājumiem").

59 2018. gada 18. janvārī Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja (EESK) izdeva divus atsevišķus atzinumus, kuri attiecās attiecīgi uz priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1071/2009 un Regulu (EK) Nr. 1072/2009, lai tās pielāgotu norisēm nozarē (COM(2017) 281 final – 2017/0123 (COD)) (OV 2018, C 197, 38. lpp.), kā arī uz priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, 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 (COM(2017) 278 final – 2017/0121 (COD)), un uz priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, 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 (COM(2017) 277 final – 2017/0122 (COD)) (OV 2018, C 197, 45. lpp.). Savukārt Eiropas Reģionu komiteja (RK) 2018. gada 1. februārī par šiem trim priekšlikumiem izdeva atzinumu "Eiropa kustībā: darbaspēka aspekti autotransporta nozarē" (OV 2018, C 176, 57. lpp.).

60 Pēc diskusijām gan Parlamentā un Padomē, gan starp šīm abām iestādēm sarunās, kas notika 2019. gada 11. un 12. decembra iestāžu trialogā starp Padomi, Parlamentu un Komisiju, tika panākts kompromiss par visiem trim Komisijas priekšlikumiem.

61 2020. gada 7. aprīlī balsojumā Padomē par attiecīgo trīs tiesību aktu pieņemšanu tie ieguva dalībvalstu kvalificētu balsu vairākumu, tomēr deviņas dalībvalstis, proti, Bulgārijas Republika, Igaunijas Republika, Kipras Republika, Latvijas Republika, Lietuvas Republika, Ungārija, Maltas Republika, Polijas Republika un Rumānija, iebilda pret šo pieņemšanu.

62 2020. gada 15. jūlijā Parlaments un Padome pieņēma Regulu 2020/1054 un Regulu 2020/1055, kā arī Direktīvu 2020/1057 (turpmāk tekstā visi kopā – "apstrīdētie tiesību akti").

III. Lietas dalībnieku prasījumi un tiesvedība Tiesā

A. Lieta C-541/20

63 Lietuvas Republikas prasījumi Tiesai ir šādi:

– atcelt galvenokārt Direktīvas 2020/1057 1. panta 3. un 7. punktu vai pakārtoti – šo direktīvu pilnībā;

– atcelt galvenokārt Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu un 3. pantu vai pakārtoti – šo regulu pilnībā un

– piespriest Parlamentam un Padomei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

64 Parlamenta un Padomes prasījumi Tiesai ir šādi:

– pilnībā noraidīt prasību un

– piespriest Lietuvas Republikai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

65 Ar 2021. gada 13. aprīļa rīkojumu lietā Lietuva/Parlaments un Padome (C-541/20 R, EU:C:2021:264) Tiesas priekšsēdētāja vietniece noraidīja Lietuvas Republikas pieteikumu likt apturēt Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkta un 3. panta piemērošanu.

66 Ar 2021. gada 27. aprīļa lēmumiem Tiesas priekšsēdētājs atļāva Igaunijas Republikai, Latvijas Republikai un Rumānijai iestāties lietā Lietuvas Republikas prasījumu atbalstam.

67 Ar tā paša datuma lēmumiem Tiesas priekšsēdētājs atļāva Dānijas Karalistei, Vācijas Federatīvajai Republikai, Francijas Republikai, Luksemburgas Lielhercogistei, Nīderlandes Karalistei, Austrijas Republikai un Zviedrijas Karalistei iestāties lietā Parlamenta un Padomes prasījumu atbalstam, kā arī atļāva Itālijas Republikai iestāties lietā Padomes prasījumu atbalstam.

68 Tiesas sēdē, kas notika 2023. gada 25. aprīlī, Lietuvas Republika atsauca savu prasību atcelt Direktīvas 2020/1057 1. panta 7. punktu.

B. Lieta C-542/20

69 Lietuvas Republikas prasījumi Tiesai ir šādi:

– atcelt Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts;

– atcelt Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu un

– piespriest Parlamentam un Padomei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

70 Ar 2021. gada 26. aprīļa lēmumiem Tiesas priekšsēdētājs atļāva Igaunijas Republikai, Latvijas Republikai un Rumānijai iestāties lietā Lietuvas Republikas prasījumu atbalstam.

71 Ar tā paša datuma lēmumiem Tiesas priekšsēdētājs atļāva Dānijas Karalistei, Vācijas Federatīvajai Republikai, Grieķijas Republikai, Francijas Republikai, Luksemburgas Lielhercogistei, Nīderlandes Karalistei, Austrijas Republikai un Zviedrijas Karalistei iestāties lietā Parlamenta un Padomes prasījumu atbalstam, kā arī atļāva Itālijas Republikai iestāties lietā Padomes prasījumu atbalstam.

C. Lieta C-543/20

72 Bulgārijas Republikas prasījumi Tiesai ir šādi:

– atcelt galvenokārt Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) un d) apakšpunktu vai pakārtoti – šo regulu pilnībā un

– piespriest Parlamentam un Padomei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

73 Parlamenta un Padomes prasījumi Tiesai ir šādi:

– pilnībā noraidīt prasību un

– piespriest Bulgārijas Republikai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

74 Ar 2021. gada 29. aprīļa lēmumu Tiesas priekšsēdētājs atļāva Latvijas Republikai un Rumānijai iestāties lietā Bulgārijas Republikas prasījumu atbalstam.

75 Ar tā paša datuma lēmumiem Tiesas priekšsēdētājs atļāva Dānijas Karalistei, Vācijas Federatīvajai Republikai, Grieķijas Republikai, Francijas Republikai, Luksemburgas Lielhercogistei, Nīderlandes Karalistei, Austrijas Republikai un Zviedrijas Karalistei iestāties lietā Parlamenta un Padomes prasījumu atbalstam, kā arī atļāva Itālijas Republikai iestāties lietā Padomes prasījumu atbalstam.

D. Lieta C-544/20

76 Bulgārijas Republikas prasījumi Tiesai ir šādi:

– atcelt Direktīvu 2020/1057 un

– piespriest Parlamentam un Padomei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

77 Parlamenta un Padomes prasījumi Tiesai ir šādi:

– pilnībā noraidīt prasību un

– piespriest Bulgārijas Republikai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

78 Ar 2021. gada 29. aprīļa lēmumiem Tiesas priekšsēdētājs atļāva Igaunijas Republikai, Latvijas Republikai un Rumānijai iestāties lietā Bulgārijas Republikas prasījumu atbalstam.

79 Ar tā paša datuma lēmumiem Tiesas priekšsēdētājs atļāva Dānijas Karalistei, Vācijas Federatīvajai Republikai, Francijas Republikai, Luksemburgas Lielhercogistei, Nīderlandes Karalistei, Austrijas Republikai un Zviedrijas Karalistei iestāties lietā Parlamenta un Padomes prasījumu atbalstam, kā arī atļāva Itālijas Republikai iestāties lietā Padomes prasījumu atbalstam.

E. Lieta C-545/20

80 Bulgārijas Republikas prasījumi Tiesai ir šādi:

– atcelt Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, vai pakārtoti – atcelt 1. panta 3. punktu pilnībā;

– atcelt Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu vai pakārtoti – atcelt šo 2. panta 4. punktu pilnībā;

– pakārtoti tam – atcelt šo regulu pilnībā un

– piespriest Parlamentam un Padomei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

81 Ar 2021. gada 29. aprīļa lēmumiem Tiesas priekšsēdētājs atļāva Igaunijas Republikai, Latvijas Republikai, Lietuvas Republikai un Rumānijai iestāties lietā Bulgārijas Republikas prasījumu atbalstam.

82 Ar tā paša datuma lēmumiem Tiesas priekšsēdētājs atļāva Dānijas Karalistei, Vācijas Federatīvajai Republikai, Grieķijas Republikai, Francijas Republikai, Luksemburgas Lielhercogistei, Nīderlandes Karalistei, Austrijas Republikai un Zviedrijas Karalistei iestāties lietā Parlamenta un Padomes prasījumu atbalstam, kā arī atļāva Itālijas Republikai iestāties lietā Padomes prasījumu atbalstam.

83 Ar 2022. gada 3. jūnija rīkojumu lietā Bulgārija/Parlaments un Padome (C-545/20 R, EU:C:2022:445) Tiesas priekšsēdētāja vietnieks noraidīja Bulgārijas Republikas pieteikumu likt apturēt galvenokārt Regulas 2020/1055 1. panta 3. punkta, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, piemērošanu vai pakārtoti – visa šī 1. panta 3. punkta piemērošanu vai pakārtoti tam – Regulas 2020/1055 piemērošanu pilnībā.

F. Lieta C-546/20

84 Rumānijas prasījumi Tiesai ir šādi:

– atcelt galvenokārt Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) un d) apakšpunktu vai pakārtoti – šo regulu pilnībā un

– piespriest Parlamentam un Padomei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

85 Parlamenta un Padomes prasījumi Tiesai ir šādi:

– pilnībā noraidīt prasību un

– piespriest Rumānijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

86 Ar 2021. gada 21. aprīļa lēmumu Tiesas priekšsēdētājs atļāva Latvijas Republikai iestāties lietā Rumānijas prasījumu atbalstam.

87 Ar tā paša datuma lēmumiem Tiesas priekšsēdētājs atļāva Dānijas Karalistei, Vācijas Federatīvajai Republikai, Grieķijas Republikai, Francijas Republikai, Luksemburgas Lielhercogistei, Nīderlandes Karalistei, Austrijas Republikai un Zviedrijas Karalistei iestāties lietā Parlamenta un Padomes prasījumu atbalstam, kā arī atļāva Itālijas Republikai iestāties lietā Padomes prasījumu atbalstam.

G. Lieta C-547/20

88 Rumānijas prasījumi Tiesai ir šādi:

– atcelt Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts;

– atcelt Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a)–c) apakšpunktu;

– pakārtoti – atcelt šo regulu pilnībā un

– piespriest Parlamentam un Padomei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

89 Ar 2021. gada 22. aprīļa lēmumiem Tiesas priekšsēdētājs atļāva Igaunijas Republikai, Latvijas Republikai un Lietuvas Republikai iestāties lietā Rumānijas prasījumu atbalstam.

90 Ar tā paša datuma lēmumiem Tiesas priekšsēdētājs atļāva Dānijas Karalistei, Vācijas Federatīvajai Republikai, Grieķijas Republikai, Francijas Republikai, Luksemburgas Lielhercogistei, Nīderlandes Karalistei, Austrijas Republikai un Zviedrijas Karalistei iestāties lietā Parlamenta un Padomes prasījumu atbalstam, kā arī atļāva Itālijas Republikai iestāties lietā Padomes prasījumu atbalstam.

91 Ar 2022. gada 3. jūnija rīkojumu lietā Rumānija/Parlaments un Padome (C-547/20 R, EU:C:2022:446) Tiesas priekšsēdētāja vietnieks noraidīja Rumānijas pieteikumu likt apturēt Regulas 2020/1055 1. panta 3. punkta, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, piemērošanu.

H. Lieta C-548/20

92 Rumānijas prasījumi Tiesai ir šādi:

– atcelt galvenokārt Direktīvas 2020/1057 1. panta 3.–6. punktu vai pakārtoti – šo direktīvu pilnībā un

– piespriest Parlamentam un Padomei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

93 Parlamenta un Padomes prasījumi Tiesai ir šādi:

– pilnībā noraidīt prasību un

– piespriest Rumānijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

94 Ar 2021. gada 22. aprīļa lēmumu Tiesas priekšsēdētājs atļāva Igaunijas Republikai un Latvijas Republikai iestāties lietā Rumānijas prasījumu atbalstam.

95 Ar tā paša datuma lēmumiem Tiesas priekšsēdētājs atļāva Dānijas Karalistei, Vācijas Federatīvajai Republikai, Francijas Republikai, Luksemburgas Lielhercogistei, Nīderlandes Karalistei, Austrijas Republikai un Zviedrijas Karalistei iestāties lietā Parlamenta un Padomes prasījumu atbalstam, kā arī atļāva Itālijas Republikai iestāties lietā Padomes prasījumu atbalstam.

I. Lieta C-549/20

96 Kipras Republikas prasījumi Tiesai ir šādi:

– atcelt Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, vai pakārtoti – atcelt šo 1. panta 3. punktu pilnībā;

– pakārtoti tam – atcelt Regulu 2020/1055 pilnībā un

– piespriest Parlamentam un Padomei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

97 Ar 2021. gada 12. maija lēmumiem Tiesas priekšsēdētājs atļāva Igaunijas Republikai, Latvijas Republikai, Lietuvas Republikai un Rumānijai iestāties lietā Kipras Republikas prasījumu atbalstam.

98 Ar tā paša datuma lēmumiem Tiesas priekšsēdētājs atļāva Dānijas Karalistei, Vācijas Federatīvajai Republikai, Francijas Republikai, Luksemburgas Lielhercogistei, Nīderlandes Karalistei, Austrijas Republikai un Zviedrijas Karalistei iestāties lietā Parlamenta un Padomes prasījumu atbalstam, kā arī atļāva Itālijas Republikai iestāties lietā Padomes prasījumu atbalstam.

J. Lieta C-550/20

99 Kipras Republikas prasījumi Tiesai ir šādi:

– atcelt Direktīvu 2020/1057 un

– piespriest Parlamentam un Padomei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

100 Parlamenta un Padomes prasījumi Tiesai ir šādi:

– pilnībā noraidīt prasību un

– piespriest Kipras Republikai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

101 Ar 2021. gada 29. aprīļa lēmumiem Tiesas priekšsēdētājs atļāva Igaunijas Republikai, Latvijas Republikai un Rumānijai iestāties lietā Kipras Republikas prasījumu atbalstam.

102 Ar tā paša datuma lēmumiem Tiesas priekšsēdētājs atļāva Dānijas Karalistei, Vācijas Federatīvajai Republikai, Francijas Republikai, Luksemburgas Lielhercogistei, Nīderlandes Karalistei, Austrijas Republikai un Zviedrijas Karalistei iestāties lietā Parlamenta un Padomes prasījumu atbalstam, kā arī atļāva Itālijas Republikai iestāties lietā Padomes prasījumu atbalstam.

K. Lieta C-551/20

103 Ungārijas prasījumi Tiesai ir šādi:

– atcelt Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktu un 2. panta 2. punktu, kā arī papildus visas ar šīm normām nedalāmu veselumu veidojošās šīs regulas tiesību normas vai pat minēto regulu pilnībā;

– atcelt Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, kā arī papildus visas ar šo tiesību normu nedalāmu veselumu veidojošās Regulas 2020/1055 tiesību normas;

– atcelt galvenokārt Direktīvas 2020/1057 1. pantu vai pakārtoti – tās 1. panta 6. punktu, kā arī papildus ar šo tiesību normu nedalāmu veselumu veidojošās šīs direktīvas tiesību normas un

– piespriest Parlamentam un Padomei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

104 Parlamenta un Padomes prasījumi Tiesai ir šādi:

– pilnībā noraidīt prasību un

– piespriest Ungārijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

105 Ar 2021. gada 13. aprīļa lēmumiem Tiesas priekšsēdētājs atļāva Igaunijas Republikai, Latvijas Republikai, Lietuvas Republikai un Rumānijai iestāties lietā Ungārijas prasījumu atbalstam.

106 Ar tā paša datuma lēmumiem Tiesas priekšsēdētājs atļāva Dānijas Karalistei, Vācijas Federatīvajai Republikai, Grieķijas Republikai, Francijas Republikai, Luksemburgas Lielhercogistei, Nīderlandes Karalistei, Austrijas Republikai un Zviedrijas Karalistei iestāties lietā Parlamenta un Padomes prasījumu atbalstam, kā arī atļāva Itālijas Republikai iestāties lietā Padomes prasījumu atbalstam.

L. Lieta C-552/20

107 Maltas Republikas prasījumi Tiesai ir šādi:

– atcelt Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts;

– atcelt Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu un

– piespriest Parlamentam un Padomei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

108 Ar 2021. gada 22. aprīļa lēmumiem Tiesas priekšsēdētājs atļāva Beļģijas Karalistei, Igaunijas Republikai, Latvijas Republikai, Lietuvas Republikai un Rumānijai iestāties lietā Maltas Republikas prasījumu atbalstam.

109 Ar tā paša datuma lēmumiem Tiesas priekšsēdētājs atļāva Dānijas Karalistei, Vācijas Federatīvajai Republikai, Francijas Republikai, Luksemburgas Lielhercogistei, Nīderlandes Karalistei, Austrijas Republikai un Zviedrijas Karalistei iestāties lietā Parlamenta un Padomes prasījumu atbalstam, kā arī atļāva Itālijas Republikai iestāties lietā Padomes prasījumu atbalstam.

M. Lieta C-553/20

110 Polijas Republikas prasījumi Tiesai ir šādi:

– atcelt galvenokārt Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu vai pakārtoti – šo regulu pilnībā un

– piespriest Parlamentam un Padomei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

111 Parlamenta un Padomes prasījumi Tiesai ir šādi:

– pilnībā noraidīt prasību un

– piespriest Polijas Republikai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

112 Ar 2021. gada 27. aprīļa lēmumiem Tiesas priekšsēdētājs atļāva Latvijas Republikai un Rumānijai iestāties lietā Polijas Republikas prasījumu atbalstam.

113 Ar tā paša datuma lēmumiem Tiesas priekšsēdētājs atļāva Dānijas Karalistei, Vācijas Federatīvajai Republikai, Francijas Republikai, Luksemburgas Lielhercogistei, Nīderlandes Karalistei, Austrijas Republikai un Zviedrijas Karalistei iestāties lietā Parlamenta un Padomes prasījumu atbalstam, kā arī atļāva Itālijas Republikai iestāties lietā Padomes prasījumu atbalstam.

N. Lieta C-554/20

114 Polijas Republikas prasījumi Tiesai ir šādi:

– atcelt Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts;

– atcelt Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta g) apakšpunkts;

– atcelt Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu;

– atcelt šīs regulas 2. panta 5. punkta b) apakšpunktu;

– pakārtoti – atcelt minēto regulu pilnībā un

– piespriest Parlamentam un Padomei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

115 Ar 2021. gada 27. aprīļa lēmumiem Tiesas priekšsēdētājs atļāva Igaunijas Republikai, Latvijas Republikai, Lietuvas Republikai un Rumānijai iestāties lietā Polijas Republikas prasījumu atbalstam.

116 Ar tā paša datuma lēmumiem Tiesas priekšsēdētājs atļāva Dānijas Karalistei, Vācijas Federatīvajai Republikai, Francijas Republikai, Luksemburgas Lielhercogistei, Nīderlandes Karalistei, Austrijas Republikai un Zviedrijas Karalistei iestāties lietā Parlamenta un Padomes prasījumu atbalstam, kā arī atļāva Itālijas Republikai iestāties lietā Padomes prasījumu atbalstam.

O. Lieta C-555/20

117 Polijas Republikas prasījumi Tiesai ir šādi:

– atcelt Direktīvas 2020/1057 1. panta 3., 4., 6. un 7. punktu, kā arī 9. panta 1. punktu vai pakārtoti – šo direktīvu pilnībā un

– piespriest Parlamentam un Padomei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

118 Parlamenta un Padomes prasījumi Tiesai ir šādi:

– pilnībā noraidīt prasību un

– piespriest Polijas Republikai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

119 Ar 2021. gada 27. aprīļa lēmumiem Tiesas priekšsēdētājs atļāva Igaunijas Republikai, Latvijas Republikai un Rumānijai iestāties lietā Polijas Republikas prasījumu atbalstam.

120 Ar tā paša datuma lēmumiem Tiesas priekšsēdētājs atļāva Dānijas Karalistei, Vācijas Federatīvajai Republikai, Francijas Republikai, Luksemburgas Lielhercogistei, Nīderlandes Karalistei, Austrijas Republikai un Zviedrijas Karalistei iestāties lietā Parlamenta un Padomes prasījumu atbalstam, kā arī atļāva Itālijas Republikai iestāties lietā Padomes prasījumu atbalstam.

P. Par lietu no C-541/20 līdz C-555/20 apvienošanu

121 Ar 2023. gada 13. oktobra lēmumu Tiesas priekšsēdētājs, pamatojoties uz Tiesas Reglamenta 54. panta 2. punktu, nolēma apvienot lietas no C-541/20 līdz C-555/20 gan mutvārdu procesa vajadzībām, ciktāl tas vēl nebija pabeigts, gan galīgā nolēmuma pieņemšanai.

IV. Par prasībām

A. Par Regulu 2020/1054

122 Lietuvas Republika (lieta C-541/20), Bulgārijas Republika (lieta C-543/20), Rumānija (lieta C-546/20), Ungārija (lieta C-551/20) un Polijas Republika (lieta C-553/20) lūdz atcelt vairākas Regulas 2020/1054 tiesību normas vai pakārtoti – šo regulu pilnībā.

123 Pirmām kārtām, Bulgārijas Republikas, Rumānijas un Ungārijas prasības ir celtas, lai panāktu, ka tiek atcelts Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunkts, ar kuru Regulas Nr. 561/2006 8. panta 8. punkts tika aizstāts ar jaunu 8. punktu, ar kuru būtībā transportlīdzekļu vadītājiem tiek aizliegts pavadīt transportlīdzeklī regulāros iknedēļas atpūtas laikposmus vai iknedēļas atpūtas laikposmu, kas ir ilgāks par 45 stundām un ir kompensācija par iepriekšējiem saīsinātiem iknedēļas atpūtas laikposmiem (turpmāk tekstā – "aizliegums pavadīt regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu transportlīdzeklī").

124 Otrām kārtām, Lietuvas Republikas, Bulgārijas Republikas, Rumānijas un Polijas Republikas prasības ir celtas, lai panāktu, ka tiek atcelts Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkts, ar kuru Regulas Nr. 561/2006 8. pantā ir ieviests 8.a punkts, kurš paredz pienākumu transporta uzņēmumiem transportlīdzekļu vadītāju darbu organizēt tā, lai transportlīdzekļu vadītāji varētu – ik pēc trim vai četrām nedēļām, atkarībā no tā, vai viņi iepriekš ir izmantojuši divus secīgus saīsinātus iknedēļas atpūtas laikposmus – atgriezties attiecīgi šī darba devēja darbības centrā vai atgriezties savā dzīvesvietā, lai tur sāktu pavadīt vai lai tur pavadītu vismaz vienu regulāru vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu (turpmāk tekstā – "Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētais pienākums").

125 Trešām kārtām, Ungārijas prasība ir celta, lai panāktu arī, ka tiek atcelts Regulas 2020/1054 2. panta 2. punkts, ar kuru Regulas Nr. 165/2014 3. panta 4. punkts tika aizstāts ar jaunu 4. punktu un 4.a punktu, ar kuriem datums, kurā stājas spēkā pienākums uzstādīt otrās paaudzes viedos tahogrāfus (turpmāk tekstā – "V2 tahogrāfi"), tiek pārcelts uz agrāku datumu.

126 Visbeidzot, ceturtām kārtām, Lietuvas Republikas prasība ir celta, lai panāktu, ka tiek atcelts Regulas 2020/1054 3. pants, ciktāl ar šī panta pirmo daļu ir noteikta šīs regulas stāšanās spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

1. Pamatu apskats

127 Lai pamatotu prasījumus prasībā (lieta C-541/20) atcelt Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu, Lietuvas Republika izvirza četrus pamatus, no kuriem pirmais attiecas uz LESD 45. panta pārkāpumu, otrais – uz LESD 26. panta pārkāpumu (pirmā daļa) un uz vispārējo diskriminācijas aizlieguma principa pārkāpumu (otrā daļa), trešais – uz LES 3. panta 3. punkta un LESD 11. un 191. panta pārkāpumu, kā arī uz Savienības politikas vides un klimata pārmaiņu jomā neievērošanu un ceturtais – uz samērīguma principa pārkāpumu. Lai pamatotu prasījumus šajā pašā prasībā atcelt Regulas 2020/1054 3. pantu, minētā dalībvalsts izvirza trīs pamatus, no kuriem pirmais attiecas uz samērīguma principa pārkāpumu, otrais – uz LESD 296. pantā paredzētā pienākuma norādīt pamatojumu pārkāpumu un trešais – uz LES 4. panta 3. punktā noteiktā lojālas sadarbības principa pārkāpumu.

128 Lai pamatotu savu prasību (lieta C-543/20) atcelt Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktu un 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu, Bulgārijas Republika izvirza piecus pamatus. Pirmie trīs pamati ir vērsti pret šīs regulas 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu, pirmais no tiem attiecas uz LESD 45. panta pārkāpumu (pirmā daļa), kā arī uz LESD 21. panta 1. punkta pārkāpumu un Eiropas Savienības Pamattiesību hartas (turpmāk tekstā – "Harta") 45. panta 1. punkta pārkāpumu (otrā daļa), otrais attiecas uz LES 5. panta 4. punktā un LES un LESD pievienotā Protokola (Nr. 2) par subsidiaritātes principa un proporcionalitātes principa piemērošanu (turpmāk tekstā – "protokols par subsidiaritātes un samērīguma principiem") 1. pantā nostiprinātā samērīguma principa pārkāpumu, un trešais attiecas uz tiesiskās drošības

principa pārkāpumu. Ceturtais pamats, kas ir vērsts pret Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktu, attiecas uz LES 5. panta 4. punktā un šī protokola 1. pantā nostiprinātā samērīguma principa pārkāpumu. Piektais pamats, kas ir vērsts pret šīs regulas 1. panta 6. punkta c) un d) apakšpunktu, attiecas uz LESD 18. pantā, kā arī Hartas 20. un 21. pantā nostiprināto vienlīdzīgas attieksmes un jebkādas diskriminācijas aizlieguma principu pārkāpumu, LES 4. panta 2. punktā nostiprinātā principa par dalībvalstu vienlīdzību saistībā ar Līgumiem pārkāpumu un, "ja Tiesa to atzītu par nepieciešamu", LESD 95. panta 1. punkta pārkāpumu.

129 Lai pamatotu savu prasību (lieta C-546/20) atcelt Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktu un 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu, Rumānija izvirza trīs pamatus. Pirmais pamats, kurš ir vērsts pret šīm abām tiesību normām, attiecas uz LES 5. panta 4. punktā paredzētā samērīguma principa pārkāpumu. Otrais pamats, kas ir vērsts pret šīs regulas 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu, attiecas uz LESD 49. pantā paredzētās brīvības veikt uzņēmējdarbību pārkāpumu. Trešais pamats, kas sadalīts divās daļās un ir vērsts pret minētās regulas 1. panta 6. punkta c) un d) apakšpunktu, attiecas uz LESD 18. pantā paredzētā diskriminācijas pilsonības dēļ aizlieguma principa pārkāpumu.

130 Lai pamatotu prasījumus savā prasībā (lieta C-551/20) atcelt Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktu, Ungārija izvirza vienu pamatu par acīmredzamu kļūdu vērtējumā un par samērīguma principa pārkāpumu. Lai pamatotu prasījumus minētajā prasībā atcelt šīs regulas 2. panta 2. punktu, šī dalībvalsts izvirza trīs pamatus, no kuriem pirmais attiecas uz acīmredzamu kļūdu vērtējumā un samērīguma principa pārkāpumu, otrais attiecas uz tiesiskās drošības un tiesiskās paļāvības aizsardzības principu pārkāpumu un trešais attiecas uz LESD 151. panta otrajā daļā paredzētā pienākuma saglabāt Savienības ekonomikas konkurētspēju neievērošanu.

131 Lai pamatotu prasījumus savā prasībā (lieta C-553/20) atcelt Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu, Polijas Republika izvirza piecus pamatus, no kuriem pirmais attiecas uz LES 5. panta 4. punktā nostiprinātā samērīguma principa pārkāpumu, otrais attiecas uz tiesiskās drošības principa pārkāpumu, trešais – uz LESD 91. panta 2. punkta pārkāpumu, ceturtais – uz LESD 94. panta pārkāpumu un piektais – uz LESD 11. panta, kā arī Hartas 37. panta pārkāpumu.

132 Prasījumi prasībās atcelt Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu, 1. panta 6. punkta c) apakšpunktu, 2. panta 2. punktu un 3. pantu ir jāpārbauda secīgi.

2. Par Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu

133 Lai pamatotu savas atbilstošās prasības atcelt Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu, Lietuvas Republika (lieta C-541/20), Bulgārijas Republika (lieta C-543/20), Rumānija (lieta C-546/20) un Polijas Republika (lieta C-553/20) atkarībā no gadījuma būtībā atsaucas uz:

– samērīguma principa pārkāpumu (Lietuvas Republikas ceturtā pamata pirmās trīs daļas, Bulgārijas Republikas otrais pamats, Rumānijas pirmā pamata otrā daļa, Polijas Republikas pirmais pamats);

– vienlīdzīgas attieksmes un diskriminācijas aizlieguma principu pārkāpumu (Lietuvas Republikas otrā pamata otrā daļa, Bulgārijas Republikas piektā pamata pirmā daļa, Rumānijas trešā pamata otrā daļa);

– tiesiskās drošības principa pārkāpumu (Lietuvas Republikas ceturtā pamata ceturtā daļa, Bulgārijas Republikas trešais pamats, Polijas Republikas otrais pamats);

– LESD 21. panta 1. punktā un Hartas 45. pantā paredzētās Savienības pilsoņu brīvas pārvietošanās pārkāpumu (Bulgārijas Republikas pirmā pamata otrā daļa);

– LESD 26. pantā paredzētās iekšējā tirgus darbības neievērošanu (Lietuvas Republikas otrā pamata pirmā daļa);

– LESD 45. pantā paredzētās darba ņēmēju brīvas pārvietošanās pārkāpumu (Lietuvas Republikas pirmais pamats un Bulgārijas Republikas pirmā pamata pirmā daļa);

– LESD 49. pantā paredzētās brīvības veikt uzņēmējdarbību neievērošanu (Rumānijas otrais pamats);

– LESD 91. panta 2. punktā paredzēto Savienības tiesību normu kopējās transporta politikas jomā neievērošanu (Rumānijas pirmā pamata otrā daļa par samērīguma principa pārkāpumu un Polijas Republikas trešais pamats) un LESD 94. pantā paredzēto Savienības tiesību normu kopējās transporta politikas jomā neievērošanu (Rumānijas pirmā pamata otrā daļa par samērīguma principa pārkāpumu un Polijas Republikas ceturtais pamats), kā arī

– Savienības tiesību normu vides aizsardzības jomā neievērošanu (Lietuvas Republikas trešais pamats un Polijas Republikas piektais pamats).

a) Par pieņemamību

1) Lietas dalībnieku argumenti

134 Lietā C-543/20 Padome pauž šaubas par Bulgārijas Republikas prasības atcelt Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu prasījumu pieņemamību, jo šo prasījumu mērķis patiesībā esot nevis apšaubīt šīs tiesību normas spēkā esamību, bet gan saņemt skaidrojumu par tās interpretāciju.

135 Padome šajā ziņā atgādina, ka Savienības atvasināto tiesību akta teksts, cik vien iespējams, ir jāinterpretē tā, lai tas būtu saderīgs ar Līgumu tiesību normām. Tā norāda, ka šajā gadījumā Bulgārijas Republikas ieskatā Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu varot šādi atbilstoši interpretēt un tādā gadījumā Tiesai neesot jāpārbauda tās prasījumu pamatojumam izvirzītie pamati. Tādēļ – vai nu interpretācija, kurai šī dalībvalsts dod priekšroku, esot pareiza un tādā gadījumā tā neapšaubot šīs tiesību normas spēkā esamību, vai nu šī interpretācija esot kļūdaina tā iemesla dēļ, ka pastāvot cita Līgumiem atbilstoša interpretācija, un tādā gadījumā visi izvirzītie pamati esot jānoraida kā nepamatoti.

136 Nebūtu pieņemami, ka dalībvalsts izmanto privileģēto stāvokli atbilstoši LESD 263. pantam, lai apšaubītu Savienības tiesību leģislatīvo aktu tiesiskumu tikai ar mērķi gūt skaidrību par to nozīmi, piedāvājot Tiesai dažādas interpretācijas un lūdzot tai izslēgt dažas no tām. Tāpat kā LESD 267. pantu, LESD 263. pantu nevar izmantot, lai uzdotu Tiesai hipotētiskus jautājumus.

137 Bulgārijas Republika uzskata, ka prasījumi tās prasībā atcelt Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu ir pieņemami.

2) Tiesas vērtējums

138 No LESD 263. panta kopsakarā ar LESD 264. pantu izriet, ka tādas prasības mērķim, kas celta atbilstoši pirmajai minētajai tiesību normai un ar kuru lūgts atcelt vienu no tās pirmajā daļā minētajiem tiesību aktiem, ir jābūt šī tiesību akta atcelšanai. No tā izriet, ka prasība, kuras prasījumu daļas mērķis ir saņemt no Tiesas šāda tiesību akta interpretāciju, nav pamatota ar LESD 263. pantu un ir jānoraida kā nepieņemama.

139 Tomēr, ja lietas dalībnieks, pamatojoties uz LESD 263. pantu, lūdz atcelt Savienības tiesību aktu un savā prasības pieteikumā norāda, kā tas prasīts Eiropas Savienības Tiesas statūtu 21. panta pirmajā daļā un Reglamenta 120. panta c) punktā, savas prasības pamatojumam izvirzītos pamatus un argumentus, kā arī šo pamatu kopsavilkumu, Tiesai obligāti un neatkarīgi no jebkāda prasītāja lūguma šajā ziņā ir jāpārbauda apstrīdētā akta interpretācijas, kas ir minēto pamatu un argumentu premisa, pamatotība. Proti, ja Tiesa izvēlas atšķirīgu šī tiesību akta interpretāciju, tā var būt pietiekama, lai pamatotu, ka šie pamati un argumenti tiek noraidīti kā nepamatoti.

140 Šajā lietā Bulgārijas Republikas iesniegtajā prasības pieteikumā lietā C-543/20 ir skaidri un precīzi norādīti pamati un argumenti, kas izvirzīti, lai pamatotu tās prasības atcelt Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu prasījumus, kā arī šo pamatu kopsavilkums. Tādējādi no šī prasības pieteikuma izriet, ka šajā lietā celtās prasības mērķis ir apšaubīt šīs tiesību normas tiesiskumu atbilstoši LESD 263. pantam, ievērojot Eiropas Savienības Tiesas statūtu 21. panta pirmajā daļā un Reglamenta 120. panta c) punktā paredzētās prasības.

141 Turklāt no šī prasības pieteikuma teksta izriet, ka Bulgārijas Republikas izvirzīto pamatu un argumentu pamatā ir pieņēmums, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkts jāinterpretē tādējādi, ka ar šo tiesību normu transportlīdzekļu vadītājiem, lai izmantotu regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu, ir noteikts pienākums atgriezties, atkarībā no gadījuma – ik pēc trim vai četrām nedēļām – vai nu darba devēja darbības centrā, vai nu savā dzīvesvietā, neparedzot iespēju transportlīdzekļu vadītājiem pašiem izvēlēties vietu, kur tie vēlas pavadīt šo atpūtas laikposmu.

142 Tādēļ, lai pārbaudītu šos pamatus un argumentus, Tiesai jāpārbauda, vai Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkta interpretācija, kas minēta iepriekšējā punktā un kas ir šo pamatu un argumentu pamatā, ir pareiza.

143 Ir taisnība, ka Bulgārijas Republika sava prasības pieteikuma ievada daļā pati atzīst, pirmkārt, ka pastāv arī iespēja šo tiesību normu interpretēt tādējādi, ka ar to transportlīdzekļu vadītājiem netiek noteikts šāds pienākums atgriezties vienā no divām šajā normā paredzētajām vietām un ka tādā gadījumā transportlīdzekļu vadītājiem ir brīvība izvēlēties izmantot viņu regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu vietā, kur tie vēlas, un, otrkārt, ka tad, ja Tiesa izvēlētos šādu interpretāciju, nebūtu jāpārbauda tās prasības pamatojumam izvirzītie pamati un argumenti par Savienības darba ņēmēju un pilsoņu pārvietošanās pamatbrīvību pārkāpumu, kā arī par samērīguma principa, vienlīdzīgas attieksmes principa un diskriminācijas aizlieguma principa pārkāpumiem. Tomēr šāds apstāklis nepamato šīs prasības noraidīšanu nepieņemamības dēļ. Proti, Tiesai katrā ziņā ir pienākums pārbaudīt minētās tiesību normas interpretācijas, kas ir šo pamatu un argumentu pamatā, pamatotību.

144 Tādēļ iebilde par nepieņemamību, kuru izvirzījusi Padome attiecībā uz prasījumiem Bulgārijas Republikas celtajā prasībā atcelt Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu, jānoraida.

b) Par lietas būtību

145 No argumentācijas, ko sniegusi Lietuvas Republika, Bulgārijas Republika, Rumānija un Polijas Republika, lai pamatotu savas attiecīgās prasības atcelt Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu, izriet, ka šo dalībvalstu izvirzītie pamati par samērīguma principa, vienlīdzīgas attieksmes principa un diskriminācijas aizlieguma principa pārkāpumu un par LESD garantēto pamatbrīvību un LESD tiesību normu par vides aizsardzību pārkāpumu ir balstīti uz premisu, ka šī tiesību norma ir jāinterpretē, kā norādīts šī sprieduma 141. punktā, proti, ka ar to transportlīdzekļu vadītājiem ir noteikts pienākums atgriezties, atkarībā no gadījuma – ik pēc trim vai četrām nedēļām – darba devēja darbības centrā vai savā dzīvesvietā, tādējādi tiem liedzot iespēju pašiem izvēlēties vietu, kur tie vēlas pavadīt savu regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu.

146 Tomēr, tā kā Lietuvas Republika, Bulgārijas Republika un Polijas Republika šajā ziņā ir pārmetušas Savienības likumdevējam, ka tas nav ievērojis tiesiskās drošības principu, ar pamatojumu, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkts neesot pietiekami skaidrs, vispirms ir jāpārbauda pamati un argumenti, kas attiecas uz šī principa pārkāpumu.

1) Par tiesiskās drošības principa pārkāpumu

i) Lietas dalībnieku argumenti

147 Lietuvas Republika ceturtā pamata, kas attiecas uz samērīguma principa pārkāpumu, ceturtajā daļā, Bulgārijas Republika trešajā pamatā un Polijas Republika otrajā pamatā norāda, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā neesot ievērotas prasības, kuras izriet no tiesiskās drošības principa, jo trūkstot skaidrības par šīs normas precīzo tvērumu.

148 Tiesiskās drošības princips prasot, lai tiesību normas būtu skaidras un precīzas un to iedarbība būtu paredzama, lai tādējādi ieinteresētās personas varētu novērtēt savu tiesisko stāvokli un attiecības, kas ietilpst Savienības tiesību sistēmā. Lai gan var pieļaut, ka tiesiskais regulējums ir neskaidrs, satur abstraktu formulējumu vai piešķir novērtējuma brīvību, tad tikai ar nosacījumu, ka tas neizraisa patvaļu un ka to var precizēt ar judikatūru, bet tas šajā gadījumā tā neesot.

149 Pirmām kārtām, Bulgārijas Republika un Polijas Republika uzskata, ka pati transportlīdzekļu vadītājiem vai transporta uzņēmumiem noteikto pienākumu būtība nav skaidri definēta. Proti, Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkta formulējums ļaujot pastāvēt nopietnām šaubām par to, vai transportlīdzekļu vadītāji sava iknedēļas atpūtas laikposma pavadīšanai var izvēlēties citu vietu, kas nav neviena no šajā tiesību normā minētajām vietām, vai no šīs tiesību normas izrietošā pienākuma ievērošana attiecas uz transportlīdzekļu vadītājiem vai pārvadātājiem un – šajā pēdējā minētajā gadījumā – vai šiem uzņēmumiem ir tikai jāpiešķir transportlīdzekļa vadītājam brīvais laiks un jānodrošina vadītājam transporta iespēja, lai tas varētu izmantot savu atpūtas laikposmu vienā no divām norādītajām vietām, vai arī uzņēmumiem ir jānodrošina, ka transportlīdzekļa vadītājs tiešām ierodas vienā no šīm vietām, kā drīzāk liek uzskatīt šīs regulas 14. apsvērums, kurā ir atsauce uz to, ka pārvadātājam ir jāievēro savi pienākumi "attiecībā uz regulāru atgriešanos".

150 Lietuvas Republika un Bulgārijas Republika uzskata, ka vienīgā Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkta interpretācija, kas ir atbilstoša transportlīdzekļu vadītāju pamatbrīvībām un darba apstākļu uzlabošanas mērķim, ir tāda, ka ar šo tiesību normu

transportlīdzekļa vadītājam netiek noteikts pienākums atgriezties viņa dzīvesvietā vai dalībvalstī, kurā viņa darba devējs veic uzņēmējdarbību, bet ka pārvadātājam ir jāorganizē transportlīdzekļa vadītāja darbs tā, lai netiktu apdraudēta transportlīdzekļa vadītāja brīvība izvēlēties pavadīt regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu vietā, kur viņš pats vēlas. Bulgārijas Republikas ieskatā – tomēr, pat ja minētajai tiesību normai ir šāds tvērums, darba devējam esot jāpilda šāds pienākums tikai tad, ja transportlīdzekļa vadītājs pauž vēlmi atgriezties vienā no šīm divām vietām.

151 Otrām kārtām, Lietuvas Republika un Polijas Republika uzskata, ka ir ļoti grūti noteikt veidu, kādā transporta uzņēmumam ir konkrēti jāpilda Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētais pienākums. Lietuvas Republika šajā ziņā norāda, ka Savienības likumdevējs nav precizējis, kādā veidā šis pienākums ir jāievēro praksē. Neesot precizēti nedz transportlīdzekļa vadītāja atgriešanās noteikumi, piemēram, atgriešanās izdevumi un pierādījums, nedz noteikumi attiecībā uz atteikšanos atgriezties un šīs atteikšanās sekas darba devējam un, attiecīgā gadījumā, darba ņēmējam piemērojamu sankciju veidā. Tāpat neesot skaidri definēts formulējums transportlīdzekļa vadītāja "dzīvesvieta". It īpaši neesot skaidrs, vai transportlīdzekļa vadītājam no trešās valsts būtu jāatgriežas šajā trešajā valstī vai pagaidu dzīvesvietā attiecīgajā dalībvalstī, un, vispārīgi raugoties, neesot skaidrs, vai šis formulējums nozīmē attiecīgo dalībvalsti vai konkrētu dzīvesvietas adresi. Visu šo neskaidrību dēļ neesot iespējama Regulas 2020/1054 vienveidīga piemērošana. Savukārt Polijas Republika apgalvo, ka šī regula neļaujot identificēt veidu, kādā transporta uzņēmumam ir jāliek transportlīdzekļa vadītājam izmantot iespēju atgriezties, ko uzņēmums tam piedāvā. Tāpat neesot skaidrs, kāds transportlīdzeklis jāizmanto šim nolūkam. Tādējādi ar minētās regulas 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu pārvadātājiem varot būt noteikti pienākumi, kurus tie nekādā gadījumā nevar izpildīt, nepārkāpjot darba ņēmēju pamattiesības uz individuālo brīvību.

152 Trešām kārtām, Polijas Republika apgalvo, ka jautājums par to, vai pirms atgriešanās dzīvesvietā ir jāatgriežas darba devēja darbības centrā, arī izraisot nopietnas šaubas. Proti, ņemot vērā Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkta formulējumu, neesot skaidrs, vai, atļaujot transportlīdzekļu vadītājiem atgriezties uzreiz dzīvesvietā, transporta uzņēmums būtu izpildījis pienākumu tiem nodrošināt atpūtas laikposmu, ņemot vērā, ka transportlīdzekļu vadītāji "sāk izmantot regulāro iknedēļas atpūtas laikposmu" darba devēja darbības centrā. Šis precizējumu trūkums varot likt transporta uzņēmumiem nodrošināt transportlīdzekļu vadītājiem transportu līdz darba devēja darbības centram un tikai pēc tam uz viņu dzīvesvietu, kas tādiem transportlīdzekļu vadītājiem, kuri dzīvo tālu no šī darbības centra, nozīmētu zemākas kvalitātes atpūtu.

153 Ceturtām kārtām, Polijas Republika uzskata, ka nav skaidrs, vai tahogrāfs, kura dati ir pierādījumi, kas prasīti Regulas Nr. 561/2006 8. panta 8.a punkta trešajā daļā, kura šajā regulā ieviesta ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu, ir tā transportlīdzekļa tahogrāfs, ar kuru transportlīdzekļa vadītājs atgriežas darba devēja darbības centrā vai savā dzīvesvietā, vai arī tā transportlīdzekļa tahogrāfs, kuru transportlīdzekļa vadītājs parasti izmanto. Saskaņā ar Regulas Nr. 165/2014 33. panta 2. punktu ar tahogrāfu palīdzību reģistrētie dati jāsaglabā vismaz vienu gadu. Tomēr saskaņā ar Regulas 2020/1054 14. apsvērumu transporta uzņēmums varot arī izmantot citus dokumentus, lai apliecinātu šīs regulas 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētā pienākuma izpildi, kaut arī Regulas Nr. 561/2006 8. panta 8.a punktā nav precizēts minēto dokumentu glabāšanas laiks.

154 Lai gan ir taisnība, ka, ievērojot atsevišķus nosacījumus, dalībvalstis var veikt Savienības tiesību piemērošanas pasākumus, regulās tomēr būtu pietiekami precīzi jānosaka šo valsts pasākumu saturs. Tas tā neesot Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkta gadījumā, ar kuru valstu kompetentajām iestādēm esot piešķirta pārāk plaša rīcības brīvība vai tiekot pieļauts pārāk plašs neviendabīgu valsts iekšējo risinājumu klāsts. Taču šīs regulas konkrētais mērķis esot pastiprināt tiesisko drošību attiecībā uz transporta uzņēmumiem noteiktajiem pienākumiem. Tādēļ šiem pienākumiem esot jābūt definētiem izsmeļošā un neapstrīdamā veidā tieši piemērojamā Savienības tiesību aktā, lai nodrošinātu Savienības tiesību vienveidīgu piemērošanu iekšējā tirgū. Precizējumi, ko dažādas dalībvalstis veic šīs regulas tiesību normās, gluži pretēji, novedot pie atšķirīgas piemērošanas dalībvalstīs, tādējādi akcentējot tiesisko nenoteiktību.

155 Piektām kārtām, Bulgārijas Republika uzskata, ka tiesisko nedrošību, kuru izraisa Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkts, pierāda pretrunīgās interpretācijas, kas izriet gan no Padomes pamatojuma izklāsta pirmajā lasījumā likumdošanas procedūrā, gan no skaidrojumiem, ko tā laikā sniedzis Parlaments attiecībā uz grozījumu, kurš galu galā netika ieviests. To apstiprinot arī paziņojumi, kurus sniegusi Komisija atbildē uz transporta nozares pārstāvju nosūtītajiem skaidrojumu pieprasījumiem un dokumentos "Jautājumi un atbildes", kuri tostarp attiecas uz Regulu 2020/1054 ("*Mobility Package I – Social Rules, Driving and rest times, Questions and Answers, Parts 1 and 2*" ("Mobilitātes pakotne – Sociālās jomas noteikumi – Braukšanas un atpūtas laika režīms – Jautājumi un atbildes – 1. un 2. daļa"), 2020. gada 25. novembris un 2021. gada 21. aprīlis) un kuri satur pamatnostādnes, kuras nekādā gadījumā nav saistošas.

156 Sestām kārtām, Bulgārijas Republika uzsver, ka, tā kā nepastāv tiesiskā drošība, nevarot izslēgt, ka vietējās iestādes vai Savienības pilsoņi Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu interpretē tā, ka ar to transportlīdzekļu vadītājiem ir noteikts pienākums atgriezties ik pēc trim vai četrām nedēļām savā dzīvesvietā vai dalībvalstī, kur viņu darba devējs veic uzņēmējdarbību. Tādējādi no Beļģijas policijas ziņojuma izrietot, ka transporta uzņēmumam tika piemērots naudas sods tikai tā iemesla dēļ, ka pārbaudītais transportlīdzekļa vadītājs nebija atgriezies pēc trīspadsmit nedēļām, lai gan netika veikta pārbaude par vietu, kur šis transportlīdzekļa vadītājs bija izvēlējies pavadīt savu regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu, kaut arī transportlīdzekļa vadītājam esot bijusi iespēja atgriezties dzīvesvietā vai dalībvalstī, kurā viņa darba devējs veic uzņēmējdarbību.

157 Parlaments un Padome apgalvo, ka šiem pamatiem un argumentiem nav pamatojuma.

ii) Tiesas vērtējums

158 No Tiesas pastāvīgās judikatūras izriet, ka tiesiskās drošības princips prasa, pirmkārt, lai tiesību normas būtu skaidras un precīzas un, otrkārt, lai to piemērošana personām būtu paredzama, it īpaši tad, ja tās var radīt nelabvēlīgas sekas. Šis princips tostarp prasa, lai tiesiskais regulējums ļautu ieinteresētajām personām precīzi zināt tajā noteikto pienākumu apjomu un lai šīs personas nepārprotami zinātu savas tiesības un pienākumus un spētu atbilstoši rīkoties (spriedums, 2022. gada 16. februāris, Ungārija/Parlaments un Padome, C-156/21, EU:C:2022:97, 223. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

159 Tomēr šīs prasības nevar interpretēt kā tādas, kas nepieļauj, ka Savienības likumdevējs tā pieņemtajā tiesību normā izmanto abstraktu juridisku jēdzienu, nedz arī kā tādas, kuras paredz, ka šādā abstraktā tiesību normā jāmin dažādi konkrēti gadījumi, kad tas var būt piemērojams, jo

likumdevējs visus šos gadījumus nevar noteikt iepriekš (spriedums, 2022. gada 16. februāris, Ungārija/Parlaments un Padome, C-156/21, EU:C:2022:97, 224. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

160 Tādējādi pašā leģislatīvā aktā nav nepieciešams paredzēt tehniskus precizējumus, jo ir pieļaujams, ka Savienības likumdevējs izmanto vispārīgu tiesisko regulējumu, kurš vajadzības gadījumā var tikt precizēts vēlāk (spriedums, 2019. gada 30. janvāris, *Planta Tabak*, C-220/17, EU:C:2019:76, 32. punkts un tajā minētā judikatūra).

161 Līdz ar to fakts, ka leģislatīvs akts piešķir rīcības brīvību iestādēm, kurām ir uzdota tā īstenošana, pats par sevi nav pretrunā paredzamības prasībai, ja vien šādu pilnvaru izmantošanas apmērs un noteikumi, ņemot vērā sasniedzamo leģitīmo mērķi, ir pietiekami precīzi definēti, lai indivīdam nodrošinātu atbilstošu aizsardzību pret patvaļu (spriedums, 2022. gada 16. februāris, Ungārija/Parlaments un Padome, C-156/21, EU:C:2022:97, 225. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

162 Tāpat tiesiskās drošības princips neuzliek pienākumu saglabāt tiesisko regulējumu nemainīgu laikā, jo Savienības likumdevējam tā rīcības brīvības ietvaros ir brīvība grozīt pastāvošo tiesisko situāciju (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2021. gada 3. jūnijs, *Jumbocarry Trading*, C-39/20, EU:C:2021:435, 50. punkts).

163 Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkta atbilstība tiesiskās drošības principam ir jāvērtē, ņemot vērā šos apsvērumus.

164 Šajā ziņā jāatgādina, ka ar šo tiesību normu Regulas Nr. 561/2006 8. pantā tiek ieviests 8.a punkts, kurš sastāv no trim daļām.

165 Saskaņā ar pirmo daļu transporta uzņēmumiem jāorganizē transportlīdzekļu vadītāju darbs tā, lai pēdējie minētie varētu katrā četru secīgu nedēļu laikposmā atgriezties darba devēja darbības centrā vai savā dzīvesvietā nolūkā attiecīgi tajā sākt izmantot vai izmantot, atkarībā no gadījuma, regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu.

166 Otrajā daļā ir paredzēts, ka tad, ja transportlīdzekļa vadītājs ir izmantojis divus secīgus saīsinātos iknedēļas atpūtas laikposmus saskaņā ar Regulas Nr. 561/2006 8. panta 6. punktu, kurā grozījumi izdarīti ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta a) apakšpunktu, transporta uzņēmumam ir jāorganizē transportlīdzekļa vadītāja darbs tā, lai trešajā nedēļā tas varētu atgriezties nolūkā izmantot regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu.

167 Visbeidzot saskaņā ar trešo daļu transporta uzņēmumam jādokumentē, kā tas izpilda šo pienākumu, un jāglabā šie dokumenti savās telpās, lai tos uzrādītu pēc kontroles iestāžu pieprasījuma.

168 Pirmām kārtām, attiecībā uz Lietuvas Republikas, Bulgārijas Republikas un Polijas Republikas argumentāciju, ka Regulas Nr. 561/2006 8. panta 8.a punkts, kas ieviests ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu, neļaujot saprast, pirmkārt, vai šajā tiesību normā paredzētais pienākums jāpilda transportlīdzekļu vadītājiem vai transporta uzņēmumiem, un, otrkārt, vai transportlīdzekļu vadītājiem ir brīvība izvēlēties vietu, kas nav darba devēja darbības centrs vai viņu dzīvesvieta, kur sākt pavadīt vai pavadīt regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu, jākonstatē, kā izriet no šī 8. panta 8.a punkta, it īpaši no formulējuma "transporta uzņēmumi organizē" šī punkta pirmajās divās daļās un no formulējuma "uzņēmums

dokumentē, kā tas izpilda minēto pienākumu" tā trešajā daļā, ka tiesību norma, kas ietverta minētā 8. panta 8.a punktā, ir adresēta nevis transportlīdzekļu vadītājiem, bet gan transporta uzņēmumiem, uzliekot tiem pienākumu organizēt transportlīdzekļu vadītāju darbu tā, lai šiem transportlīdzekļu vadītājiem, kā izriet no šī punkta pirmajās divās daļās izmantotā formulējuma "varētu", būtu iespēja atkarībā no situācijas reizi trijās vai četrās nedēļās atgriezties darba devēja darbības centrā vai savā dzīvesvietā, lai attiecīgi sāktu pavadīt vai lai pavadītu savu regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu.

169 Kā ģenerāladvokāts norādījis secinājumu 126. punktā, ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu transporta uzņēmumiem ir noteikts transportlīdzekļu vadītāju darba organizēšanas pienākums tādā ziņā, ka šiem uzņēmumiem to darba devēju statusā, izmantojot visus līdzekļus, kuri ir to rīcībā ar transportlīdzekļu vadītājiem nodibinātajās darba attiecībās, ir jāpadara iespējama šo transportlīdzekļu vadītāju atgriešanās viņu darba laikā vienā no divām šajā tiesību normā norādītajām vietām, proti, darba devēja darbības centrā vai transportlīdzekļu vadītāju dzīvesvietā, turklāt šis pienākums attiecas tikai uz vienu no šīm divām vietām, un tas neattiecas uz citām vietām.

170 Iepriekšējā punktā minētais pienākums tomēr neskar transportlīdzekļa vadītāja brīvību izvēlēties pavadīt savu regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu vietā, kur viņš vēlas.

171 Proti, Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā nav noteikts pienākums transportlīdzekļu vadītājiem attiecībā uz regulārā vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposma pavadīšanas vietu. It īpaši, lai arī, kā apstiprināts Regulas 2020/1055 8. apsvērumā, šī tiesību norma garantē transportlīdzekļu vadītājiem "tiesības" atgriezties vienā no divām šajā tiesību normā norādītajām vietām, lai sāktu izmantot vai izmantotu šo atpūtas laikposmu, ar šo normu viņiem šajā ziņā nav noteikts pienākums. Tātad tajā nav paredzēts, ka transportlīdzekļu vadītājiem katrā ziņā jāatgriežas darba devēja darbības centrā vai savā dzīvesvietā, atstājot viņiem brīvību izvēlēties pavadīt regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu vietā, kur viņi vēlas.

172 Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā noteiktajam pienākumam piešķiramo tvērumu turklāt apstiprina šīs regulas 14. apsvērums, kurā izklāstīts, ka, lai novērstu to, ka transportlīdzekļu vadītāji pārmērīgi ilgi atrodas tālu no savām dzīvesvietām, transporta uzņēmumiem jāorganizē transportlīdzekļu vadītāju darbs tā, lai viņiem "būtu iespējams" sasniegt darba devēja darbības centru vai savu dzīvesvietu, atkarībā no gadījuma, ik pēc trim vai četrām nedēļām, skaidri precizējot, ka transportlīdzekļu vadītāji "var izvēlēties, kur pavadīt viņu atpūtas laikposmu".

173 No tā tādējādi izriet, ka tad, ja ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu tiek saglabāta transportlīdzekļu vadītāju brīvība attiecībā uz vietu, kur viņi vēlas sākt pavadīt vai pavadīt regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu, Savienības likumdevējs ir jo īpaši un vēl būtiskāk nodrošinājis, ka uz transportlīdzekļu vadītājiem netiek izdarīts spiediens, lai tie izvēlētos drīzāk neatgriezties darba devēja darbības centrā vai savā dzīvesvietā. Šajā ziņā ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem (1/2. daļa, 49. lpp.) ir norādītas grūtības, kādas ir transportlīdzekļu vadītājiem, lai pierādītu viņu izvēles brīvo raksturu, kad viņi izlemj pavadīt savu atpūtas laikposmu transportlīdzeklī.

174 Proti, jāatgādina – tā kā darba ņēmējs jāuzskata par darba tiesisko attiecību vājāko pusi, ir jānovērš tas, ka darba devējam ir iespēja viņam noteikt viņa tiesību ierobežojumu vai ka darbinieks tiek atturēts no skaidras savu tiesību ievērošanas pieprasīšanas no darba devēja (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2019. gada 14. maijs, *CCOO*, C-55/18, EU:C:2019:402, 44. un 45. punkts, kā arī tajos minētā judikatūra).

175 Tādējādi Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu nevar interpretēt, pretēji tam, kā ierosina Bulgārijas Republika, kā tādu, kas ļauj darba devējam atbrīvot sevi no pienākuma organizēt transportlīdzekļu vadītāju darbu, lai padarītu iespējamu viņu atgriešanos, ar pamatojumu, ka transportlīdzekļu vadītāji iepriekš un vispārējā veidā esot atteikušies no šajā tiesību normā piešķirtajām tiesībām izmantot savu normālo vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu vietā, kur tie vēlas.

176 Kā Padome pamatoti norādījusi, Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkts tādējādi papildina Regulas Nr. 561/2006 9. panta 2. un 3. punktu, kura saturs būtībā nav mainīts ar Regulas 2020/1054 1. panta 8. punkta b) apakšpunktu, un no kura izriet, ka tad, ja transportlīdzekļa vadītājs atstāj transportlīdzekli citā vietā, kas nav viņa dzīvesvieta vai darba devēja darbības centrs, laiks, ko pavada, lai nokļūtu līdz šim transportlīdzeklim un atpakaļ, principā netiek uzskatīts par daļu no atpūtas laikposma. Šādā kontekstā Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkts tādējādi turpmāk garantē transportlīdzekļu vadītājiem Regulas Nr. 561/2006 9. panta 2. un 3. punkta pamatā esošās tiesības sasniegt vienu no šīm divām vietām, lai sāktu pavadīt vai pavadītu savu regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu. Tā kā laiks, kas nepieciešams, lai atgrieztos, ir nevis atpūtas laiks, bet gan darba laiks, darba devējam ir jāsedz ar minēto atgriešanos saistītie iespējamie izdevumi.

177 No tā izriet, ka ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu transporta uzņēmumiem ir noteikts pienākums organizēt transportlīdzekļu vadītāju darbu tā, lai ļautu viņiem atgriezties, atkarībā no gadījuma, ik pēc trim vai četrām nedēļām uzņēmuma darbības centrā vai viņu dzīvesvietā, lai tur sāktu pavadīt vai pavadītu regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu.

178 Lai novērstu, ka tiek apdraudēta transportlīdzekļa vadītāja tiesību atgriezties vienā no iepriekšējā punktā minētajām vietām efektivitāte, šajā tiesību normā principā ir arī noteikts pienākums transporta uzņēmumam par saviem līdzekļiem organizēt šī transportlīdzekļa vadītāja atgriešanos, izņemot, ja pēdējais minētais izvēlas neatgriezties kādā no šīm vietām, lai sāktu izmantot vai izmantotu savu regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu. Tātad transporta uzņēmumam nav jāveic nepieciešamās darbības, lai organizētu konkrētā transportlīdzekļa vadītāja atgriešanos, ja pēdējais minētais to ir informējis par savu izvēli neatgriezties vienā no šīm vietām.

179 Tātad pretēji tam, ko rosina domāt Polijas Republika, ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu transporta uzņēmumiem netiek noteikts pienākums likt transportlīdzekļu vadītājiem faktiski izmantot viņu regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu viņu dzīvesvietā, jo darba devējs nevar nedz uzspiest vietu, kur darba ņēmējs izmantos savu atpūtas laiku, nedz, vēl jo vairāk, kontrolēt transportlīdzekļa vadītāja veiktās darbības ārpus darba laika.

180 No tā arī izriet, ka, pretēji tam, ko norāda Lietuvas Republika, sankcijas nevar piemērot nedz transportlīdzekļa vadītājam gadījumā, ja tas atsakās izmantot regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu savā dzīvesvietā, nedz transporta uzņēmumam gadījumā, ja

transportlīdzekļa vadītājs neatgriežas vienā no šajā tiesību normā norādītajām vietām, ja vien šis uzņēmums ir spējīgs pierādīt, ka transportlīdzekļa vadītājs ir brīvi izvēlējies neizmantot iespēju atgriezties, ko uzņēmums plānoja organizēt.

181 Otrām kārtām, attiecībā uz Lietuvas Republikas un Polijas Republikas argumentāciju par to, ka Regulā 2020/1054 neesot precizējumu par šīs regulas 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētā pienākuma praktisko īstenošanu, lai ļautu transportlīdzekļu vadītājiem atgriezties, it īpaši par to, kā transporta uzņēmumi organizē šo iespējamo atgriešanos, jāuzsver, ka saskaņā ar šī sprieduma 159. punktā atgādināto judikatūru ar tiesiskās drošības principu tiek pieļauts, ka Savienības likumdevējs tā pieņemtajā tiesību normā izmanto abstraktu juridisku jēdzienu un nenosaka pienākumu, ka šādā abstraktā tiesību normā ir jāmin dažādi konkrēti gadījumi, kad tas var būt piemērojams, jo likumdevējs visus šos gadījumus nevar noteikt iepriekš.

182 Tātad tiesiskās drošības princips neprasa, nedz lai Savienības likumdevējs definē visus īpašos leģislatīva akta tiesību normu īstenošanas noteikumus, nedz lai tas paredz visas konkrētās situācijas, kurās šīs tiesību normas var tikt piemērotas, jo likumdevējs, kā izriet no šī sprieduma 160. punktā atgādinātās judikatūras, elastības labad un lai rīkotos, ievērojot samērīguma principu, ir tiesīgs izmantot vispārīgu tiesisko regulējumu, kurš, iespējams, vēlāk jāprecizē.

183 Tādēļ nevar pārmest Savienības likumdevējam, ka tas tādā vispārpiemērojamā tiesību normā kā Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkts nav precizējis visus praktiskos noteikumus saistībā ar darba organizēšanu attiecībā uz transportlīdzekļu vadītāju iespējamo atgriešanos, it īpaši noteikumus, kuri attiecas uz transportu, ko vadītāji var izmantot, lai atgrieztos. Šādi precizējumi būtu apdraudējuši elastību, ko Savienības likumdevējs ir paredzējis atstāt transporta uzņēmumiem to darba devēju statusā, lai tie paši ar transportlīdzekļu vadītājiem nodibinātajās darba attiecībās izlemtu transportlīdzekļu vadītājiem piešķirto saistīto tiesību izmantošanas konkrētos noteikumus atkarībā no katra atsevišķā gadījuma. Lai novērstu, ka šis elastības pienākums netiek ievērots, nevar arī pārmest Savienības likumdevējam, ka tas tādā vispārpiemērojamā tiesību normā nav skaidrojis noteikumus, atbilstoši kuriem transporta uzņēmumiem Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētais pienākums jāsalāgo ar pienākumu ievērot transportlīdzekļu vadītāju brīvību izvēlēties, kur tie vēlas pavadīt savu regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu, jo šādi noteikumi ir atkarīgi no katra atsevišķā gadījuma.

184 Tāpat jānoraida Lietuvas Republikas argumentācija par to, ka termins "dzīvesvieta" neesot skaidri definēts. Proti, atbilstoši šī termina ierastajai nozīmei un Tiesas pastāvīgajai judikatūrai par to, ka dzīvesvieta atbilst vietai, kurā atrodas attiecīgās personas ierastais interešu centrs (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2004. gada 11. novembris, *Adanez-Vega*, C-372/02, EU:C:2004:705, 37. punkts, kā arī 2014. gada 11. septembris, B., C-394/13, EU:C:2014:2199, 26. punkts un tajā minētā judikatūra), jāuzskata, ka šis jēdziens ir skaidra un precīza atsauce uz konkrētu vietu, nevis uz dalībvalsts teritoriju kopumā, kā uzskata Lietuvas Republika.

185 Attiecībā uz trešo valstu transportlīdzekļu vadītāju īpašo situāciju arī nevar apgalvot, ka apstāklis, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā netiek skaidri reglamentēta šī situācija, nozīmējot tiesiskās drošības principa pārkāpumu, jo saskaņā ar šo tiesību normu transporta uzņēmumiem ir jāpadara iespējama šādu transportlīdzekļu vadītāju atgriešanās viņu darba laikā vai nu viņu dzīvesvietā, kas attiecīgā gadījumā atrodas trešā valstī, vai arī darba devēja darbības centrā, kas atrodas Savienības teritorijā.

186 Trešām kārtām, attiecībā uz Polijas Republikas specifiskāko argumentāciju šajā kontekstā par to, ka ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu transporta uzņēmumiem, šķiet, ir noteikts pienākums nodrošināt to, ka transportlīdzekļu vadītāji var vispirms atgriezties darba devēja darbības centrā, pirms viņi var vēlāk atgriezties savā dzīvesvietā, tādējādi viņiem liedzot iespēju uzreiz atgriezties savā dzīvesvietā, – to nevar pieņemt. Proti, no paša šīs tiesību normas formulējuma, lasot to saistībā ar šīs regulas 14. apsvērumu, izriet, ka transportlīdzekļu vadītājiem ir jābūt iespējai atgriezties pirmajā "vai" otrajā no šīm abām konkrētajām vietām, lai tur sāktu pavadīt vai pavadītu savu regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu. Apgalvotie praktiskie sarežģījumi, ko radot transportlīdzekļa vadītāja pienākums vispirms atgriezties darba devēja darbības centrā, pirms tas var atgriezties savā dzīvesvietā, izriet no tā, ka šī dalībvalsts nepareizi interpretē minēto tiesību normu.

187 Turklāt, lai gan ir taisnība, ka ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu transportlīdzekļu vadītājiem nav noteikts pienākums vispirms atgriezties darba devēja darbības centrā, pirms saskaņā ar savu vēlmi tie atgriežas savā dzīvesvietā, ar šo normu transporta uzņēmumam kā darba devējam nav aizliegts noteikt tā nodarbinātajiem transportlīdzekļu vadītājiem pienākumu, ja vien šis pienākums ir noteikts viņu darba laikā, vispirms atgriezties šajā darbības centrā, ņemot vērā, ka uz šādu pienākumu, kas attiecas uz darba laiku, attiecas tiesības, ko piemēro darba attiecībām starp šo uzņēmumu un tā transportlīdzekļu vadītājiem.

188 Turklāt šāds iespējams pienākums vispirms atgriezties darba devēja darbības centrā nekādā mērā neliedz attiecīgajiem transportlīdzekļu vadītājiem tiesības izvēlēties vietu, kur viņi vēlas izmantot savu regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu, pēc tam, kad, ja nepieciešams, tie ir izpildījuši darba devēja norādījumu atgriezties šajā darbības centrā un tādējādi ir izpildījuši tiem noteikto pienākumu atbilstoši ar darba devēju nodibinātajām darba attiecībām.

189 Ceturtām kārtām, attiecībā uz Polijas Republikas argumentāciju par to, ka Regulas Nr. 561/2006 8. panta 8.a punkta trešajā daļā, kas šajā regulā ieviesta ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu, trūkstot skaidrības par veidu, kādā transporta uzņēmumiem jādokumentē šajā tiesību normā paredzētā pienākuma izpilde, jānorāda, ka saskaņā ar šīs pēdējās minētās regulas 14. apsvērumu minēto apliecināšanas pienākumu var izpildīt gan ar tahogrāfa reģistrēto datu palīdzību, gan ar transportlīdzekļu vadītāju darba žurnālu vai citu dokumentu palīdzību.

190 No tā izriet, kā ģenerāladvokāts norādījis secinājumu 140. punktā, ka Savienības likumdevējs ir vēlējies piešķirt transporta uzņēmumiem zināmu elastību, sniedzot tiem iespēju, izmantojot jebkādus šim nolūkam atbilstīgus dokumentus, apliecināt gan Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētā pienākuma izpildi, gan veidu, kā šis pienākums, ja nepieciešams, konkrētā gadījumā ir ticis salāgots ar transportlīdzekļa vadītāja pausto izvēli pavadīt savu regulāro vai kompensācijas iknedēļas laikposmu citā vietā, kas nav viņa dzīvesvieta. Šāda elastība turklāt saskan ar elastību, ko Savienības likumdevējs piešķir transporta uzņēmumiem attiecībā uz transportlīdzekļa vadītāja atgriešanās organizēšanu.

191 Šajā ziņā apstāklis, ka Regulas Nr. 561/2006 8. panta 8.a punkta trešajā daļā, kas ieviesta ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu, nav precīzāk identificēts, kādā veidā un it īpaši ar kādiem dokumentiem transporta uzņēmumi var apliecināt, ka tie pilda šajā tiesību normā paredzēto pienākumu, nenozīmē, ka ar šo normu tiek pārkāpts tiesiskās drošības princips.

192 Proti, vispirms, kā izriet no šī sprieduma 159. punktā atgādinātās judikatūras, no tiesiskās drošības principa izrietošās prasības nevar interpretēt kā tādas, kurās noteikts, ka tiesību normā jāmin dažādi konkrētie gadījumi, kuros tā var būt piemērojama, jo Savienības likumdevējs visus šos gadījumus nevar noteikt iepriekš. Tādēļ tādā tiesību normā kā tā, kas paredzēta Regulas Nr. 561/2006 8. panta 8.a punkta trešajā daļā, kura ieviesta ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu, un ko piemēro daudzās dažādās situācijās, nav nedz detalizēti jāprecizē, nedz jāreglamentē visas situācijas, kurās tā ir piemērojama.

193 Turpinājumā jāatgādina, ka, runājot par tahogrāfu datiem, attiecībā uz kuriem Regulas 2020/1054 14. apsvērumā ir precizēts, ka tie var būt atbilstīgi pierādījumi, Regula Nr. 165/2014, kurā grozījumi izdarīti ar Regulas 2020/1054 2. pantu, pati satur īpašu tiesību normu kopumu, kuru mērķis ir nodrošināt Regulas Nr. 561/2006 tiesību normu ievērošanas kontroli, un Komisija ir tā, kurai atbilstoši Regulas 2020/1054 2. panta 8. punkta a) apakšpunktam ir uzdots pieņemt sīki izstrādātus noteikumus, lai vienveidīgi piemērotu pienākumu reģistrēt un saglabāt atsevišķus datus, kas attiecas uz darba laiku.

194 Turklāt, ja izrādītos, ka vēl sīkāk jāprecizē atsevišķi konkrēti noteikumi par to, kā transporta uzņēmumiem jāizpilda savi pienākumi atbilstoši Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktam, piemēram, lai, pierādītu, ka šī tiesību norma ir ievērota, jāuzsver, ka ar Regulas Nr. 561/2006 18. pantu, kurš netika grozīts ar Regulu 2020/1054, dalībvalstīm ir skaidri atļauts saskaņā ar LESD 291. panta 1. punktu noteikt pasākumus, kas varētu būt vajadzīgi Regulas Nr. 561/2006 piemērošanai. Proti, no pastāvīgās judikatūras izriet, ka dalībvalstis var noteikt pasākumus regulas piemērošanai, ja tie netraucē tās tiešajai piemērojamībai, neapslēpj tās kā Savienības tiesību akta raksturu un ja ar tiem tiek noteikts, kā izmantojama ar šo regulu piešķirtā rīcības brīvība, tomēr ievērojot tās noteikumu ietvarus (spriedums, 2018. gada 12. aprīlis, Komisija/Dānija, C-541/16, EU:C:2018:251, 28. punkts un tajā minētā judikatūra).

195 Visbeidzot, tā kā nav precīza Savienības vai valstu tiesiskā regulējuma par to, kā transporta uzņēmumiem jāapliecina, ka tie pilda Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā noteikto pienākumu, šiem uzņēmumiem pašiem to darba devēju statusā un saskaņā ar elastību, ko tiem piešķīris Savienības likumdevējs, jāizvēlas uzticama un efektīva metode, izmantojot visus to rīcībā esošos līdzekļus ar transportlīdzekļu vadītājiem nodibināto darba attiecību kontekstā, kas var nodrošināt ar šo pienākumu saistītās pierādīšanas prasības izpildi (pēc analoģijas skat. spriedumu, 2019. gada 30. janvāris, *Planta Tabak*, C-220/17, EU:C:2019:76, 33. punkts un tajā minētā judikatūra).

196 Piektām kārtām, attiecībā uz Bulgārijas Republikas izvirzīto argumentāciju par atsevišķām norādēm, kas izriet no likumdošanas procedūras, pietiek konstatēt, ka nedz Parlamenta sniegtie paskaidrojumi par šīs procedūras laikā noraidītajiem grozījumiem, nedz paskaidrojumi, kurus sniegusi Padome savā pamatojumu izklāstā par priekšlikumu regulai par darba laiku, kas ir starpposma akti, kurus Savienības iestādes pieņēma, lai sagatavotu leģislatīva akta pieņemšanu, nepaužot savas galīgās nostājas, nevar ietekmēt Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkta interpretāciju, kāda tā izriet no šīs tiesību normas galīgās redakcijas, ko pieņēmis Savienības likumdevējs. No tā izriet, ka šādi dokumenti nevar būt tiesiskās nedrošības pamatā.

197 Tas pats attiecas uz Komisijas paziņojumiem pēc Regulas 2020/1054 pieņemšanas, kuri minēti dokumentos "Jautājumi un atbildes", kas attiecas uz šo regulu, kuri minēti šī sprieduma 155. punktā, jo šie dokumenti, kuri turklāt nav neierasti, nav juridiski saistoši (pēc analoģijas skat.

spriedumu, 2018. gada 12. aprīlis, Komisija/Dānija, C-541/16, EU:C:2018:251, 47. punkts). Tādējādi šie paziņojumi nevar pierādīt, ka ar minētās regulas 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu ir pārkāpts tiesiskās drošības princips.

198 Visbeidzot, sestām kārtām, Bulgārijas Republikas apgalvotais apstāklis, ka Beļģijas policija esot piemērojusi naudas sodu tikai tādēļ, ka pārbaudītais transportlīdzekļa vadītājs nebija atgriezies pēc trīspadsmit nedēļām, lai gan netika veikta pārbaude par vietu, kur viņš bija izvēlējies pavadīt savu regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu, kaut arī šim transportlīdzekļa vadītājam esot bijusi iespēja atgriezties savā dzīvesvietā vai dalībvalstī, kurā viņa darba devējs veic uzņēmējdarbību, pat ja šis apstāklis tiktu pierādīts, neļauj konstatēt, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā nav ievērots tiesiskās drošības princips. Šādu neievērošanu nevar pamatoti izsecināt no veida, kādā valstu iestādes ir piemērojušas šo tiesību normu konkrētā gadījumā.

199 Tādēļ kā nepamatota jānoraida Lietuvas Republikas izvirzītā ceturtā pamata ceturtā daļa, Bulgārijas Republikas izvirzītais trešais pamats un Polijas Republikas izvirzītais otrais pamats.

200 No tā izriet, ka pārējie pamati un argumenti, kurus Lietuvas Republika, Bulgārijas Republika, Rumānija un Polijas Republika izvirzījušas, lai pamatotu savus prasījumus atcelt Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu, kā divas pirmās minētās dalībvalstis pašas skaidri atzinušas savās prasībās un tiesas sēdē, jānoraida, ciktāl tie balstīti uz kļūdainu pieņēmumu, ka ar šo tiesību normu transportlīdzekļu vadītājiem ir noteikts pienākums, atkarībā no gadījuma, ik pēc trim vai četrām nedēļām atgriezties to darba devēju darbības centrā vai savā dzīvesvietā, neļaujot viņiem pašiem izvēlēties vietu, kur viņi vēlas pavadīt savu regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu.

2) Par samērīguma principa pārkāpumu

i) Lietas dalībnieku argumenti

201 Lietuvas Republika ar ceturtā pamata pirmo līdz trešo daļu, Bulgārijas Republika ar otro pamatu, Rumānija ar pirmā pamata otro daļu un Polijas Republika ar pirmo pamatu apgalvo, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā neesot ievērotas no samērīguma principa izrietošās prasības.

202 Pirmām kārtām, šīs četras dalībvalstis apstrīd šajā tiesību normā paredzētā pienākuma samērīgumu pašu par sevi.

203 Pirmkārt, Bulgārijas Republikas, Rumānijas un Polijas Republikas ieskatā minētais pienākums neesot atbilstošs samērīguma principam tā nelabvēlīgo seku uz transporta uzņēmumiem dēļ, it īpaši lielo finansiālo izmaksu dēļ, ko šis pienākums rada šiem uzņēmumiem.

204 No vienas puses, šis pats pienākums radot darbības izmaksas saistībā ar atgriešanās dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, organizēšanu, kā arī ieņēmumu zaudējumus saistībā ar laiku, ko prasa šī atgriešanās un ko transportlīdzekļu vadītāji pavadot, braucot transportlīdzekļos bez kravas, neveicot nekādu peļņu nesošu darbību, un tas ierobežojot komercdarbību un radot ieņēmumu samazinājumu. No otras puses, transporta uzņēmumiem ar Regulas Nr. 561/2006 8. panta

8.a punkta trešo daļu, kura ieviesta ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu, noteiktais pienākums dokumentēt veidu, kādā tie izpilda šajā tiesībā normā paredzēto pienākumu, arī radot būtiskas papildu izmaksas.

205 Taču lielākā daļa transporta uzņēmumu esot MVU, kuriem visas šīs izmaksas esot īpaši smagas. Šajā ziņā EESK esot uzsvērusi nepieciešamību ierobežot minētās izmaksas un savukārt RK esot norādījusi, ka Savienības perifērijā esošajām dalībvalstīm ir lielākas grūtības sasniegt iekšējā tirgus centru. Turklāt attiecīgā tiesību norma esot pieņemta Covid-19 pandēmijas izraisītās ekonomiskās krīzes laikā, kas palielinot tās negatīvo ietekmi.

206 Otrkārt, Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētais pienākums neesot atbilstošs samērīguma principam tā negatīvās ietekmes uz transportlīdzekļu vadītājiem dēļ.

207 Vispirms Lietuvas Republika un Bulgārijas Republika uzskata, ka ar šo pienākumu netiek ievērots minētais princips tādā ziņā, ka, ierobežojot transportlīdzekļu vadītāju tiesības pašiem izvēlēties, kur tie vēlas pavadīt savu atpūtas laikposmu, un tādējādi ietekmējot viņu pārvietošanās brīvību, tas esot acīmredzami neatbilstošs pasākums, kurš pārsniedzot to, kas ir nepieciešams, lai sasniegtu mērķi uzlabot apstākļus, kādos darba ņēmēji var atpūsties. Šajā kontekstā Polijas Republika savukārt apgalvo, ka minētais pienākums esot pretrunā Regulas Nr. 561/2006 4. panta f) punktam, saskaņā ar kuru jēdziens "atpūta" nozīmē jebkuru nepārtrauktu laikposmu, kuru transportlīdzekļa vadītājs var brīvi izmantot pēc saviem ieskatiem. Šī dalībvalsts arī apgalvo, ka Savienības likumdevējs Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā ir patvaļīgi noteicis vietas, kur transportlīdzekļu vadītājiem jāpavada savi atpūtas laikposmi.

208 Turpinājumā Lietuvas Republika, Bulgārijas Republika, Rumānija un Polijas Republika apgalvo, ka palielinātais braucienu skaits, ko izraisa Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētais pienākums, radot transportlīdzekļu vadītājiem palielinātu nogurumu, it īpaši tiem, kuriem ir jāatgriežas dalībvalstīs, kas atrodas Savienības perifērijā. Līdzsvara trūkums, kas ar šo pienākumu tiekot radīts šiem transportlīdzekļu vadītājiem, ietekmējot viņu veselību un darba spējas, ņemot vērā spēku izsīkumu, ko izraisot intensīvais ritms, veicot atgriešanos. Šai situācijai esot negatīvas sekas arī uz ceļu satiksmes drošību. Tādējādi attiecīgais pasākums neesot atbilstīgs, lai sasniegtu ar šo regulu izvirzīto mērķi uzlabot transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus Savienībā, kā arī ceļu satiksmes drošību.

209 Visbeidzot Rumānija apgalvo, ka, lai gan viens no Regulas 2020/1054 mērķiem, kā izriet no tās 1. apsvēruma, esot piesaistīt kvalificētus darba ņēmējus autotransporta nozarē, transporta uzņēmumu darbības pārvietošana spiestā kārtā, ko izraisīs ar šo jauno pienākumu saistītās izmaksas, pakļaus lielu skaitu šo darba ņēmēju darba zaudēšanas riskam vai arī liks tiem emigrēt uz citu dalībvalsti, lai varētu turpināt veikt darbu, kuram tie ir kvalificēti. Tādējādi saskaņā ar Rumānijas rīcībā esošo informāciju vairāk kā 45 % transporta uzņēmumu, kuri veic uzņēmējdarbību šajā dalībvalstī, plānojot dibināt sabiedrības un meitasuzņēmumus vai pārvietot darbību uz citām dalībvalstīm Rietumeiropā, lai mazinātu "Mobilitātes pakotni" veidojošo pasākumu negatīvo ietekmi. Šī negatīvā ietekme izpaudīšoties nozarē, kas ir ļoti būtiska valsts ekonomikai, jo kravu autopārvadājumu pakalpojumi ir daļa no nozarēm, kas veido lielāko daļu Rumānijas eksporta un sniedz nozīmīgu ieguldījumu valsts tirdzniecības bilances līdzsvarošanā.

210 Treškārt, Bulgārijas Republika, Rumānija un Polijas Republika uzskata, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētais pienākums nav atbilstošs samērīguma principam tā negatīvo seku uz vidi dēļ. Proti, šis pienākums prasot papildu braucienu plānošanu, lai veiktu ceļu turp un atpakaļ, tūkstošiem transportlīdzekļu vadītāju dienā. It īpaši

transportlīdzekļu vadītājiem no Savienības perifērijas dalībvalstīm objektīvi esot jāveic ļoti gari attālumi, daudz garāki par tiem, ko veic viņu kolēģi no Centrāleiropas un Rietumeiropas, kur tiek veikta lielākā daļa pārvadājumu Savienībā. Turklāt atgriešanās, iespējams, notiekot ar samazinātu kravu vai pat bez kravas, tādējādi liekot tūkstošiem transportlīdzekļu veikt tukšbraucienus. Šis braucienu skaita nozīmīgais pieaugums nozīmējot oglekļa dioksīda (CO_2) emisiju palielināšanos, un tam esot būtiska ietekme uz vidi.

211 Ceturtkārt, Bulgārijas Republika, Rumānija un Polijas Republika apgalvo, ka pastāvot mazāk apgrūtinoši risinājumi transportlīdzekļu vadītājiem un transporta uzņēmumiem. Proti, transportlīdzekļu vadītāju brīvību esot bijis iespējams aizsargāt, paredzot transporta uzņēmumiem pienākumu organizēt atgriešanos vienīgi gadījumos, kad transportlīdzekļu vadītāji vēlas atgriezties. Tādējādi transporta uzņēmumiem nebūtu jāsedz pārmērīgi papildu izdevumi. Šāds alternatīvs risinājums nodrošinātu lielāku elastību un līdz ar to transportlīdzekļu vadītāju tiesību pienācīgu aizsardzību. Turklāt Polijas Republika uzsver, ka Parlamenta Nodarbinātības un sociālo lietu komiteja likumdošanas procedūras laikā bija piedāvājusi šādi orientētu pasākumu.

212 Otrām kārtām, Rumānija un Polijas Republika apstrīd Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētā pasākuma samērīguma pārbaudi, kuru veicis Savienības likumdevējs, un tās konkrēti atsaucas uz ietekmes novērtējuma neesamību, kas ir Iestāžu nolīguma, it īpaši tā 12.–15. punkta, kuri attiecas uz šīs tiesību normas galīgo redakciju, pārkāpums. Tādējādi Savienības likumdevējs neesot analizējis vairākus atbilstošos situācijas apstākļus, kurus ir paredzēts reglamentēt ar minēto tiesību normu.

213 Pirmkārt, Polijas Republika apgalvo, ka Savienības likumdevējs nav analizējis jautājumu par to, vai Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētā pienākuma izpilde veicinot satiksmes intensitātes pieaugumu. Tomēr praksē, tā kā šis pienākums tiekot īstenots, izmantojot autotransporta līdzekli, minētā pienākuma izpilde radot 8 880 000 atgriešanās braucienu gadā. Savienības likumdevējs turklāt neesot ņēmis vērā lielos attālumus, kas transportlīdzekļu vadītājiem, kuri nodarbināti Savienības perifērijā esošajās dalībvalstīs, būs jāveic, lai izpildītu šo pienākumu.

214 Otrkārt, Polijas Republika apgalvo, ka Savienības likumdevējs nav atbilstoši analizējis Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētā pienākuma ietekmi uz transportlīdzekļu vadītāju drošību. Likumdevējs neesot ņēmis vērā EESK atzinumu par priekšlikumu regulai par darba laiku, kurā šī komiteja esot paudusi nožēlu, ka piedāvātie grozījumi neesot tikuši papildināti ar padziļinātu vērtējumu par transportlīdzekļu vadītāju, pasažieru vai ceļa vides drošību saistībā ar transportlīdzekļu vadītāju nogurumu. Rumānija norāda, ka, pieņemot šo tiesību normu, neesot ņemta vērā īsos laika periodos atkārtoti veiktu garu braucienu ietekme uz transportlīdzekļu vadītājiem.

215 Treškārt, Polijas Republika apgalvo, ka atšķirībā no Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkta sākotnējās redakcijas ar šīs tiesību normas galīgo formulējumu transporta uzņēmumiem nosaka pienākumu dokumentēt, kā tie izpilda tajā paredzēto pienākumu, un saglabāt šos dokumentus, lai varētu tos uzrādīt pārbaudes gadījumā, lai arī šajā ziņā nav ticis veikts ietekmes novērtējums. Šīs dalībvalsts ieskatā pirms šāda veida pienākuma noteikšanas esot bijis jāveic tā seku izsmeļoša analīze, ņemot vērā faktu, ka transporta uzņēmumi lielākoties ir MVU.

216 Parlaments un Padome uzskata, ka šiem argumentiem nav pamatojuma.

ii) Tiesas vērtējums

217 Ar savu argumentāciju Lietuvas Republika, Bulgārijas Republika, Rumānija un Polijas Republika apšauba Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkta atbilstību samērīguma principam. Tā kā Rumānija un Polijas Republika turklāt apstrīd to, ka Savienības likumdevējs ir veicis šīs tiesību normas samērīguma pārbaudi, vispirms jāpārbauda šis pēdējais minētais arguments.

– Par to, vai Savienības likumdevējs ir veicis Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkta samērīguma pārbaudi

218 No Tiesas pastāvīgās judikatūras izriet, ka Savienības likumdevējam ir jāspēj Tiesā pierādīt, ka tas ir pieņēmis attiecīgo tiesību aktu, faktiski īstenojot savu rīcības brīvību. Tādēļ tam jāspēj vismaz skaidri un nepārprotami iesniegt un izklāstīt pamatdatus, uz kuru pamata šis akts tika pieņemts un no kuriem bija atkarīga tā rīcības brīvības īstenošana (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2020. gada 8. decembris, Ungārija/Parlaments un Padome, C-620/18, EU:C:2020:1001, 116. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

219 Ņemot to vērā, Savienības likumdevējam ir plaša rīcības brīvība ne tikai attiecībā uz pieņemamo normu raksturu un tvērumu, bet arī uz šo pamatdatu atbilstību (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2020. gada 8. decembris, Ungārija/Parlaments un Padome, C-620/18, EU:C:2020:1001, 114. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

220 Šajā ziņā no pastāvīgās judikatūras izriet, ka formai, kādā ir izklāstīti minētie pamatdati, nav nozīmes. Savienības likumdevējs var ņemt vērā ne tikai ietekmes novērtējumu, bet arī jebkādu citu informācijas avotu (spriedums, 2019. gada 13. marts, Polija/Parlaments un Padome, C-128/17, EU:C:2019:194, 31. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

221 Tādējādi Tiesa ir precizējusi, ka pienākums jebkādos apstākļos veikt ietekmes novērtējumu neizriet no Iestāžu nolīguma 12.–15. punkta (spriedums, 2019. gada 3. decembris, Čehijas Republika/Parlaments un Padome, C-482/17, EU:C:2019:1035, 82. punkts).

222 Proti, lai gan Iestāžu nolīguma 14. punktā ir paredzēts, ka, izskatot Komisijas tiesību aktu priekšlikumus, Parlamentam un Padomei pilnībā jāņem vērā Komisijas ietekmes novērtējumi, šī paša nolīguma 12. punktā ir norādīts, ka šādi novērtējumi "ir instruments, kura mērķis ir palīdzēt trim iestādēm pieņemt pamatotus lēmumus, un tie neaizstāj politiskus lēmumus, kas pieņemti demokrātiskā lēmumu pieņemšanas procesā". Tādējādi, lai gan Parlamentam un Padomei jāņem vērā Komisijas ietekmes novērtējumi, tiem tomēr nav saistošs to saturs, it īpaši attiecībā uz tajos ietvertajiem vērtējumiem (spriedums, 2024. gada 21. marts, *Landeshauptstadt Wiesbaden*, C-61/22, EU:C:2024:251, 101. punkts un tajā minētā judikatūra).

223 Arī – tas vien, ka Savienības likumdevējs ir noteicis citu un attiecīgā gadījumā stingrāku pasākumu par ietekmes novērtējumā norādīto, nepierāda, ka ar to ir pārsniegtas iecerētā mērķa sasniegšanai nepieciešamā robežas (spriedums, 2024. gada 21. marts, *Landeshauptstadt Wiesbaden*, C-61/22, EU:C:2024:251, 102. punkts un tajā minētā judikatūra).

224 Tāpat no Tiesas judikatūras izriet, ka tad, ja Savienības likumdevējs ir grozījis būtiskus elementus Komisijas iesniegtajā priekšlikumā, ar Iestāžu nolīguma 15. punktu likumdevējam nav paredzēts nekāds konkrēts pienākums atjaunināt Komisijas ietekmes novērtējumu, jo šajā punktā ir vienīgi

paredzēta iespēja veikt šādu atjaunināšanu, ja Parlaments un Padome "to uzskata par piemērotu un vajadzīgu likumdošanas procesam" (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2019. gada 13. marts, Polija/Parlaments un Padome, C-128/17, EU:C:2019:194, 43. punkts).

225 No tā izriet, ka, lai arī ietekmes novērtējumu veikšana ir likumdošanas procesa stadija, kurai parasti ir jābūt, ja leģislatīvajai iniciatīvai var būt būtiska ietekme uz ekonomiku, vidi vai sociālo jomu, šādu ietekmes novērtējuma neveikšanu tomēr nevar kvalificēt kā samērīguma principa pārkāpumu, ja Savienības likumdevējs ir īpašā situācijā, kas prasa no šī novērtējuma atteikties, un tā rīcībā ir pietiekami fakti, kas tam ļauj novērtēt noteiktā pasākuma samērīgumu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2019. gada 3. decembris, Čehijas Republika/Parlaments un Padome, C-482/17, EU:C:2019:1035, 84. un 85. punkts).

226 Šajā ziņā, lai efektīvi īstenotu savu rīcības brīvību, Savienības likumdevējam likumdošanas procedūras laikā arī var nākties ņemt vērā zinātniskos un citus pieejamus datus, tostarp zinātniskos dokumentus, ko dalībvalstis izmantojušas Padomes sanāksmju laikā un kas nav Padomes pašas rīcībā (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2019. gada 3. decembris, Čehijas Republika/Parlaments un Padome, C-482/17, EU:C:2019:1035, 86. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra). Savienības likumdevējs var ņemt vērā arī informāciju, kas ir publiska un ir pieejama visām ieinteresētajām personām vai uzņēmumiem (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2010. gada 8. jūlijs, *Afton Chemical*, C-343/09, EU:C:2010:419, 39. punkts).

227 Šajā gadījumā nav strīda par to, ka, pieņemot Regulu 2020/1054, Savienības likumdevēja rīcībā bija ietekmes novērtējums un ka tas it īpaši attiecās uz šīs regulas 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzēto pienākumu. Proti, ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem (1/2. daļa, 20. lpp.), kurš papildina priekšlikumu regulai par darba laiku un kurā ir norādītas tādas nelabvēlīgās sekas uz transportlīdzekļu vadītāju veselību kā stress un nogurums, kas izriet no ilgiem, tālu no mājām pavadītiem laikposmiem, ir detalizēti pārbaudīta tāda pasākuma ietekme, kurš atvieglo transportlīdzekļu vadītāju iknedēļas atpūtas laikposma pavadīšanu viņu dzīvesvietā (1/2. daļa, 41., 55. un 63. lpp.).

228 Šajā kontekstā šī priekšlikuma 1. panta 5. punkta c) apakšpunktā bija paredzēts ieviest Regulas Nr. 561/2006 8. pantā 8.b punktu, kurā noteikts, ka transporta uzņēmumam jāorganizē transportlīdzekļu vadītāju darbs tā, lai tie varētu pavadīt savā dzīvesvietā vismaz vienu regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu katrā triju secīgu nedēļu laikposmā.

229 Ir taisnība, kā Polijas Republika pamatoti norāda savas argumentācijas pamatojumam, ka par Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētā pienākuma galīgo redakciju, kuru pieņēma Savienības likumdevējs, netika veikts papildus ietekmes novērtējums, lai gan tā atšķiras no priekšlikuma regulai par darba laiku 1. panta 5. punkta c) apakšpunkta.

230 Tomēr jāatgādina, ka saskaņā ar šī sprieduma 220.–226. punktā minēto judikatūru ne tikai nav noteikts, ka Savienības likumdevēja rīcībā jebkuros apstākļos jābūt ietekmes novērtējumam, bet arī šāds ietekmes novērtējums tam nav saistošs, jo likumdevējs saglabā brīvību veikt citus pasākumus, kuri nav tie, kas norādīti ietekmes novērtējumā. Tāpēc vienīgi fakts, ka šajā gadījumā Savienības likumdevējs Regulā 2020/1054 ir pieņēmis tiesību normu, kura atšķiras no tās, ko bija piedāvājusi Komisija, pamatojoties uz ietekmes novērtējumu par sociālajiem jautājumiem, nevar būt pietiekams, lai pierādītu, ka likumdevējs nav pārbaudījis Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkta samērīgumu.

231 Pretēji tam, ko norāda Polijas Republika, Iestāžu nolīgums, it īpaši tā 15. punkts, nekādā veidā nevar likt apšaubīt šos apsvērumus. Proti, lai gan ir taisnība, ka šajā tiesību normā ir norādīts, ka "Parlaments un Padome veiks ietekmes novērtējumus saistībā ar to izdarītajiem būtiskajiem grozījumiem Komisijas priekšlikumā", tomēr, kā norādīts šī sprieduma 224. punktā, minētais 15. punkts nesatur nekādu konkrētu pienākumu šīm iestādēm, jo tajā ir vienīgi paredzēta iespēja veikt šādu ietekmes novērtējumu, ja – kā skaidri formulēts – Parlaments un Padome "to uzskata par piemērotu un vajadzīgu likumdošanas procesam".

232 Katrā ziņā jānorāda, pirmkārt, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā noteikums par transportlīdzekļu vadītāju atgriešanos ik pēc trim nedēļām, ko Komisija paredzējusi savā priekšlikumā regulai par darba laiku, ir attiecināts tikai uz situāciju, kad transportlīdzekļa vadītājs saskaņā ar Regulas Nr. 561/2006 8. panta 6. punkta trešajā daļā, kas ieviesta ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta a) apakšpunktu, paredzēto atkāpi ietverošo noteikumu ir izmantojis divus secīgus saīsinātus iknedēļas atpūtas laikposmus. Saskaņā ar šīs pēdējās minētās regulas 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu transportlīdzekļu vadītāju atgriešanās ik pēc četrām nedēļām ir vispārējais princips.

233 Otrkārt, Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā ir paredzēts, ka transporta uzņēmums var arī organizēt transportlīdzekļu vadītāju darbu tā, lai tie varētu atgriezties vai nu savā dzīvesvietā, vai nu darba devēja darbības centrā. Šai pēdējai minētajai iespējai, kā norādījusi Padome, būtu jāspēj atvieglot šajā tiesību normā paredzētā pienākuma izpildi, it īpaši, ja, kā norādīts šī sprieduma 185. punktā, transportlīdzekļa vadītājs dzīvo trešā valstī vai tālu no darba devēja darbības centra.

234 No tā izriet, ka pienākums veikt papildu ietekmes novērtējumu bija vēl jo mazāks, jo šajā gadījumā tiesību norma, ko Savienības likumdevējs galu galā izvēlējās izmantot Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā, transporta uzņēmumiem sniedz lielāku elastību nekā tā, ko bija piedāvājusi Komisija, tādēļ tā ietekmē šos uzņēmumus mazāk.

235 Neviens no Rumānijas un Polijas Republikas izvirzītajiem argumentiem nevar pierādīt, ka Savienības likumdevēja rīcībā bija jābūt šādam papildu ietekmes novērtējumam par šajā tiesību normā paredzēto pienākumu.

236 Pirmām kārtām, attiecībā uz Rumānijas un Polijas Republikas argumentāciju par to, ka Savienības likumdevējs neesot pārbaudījis Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētā pienākuma ietekmi uz satiksmes intensitāti to papildu braucienu dēļ, ko izraisīšot šī tiesība norma, no ietekmes novērtējuma par sociālajiem jautājumiem (1/2. daļa, 20. un 21. lpp.) izriet, ka jau pirms šīs tiesību normas stāšanās spēkā un pat ja pastāvēja zināmas atšķirības atkarībā no tā, vai transportlīdzekļu vadītāji ir nodarbināti dalībvalstī, kas iestājusies Savienībā 2004. gada 1. maijā vai pirms šī datuma, lielākā daļa transportlīdzekļu vadītāju neatkarīgi no tā, kurā dalībvalstī viņu darba devējs veic uzņēmējdarbību, atgriezās savā dzīvesvietā vismaz reizi četrās nedēļās. It īpaši šis ietekmes novērtējums šajā ziņā atklāj, ka, lai arī arvien lielāks skaits transportlīdzekļa vadītāju, kuri galvenokārt nodarbināti tādā dalībvalstī, kas iestājusies Savienībā 2004. gada 1. maijā, pavada ilgus laikposmus prom no mājām, pat šie transportlīdzekļu vadītāji parasti pavada ceļā no divām līdz četrām secīgām nedēļām, pirms tie atgriežas savā dzīvesvietā, taču transportlīdzekļu vadītāji, kuri nodarbināti dalībvalstī, kura Savienībā iestājusies pirms šī datuma, parasti neatrodas prom no savas dzīvesvietas ilgāk kā vienu vai divas nedēļas. No tā izriet, ka Savienības likumdevēja rīcībā bija pietiekama informācija, lai novērtētu šī 1. panta 6. punkta d) apakšpunkta ietekmi uz pārvadājumu intensitāti.

237 Otrām kārtām, attiecībā uz Polijas Republikas argumentāciju, ka Savienības likumdevējs nav veicis piemērotu novērtējumu par Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētā pienākuma ietekmi uz transportlīdzekļu vadītāju drošību, tā jānoraida tā paša iemesla dēļ, kas izklāstīts iepriekšējā punktā.

238 Trešām kārtām, attiecībā uz šīs dalībvalsts argumentāciju par to, ka nav veikts ietekmes novērtējums par Regulas Nr. 561/2006 8. panta 8.a punkta trešajā daļā, kas ieviesta ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu, paredzēto pasākumu, atbilstoši kuram transporta uzņēmumiem jādokumentē, kā tie pilda šajā tiesību normā paredzēto pienākumu, pietiek ar konstatāciju, ka šis pasākums, kura mērķis ir sniegt risinājumu vienai no galvenajām ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem identificētajām problēmām, proti, grūtībām likt ievērot Savienības tiesību aktus it īpaši sociālajā jomā (1/2. daļa, 14.–17. lpp.), ir nesaraujami saistīts ar šo pienākumu, par kuru ir veikts ietekmes novērtējums un kura ievērošanas nodrošināšanai tas ir paredzēts. Turklāt, kā izriet no Regulas 2020/1054 14. apsvēruma un kā norādīts šī sprieduma 189. punktā, ar minēto pasākumu noteikto pierādīšanas pienākumu var izpildīt ar jebkuru dokumentu, jo Savienības likumdevējs šajā ziņā nav noteicis nevienu īpašu noteikumu.

239 Tādēļ ir jānoraida Rumānijas un Polijas Republikas argumenti par to, ka Savienības likumdevējs nav novērtējis sekas, kas izriet no Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētā pienākuma.

– *Par Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkta samērīgumu*

240 No Tiesas pastāvīgās judikatūras izriet, ka samērīguma princips, kas ir daļa no Savienības tiesību vispārējiem principiem, prasa, lai Savienības likumdevēja pieņemtie akti būtu piemēroti ar attiecīgo tiesisko regulējumu sasniedzamo leģitīmo mērķu īstenošanai un lai tie nepārsniegtu šo mērķu sasniegšanai nepieciešamo, ņemot vērā, ka gadījumā, ja ir iespēja izvēlēties no vairākiem piemērotiem pasākumiem, jāizvēlas vismazāk apgrūtinošais un radītās neērtības nedrīkst būt nesamērīgas ar sasniedzamajiem mērķiem (spriedums, 2022. gada 16. februāris, Ungārija/Parlaments un Padome, C-156/21, EU:C:2022:97, 340. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

241 Šis princips ir izklāstīts arī LES 5. panta 4. punktā, kā arī protokola par subsidiaritātes un samērīguma principiem 1. pantā.

242 Attiecībā uz šo no samērīguma principa izrietošo prasību ievērošanas pārbaudi tiesā Tiesa Savienības likumdevējam ir atzinusi plašu rīcības brīvību tam piešķirto pilnvaru īstenošanā jomās, kurās tam ir jāizdara izvēle ar politiku, ekonomiku vai sociālām lietām saistītos jautājumos un kurās tam ir jāveic sarežģīti novērtējumi un izvērtējumi. Tādējādi runa nav par to, vai šādā jomā veiktais pasākums bija vienīgais vai labākais iespējamais, un tikai tā acīmredzama neatbilstība mērķim, ko Savienības likumdevējs vēlas sasniegt, var ietekmēt šāda pasākuma tiesiskumu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2020. gada 8. decembris, Ungārija/Parlaments un Padome, C-620/18, EU:C:2020:1001, 112. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

243 Tomēr pat tad, kad Savienības likumdevējam ir plaša rīcības brīvība, tam sava izvēle ir jāpamato ar objektīviem kritērijiem un jāpārbauda, vai ar veikto pasākumu sasniedzamie mērķi var attaisnot ekonomiski negatīvas, pat būtiskas sekas, kas rodas konkrētiem saimnieciskās darbības subjektiem. Proti, atbilstoši protokola par subsidiaritātes un samērīguma principiem 5. pantam tiesību aktu projektos pienācīgi jāņem vērā vajadzība nodrošināt to, ka jebkādi apgrūtinājumi, kas

rodas saimnieciskās darbības subjektiem, ir cik iespējams mazi un atbilstīgi noteiktajam mērķim (spriedums, 2020. gada 8. decembris, Ungārija/Parlaments un Padome, C-620/18, EU:C:2020:1001, 115. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

244 Savienības likumdevējam, kad attiecīgais akts tiek pārsūdzēts, Tiesā jāpierāda, ka, lai to pieņemtu, tas ir faktiski izmantojis savu rīcības brīvību, ņemot vērā visus būtiskos faktus un apstākļus, kuri attiecas uz situāciju, ko paredzēts reglamentēt ar šo tiesību aktu. No tā izriet, kā jau secināms no šī sprieduma 218. punkta, ka likumdevējam ir jāspēj vismaz iesniegt un skaidri un nepārprotami izklāstīt pamatdatus, kuri bijuši jāņem vērā, lai pamatotu apstrīdētos minētajā tiesību aktā iekļautos pasākumus, un no kuriem bija atkarīga likumdevēja rīcības brīvības īstenošana.

245 Šajā ziņā prasītājam jānorāda iemesli, kuru dēļ trūkumi, kas izriet no Savienības likumdevēja veiktās normatīvās izvēles, ir nesamērīgi ar priekšrocībām, kuras tā sniedz (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2018. gada 21. jūnijs, Polija/Parlaments un Padome, C-5/16, EU:C:2018:483, 177. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

246 Vēl jāuzsver, ka tad, ja attiecīgajam Savienības tiesību aktam ir ietekme visās dalībvalstīs un tas nozīmē, ka, ņemot vērā šī akta mērķus, ir nodrošināts līdzsvars starp dažādām iesaistītajām interesēm, tiekšanās uz šādu līdzsvaru, ņemot vērā visu dalībvalstu situāciju kopumā, pati par sevi nevar tikt uzskatīta par pretēju samērīguma principam (spriedumi, 2018. gada 21. jūnijs, Polija/Parlaments un Padome, C-5/16, EU:C:2018:483, 167. punkts, kā arī 2019. gada 13. marts, Polija/Parlaments un Padome, C-128/17, EU:C:2019:194, 106. punkts).

247 Principi, kuri izriet no šī sprieduma 240.–246. punktā atgādinātās judikatūras, ir pilnībā piemērojami tādiem kopējās transporta politikas jomā noteiktajiem pasākumiem, kādi paredzēti Regulā 2020/1054, kura, būdama pieņemta uz LESD 91. panta 1. punkta pamata, nozīmē, ka jāveic politiska rakstura izvēles un sarežģīti novērtējumi par to ietekmi uz ekonomiku un sociālo jomu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2020. gada 8. decembris, Ungārija/Parlaments un Padome, C-620/18, EU:C:2020:1001, 112. un 113. punkts). Tādējādi saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru, uzdodot Parlamentam un Padomei veidot kopējo transporta politiku, ar LESD šīm iestādēm tika piešķirta liela rīcības brīvība attiecīgo kopējo noteikumu pieņemšanā (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2004. gada 9. septembris, Spānija un Somija/Parlaments un Padome, C-184/02 un C-223/02, EU:C:2004:497, 29. un 56. punkts, kā arī tajos minētā judikatūra).

248 Tas, vai Savienības likumdevējs ir pārkāpis samērīguma principu, pieņemot Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu, jāpārbauda, ņemot vērā šos apsvērumus.

249 Ar šo tiesību normu izvirzītais mērķis, kuru ņemot vērā jāpārbauda samērīgums, kā izriet it īpaši no šīs regulas 1., 2., 6., 8., 14. un 36. apsvēruma, ir uzlabot transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus un ceļu satiksmes drošību Savienībā, nodrošinot, ka viņi var regulāri nokļūt savā dzīvesvietā, lai pavadītu regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu, lai laikposms, ko transportlīdzekļu vadītāji pavada, veicot starptautiskus pārvadājumus tālu no šīs dzīvesvietas, nebūtu pārmērīgi ilgs. Minētās tiesību normas mērķis tādējādi ir novērst to, ka nepastāv skaidri noteikumi par iknedēļas atpūtas laikposmu un transportlīdzekļu vadītāju atgriešanos savā dzīvesvietā.

250 Šis mērķis iekļaujas vispārīgākā ar Regulu 2020/1054 izvirzītā mērķī, kas, kā norādīts tās 1. apsvērumā, ir nodrošināt taisnīgus uzņēmējdarbības nosacījumus transporta uzņēmumiem drošas, efektīvi funkcionējošas un sociāli atbildīgas autotransporta nozares izveidošanai, lai

nepieļautu diskrimināciju un piesaistītu kvalificētus darba ņēmējus. Šajā ziņā šīs regulas mērķis ir paredzēt Savienības sociālos noteikumus autotransporta jomā, kas ir skaidri, samērīgi, atbilstoši mērķim, viegli piemērojami un izpildāmi, kā arī efektīvi un saskanīgi īstenoti visā Savienībā.

251 Lietuvas Republika, Bulgārijas Republika, Rumānija un Polijas Republika, kuras neapstrīd šo dažādo mērķu leģitimitāti, apgalvo, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā pašā par sevi nav ievērotas no samērīguma principa izrietošās prasības.

252 Lai noteiktu, vai ar šo tiesību normu šis princips ir ievērots, jāpārbauda, vai tajā paredzētais pienākums ir piemērots, lai sasniegtu ar minēto tiesību normu izvirzīto mērķi uzlabot transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus un ceļu satiksmes drošību, vienlaikus nodrošinot, lai laiks, ko transportlīdzekļu vadītāji pavada, veicot starptautiskos pārvadājumus tālu no to dzīvesvietas, nebūtu pārmērīgi ilgs, vai tas acīmredzami nepārsniedz to, kas ir nepieciešams šī mērķa sasniegšanai un vai tas ir samērīgs attiecībā pret minēto mērķi.

Par Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkta piemērotību, lai sasniegtu izvirzīto mērķi

253 Runājot, pirmām kārtām, par Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētā pienākuma piemērotību sasniegt izvirzīto mērķi, pietiek konstatēt, ka pasākums, ar kuru transporta uzņēmumiem tiek noteikts pienākums ļaut transportlīdzekļu vadītājiem atgriezties, atkarībā no gadījuma, ik pēc trim vai četrām nedēļām darba devēja darbības centrā vai savā dzīvesvietā, lai attiecīgi tur sāktu pavadīt vai pavadītu regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu, var nodrošināt, ka šie transportlīdzekļu vadītāji nepaliek tālu no savām dzīvesvietām ilgus laikposmus, jo šis pasākums viņiem sniedz iespēju, ja viņi to vēlas, regulāri, ilgākais ik pēc četrām nedēļām atgriezties savā dzīvesvietā pēc tam, kad attiecīgā gadījumā atbilstoši konkrētiem šī pienākuma īstenošanas noteikumiem viņi ir ieradušies darba devēja darbības centrā saskaņā ar šajā ziņā transporta uzņēmumiem piedāvātām izvēlēm, kuras atgādinātas šī sprieduma 186.–188. un 233. punktā.

254 Ir taisnība, ka no ietekmes novērtējuma par sociālajiem jautājumiem (1/2. daļa, 20. un 21. lpp.) izriet, ka pat pirms Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkta pieņemšanas daudzi transportlīdzekļu vadītāji, neatkarīgi no dalībvalsts, kurā viņu darba devējs veic uzņēmējdarbību, jau atgriezās savā dzīvesvietā ik pēc divām vai ilgākais četrām nedēļām, tādēļ šajā tiesību normā paredzētajam pienākumam vajadzētu būt tikai ierobežotai ietekmei uz transporta uzņēmumiem.

255 Taču pretēji tam, ko apgalvo Polijas Republika, no tā tomēr nevar secināt, ka šis pienākums nav piemērots, lai sasniegtu izvirzīto mērķi.

256 Proti, lai gan jau liels skaits Savienībā nodarbināto transportlīdzekļu vadītāju atgriezās savā dzīvesvietā vismaz reizi četrās nedēļās pirms Regulas 2020/1054 pieņemšanas, tas tā nebija visu transportlīdzekļu vadītāju gadījumā. Turklāt ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem (1/2. daļa, 20. lpp.) tāpat kā pirms šīs regulas pieņemšanas Komisijas veiktajā pētījumā par transporta nozarei piemērojamo tiesisko regulējumu sociālajā jomā ("*Ex-post evaluation of social legislation in road transport and its enforcement, Final report*" ("Sociālās jomas tiesību aktu transporta nozarē *ex-post* izvērtējums un to piemērošana, Galīgais ziņojums", 2016. gada jūnijs (turpmāk tekstā – "sociālās jomas tiesību aktu *ex-post* izvērtējums"), 24. lpp.), kas minēts šīs regulas 4. apsvērumā, tika atklāts, ka laikposmi, ko Savienībā nodarbinātie transportlīdzekļu vadītāji pavada tālu no dzīvesvietas, ir kļuvuši ievērojami garāki pēdējo desmit gadu laikā. Tādējādi tās pašas regulas 1. panta 6. punkta d) apakšpunkts precīzi garantē attiecīgajiem

transportlīdzekļu vadītājiem paaugstinātu sociālo aizsardzību, vienlaikus ar obligātu un vienveidīgu noteikumu piemērošanu Savienībā nodrošinot vienlīdzīgāku konkurenci starp transporta uzņēmumiem un ceļu satiksmes drošības uzlabošanu visā Savienībā.

257 Šādos apstākļos Savienības likumdevējs varēja pamatoti uzskatīt, ka šī tiesību norma ir piemērota, lai sasniegtu ar to izvirzīto mērķi.

Par Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkta nepieciešamību

258 Otrām kārtām, attiecībā uz Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētā pienākuma nepieciešamību Bulgārijas Republika, Rumānija un Polijas Republika to apstrīd ar pamatojumu, ka pastāvot mazāk apgrūtinoši alternatīvi pasākumi.

259 Šajā ziņā ir taisnība, ka iespēja šo pienākumu attiecināt tikai uz gadījumiem, kad transportlīdzekļu vadītāji izvēlas atgriezties, tika apsvērta likumdošanas procedūras laikā, kā tas izriet no Parlamenta Nodarbinātības un sociālo lietu komitejas atzinuma, kuru piemin Polijas Republika.

260 Tomēr Savienības likumdevējs neizvēlējās šo alternatīvo iespēju. Proti, tā kā, kā jau norādīts šī sprieduma 174. punktā, transportlīdzekļa vadītājs ir vājākā puse līgumattiecībās ar darba devēju, šāda iespēja būtu varējusi izraisīt to, ka transportlīdzekļa vadītāja izvēle nav pilnīgi brīva, jo viņš būtu varējis būt pakļauts spiedienam, lai veiktu izvēli, kas ir labvēlīga darba devēja interesēm. Taču ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem (1/2. daļa, 49. lpp.) attiecībā uz iknedēļas atpūtas laikposma izmantošanu ir konkrēti uzsvērts, ka ir grūti pierādīt, ka transportlīdzekļu vadītāji ir īstenojuši faktisku izvēles brīvību.

261 Šādos apstākļos Savienības likumdevējs varēja leģitīmi uzskatīt, ka ar Bulgārijas Republikas, Rumānijas un Polijas Republikas norādīto alternatīvo pasākumu nevarēs sasniegt tādu pašu rezultātu kā ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu.

Par Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkta samērīgumu

262 Trešām kārtām, attiecībā uz Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētā pienākuma samērīgumu jānosaka, vai, kā apgalvo Lietuvas Republika, Bulgārijas Republika, Rumānija un Polijas Republika, ar šo tiesību normu, ievērojot ar to izvirzīto mērķi, ir noteikts pārmērīgs slogs, ņemot vērā negatīvās sekas, ko tā izraisot attiecīgi transporta uzņēmumiem, transportlīdzekļu vadītājiem un videi.

263 Runājot par Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā izvirzīto vispārējo interešu mērķi, jāatgādina, kā izriet no LES 3. panta 3. punkta, ka Savienība ne tikai izveido iekšējo tirgu, bet arī tās darbība ir vērsta uz stabilu Eiropas attīstību, kā pamatā ir tostarp sociālā tirgus ekonomika ar augstu konkurētspēju, kuras mērķis ir panākt pilnīgu nodarbinātību un sociālo attīstību, un tā veicina tostarp sociālo aizsardzību. Līdz ar to Savienībai ir ne tikai ekonomiskais mērķis, bet arī sociālais mērķis (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2016. gada 21. decembris, *AGET Iraklis*, C-201/15, EU:C:2016:972, 76. un 77. punkts, kā arī tajos minētā judikatūra). Saskaņā ar LESD preambulu pastāvīga dzīves un darba apstākļu uzlabošana ir Savienības "svarīgākais [..] mērķis".

264 Šajā ziņā LESD 90. pantā ir noteikts, ka Līgumu mērķus īsteno ar kopēju transporta politiku. Turklāt LESD 9. pantā īpaši attiecībā uz mērķiem sociālās politikas jomā ir precizēts, ka, nosakot un īstenojot savu politiku un darbības, Savienība ņem vērā prasības, kas saistītas ar šiem mērķiem.

Tādējādi Savienības likumdevējam ir pilnībā jāņem vērā minētie mērķi, kuru starpā saskaņā ar LESD 151. panta pirmo daļu ir augsta līmeņa nodarbinātības veicināšana, dzīves un darba apstākļu uzlabošana, pienācīga sociālā aizsardzība, kā arī augsts cilvēku veselības aizsardzības līmenis.

265 Šo mērķu nozīmīgumu var attaisnot pat ievērojamas negatīvās ekonomiskās sekas atsevišķiem saimnieciskās darbības veicējiem (pēc analoģijas skat. spriedumus, 2012. gada 23. oktobris, *Nelson* u.c., C-581/10 un C-629/10, EU:C:2012:657, 81. punkts, kā arī 2021. gada 2. septembris, *Irish Ferries*, C-570/19, EU:C:2021:664, 98. punkts).

266 Šajā kontekstā arī jāuzsver, ka saskaņā ar Tiesas judikatūru, ja ar kādu leģislatīvu aktu jau ir tikuši koordinēti dalībvalstu tiesību akti kādā konkrētā Savienības darbības jomā, Savienības likumdevējam nevar liegt iespēju pielāgot šo aktu jebkādai apstākļu maiņai vai jebkādai zināšanu attīstībai, ņemot vērā tā uzdevumu nodrošināt LESD atzīto vispārējo interešu aizsardzību, un ņemt vērā Savienības transversālos mērķus, kuri ir noteikti šī Līguma 9. pantā un kuru starpā ir arī prasības, kas ir saistītas ar augsta līmeņa nodarbinātības veicināšanu, kā arī atbilstīgas sociālās aizsardzības nodrošināšanu. Proti, šādā situācijā Savienības likumdevējs savu uzdevumu uzraudzīt šo Savienības vispārējo interešu un transversālo mērķu aizsardzību var pienācīgi izpildīt tikai tad, ja tas ir tiesīgs pielāgot attiecīgos Savienības tiesību aktus šādām izmaiņām vai attīstībai (spriedums, 2020. gada 8. decembris, Ungārija/Parlaments un Padome, C-620/18, EU:C:2020:1001, 41. un 42. punkts, kā arī tajos minētā judikatūra).

267 It īpaši, Tiesa šajā ziņā ir norādījusi, ka, ņemot vērā būtiskās pārmaiņas, kas ietekmējušās iekšējo tirgu, Savienības likumdevējam ir tiesības pielāgot leģislatīvu aktu, lai atjaunotu līdzsvaru starp iesaistītajām interesēm, nolūkā palielināt attiecīgo darba ņēmēju sociālo aizsardzību un padarīt konkurenci šajā tirgū vienlīdzīgāku, ieviešot izmaiņas nosacījumos, ar kādiem tiek īstenota pakalpojumu sniegšanas brīvība (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2020. gada 8. decembris, Ungārija/Parlaments un Padome, C-620/18, EU:C:2020:1001, 62. un 64. punkts).

268 Ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem, kas pievienots priekšlikumam regulai par darba laiku, Komisija ir konstatējusi ne tikai to, ka ilgi, tālu no dzīvesvietas pavadīti laikposmi var nelabvēlīgi ietekmēt transportlīdzekļu vadītāju veselību, izraisot stresu un nogurumu, bet arī to, ka laikposmi, kurus Savienībā nodarbinātie transportlīdzekļu vadītāji pavada tālu no savām dzīvesvietām, šķiet, ir kļuvuši ievērojami ilgāki pēdējo desmit gadu laikā autopārvadājumu tirgus internacionalizācijas dēļ, vienlaikus uzsverot, ka šo transportlīdzekļu vadītāju nepietiekamo skaitu daļēji izraisa darba apstākļu pasliktināšanās, kas savukārt kaitē profesijas reputācijai un pievilcībai (1/2. daļa, 9. un 20. lpp.).

269 Ņemot vērā šos apsvērumus, jāpārbauda, pirmkārt, argumenti par transporta uzņēmumiem no Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētā pienākuma izrietošajām negatīvajām sekām, uz kurām atsaucas Lietuvas Republika, Bulgārijas Republika, Rumānija un Polijas Republika.

270 Šajā ziņā uzreiz jānorāda, ka Savienības likumdevējs ir darījis visu nepieciešamo, lai nodrošinātu šiem uzņēmumiem zināma līmeņa elastību, nolūkā mazināt šādas sekas.

271 Proti, vispirms Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkts attiecas nevis uz visiem iknedēļas atpūtas laikposmiem, bet tikai uz tiem, ko transportlīdzekļu vadītāji izmanto katrā četru nedēļu laikposmā, un šis laikposms tiek saīsināts līdz trim nedēļām tikai tad, ja viņi iepriekš ir izmantojuši divus secīgus saīsinātus iknedēļas atpūtas laikposmus.

272 Turpinājumā, tā kā nav precizēti šajā tiesību normā paredzētā pienākuma izpildes noteikumi, Savienības likumdevējs atstāj transporta uzņēmumiem rīcības brīvību, kas tiem ļauj izvēlēties piemērotāko veidu šī pienākuma izpildei.

273 Turklāt, kā jau norādīts šī sprieduma 186. un 233. punktā, minētā tiesību norma sniedz darba devējam iespēju organizēt transportlīdzekļu vadītāju atgriešanos, ja šie vadītāji to vēlas, to dzīvesvietā vai šī darba devēja darbības centrā, kaut arī Komisija, izvēloties radikālāku pieeju, bija plānojusi sava priekšlikuma regulai par darba laiku 1. panta 5. punkta c) apakšpunktā noteikt darba devējam pienākumu organizēt šo atgriešanos vienīgi transportlīdzekļu vadītāju dzīvesvietā.

274 Visbeidzot Regulas Nr. 561/2006 12. pants, kurā grozījumi izdarīti ar Regulas 2020/1054 1. panta 11. punktu, sniedz papildu elastību attiecībā uz šo transportlīdzekļu vadītāju atgriešanos. Proti, šis 1. panta 11. punkts atkāpes veidā ļauj transportlīdzekļa vadītājam, lai nokļūtu darba devēja darbības centrā vai savā dzīvesvietā nolūkā attiecīgi sākt izmantot vai izmantot regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu, pārsniegt ikdienas un iknedēļas transportlīdzekļa vadīšanas laiku par ne vairāk kā vienu stundu vai pat divām stundām, ar nosacījumu, ka tieši pirms transportlīdzekļa vadīšanas papildu laikposma transportlīdzekļa vadītājs ir izmantojis trīsdesmit minūšu nepārtrauktu atpūtas laikposmu, ja vien šī vadīšanas laika pārsniegšanu kompensē ar līdzvērtīga ilguma atpūtas laikposmu, ko izmanto vienā reizē kopā ar jebkuru atpūtas laikposmu, līdz trešās nedēļas beigām, kura seko attiecīgajai nedēļai. No ietekmes novērtējuma par sociālajiem jautājumiem (1/2. daļa, 51. lpp.) izriet, ka šī grozījuma mērķis ir ļaut transportlīdzekļu vadītājiem, it īpaši tiem, kuri veic garus starptautiskus pārbraucienus, nokļūt savā dzīvesvietā vai darba devēja darbības centrā, lai izmantotu regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu šajā dzīvesvietā vai kādā citā privātā vietā pēc savas izvēles.

275 Runājot konkrētāk par argumentiem, kuri attiecas uz izmaksām, ko transporta uzņēmumiem rada Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkts, jāuzsver, ka Savienības likumdevēja īstenota atsevišķu darba ņēmēju kategoriju sociālās aizsardzības stiprināšana, šajā gadījumā – ar šajā tiesību normā, kuras mērķis ir uzlabot darba apstākļus, paredzēto pienākumu, nodrošinot, lai tālu no dzīvesvietas pavadītais laiks nebūtu pārmērīgi ilgs, var izraisīt papildu izmaksas darba devējiem, kuriem jānodrošina šī pienākuma ievērošana. Fakts, ka Savienības likumdevēja ieviests pienākums var radīt zināmas izmaksas transporta uzņēmumiem, kuriem tas jāpilda, pats par sevi tomēr nav samērīguma principa pārkāpums, ja vien šīs izmaksas nav acīmredzami nesamērīgas ar sasniedzamo mērķi.

276 Šajā ziņā, runājot vispirms par Bulgārijas Republikas, Rumānijas un Polijas Republikas argumentāciju, ka tā iemesla dēļ, ka ir jāorganizē transportlīdzekļu vadītāju atgriešanās, no kurām liela daļa notiekot ar transportlīdzekļiem bez kravas, Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkts izraisot ievērojamas papildu izmaksas uzņēmumiem, kuri bieži ir MVU, pietiek norādīt, ka šīs dalībvalstis tikai vispārīgi un abstrakti norāda šādu ietekmi uz transporta uzņēmumu izmaksām, nenorādot nekādu konkrētu informāciju, kas var pierādīt, kā šī ietekme esot pārmērīga salīdzinājumā ar sasniedzamo mērķi. Polijas Republika turklāt pati uzsver, ka izmaksas, ko rada atgriešanās darba devēja darbības centrā vai transportlīdzekļa vadītāja dzīvesvietā, ir "grūti novērtējamas" un ka ir "grūti iesniegt izmaksu aprēķinus".

277 Taču, kā izriet no ietekmes novērtējuma par sociālajiem jautājumiem (1/2. daļa, 20. un 21. lpp.), jau pirms Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkta stāšanās spēkā lielākā daļa transportlīdzekļu vadītāju, neatkarīgi no tā, kurā valstī viņu darba devējs veic uzņēmējdarbību, atgriezās savā dzīvesvietā vismaz reizi četrās nedēļās.

278 Turpinājumā attiecībā uz argumentāciju, ar kuru Rumānija un Polijas Republika apgalvo, ka ar šo tiesību normu tiek radītas īpaši lielas izmaksas transporta uzņēmumiem, kuri veic uzņēmējdarbību dalībvalstīs, ko kvalificē kā "Savienības perifērijā esošas dalībvalstis", salīdzinājumā ar citu dalībvalstu grupu, kuras atkarībā no gadījuma kvalificē kā "dalībvalstis Savienības centrā" vai "dalībvalstis Savienības rietumu daļā", jānorāda, ka ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzēto pienākumu saistītās izmaksas var būt lielākas tiem transporta uzņēmumiem – neatkarīgi no dalībvalsts, kurā tie veic uzņēmējdarbību –, kuri ir izvēlējušies saimnieciskās darbības modeli, atbilstoši kuram tie sniedz lielāko daļu pakalpojumu vai pat visus savus pakalpojumus saņēmējiem, kuri uzņēmējdarbību veic dalībvalstīs, kas atrodas tālu no pirmās minētās dalībvalsts, un kuru transportlīdzekļu vadītāji tādējādi veic pārvadājumus tālu no savām dzīvesvietām.

279 Tomēr, kā Padome ir pamatoti uzsvērusi, tieši šiem transportlīdzekļu vadītājiem, kurus nodarbina transporta uzņēmumi, kas izvēlējušies šādu saimnieciskās darbības modeli, ir visvairāk nepieciešama aizsardzība, kas izriet no Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētā saskaņošanas noteikuma, kas apstiprina šīs tiesību normas samērīgumu, lai sasniegtu tajā izvirzīto darba apstākļu uzlabošanas mērķi.

280 Turklāt, ciktāl aplūkoto saimnieciskās darbības modeli ir galvenokārt izvēlējušies transporta uzņēmumi, kuri uzņēmējdarbību veic konkrētās dalībvalstīs, no šī sprieduma 246. punktā atgādinātās Tiesas judikatūras izriet, ka tad, ja attiecīgajam Savienības tiesību aktam ir ietekme visās dalībvalstīs un tas nozīmē, ka, ņemot vērā šī akta mērķus, ir nodrošināts līdzsvars starp dažādām iesaistītajām interesēm, tiekšanās uz šādu līdzsvaru, ņemot vērā visu dalībvalstu situāciju kopumā, pati par sevi nevar tikt uzskatīta par pretēju samērīguma principam.

281 Turklāt no šī sprieduma 266. un 267. punktā atgādinātās pastāvīgās judikatūras izriet, ka Savienības likumdevējam, ņemot vērā būtiskās pārmaiņas, kas ir ietekmējušās iekšējo tirgu, ir tiesības pielāgot leģislatīvu aktu, lai atjaunotu līdzsvaru starp iesaistītajām interesēm, nolūkā palielināt attiecīgo darba ņēmēju sociālo aizsardzību, ieviešot izmaiņas nosacījumos, ar kādiem tiek īstenota pakalpojumu sniegšanas brīvība, un nodrošināt godīgu konkurenci.

282 Šajā gadījumā šķiet, ka Savienības likumdevējs, grozot Savienības tiesisko regulējumu, kas attiecas uz transportlīdzekļu vadītāju darba laiku, ir konkrēti noteicis mērķi, kā tas izriet no Regulas 2020/1054 1. apsvēruma, rast jaunu līdzsvaru, ņemot vērā, no vienas puses, transportlīdzekļu vadītāju interesi strādāt labākos darba apstākļos un uzlabot ceļu satiksmes drošību un, no otras puses, darba devēju interesi veikt pārvadājumus taisnīgos uzņēmējdarbības apstākļos.

283 Šādi izsverot dažādās iesaistītās intereses, Savienības likumdevējs, izmantojot plašo rīcības brīvību, kas tam ir kopējās transporta politikas jomā, varēja uzskatīt, ka fakts, ka pēdējo desmit gadu laikā laikposmi, ko Savienībā nodarbinātie transportlīdzekļu vadītāji pavada tālu no savām dzīvesvietām, ir kļuvuši ievērojami ilgāki, radīja nepieciešamību ieviest īpašu pasākumu attiecīgo transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļu uzlabošanai un ka ilgo, tālu no dzīvesvietas pavadīto laikposmu nelabvēlīgās sekas uz viņu veselību ir nopietnākas par nelabvēlīgajām sekām, it īpaši izmaksu ziņā, noteiktam skaitam uzņēmumu, kuri vairāk vai mazāk pastāvīgi sniedz pakalpojumus citās dalībvalstīs, kas nav tās, kurās tie veic uzņēmējdarbību. Šāda līdzsvara atjaunošana atbilst Savienības sociālajiem mērķiem, kuri tostarp minēti LESD 9. pantā.

284 Tādējādi, kaut arī nevar izslēgt, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkts rada atšķirīgas sekas transporta uzņēmumiem atkarībā no tā, kurā dalībvalstī tie veic uzņēmējdarbību, tomēr iespējamās nelabvēlīgās sekas, kas var no tā izrietēt izmaksu ziņā atsevišķiem darba devējiem, jāizvērtē kontekstā ar labvēlīgajām sekām, kas no tā izrietēs sociālās aizsardzības jomā visiem Savienībā nodarbinātajiem transportlīdzekļu vadītājiem. Fakts, ka ar šo tiesību normu radītās sekas nav identiskas visās dalībvalstīs, tādēļ nepierāda, ka Savienības likumdevējs būtu pieņēmis acīmredzami nesamērīgu pasākumu.

285 Turklāt runājot par Polijas Republikas argumentāciju, kas attiecas uz izmaksām, kuras rodas no dokumentēšanas pienākuma, kas minēts Regulas Nr. 561/2006 8. panta 8.a punkta trešajā daļā, kura ieviesta ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu, jāuzsver, ka šī dokumentēšanas pienākuma mērķis ir novērst vienu no ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem galvenajām identificētajām problēmām, proti, grūtības nodrošināt Savienības tiesību aktu ievērošanu (1/2. daļa, 14.–17. lpp.). Piedevām šajā pēdējā minētajā tiesību normā paredzētā pienākuma izpildi, kā jau minēts konkrēti šī sprieduma 189. punktā, var apliecināt ar jebkuru dokumentu un tostarp ar tahogrāfa reģistrētiem datiem un transportlīdzekļu vadītāju darba žurnāliem, kas var ierobežot šādi pieprasītās dokumentēšanas izmaksas. Proti, saskaņā ar Regulas Nr. 561/2006 16. panta 2. punktu un Regulas Nr. 165/2014 33. panta 2. punktu to redakcijā, kas bija piemērojama pirms Regulas 2020/1054 stāšanās spēkā, transporta uzņēmumiem jau bija noteikts pienākums turēt un glabāt vismaz vienu gadu šos pēdējos divus minētos dokumentu veidus.

286 Visbeidzot attiecībā uz argumentāciju, kas saistīta ar Covid-19 pandēmiju, pietiek ar norādi, ka Savienības likumdevējam nebija pienākums novērst šīs pandēmijas sekas ar Regulu 2020/1054, kuras mērķis ir uzlabot transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus, vēl jo mazāk tāpēc, ka šāds mērķis bija citiem konkrētiem Savienības leģislatīviem aktiem, piemēram, transporta jomā – Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) 2020/698 (2020. gada 25. maijs), ar ko nosaka īpašus un pagaidu pasākumus saistībā ar Covid-19 uzliesmojumu attiecībā uz dažu sertifikātu, apliecību, licenču un atļauju atjaunošanu vai pagarināšanu un dažu periodisku pārbaužu un periodisku mācību atlikšanu dažās transporta tiesību aktu jomās (OV 2020, L 165, 10. lpp.). Tādēļ Covid-19 pandēmijas sekām nav nozīmes, lai vērtētu Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkta atbilstību prasībām, kuras izriet no samērīguma principa.

287 Katrā ziņā Regulas Nr. 561/2006 14. panta 2. punkts, kurā grozījumi izdarīti ar Regulas 2020/1054 1. panta 13. punktu, ļauj dalībvalstīm steidzamības gadījumos ārkārtas apstākļos īslaicīgi – uz laiku, kas nepārsniedz trīsdesmit dienas, atkāpties no Regulas Nr. 561/2006 tiesību normu piemērošanas tostarp attiecībā uz transportlīdzekļa vadīšanas laiku un atpūtas laiku, kas dalībvalstīm ir pienācīgi jāpamato un par ko tām nekavējoties jāziņo Komisijai.

288 Otrkārt, attiecībā uz Lietuvas Republikas, Bulgārijas Republikas, Rumānijas un Polijas Republikas izvirzītajiem argumentiem par negatīvo ietekmi uz transportlīdzekļu vadītājiem, kas izrietot no Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētā pienākuma, vispirms kā nepamatota jānoraida argumentācija, ar kuru šīs dalībvalstis apgalvo, ka šī tiesību norma ierobežojot transportlīdzekļu vadītāju tiesības izvēlēties vietu, kur tie vēlas pavadīt regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu. Proti, šī argumentācija, kā tas izriet no šī sprieduma 168.–180. punkta, ir balstīta uz kļūdainu pieņēmumu, ka minētā tiesību norma liedzot transportlīdzekļu vadītājiem iespēju brīvi izvēlēties citu vietu, lai pavadītu šo atpūtas laikposmu. Tādēļ šī argumentācija, kā norādīts šī sprieduma 200. punktā, jānoraida šī iemesla dēļ vien.

289 Runājot par Polijas Republikas šajā kontekstā izvirzītajiem argumentiem par to vietu patvaļīgo raksturu, kur transportlīdzekļu vadītājiem šīs dalībvalsts ieskatā atbilstoši Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktam ir pienākums sākt izmantot vai izmantot regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu, atkarībā no gadījuma, ik pēc trim vai četrām nedēļām, tie jānoraida. Proti, papildus tam, kas tika atgādināts iepriekšējā punktā, nevar nopietni apstrīdēt to, ka darba devēja darbības centram un transportlīdzekļa vadītāja dzīvesvietai, kas objektīvi ir vietas, kur transportlīdzekļa vadītājs atkarībā no gadījuma var sākt pavadīt vai pavadīt iknedēļas atpūtas laikposmu, ir faktiska saikne ar šo vadītāju, kā ģenerāladvokāts ir norādījis secinājumu 211. un 212. punktā.

290 Šajā ziņā jāatgādina, no vienas puses, ka Tiesa jau ir nospriedusi, ka darbības centram, kur parasti ir bāzēts transportlīdzekļa vadītājs, ir jāatbilst vietai, no kuras transportlīdzekļa vadītājs regulāri sniedz savus pakalpojumus un kurā tas pārņem ar reģistrācijas kontrolierīci aprīkota transportlīdzekļa vadīšanu un kurā šo pakalpojumu sniegšanas noslēgumā viņš atgriežas, pildot savus pienākumus parastos apstākļos (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2010. gada 29. aprīlis, *Smit Reizen*, C-124/09, EU:C:2010:238, 27. un 31. punkts).

291 No otras puses, kā jau norādīts šī sprieduma 184. punktā, no pastāvīgās judikatūras izriet, ka valsts, kurā attiecīgās personas pastāvīgi dzīvo, atbilst valstij, kur atrodas arī viņu pastāvīgais interešu centrs.

292 Runājot turpinājumā par Lietuvas Republikas, Bulgārijas Republikas, Rumānijas un Polijas Republikas argumentāciju, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētais pienākums izraisot palielinātu nogurumu transportlīdzekļu vadītājiem tādēļ, ka atgriešanās notiek, veicot lielus attālumus, – to nevar pieņemt. Proti, saskaņā ar Regulas Nr. 561/2006 9. panta 2. un 3. punktu, kura saturs būtībā nav mainīts ar Regulas 2020/1054 1. panta 8. punkta b) apakšpunktu, laiks, ko transportlīdzekļa vadītājs pavada, lai atgrieztos darba devēja darbības centrā vai savā dzīvesvietā, ir darba laiks. Kā pamatoti norādījusi Padome, šīs dalībvalstis nepaskaidro, kāda iemesla dēļ darba laiks, kas veltīts, lai atgrieztos, esot nogurdinošāks par darba laiku, kas tiek pavadīts, veicot citu braucienu, īstenojot darba devēja uzticētu pārvadājumu. Faktiski gan no sociālās jomas tiesību aktu *ex-post* izvērtējuma (24. lpp.), gan no ietekmes novērtējuma par sociālajiem jautājumiem (1/2. daļa, 20. lpp.) izriet, ka tieši ilgie laikposmi, ko transportlīdzekļu vadītāji pavada tālu no savas dzīvesvietas, ir konkrētais noguruma un stresa avots, ko turklāt neviena no šīm četrām dalībvalstīm neapstrīd.

293 Runājot visbeidzot par Rumānijas argumentāciju, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkts kaitējot transportlīdzekļu vadītāju interesēm, jo pastāv darba zaudēšanas risks, kas izriet no transporta uzņēmumu bankrotiem un to darbības pārcelšanas, tai ir spekulatīvs raksturs, jo nepastāv neviens konkrēts pierādījums tā pamatotībai.

294 Treškārt, attiecībā uz argumentiem par negatīvām sekām uz vidi, kas izrietot no Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētā pienākuma, Bulgārijas Republika, Rumānija un Polijas Republika jo īpaši apgalvo, ka šis pienākums nozīmēs, ka jāplāno daudzi papildu lielu attālumu braucieni. Tomēr, kā norādīts tostarp šī sprieduma 236. punktā, ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem tika skaidri norādīts, ka lielākā daļa transportlīdzekļu vadītāju, arī tie, kas nodarbināti dalībvalstīs, kas iestājās Savienībā 2004. gada 1. maijā, jau pirms šīs tiesību normas pieņemšanas atgriezās savā dzīvesvietā regulāri ilgākais ik pēc četrām nedēļām.

295 Turklāt pretēji tam, ko apgalvo Bulgārijas Republika, Rumānija un Polijas Republika, nekādā veidā nevar izslēgt, ka transportlīdzekļu vadītāji izmanto transportlīdzekļus bez kravas, lai īstenotu tiem ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu piešķirtās tiesības. Proti, no vienas puses, ņemot vērā elastību, kas ar šo tiesību normu atstāta transporta uzņēmumiem, lai izpildītu tajā paredzēto pienākumu, transportlīdzekļu vadītāji var izmantot citus transporta veidus, piemēram, sabiedrisko transportu, kuru izmantošana, šķiet, obligāti neizraisa papildu emisijas, kas saistītas ar šī pienākuma paša par sevi izpildi. No otras puses, var paredzēt, ka atgriešanos vienā no abām šajā tiesību normā minētajām vietām var apvienot ar transporta uzņēmuma transportlīdzekļu atgriešanos tā darbības centrā, veicot ierastos pārvadājumus.

296 Šādos apstākļos Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkta apgalvotajai ietekmei uz vidi it īpaši piesārņojošo vielu emisiju iespējamas palielināšanās veidā nav tiešas saiknes ar šo tiesību normu, bet tā ir atkarīga no organizatoriskajām izvēlēm, ko veic transporta uzņēmumi, lai pildītu minētajā tiesību normā paredzēto pienākumu.

297 Tādēļ Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkts nerada traucējumus, kas ir acīmredzami nesamērīgi ar šajā tiesību normā izvirzīto mērķi.

298 Ņemot vērā iepriekš minēto, nevar uzskatīt, ka Savienības likumdevējs, pieņemot minēto tiesību normu, ir pārsniedzis savas rīcības brīvības robežas.

299 Tādēļ Lietuvas Republikas, Bulgārijas Republikas, Rumānijas un Polijas Republikas argumenti, kuru mērķis ir apstrīdēt Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkta samērīgumu, jānoraida.

300 Līdz ar to kā nepamatota jānoraida Lietuvas Republikas izvirzītā ceturtā pamata pirmā līdz trešā daļa, Bulgārijas Republikas izvirzītais otrais pamats, Rumānijas izvirzītā pirmā pamata otrā daļa un Polijas Republikas izvirzītais pirmais pamats.

3) Par vienlīdzīgas attieksmes un diskriminācijas aizlieguma principu pārkāpumu

i) Lietas dalībnieku argumenti

301 Lietuvas Republika ar otrā pamata otro daļu, Bulgārijas Republika ar piektā pamata pirmo daļu un Rumānija ar trešā pamata otro daļu apgalvo, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā neesot ievērotas prasības, kas izriet no diskriminācijas aizlieguma principa, kurš paredzēts LESD 18. pantā. Bulgārijas Republika atsaucas arī uz Hartas 20. un 21. panta pārkāpumu, kā arī LES 4. panta 2. punktā nostiprinātā principa par dalībvalstu vienlīdzību pārkāpumu un LESD 95. panta 1. punkta pārkāpumu, "ja Tiesa to atzītu par nepieciešamu".

302 Pirmām kārtām, šīs trīs dalībvalstis apgalvo, ka ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu netiek ievēroti vienlīdzīgas attieksmes un diskriminācijas aizlieguma principi, ciktāl tas rada diskrimināciju starp transporta uzņēmumiem, kuri uzņēmējdarbību veic Savienības perifērijas dalībvalstīs, un transporta uzņēmumiem, kuri uzņēmējdarbību veic dalībvalstīs, kuras atrodas Savienības centrā. Proti, smago kravas transportlīdzekļu vadītāju darba organizācija tā, lai tie varētu atgriezties savā dzīvesvietā vai darba devēja darbības centrā vismaz reizi četrās nedēļās, noteikti mazāk apgrūtinoša esot transporta uzņēmumiem, kas veic uzņēmējdarbību dalībvalstīs ar plašu valsts tirgu un kuru transportlīdzekļu vadītāji veic pārvadājumus dalībvalstī, kurā transporta uzņēmums veic uzņēmējdarbību, savas dzīvesvietas

tuvumā, nekā transporta uzņēmumiem, kas veic uzņēmējdarbību dalībvalstīs, kuras atrodas Savienības perifērijā, kuru valsts tirgus ir ierobežots un kuri koncentrējas uz starptautiskajiem pārvadājumiem. It īpaši Rumānija norāda, ka šajā 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētais pienākums var izraisīt lielus zaudējumus transporta uzņēmumiem, kuri veic uzņēmējdarbību dalībvalstīs, kas atrodas Savienības perifērijā, un ka šie zaudējumi katrā ziņā esot daudz lielāki nekā transporta uzņēmumiem, kas veic uzņēmējdarbību dalībvalstīs, kas atrodas Centrāleiropā vai Rietumeiropā. Turklāt Regulas 2020/1054 un it īpaši tās 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētā pienākuma ietekmes uz pārvadājumu tirgu novērtējumā esot jāņem vērā citi pirmā tiesību aktu kopuma par mobilitāti elementi. Visu šo pasākumu kopuma novērtējums atklājot to vispārējo diskriminējošo raksturu attiecībā uz transporta uzņēmumiem, kuri veic uzņēmējdarbību Savienības perifērijā esošās dalībvalstīs.

303 Lietuvas Republika turklāt norāda, ka diskriminācija, ko rada Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkts, attiecībā uz transporta uzņēmumiem, kas uzņēmējdarbību veic Savienības perifērijā esošās dalībvalstīs, liek šķēršļus iekšējā tirgus brīvību izmantošanai, jo šie uzņēmumi atrodoties nelabvēlīgākā situācijā salīdzinājumā ar transporta uzņēmumiem, kuri veic uzņēmējdarbību dalībvalstīs, kas atrodas Savienības centrā un reģionos tā tuvumā. Šī tiesību norma tādējādi esot protekcionisma pasākums, ar kuru transporta uzņēmumi, kas uzņēmējdarbību veic Savienības perifērijā esošās dalībvalstīs, tiekot izstumti no pārvadājumu tirgus vienā Savienības teritorijas daļā, un tās mērķis esot mazināt šo uzņēmumu darbības apjomu. Proti, šiem uzņēmumiem esot ne tikai jāpiedāvā transportlīdzekļu vadītājiem darba apstākļi, kas ierobežo viņu pārvietošanās brīvību, bet arī jāorganizē viņu darbs tā, ka daļa transportlīdzekļu veikto braucienu neesot rentabli vai transportlīdzekļi braucot bez kravām, gaidot, kamēr transportlīdzekļu vadītāji tiek aizstāti vai pēc atpūtas laikposma atgriežas no darba devēja darbības centra vai savas dzīvesvietas.

304 Otrām kārtām, Lietuvas Republika un Bulgārijas Republika apgalvo, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkts radot to transportlīdzekļu vadītāju diskrimināciju, kurus nodarbina transporta uzņēmumi, kuri veic uzņēmējdarbību Savienības perifērijā esošās dalībvalstīs, salīdzinājumā ar tiem vadītājiem, kuri ir nodarbināti transporta uzņēmumos, kas veic uzņēmējdarbību Savienības centrā esošās dalībvalstīs, jo atgriešanās dzīvesvietas dalībvalstī nozīmējot gara attāluma braucienus īsos laikposmos, ko transportlīdzekļu vadītāji ne vienmēr vēloties. Vienā un tajā pašā dalībvalstī attiecīgais pienākums radot diskrimināciju starp vietējiem transportlīdzekļu vadītājiem un transportlīdzekļu vadītājiem no citām dalībvalstīm. Turklāt darba ņēmēji, kuri nodarbināti dalībvalstīs Savienības perifērijā, atrodoties objektīvi sarežģītākā situācijā, jo, lai izmantotu savas tiesības uz regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu, viņiem esot jāveic lielāks attālums un jāzaudē ilgāks laiks nekā darba ņēmējiem, kuri nodarbināti reģionos ap Savienības centru.

305 Trešām kārtām, Bulgārijas Republika apgalvo, ka ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzēto pienākumu netiekot ievērots arī princips par dalībvalstu vienlīdzību daudz nelabvēlīgākas situācijas dēļ, kādā atrodoties dalībvalstis Savienības perifērijā.

306 Parlaments un Padome uzskata, ka šie pamati un šie argumenti nav pamatoti.

ii) Tiesas vērtējums

307 Iesākumā jānoraida Bulgārijas Republikas apgalvojums par LESD 95. panta 1. punkta pārkāpumu, jo, neievērodama šī sprieduma 139. punktā atgādinātās prasības, kas izriet no Eiropas Savienības Tiesas statūtu 21. panta pirmās daļas, un Reglamenta 120. panta c) punktu, šī dalībvalsts atsaucas uz šo pārkāpumu, nesniedzot konkrētus argumentus sava apgalvojuma pamatojumam, bet tikai piemin LESD 95. panta 1. punktu, "ja Tiesa to atzītu par nepieciešamu".

308 Ņemot to vērā, jāatgādina, ka vienlīdzīgas attieksmes princips ir vispārējs Savienības tiesību princips, kas nostiprināts Hartas 20. pantā, kura īpaša izpausme ir Hartas 21. panta 1. punktā minētais diskriminācijas aizlieguma princips, kas prasa, lai salīdzināmas situācijas netiktu aplūkotas atšķirīgi un atšķirīgas situācijas netiktu aplūkotas vienādi, ja vien šāda pieeja nav objektīvi attaisnota (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2022. gada 24. februāris, *Glavna direktsia "Pozharna bezopasnost i zashtita na naselenieto"*, C-262/20, EU:C:2022:117, 58. punkts, kā arī 2022. gada 14. jūlijs, Komisija/VW u.c., no C-116/21 P līdz C-118/21 P, C-138/21 P un C-139/21 P, EU:C:2022:557, 95. un 140. punkts, kā arī tajos minētā judikatūra).

309 Attiecīgo aplūkoto situāciju salīdzināmība jāizvērtē nevis vispārēji un abstrakti, bet gan specifiski un konkrēti, ņemot vērā visus to raksturojošos elementus. Šie elementi tostarp jānosaka un jāvērtē, ņemot vērā Savienības tiesību akta, ar ko tiek ieviesta attiecīgā atšķirība, priekšmetu un mērķi. Turklāt jāņem vērā tās jomas principi un mērķi, kurā ietilpst šis akts (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2018. gada 26. jūnijs, MB (Dzimuma maiņa un vecuma pensija), C-451/16, EU:C:2018:492, 42. punkts, un 2022. gada 10. februāris, OE (Laulātā pastāvīgā dzīvesvieta –Pilsonības kritērijs), C-522/20, EU:C:2022:87, 20. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

310 Atšķirīga attieksme pret līdzīgām situācijām ir pamatota, ja tā ir balstīta uz objektīvu un saprātīgu kritēriju, proti, ja tā atbilst leģitīmi pieņemamam mērķim, kas ir izvirzīts attiecīgajā tiesiskajā regulējumā, un ja šī atšķirība ir samērīga ar mērķi, ko ar šo attiecīgo attieksmi tiecas sasniegt (spriedumi, 2008. gada 16. decembris, *Arcelor Atlantique et Lorraine* u.c., C-127/07, EU:C:2008:728, 47. punkts, kā arī 2022. gada 27. janvāris, *Fondul Proprietatea*, C-179/20, EU:C:2022:58, 72. punkts un tajā minētā judikatūra).

311 Runājot it īpaši par diskriminācijas pilsonības dēļ aizlieguma principu, lai gan Hartas 21. panta 2. punktā šis princips ir paredzēts, tās 52. panta 2. punktā ir noteikts, ka tajā atzītās tiesības, kuras ir Līgumu normu priekšmets, izmanto saskaņā ar tajos noteiktajiem nosacījumiem un ierobežojumiem. Tā tas ir attiecībā uz Hartas 21. panta 2. punktu, kas – kā tas apstiprināts arī Paskaidrojumos attiecībā uz Pamattiesību hartu (OV 2007, C 303, 17. lpp.), kuri skar šo tiesību normu, – atbilst LESD 18. panta pirmajai daļai un ir jāpiemēro atbilstoši tai (spriedums, 2019. gada 10. oktobris, *Krah*, C-703/17, EU:C:2019:850, 18. punkts un tajā minētā judikatūra).

312 Šajā ziņā LESD 18. pants, kas nosaka vispārējo jebkādas diskriminācijas pilsonības dēļ aizlieguma principu, aizliedz ne tikai tiešu diskrimināciju pilsonības dēļ, bet arī jebkura veida netiešu diskrimināciju, kas, piemērojot citus nošķiršanas kritērijus, faktiski rada to pašu rezultātu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2012. gada 4. oktobris, Komisija/Austrija, C-75/11, EU:C:2012:605, 49. punkts un tajā minētā judikatūra).

313 Turklāt attiecībā uz Savienības likumdevēja veikto vienlīdzīgas attieksmes un diskriminācijas aizlieguma principu ievērošanas pārbaudi tiesā Tiesa ir nospriedusi, ka likumdevējam, īstenojot tam piešķirtās pilnvaras, ir plaša rīcības brīvība, kad tas rīkojas jomā, kurā ir jāizdara politiska,

ekonomiska un sociāla rakstura izvēle, un ja tam ir jāveic sarežģīti vērtējumi. Tādējādi tikai šajā jomā veikta pasākuma acīmredzama neatbilstība mērķim, ko Savienības likumdevējs vēlas sasniegt, var ietekmēt šāda pasākuma tiesiskumu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2022. gada 10. februāris, OE (Laulātā pastāvīgā dzīvesvieta –Pilsonības kritērijs), C-522/20, EU:C:2022:87, 21. punkts un tajā minētā judikatūra). Tomēr, pat pastāvot šādai rīcības brīvībai, Savienības likumdevēja pienākums ir pamatot savu izvēli ar objektīviem un atbilstošiem kritērijiem attiecībā uz aplūkojamo tiesību aktu izvirzīto mērķi, ņemot vērā visus faktus, kā arī attiecīgā akta pieņemšanas brīdī pieejamos tehniskos un zinātniskos datus (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2008. gada 16. decembris, *Arcelor Atlantique et Lorraine* u.c., C-127/07, EU:C:2008:728, 58. punkts).

314 Īstenojot savu rīcības brīvību, Savienības likumdevējam papildus sasniedzamajam mērķim pilnībā jāņem vērā iesaistītās intereses. Pārbaudot ierobežojumus saistībā ar dažādiem iespējamiem pasākumiem, jāuzskata, ka tad, ja izvirzīto mērķu nozīmīgums var pamatot saimnieciski negatīvas, pat būtiskas sekas, kas rodas konkrētiem uzņēmējiem, tad Savienības likumdevēja rīcības brīvības īstenošana nevar radīt acīmredzami mazāk piemērotus rezultātus, nekā izriet no citiem pasākumiem, kuri arī ir vienlīdz piemēroti šiem mērķiem (spriedums, 2008. gada 16. decembris, *Arcelor Atlantique et Lorraine* u.c., C-127/07, EU:C:2008:728, 59. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

315 Šajā lietā nav strīda par to, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētais noteikums, ciktāl ar to transporta uzņēmumiem ir noteikts pienākums organizēt transportlīdzekļu vadītāju darbu tā, lai tiem būtu iespēja, atkarībā no gadījuma, reizi trīs vai četrās nedēļās atgriezties darba devēja darbības centrā vai savā dzīvesvietā, ir piemērojams bez izšķirības visiem attiecīgajiem transporta uzņēmumiem neatkarīgi no tā, kurā dalībvalstī tie veic uzņēmējdarbību, visiem transportlīdzekļu vadītājiem neatkarīgi no viņu valstspiederības un no dalībvalsts, kurā uzņēmējdarbību veic viņu darba devējs, kā arī visām dalībvalstīm tādējādi, ka tas nerada tiešu diskrimināciju, kas ir aizliegta Savienības tiesībās.

316 Tādēļ saskaņā ar šī sprieduma 308.–310. punktā atgādināto judikatūru jāpārbauda, vai ar šo tiesību normu identisks noteikums tiek nepamatoti piemērots atšķirīgām situācijām, ņemot vērā it īpaši šajā normā izvirzīto mērķi, un vai tādējādi šī norma rada netiešu diskrimināciju, kas aizliegta Savienības tiesībās, tādā ziņā, kā būtībā apgalvo dalībvalstis prasītājas, ka tā pēc savas būtības varot vairāk ietekmēt transporta uzņēmumus, kas uzņēmējdarbību veic dalībvalstīs, kuras to ieskatā atrodas "Savienības perifērijā", šo uzņēmumu nodarbinātos transportlīdzekļu vadītājus un šo dalībvalstu grupu.

317 Šajā ziņā jāatgādina, kā norādīts šī sprieduma 249. un 250. punktā, ka minētās tiesību normas mērķis ir uzlabot transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus, kā arī ceļu satiksmes drošību Savienībā, nodrošinot tiem iespēju nepavadīt pārmērīgi ilgu laiku tālu prom no dzīvesvietas, un arī nodrošināt godīgu un neizkropļotu konkurenci starp transporta uzņēmumiem Savienības teritorijā.

318 Pirmām kārtām, attiecībā uz apgalvotas diskriminācijas pastāvēšanu starp transporta uzņēmumiem, kuri veic uzņēmējdarbību Savienībā, nevar izslēgt, pat ja Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkts tiek piemērots bez izšķirības visiem šiem uzņēmumiem, ka šai tiesību normai, kā norādīts šī sprieduma 278. punktā, var būt lielāka ietekme uz transporta uzņēmumiem – neatkarīgi no dalībvalsts, kurā tie veic uzņēmējdarbību –,

kuri ir izvēlējušies saimnieciskās darbības modeli, atbilstoši kuram tie sniedz lielāko daļu pakalpojumu vai pat visus savus pakalpojumus saņēmējiem, kuri uzņēmējdarbību veic dalībvalstīs, kas atrodas tālu no dalībvalsts, kurā tie veic uzņēmējdarbību.

319 Tomēr, kā norādīts šī sprieduma 236. punktā, no ietekmes novērtējuma par sociālajiem jautājumiem izriet, ka liela daļa šo transporta uzņēmumu, tostarp tie, kas atrodas dalībvalstīs, kuras Savienībā iestājās 2004. gada 1. maijā, jau veica savu darbību veidā, kas ir saderīgs ar pienākumu, kas turpmāk paredzēts Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā.

320 Šajā kontekstā šī tiesību norma, kas nekādā veidā nerada diskrimināciju starp transporta uzņēmumiem, gluži pretēji, kā izriet no ietekmes novērtējuma par sociālajiem jautājumiem (1/2. daļa, 17. un 18. lpp.) un no Regulas 2020/1054 1. apsvēruma, atbilst mērķim novērst tādus nevienlīdzīgas konkurences apstākļus transporta uzņēmumiem, kuri agrāk, ņemot vērā, ka nepastāvēja skaidri noteikumi par transportlīdzekļu vadītāju atgriešanos, varēja veicināt atšķirīgās interpretācijas un valstu prakses, uzlabojot transportlīdzekļu vadītāju, it īpaši to, kas minēti šī sprieduma 316. punktā, darba apstākļus un tādējādi nodrošinot gan ceļu satiksmes drošību, gan godīgu un neizkropļotu konkurenci starp transporta uzņēmumiem.

321 Kā izriet no šī sprieduma 266. un 267. punktā atgādinātās judikatūras, Savienības likumdevējam, ņemot vērā būtiskās pārmaiņas, kuras ir ietekmējušas iekšējo tirgu, ir tiesības pielāgot leģislatīvu aktu, lai atjaunotu līdzsvaru starp iesaistītajām interesēm, nolūkā uzlabot transportlīdzekļu vadītāju sociālo aizsardzību, ieviešot izmaiņas apstākļos, kādos tiek īstenota pakalpojumu sniegšanas brīvība.

322 Tādēļ nevar uzskatīt, ka Savienības tiesību norma pati par sevi ir pretrunā vienlīdzīgas attieksmes un diskriminācijas aizlieguma principiem tikai tādēļ, ka tā izraisa atšķirīgas sekas atsevišķiem saimnieciskās darbības subjektiem, ja šī situācija izriet no atšķirīgiem darbības veikšanas apstākļiem, kādos tie atrodas, it īpaši ģeogrāfiskās atrašanās vietas dēļ (šajā nozīmē skat. spriedumus, 1958. gada 21. jūnijs, *Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie* u.c./Augstā iestāde, 13/57, EU:C:1958:10, 292. lpp., kā arī 1973. gada 13. novembris, *Werhahn Hansamühle* u.c./Padome un Komisija, no 63/72 līdz 69/72, EU:C:1973:121, 17. punkts), nevis no nevienlīdzības tiesībās, kas raksturojot apstrīdēto tiesību normu.

323 Katrā ziņā, pieņemot, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkts rada vienādas attieksmes piemērošanu atšķirīgām situācijām šī sprieduma 308. punktā atgādinātās judikatūras nozīmē, šo attieksmi objektīvi pamatojot kopējās transporta politikas jomā izvirzītie mērķi saskaņā ar LESD 90. pantu. Šie mērķi tostarp ir LESD preambulā un LESD 151. panta pirmajā daļā paredzētā nodarbinātības nosacījumu uzlabošana, kā arī LESD 9. pantā un 151. panta pirmajā daļā paredzētā atbilstīgas sociālās aizsardzības nodrošināšana.

324 Šajā ziņā Savienības likumdevējs, raugoties no šī sprieduma 313. punktā atgādinātās judikatūras viedokļa, nav pārsniedzis tam piešķirtās rīcības brīvības robežas, izvēloties likt šķērsli atsevišķām praksēm, kas identificētas kā tādas, kas veicina transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļu pasliktināšanos, pieņemot tiesību normu, kas piemērojama bez izšķirības ikvienam transporta uzņēmumam, kas uzņēmējdarbību veic Savienībā, pat ja šī izvēle nozīmē, ka dažiem transporta uzņēmumiem būs jāsedz augstākas izmaksas.

325 Proti, ņemot vērā faktiskos apstākļus, kā arī attiecīgās tiesību normas pieņemšanas brīdī pieejamos tehniskos un zinātniskos datus, Savienības likumdevējs šo izvēli ir balstījis uz objektīviem un piemērotiem kritērijiem attiecībā pret sasniedzamajiem mērķiem, pilnībā ņemdams vērā iesaistītās intereses šī sprieduma 313. un 314. punktā atgādinātās judikatūras nozīmē.

326 Otrām kārtām, attiecībā uz to, ka pastāv apgalvota diskriminācija starp transportlīdzekļu vadītājiem, uz ko atsaucas Lietuvas Republika un Bulgārijas Republika, šo abu dalībvalstu argumenti galvenokārt vai pat ekskluzīvi balstās uz kļūdainu pieņēmumu, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkts nosakot transportlīdzekļu vadītājiem pienākumu atgriezties darba devēja darbības centrā vai savā dzīvesvietā, nesniedzot iespēju brīvi izvēlēties vietu, kur pavadīt regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu. Šajā ziņā šāda argumentācija jānoraida, kā jau norādīts šī sprieduma 200. punktā.

327 Attiecībā uz pārējo visi Savienībā nodarbinātie transportlīdzekļu vadītāji ir salīdzināmā situācijā attiecībā uz to tiesībām izmantot regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu. It īpaši, visiem šiem transportlīdzekļu vadītājiem neatkarīgi no viņu valstspiederības un dalībvalsts, kurā viņu darba devējs veic uzņēmējdarbību, ir jāspēj regulāri izmantot šo atpūtas laikposmu savā dzīvesvietā, ja viņi to vēlas.

328 Šādos apstākļos, kā ģenerāladvokāts ir norādījis secinājumu 342. punktā, nevar uzskatīt, ka Savienības likumdevējs ir acīmredzami pārsniedzis savu plašo rīcības brīvību, nenosakot nošķirumu starp dažādiem transportlīdzekļu vadītājiem atkarībā no attāluma, kas viņiem jāveic, lai atgrieztos dzīvesvietā vai darba devēja darbības centrā, jo šāda nošķiruma rezultātā atsevišķi transportlīdzekļu vadītāji tiktu izslēgti no sociālās aizsardzības, ko nodrošina Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētais pasākums, viņu darba devēja saimnieciskās darbības modeļa izvēles dēļ.

329 Proti, kā pamatoti apgalvo Padome, tā kā visi autotransporta nozares transportlīdzekļu vadītāji ir salīdzināmā situācijā attiecībā uz tiesībām izmantot regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu, viņiem ir jābūt tādām pašām tiesībām tostarp attiecībā uz atgriešanos savā dzīvesvietā vai darba devēja darbības centrā, neraugoties uz atšķirīgajām izmaksām, ko šo tiesību izmantošana varētu radīt viņu attiecīgajiem darba devējiem atkarībā no to izraudzītā saimnieciskās darbības modeļa.

330 Šajā ziņā, kā norādīts šī sprieduma 279. punktā, tieši transportlīdzekļu vadītāji, kurus nodarbina transporta uzņēmumi, kas lielāko daļu pakalpojumu vai pat visus savus pakalpojumus sniedz saņēmējiem, kuri uzņēmējdarbību veic dalībvalstīs, kas atrodas tālu no dalībvalsts, kurā šie uzņēmumi veic uzņēmējdarbību, un kuri principā veic pārvadājumus tālu no savām dzīvesvietām, ir tie, kuriem visvairāk nepieciešama ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzēto saskaņošanas noteikumu ieviestā aizsardzība.

331 Trešām kārtām, attiecībā uz to, ka pastāv apgalvota diskriminācija starp dalībvalstīm, neievērojot LES 4. panta 2. punktā nostiprināto principu par dalībvalstu vienlīdzību saistībā ar Līgumiem, uz ko atsaucas Bulgārijas Republika, šīs dalībvalsts argumentācija arī galvenokārt vai pat ekskluzīvi balstās uz kļūdainu pieņēmumu, ka ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu transportlīdzekļu vadītājiem esot noteikts pienākums atgriezties darba devēja darbības centrā vai viņu dzīvesvietā bez iespējas brīvi izvēlēties vietu, kur pavadīt regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu. Šajā ziņā šī argumentācija jānoraida.

332 Turklāt, pat pieņemot, ka šī tiesību norma atsevišķas dalībvalstis netieši ietekmē vairāk nekā citas, neraugoties uz tās piemērojamību bez izšķirības, pietiek atgādināt, ka saskaņā ar Tiesas judikatūru Savienības tiesību aktu, kura mērķis ir vienādot dalībvalstu standartus, ciktāl tas ir vienādi piemērojams visām dalībvalstīm, nevar uzskatīt par diskriminējošu, jo šāds saskaņošanas akts nenovēršami rada atšķirīgu ietekmi atkarībā no dažādu valstu tiesību aktu un valstu prakses iepriekšējā stāvokļa (šajā nozīmē skat. spriedumu, 1990. gada 13. novembris, *Fedesa* u.c., C-331/88, EU:C:1990:391, 20. punkts).

333 Šos apsvērumus nevar atspēkot Rumānijas apgalvojums par vispārēju diskriminējošu ietekmi, kas izrietot no visām "Mobilitātes pakotnē" ietilpstošajām tiesību normām, un uz kuru attiecas trīs prasības, ko cēlusi šī dalībvalsts lietās no C-546/20 līdz C-548/20. Proti, lietā C-546/20 Rumānija nav pierādījusi, ka diskriminācija izrietot no Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkta. Attiecībā uz pārējo – šīs dalībvalsts kritika par Regulu 2020/1055 un Direktīvu 2020/1057 tiks izvērtēta, pārbaudot pamatus un argumentus, ko tā izvirzījusi, lai pamatotu prasības lietās C-547/20 un C-548/20, pamatojot prasījumus atcelt šos Savienības tiesību aktus daļēji vai pilnībā.

334 Līdz ar to Bulgārijas Republikas izvirzītā piektā pamata pirmā daļa jānoraida daļēji kā nepieņemama un daļēji kā nepamatota, kā arī jānoraida kā nepamatota Lietuvas Republikas izvirzītā otrā pamata otrā daļa un Rumānijas izvirzītā trešā pamata otrā daļa.

4) Par LESD garantēto pamatbrīvību pārkāpumu

i) Lietas dalībnieku argumenti

335 Pirmām kārtām, Lietuvas Republika ar pirmo pamatu un Bulgārijas Republika ar pirmā pamata pirmo daļu apgalvo, ka ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu esot pārkāpts LESD 45. pants, jo tajā transportlīdzekļu vadītājiem ir noteikts pienākums atgriezties viņu dzīvesvietā vai darba devēja darbības centrā, neparedzot transportlīdzekļu vadītājiem iespēju pašiem izvēlēties vietu, kur tie vēlas pavadīt savu regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu. Šīs dalībvalstis turklāt norāda, ka saskaņā ar Regulas Nr. 561/2006 4. panta f) punktu transportlīdzekļu vadītājiem ir pamattiesības izvēlēties vietu, kur izmantot savu atpūtas laikposmu.

336 Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkts arī liedzot transportlīdzekļu vadītājiem viņu tiesības uzturēties dalībvalstī, lai tur izmantotu tiesības tikt nodarbinātiem un lai paliktu dalībvalsts teritorijā pēc tam, kad darba attiecības šajā valstī beigušās. Proti, transportlīdzekļu vadītāji nevarot palikt uzņēmējā dalībvalstī pēc tam, kad viņi tajā ir veikuši pārvadājumus.

337 Lai tās būtu patiesi efektīvas un lietderīgas, darba ņēmēju tiesības tikt pieņemtiem darbā un tikt nodarbinātiem bez diskriminācijas esot noteikti jāpapildina, kā Tiesa esot nospriedusi 1998. gada 7. maija spriedumā *Clean Car Autoservice* (C-350/96, EU:C:1998:205, 20. un 21. punkts), ar darba devēju tiesībām tos pieņemt darbā, ievērojot tiesību normas darba ņēmēju brīvas pārvietošanās jomā. Pieņemot Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu, Savienības likumdevējs esot ieviesis tiesisko regulējumu, kas transporta uzņēmumiem liek pārkāpt darba ņēmēju brīvu pārvietošanos, nosakot tiem pienākumu piespiest transportlīdzekļu vadītājus atgriezties viņu dzīvesvietā vai uzņēmuma darbības centrā pret viņu gribu. Šī tiesību norma tādējādi diskriminējot transportlīdzekļu vadītājus, kas strādā autotransporta nozarē, salīdzinājumā ar darba ņēmējiem, kuri strādā citās transporta nozarēs.

338 Otrām kārtām, Lietuvas Republika ar otrā pamata pirmo daļu norāda, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkts neesot saderīgs ar LESD 26. pantā minēto iekšējā tirgus efektīvas un konkurētspējīgas darbības mērķi. Proti, šis 1. panta 6. punkta d) apakšpunkts, pirmkārt, traucējot darba ņēmēju brīvu pārvietošanos un, otrkārt, piemērojot diskriminējošu attieksmi darba ņēmējiem, kas nodarbināti Savienības perifērijā esošās dalībvalstīs, salīdzinājumā ar darba ņēmējiem, kas nodarbināti dalībvalstīs, kas atrodas Savienības centrā un reģionos tā tuvumā.

339 Proti, pirmie minētie atrodoties objektīvi sarežģītākā situācijā tādā ziņā, ka, lai izmantotu savas tiesības uz regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtu, viņiem esot jāveic lielāks attālums un jāzaudē ilgāks laiks nekā otrajiem minētajiem. Tāpat arī – iekšējam tirgum raksturīgo brīvību izmantošana tiekot traucēta transporta uzņēmumiem, kuri veic uzņēmējdarbību Savienības perifērijā esošās dalībvalstīs, jo tie atrodoties nelabvēlīgākā situācijā salīdzinājumā ar uzņēmumiem, kas uzņēmējdarbību veic Savienības centrā esošās dalībvalstīs. Tādējādi to pašu iemeslu dēļ, kas minēti šī sprieduma 303. punktā argumentu par samērīguma principa pārkāpumu kontekstā, Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkts esot protekcionisma pasākums.

340 Trešām kārtām, ar pirmā pamata otro daļu Bulgārijas Republika apgalvo, ka ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu tiekot pārkāpts LESD 21. panta 1. punkts un Hartas 45. pants.

341 Proti, transportlīdzekļu vadītājiem kā Savienības pilsoņiem viņu atpūtas laikposmos esot tiesības brīvi pārvietoties Savienības teritorijā. Tas, ka viņiem ir noteikts pienākums pamest dalībvalsts teritoriju un doties uz īpaši norādītu vietu, lai tur izmantotu regulāro vai kompensācijas iknedēļas laikposmu, esot ar šīm tiesību normām garantētās brīvas pārvietošanās ierobežojums.

342 Turklāt šo ierobežojumu nepamatojot leģitīmais mērķis uzlabot darba apstākļus.

343 Pirmkārt, Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētais pienākums neesot piemērots šī mērķa sasniegšanai. Proti, transportlīdzekļu vadītāju tiesībās brīvi izmantot savu atpūtas laikposmu būtu jāiekļauj brīvība izvēlēties vietu, kur viņi plāno pavadīt šo atpūtas laikposmu, un izlemt, vai viņi plāno vai neplāno pārvietoties šajā nolūkā, it īpaši ņemot vērā atgriešanās dzīvesvietas dalībvalstī ciklu biežumu, kā arī stresa un noguruma palielināšanos, ko izraisa biežie un garie pārbraucieni, kas saistīti ar atgriešanās pienākuma izpildi. Aplūkotajam pasākumam būtu jāsniedz attiecīgajiem darba ņēmējiem faktiska priekšrocība, kas ievērojami veicina viņu sociālo aizsardzību.

344 Otrkārt, šis pienākums pārsniedzot to, kas ir nepieciešams, lai sasniegtu ar to izvirzīto mērķi. Proti, mērķi garantēt transportlīdzekļu vadītāju regulāru atgriešanos viņu dzīvesvietā varot arī sasniegt tikpat efektīvi ar tādu pasākumu kā tas, kam priekšroku bija devis Parlaments, proti, piešķirot transportlīdzekļu vadītājiem tiesības izvēlēties citu atpūtas vietu ar nosacījumu, ka šī izvēle tiek rakstveidā paziņota darba devējam vismaz nedēļu pirms šāda atpūtas laikposma izmantošanas.

345 Ceturtām kārtām, ar otro pamatu Rumānija apgalvo, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkts, lai arī tas ir piemērojams bez izšķirības, nepamatoti ierobežo LESD 49. pantā nostiprināto brīvību veikt uzņēmējdarbību.

346 Pirmkārt, Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkts transporta uzņēmumiem nozīmējot jaunus administratīvus pienākumus, kas izraisa sedzamo izmaksu palielināšanos. Proti, šiem uzņēmumiem jābūt spējīgiem tostarp ar tahogrāfu datiem, transportlīdzekļu vadītāju darba žurnāliem vai citiem dokumentiem pierādīt transportlīdzekļu vadītāju regulāras atgriešanās organizēšanu. Turklāt transporta uzņēmuma izveide dalībvalstī, kas atrodas Savienības perifērijā, esot mazāk rentabla, ņemot vērā izmaksas, ko rada ik pēc četrām nedēļām veikti tūkstošiem papildu kilometru gari braucieni, lai organizētu atgriešanos no dalībvalstīm, kurās koncentrējas transporta pakalpojumu pieprasījums.

347 Otrkārt, Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkts izraisot transporta uzņēmumu ieņēmumu samazināšanos. Proti, tā kā lielākā daļa šo uzņēmumu esot MVU, no minētās tiesību normas izrietošo pasākumu izpilde ietekmējot ievērojamu tirgus daļu it īpaši attiecībā uz laikposmiem, kuros transportlīdzekļu vadītāji neveic peļņu nesošas darbības, un tādējādi ierobežojot minēto uzņēmumu komercdarbību. Šī tiesību norma mudinot transporta uzņēmumus, kuri uzņēmējdarbību veic Savienības perifērijā esošās dalībvalstīs, veidot meitas uzņēmumus vai filiāles vai pat pārcelt savu darbību uz dalībvalstīm, kas atrodas Savienības centrā vai tās rietumu daļā, un vienlaicīgi tai esot atturoša iedarbība uz transporta uzņēmumiem, kas uzņēmējdarbību veic Savienības centrā vai tās rietumu daļā esošajās dalībvalstīs, saistībā ar sabiedrību dibināšanu Savienības perifērijas dalībvalstīs. Taču šī darbības pārcelšana neizrietot no īstas izvēles, bet esot to apgrūtinājumu sekas, kuri izriet no pienākuma ievērot jaunos Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētos nosacījumus.

348 Piektām kārtām, Rumānija sava pirmā pamata otrajā daļā norāda, ka pārvadātāju pienākums organizēt savu darbību tā, lai regulārie vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmi tiktu izmantoti atbilstoši prasībām, kas izriet no Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkta, var izraisīt nepamatotus pakalpojumu sniegšanas brīvības ierobežojumus. Bulgārijas Republika ar piekto pamatu arī apgalvo, ka ar šo tiesību normu minētā pamatbrīvība tiekot pārkāpta.

349 Rumānija šajā ziņā uzsver, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkta dēļ transporta uzņēmumiem būs jāorganizē sava darbība tā, lai šie atpūtas laikposmi tiktu izmantoti saskaņā ar šīm prasībām. Taču lielākā šo uzņēmumu daļa esot MVU, ko apliecinot fakts, ka šajā dalībvalstī apmēram 83 % transporta uzņēmumu piederot no viena līdz pieciem transportlīdzekļiem. Šādā kontekstā pasākumi, kas veikti, lai ievērotu šo tiesību normu, nosakot arī laikposmus, kuros transportlīdzekļu vadītāji neveic peļņu nesošu darbību, kas izraisot ieņēmumu samazināšanos. Tā kā transportlīdzekļu vadītāju atgriešanās organizēšana nozīmējot lielākus zaudējumus transporta uzņēmumiem, kuri uzņēmējdarbību veic Savienības perifērijā esošās dalībvalstīs, šie uzņēmumi, lai samazinātu savas izmaksas, esot spiesti virzīt savu darbību uz Rietumeiropā esošām dalībvalstīm, veidojot tajās meitasuzņēmumus vai filiāles vai pat pārceļot savu darbību uz tām. Taču transporta nozare esot būtiska valsts ekonomikai, it īpaši eksportam.

350 Parlaments un Padome uzskata, ka šie pamati un argumenti nav pamatoti.

ii) Tiesas vērtējums

351 Vispirms jānoraida Bulgārijas Republikas apgalvojums par "pakalpojumu sniegšanas brīvības" pārkāpumu, jo, neievērojot šī sprieduma 139. punktā atgādinātās prasības, kas izriet no Eiropas Savienības Tiesas statūtu 21. panta pirmās daļas un Reglamenta 120. panta c) punkta, šī dalībvalsts norāda uz šādu pārkāpumu, taču nesniedz konkrētu argumentāciju šī apgalvojuma pamatojumam.

352 Ņemot to vērā, jāatgādina, ka transporta jomā pakalpojumu sniegšanas brīvību reglamentē nevis LESD 56. pants, kas attiecas uz pakalpojumu sniegšanas brīvību vispār, bet gan LESD 58. panta 1. punkts, kas ir īpašs noteikums, atbilstoši kuram "pakalpojumu sniegšanas brīvību transporta jomā reglamentē noteikumi, kas izklāstīti sadaļā par transportu", proti, LESD trešās daļas VI sadaļā, kas aptver LESD 90.–100. pantu (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2010. gada 22. decembris, *Yellow Cab Verkehrsbetrieb*, C-338/09, EU:C:2010:814, 29. punkts, un 2023. gada 21. decembris, Komisija/Dānija (Maksimālais stāvēšanas laiks), C-167/22, EU:C:2023:1020, 39. punkts).

353 No tā izriet, ka pakalpojumi transporta jomā LESD 58. panta 1. punkta izpratnē ir izslēgti no LESD 56. panta piemērošanas jomas (spriedumi, 2020. gada 8. decembris, Ungārija/Parlaments un Padome, C-620/18, EU:C:2020:1001, 160. punkts, kā arī 2023. gada 21. decembris, Komisija/Dānija (Maksimālais stāvēšanas laiks), C-167/22, EU:C:2023:1020, 39. punkts un tajā minētā judikatūra).

354 Tādējādi transporta pakalpojumu sniegšanas brīvības principa piemērošana atbilstoši LESD jāīsteno, ieviešot kopējo transporta politiku, kā to reglamentē LESD 90.–100. pants (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2010. gada 22. decembris, *Yellow Cab Verkehrsbetrieb*, C-338/09, EU:C:2010:814, 30. punkts).

355 It īpaši šajā ziņā vispirms jāatgādina, ka saskaņā ar LESD 91. panta 1. punktu Parlaments un Padome pēc apspriešanās ar EESK un RK saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru, lai īstenotu šo kopējo politiku, un ņemot vērā transporta nozares īpašos aspektus nosaka, pirmkārt, kopīgus noteikumus, ko piemēro starptautiskiem pārvadājumiem uz kādu dalībvalsti vai no tās vai cauri vienai vai vairākām dalībvalstīm, otrkārt, nosacījumus, ar kādiem pārvadātāji, kas nav attiecīgās dalībvalsts rezidenti, tajā drīkst sniegt pārvadāšanas pakalpojumus, treškārt, pasākumus, kas pastiprina transporta drošību, un, ceturtkārt, citus attiecīgus noteikumus. Paredzot šos pasākumus, Savienības likumdevējam saskaņā ar LESD 91. panta 2. punktu jāņem vērā gadījumi, kuros to piemērošana varētu nopietni ietekmēt dzīves līmeni un nodarbinātību atsevišķos reģionos, kā arī transportlīdzekļu ekspluatāciju. Turpinājumā saskaņā ar LESD 94. pantu visos pasākumos, ko Līgumu sakarā veic attiecībā uz pārvadājumu likmēm un nosacījumiem, ņem vērā pārvadātāju ekonomiskos apstākļus. Visbeidzot ar LESD 95. panta 1. punktu attiecībā uz pārvadājumiem Savienībā aizliedz tādu diskrimināciju, ka pārvadātāji vienādu preču pārvadāšanai pa vieniem un tiem pašiem transporta ceļiem piemēro atšķirīgas likmes un nosacījumus atkarībā no tā, kas ir attiecīgo preču izcelsmes valsts vai galamērķa valsts.

356 Tādējādi pakalpojumu sniegšanas brīvību, kas garantēta LESD 56. pantā, var piemērot transporta pakalpojumiem tikai tiktāl, ciktāl Savienības tiesību akts, kas pieņemts, pamatojoties uz minētajām Līgumu tiesību normām par transportu, to ir padarījis piemērojamu (šajā nozīmē skat. spriedumus, 1994. gada 5. oktobris, Komisija/Francija, C-381/93, EU:C:1994:370, 12. un 13. punkts; 2003. gada 6. februāris, *Stylianakis*, C-92/01, EU:C:2003:72, 24. punkts, kā arī 2023. gada 21. decembris, Komisija/Dānija (Maksimālais stāvēšanas laiks), C-167/22, EU:C:2023:1020, 40. punkts).

357 Savukārt LESD tiesību normas brīvības veikt uzņēmējdarbību jomā, kas paredzētas LESD 49.–55. pantā, ir tieši piemērojamas pārvadājumiem (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2010. gada 22. decembris, *Yellow Cab Verkehrsbetrieb*, C-338/09, EU:C:2010:814, 33. punkts).

358 No tā izriet, kā norādījis ģenerāladvokāts secinājumu 48. un 50. punktā, ka transporta režīmu Savienības tiesībās raksturo tas, ka tiek kombinēti piemērotas, pirmkārt, ar LESD pamatotas tiesības veikt uzņēmējdarbību visās dalībvalstīs un, otrkārt, pārvadātāju tiesības uz transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību, kuras ir garantētas tikai tiktāl, ciktāl šīs tiesības ir atzītas ar tādiem atvasināto tiesību pasākumiem, kurus Savienības likumdevējs noteicis saistībā ar kopējo transporta politiku, kas paredzēta LESD 90.–100. pantā. Šis īpašais režīms tādējādi ierobežo dalībvalstu pilsoņu iespēju uz laiku sniegt autotransporta pakalpojumus citā dalībvalstī, kas nav dalībvalsts, kurā tie veic uzņēmējdarbību, lai gan visu dalībvalstu pilsoņiem, īstenojot LESD 49.–55. pantā nostiprinātās pamatbrīvības, ir tiesības pastāvīgi veikt uzņēmējdarbību citā dalībvalstī un strādāt tajā pārvadātāja profesijā ar tādiem pašiem nosacījumiem kā šīs dalībvalsts pilsoņiem.

359 Šajā gadījumā, pirmām kārtām, attiecībā uz apgalvojumu, ka esot pārkāpts, pirmkārt, LESD 26. pants par iekšējā tirgus darbību un, otrkārt, LESD 21. panta 1. punkts un Hartas 45. panta 1. punkts par Savienības pilsoņu pārvietošanās brīvību, kā arī LESD 45. pants par darba ņēmēju brīvu pārvietošanos, jākonstatē, ka pamati un argumenti, ko šajā ziņā ir izvirzījusi Lietuvas Republika un Bulgārijas Republika, ir balstīti, kā tas tika norādīts šī sprieduma 168.–180. punktā, tikai uz kļūdainu pieņēmumu, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkts nosakot pienākumu transportlīdzekļu vadītājiem atgriezties darba devēja darbības centrā vai viņu dzīvesvietā bez iespējas brīvi izvēlēties vietu, kur pavadīt regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu. Tādēļ šie pamati un argumenti, kā jau norādīts šī sprieduma 200. punktā, jānoraida šī vienīgā iemesla dēļ.

360 Otrām kārtām, attiecībā uz brīvības veikt uzņēmējdarbību apgalvoto pārkāpumu, uz kuru atsaucas Rumānija, jāatgādina, ka LESD 49. panta pirmajā daļā ir noteikts, ka, ievērojot LESD trešās daļas IV sadaļas 2. nodaļā izklāstītās normas, ir aizliegti ierobežojumi kādas dalībvalsts pilsoņu brīvībai veikt uzņēmējdarbību citā dalībvalstī.

361 Kā izriet no šī sprieduma 357. punkta, šīs LESD tiesību normas brīvības veikt uzņēmējdarbību jomā transportam ir piemērojamas tieši, nevis, kā tas ir pakalpojumu sniegšanas brīvības jomā, ar LESD trešās daļas VI sadaļas, kas attiecas uz transportu, starpniecību.

362 Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru brīvība veikt uzņēmējdarbību, kas ar LESD 49. pantu ir piešķirta dalībvalstu pilsoņiem un kas ietver viņu tiesības sākt un izvērst darbības kā pašnodarbinātām personām, kā arī dibināt un vadīt uzņēmumus ar tādiem pašiem nosacījumiem, kādus saviem pilsoņiem paredz tās dalībvalsts tiesību akti, kurā notiek šī uzņēmējdarbība, saskaņā ar LESD 54. pantu attiecībā uz sabiedrībām, kas izveidotas atbilstoši dalībvalsts tiesību aktiem un kuru juridiskā adrese, galvenā vadība vai galvenā uzņēmējdarbības vieta ir Savienībā, ietver tiesības veikt savu darbību attiecīgajā dalībvalstī ar meitasuzņēmuma, filiāles vai uzņēmuma pārstāvniecības starpniecību (spriedums, 2022. gada 22. septembris, *Admiral Gaming Network* u.c., no C-475/20 līdz C-482/20, EU:C:2022:714, 36. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

363 Jēdzienam "uzņēmējdarbība" LESD izpratnē ir ļoti plašs tvērums, un tas dod iespēju dalībvalsts pilsonim stabili un ilgstoši iesaistīties arī tādas dalībvalsts ekonomiskajā dzīvē, kas nav viņa izcelsmes valsts, un gūt no tā labumu, atšķirībā no pakalpojumu sniegšanas brīvības, atbilstoši kurai šāds pilsonis veic savu darbību citā dalībvalstī īslaicīgi (šajā nozīmē skat. spriedumu, 1995. gada 30. novembris, *Gebhard*, C-55/94, EU:C:1995:411, 25. un 26. punkts).

364 Šis jēdziens tādējādi paredz faktisku saimnieciskās darbības veikšanu, stabili un uz neierobežotu laiku nodibinoties uzņēmējā dalībvalstī. Tas tādējādi paredz faktisku attiecīgā saimnieciskās darbības subjekta nodibināšanos šajā dalībvalstī un faktisku saimnieciskās darbības veikšanu tajā (spriedums, 2021. gada 2. septembris, *Institut des Experts en Automobiles*, C-502/20, EU:C:2021:678, 32. punkts un tajā minētā judikatūra).

365 Saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru par brīvības veikt uzņēmējdarbību ierobežojumu jāuzskata ikviens pasākums, kas aizliedz, kavē vai padara mazāk pievilcīgu LESD 49. pantā garantētās brīvības izmantošanu (spriedumi, 2022. gada 7. septembris, Cilevičs u.c., C-391/20, EU:C:2022:638, 61. punkts un tajā minētā judikatūra, kā arī 2023. gada 8. jūnijs, *Prestige and Limousine*, C-50/21, EU:C:2023:448, 61. punkts), un šis ierobežošanas aizliegums attiecas ne vien uz valsts pasākumiem, bet arī uz Savienības iestāžu veiktajiem pasākumiem (pēc analoģijas attiecībā uz pakalpojumu sniegšanas brīvību skat. spriedumu, 2020. gada 8. decembris, Ungārija/Parlaments un Padome, C-620/18, EU:C:2020:1001, 104. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

366 Šajā ziņā vēl jāprecizē, ka pat neliels vai nenozīmīgs šīs pamatbrīvības ierobežojums principā ir aizliegts ar LESD (spriedums, 2022. gada 22. septembris, *Admiral Gaming Network* u.c., no C-475/20 līdz C-482/20, EU:C:2022:714, 40. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

367 Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru brīvības veikt uzņēmējdarbību ierobežojumu var pieļaut tikai ar nosacījumu, ka tas, pirmkārt, ir pamatots ar kādu sevišķi svarīgu vispārējo interešu apsvērumu un, otrkārt, atbilst samērīguma principam, un tas nozīmē, ka tas ir piemērots, lai saskanīgi un sistemātiski garantētu izvirzītā mērķa īstenošanu, un ka tas nepārsniedz to, kas nepieciešams šī mērķa sasniegšanai (spriedumi, 2022. gada 7. septembris, Cilevičs u.c., C-391/20, EU:C:2022:638, 65. punkts, kā arī 2023. gada 8. jūnijs, *Prestige and Limousine*, C-50/21, EU:C:2023:448, 64. punkts).

368 Šajā gadījumā Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkts, kurš ir piemērojams bez izšķirības visiem transporta uzņēmumiem, kuri ietilpst Regulas Nr. 561/2006 piemērošanas jomā, neatkarīgi no dalībvalsts, kurā tie veic uzņēmējdarbību, nav ierobežojums – pat ne minimāls – LESD 49. pantā garantētajai brīvībai veikt uzņēmējdarbību, pretēji tam, ko apgalvo Rumānija.

369 Pirmkārt, Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkts nekādā veidā neapgrūtina to transporta uzņēmumu, kas uzņēmējdarbību veic citās dalībvalstīs, nevis Rumānijā, tiesības tajā veikt pārvadājumus, izveidojot meitasuzņēmumu, filiāli vai pārstāvniecību.

370 Otrkārt, šī tiesību norma arī neapgrūtina to transporta uzņēmumu, kas veic uzņēmējdarbību Rumānijā, tiesības veikt darbību citās viņu izraudzītās dalībvalstīs, izveidojot tajās meitasuzņēmumu, filiāli vai pārstāvniecību.

371 Šos apsvērumus neatspēko Rumānijas apgalvojumi par izmaksām, ko transporta uzņēmumiem izraisot Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētais pienākums.

372 Protams, transporta uzņēmumiem, kuri pirms šīs tiesību normas pieņemšanas neorganizēja savu transportlīdzekļu vadītāju darbu tā, lai tie varētu, atkarībā no gadījuma, atgriezties reizi trīs vai četrās nedēļās dalībvalstī, kurā šie uzņēmumi veic uzņēmējdarbību, vai savā dzīvesvietā, var nākties segt papildu izmaksas minētajā tiesību normā paredzētā pienākuma ieviešanas dēļ. Tomēr šādas sekas ietekmē minētos uzņēmumus neatkarīgi no tā, kurā dalībvalstī tie veic uzņēmējdarbību, to izvēlētā saimnieciskās darbības modeļa dēļ.

373 Turklāt ir taisnība, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētajam pienākumam var būt lielāka ietekme uz transporta uzņēmumiem, kuru transportlīdzekļu vadītāji ilgā laikposmā veic braucienus tālu no darba devēja darbības centra vai tālu no savas dzīvesvietas, jo tas var izraisīt šiem uzņēmumiem atsevišķas papildu izmaksas, kā arī iespējamus ieņēmumu zaudējumus. Tomēr šī ietekmes atšķirība, kas rod izcelsmi saimnieciskās darbības modelī, ko izmanto minētie uzņēmumi, nekādā veidā neatspoguļo brīvības veikt uzņēmējdarbību ierobežojuma pastāvēšanu, jo, kā norādīts šī sprieduma 370. punktā, šī tiesību norma nekādā veidā neierobežo transporta uzņēmumu brīvību veikt uzņēmējdarbību citās dalībvalstīs, nodibinot tajās struktūras un faktiski veicot tajās pārvadātāja darbību, stabili tur nodibinoties.

374 Visbeidzot, trešām kārtām, attiecībā uz Rumānijas apgalvojumu, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkts varot izraisīt nepamatotus pakalpojumu sniegšanas brīvības ierobežojumus, pietiek norādīt, ka, pat pieņemot, ka šajā tiesību normā paredzētais pienākums var padarīt mazāk pievilcīgu tādu transporta pakalpojumu sniegšanu, kas atbilst šī sprieduma 372. un 373. punktā minētajam saimnieciskās darbības modelim, no tā tomēr neizrietētu LESD noteikumu par pakalpojumu sniegšanas brīvību pārkāpums.

375 Proti, kā izriet no šī sprieduma 352.–358. punkta, pakalpojumu sniegšanas brīvību transporta jomā reglamentē nevis LESD 56. pants, kurš attiecas uz pakalpojumu sniegšanas brīvību vispārīgi, bet gan LESD 58. panta 1. punkts, kas ir īpaša tiesību norma, atbilstoši kurai transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību reglamentē LESD 90.–100. pants, kas veido LESD trešās daļas VI sadaļu par kopējo transporta politiku. Tādēļ transporta pakalpojumu sniegšanas brīvības princips saskaņā ar šo Līgumu jāpiemēro, īstenojot kopējo transporta politiku, uz kuru attiecas Parlamenta un Padomes tiesību normas, kas pieņemtas, pamatojoties it īpaši uz LESD 91. panta 1. punktu.

376 Tāds ir konkrēti Regulas 2020/1054 mērķis, ko Savienības likumdevējs pieņēmis, pamatojoties uz šo tiesību normu, lai grozītu Regulu Nr. 561/2006, kas savukārt tika pieņemta, pamatojoties uz EKL 71. pantu, kas kļuvis par LESD 91. pantu, lai saskaņotu dažus sociālās jomas tiesību aktus autotransporta jomā.

377 No tā izriet, kā ģenerāladvokāts ir norādījis secinājumu 177. punktā, ka Savienības likumdevējam ir tiesības, pielāgojot leģislatīvu aktu, lai palielinātu attiecīgo darba ņēmēju sociālo aizsardzību, grozīt nosacījumus, ar kādiem īsteno pakalpojumu sniegšanas brīvību autotransporta jomā, ņemot vērā, ka liberalizācijas līmeni šajā jomā atbilstoši LESD 58. panta 1. punktam nosaka nevis tieši ar LESD 56. pantu, bet pats Savienības likumdevējs, īstenojot kopējo transporta politiku. Transporta pakalpojumu sniegšanas jomā Savienības likumdevēja veiktajiem pasākumiem ir mērķis ne tikai atvieglot šīs brīvības īstenošanu, bet arī attiecīgā gadījumā nodrošināt citu tādu Savienības atzītu pamatinterešu aizsardzību, ko šī brīvība var ietekmēt (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2020. gada 8. decembris, Ungārija/Parlaments un Padome, C-620/18, EU:C:2020:1001, 105. punkts), ieskaitot nodarbinātības nosacījumu uzlabošanu, kas minēta LESD preambulā un LESD 151. panta pirmajā daļā, kā arī atbilstīgas sociālās aizsardzības nodrošināšanu LESD 9. panta un 151. panta pirmās daļas izpratnē.

378 Turklāt, kā izriet no LESD 90. panta, Savienības kopējai transporta politikai ir jāļauj īstenot Līgumu mērķus, kuru starpā ir tie, kas minēti iepriekšējā punktā.

379 No tā izriet, ka saistībā ar pasākumiem, kas noteikti, lai īstenotu kopējo transporta politiku, piemēram, ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzēto pasākumu Savienības likumdevējam, lai nodrošinātu, ka transporta uzņēmumu nodarbinātie

transportlīdzekļu vadītāji nepavada ilgus laikposmus tālu no savām dzīvesvietām, ir tiesības noteikt pasākumus, kuru mērķis ir uzlabot viņu nodarbinātības nosacījumus, kā arī nodrošināt viņiem atbilstīgu sociālo aizsardzību.

380 Tādēļ apgalvojums par pakalpojumu sniegšanas brīvības pārkāpumu, ko Bulgārijas Republika izvirzījusi piektajā pamatā, kā norādīts šī sprieduma 351. punktā, jānoraida kā nepieņemams. Turklāt kā nepamatots jānoraida Lietuvas Republikas izvirzītais pirmais pamats un otrā pamata pirmā daļa, Bulgārijas Republikas izvirzītais pirmais pamats, Rumānijas izvirzītais otrais pamats, kā arī argumentācija par LESD noteikumu pārkāpumu pakalpojumu sniegšanas brīvības jomā, ko šī dalībvalsts izvirzījusi pirmā pamata otrajā daļā.

5) Par LESD 91. panta 2. punkta un 94. panta pārkāpumu

i) Lietas dalībnieku argumenti

381 Rumānija ar argumentāciju, ko tā izvirza pirmā pamata, kas attiecas uz samērīguma principa pārkāpumu, otrās daļas pamatojumam, un Polijas Republika attiecīgi ar trešo un ceturto pamatu apgalvo, ka, pieņemot Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu, Savienības likumdevējs neesot ievērojis prasības, kas izriet no LESD 91. panta 2. punkta un 94. panta.

382 Pirmām kārtām, attiecībā uz LESD 91. panta 2. punkta pārkāpumu Polijas Republika apgalvo, ka ietekmes novērtējuma par sociālajiem jautājumiem virspusējais raksturs, kā arī tas, ka nav veikts ietekmes novērtējums par pasākumu, kurš galu galā tika noteikts Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā, neļauj uzskatīt, ka ir pienācīgi ņemta vērā šīs tiesību normas ietekme uz dzīves līmeni un nodarbinātību atsevišķos reģionos, kā arī uz transportlīdzekļu ekspluatāciju. Lai arī Savienības likumdevējam ir plaša rīcības brīvība, tam noteiktais pienākums ņemt vērā noteiktas sekas nevarot aprobežoties ar to, ka tas tikai ar tām iepazīstas, jo tādā gadījumā LESD 91. panta 2. punkts zaudē savu efektivitāti.

383 Pirmkārt, runājot par ietekmi uz transportlīdzekļu ekspluatāciju, Polijas Republika uzskata, ka ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem nav konkrēti ņemtas vērā sekas, kas izriet no tā braucienu skaita pieauguma galvenajos Savienības tranzīta maršrutos, kas skaitliski veidojot 8 880 000 atgriešanās braucienu gadā. Šīs dalībvalsts ieskatā šie papildu braucieni paaugstināšot ceļu noslogojumu un tādējādi vēl vairāk palielināšot ceļu infrastruktūras stāvokļa pasliktināšanos, kas ir konstatēts ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem. Šajā kontekstā esot jāņem vērā "ceturtās pakāpes likums", ko izstrādājusi ASV standartizācijas iestāde *American Association of State Highway and Transportation Officials* (*AASHTO*) un kas pierāda transportlīdzekļu ietekmi uz ceļu infrastruktūru, un atbilstoši kuram ceļu stāvokļa pasliktināšanās pieaug eksponenciāli – ceturtajā pakāpē, palielinoties transportlīdzekļa masai. Lai gan smago kravas transportlīdzekļu ir mazāk nekā tūrisma transportlīdzekļu, to ietekme uz infrastruktūru esot daudz lielāka.

384 Otrkārt, runājot par ietekmi uz dzīves līmeni un nodarbinātību, ceļu satiksmes pieaugums kaitējot arī dzīves kvalitātei teritorijās galveno transporta mezglu tuvumā. Polijas Republika uzskata, ka juridiski grozījumi attiecībā uz autotransportu izraisīs transportlīdzekļu vadītāju bīstamas uzvedības skaita pieaugumu vidēji par 19 % saistībā ar vilinājumu pārkāpt noteikumus, lai pielāgotos šim jaunajam pienākumam vai lai to apietu, vienlaicīgi palielinot nāvējošu ceļu satiksmes negadījumu skaitu. Tāpat neesot ņemtas vērā nedz negatīvās sekas transportlīdzekļu vadītājiem un transporta uzņēmumiem, kas uzņēmējdarbību veic Savienības perifērijā esošās

dalībvalstīs, kuriem vidējais brauciena ilgums, lai atgrieztos darba devēja darbības centrā, esot ievērojami ilgāks, nedz papildu administratīvie un organizatoriskie izdevumi, kas radīti transporta uzņēmumiem, no kuriem vairāk kā puse esot MVU. No tā izrietot iespējams daudzu transporta uzņēmumu bankrota risks vai to darbības pārcelšana uz dalībvalstīm, kas atrodas Savienības centrā. Tādā pašā nozīmē Rumānija apgalvo, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētais pienākums tiem transporta uzņēmumiem, kuri uzņēmējdarbību veic Savienības perifērijas dalībvalstīs, izraisīs lielāku izmaksu pieaugumu un ieņēmumu mazināšanos nekā tiem transporta uzņēmumiem, kuri uzņēmējdarbību veic dalībvalstīs, kuras atrodas Savienības centrā, kas izraisīs lielas šo uzņēmumu daļas darbības pārcelšanu uz šīm pēdējām minētajām dalībvalstīm.

385 Otrām kārtām, attiecībā uz LESD 94. panta pārkāpumu Polijas Republika apgalvo, ka, pieņemot Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu, Savienības likumdevējs neesot ņēmis vērā transporta uzņēmumu, it īpaši MVU, ekonomiskos apstākļus, lai arī Savienībā lielākā daļa šo uzņēmumu ir MVU. Proti, ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem esot virspusīgi izvērtēta šīs tiesību normas ietekme uz MVU, kaut gan ar to šiem uzņēmumiem ir noteikti administratīvie un organizatoriskie izdevumi. Rumānija arī uzskata, ka šajā pēdējā minētajā tiesību normā paredzētais pienākums šī iemesla dēļ nopietni apdraud transporta uzņēmumu situāciju.

386 Turklāt Polijas Republika uzsver, ka kilometru skaita pieaugums, kas neizbēgami izriet no šī pienākuma, esot jāvērtē pirmā tiesību aktu kopuma par mobilitāti, kurā ietilpst Regula 2020/1055, vispārējā kontekstā. Šīs regulas normu piemērošana katru gadu izraisīšot braucienus 2 035 200 000 kilometru garumā tikai transportlīdzekļiem, kas atgriezīsies darbības centros Polijā. Pieņemot, ka 60 % no šiem braucieniem ir tukšbraucieni, šie transportlīdzekļi gada laikā nobraukšot 1 221 120 000 kilometrus bez kravas. No daudzajiem pieejamiem pasākumiem, kuru mērķis ir nodrošināt, ka darba ņēmēji izmanto savas tiesības uz atpūtu, Savienības likumdevējs tādējādi esot izvēlējies transporta uzņēmumiem visapgrūtinošāko pasākumu.

387 Viens no šīs situācijas ietekmes aspektiem esot tāds, ka tirgu pametīs daļa tādu transporta uzņēmumu no MVU sektora, kas uzņēmējdarbību veic Savienības perifērijā esošās dalībvalstīs, jo, tā kā tie atrodas tālu no Savienības centra, šiem uzņēmumiem būšot īpaši grūti izpildīt administratīvās un organizatoriskās prasības, kas saistītas ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzēto pienākumu. Daļa transporta uzņēmumu varētu arī izlemt pārcelt savu darbības centru uz dalībvalstīm, kas atrodas Savienības centrā. Nostāju, ka komerciāls lēmums uzņēmumu pārcelt uz citu vietu nevarot kaitēt šim uzņēmumam, atspēkojot fakts, ka uzņēmuma mītnes pārcelšana nozīmē ļoti lielas darbības izmaksas. Turklāt MVU – atšķirībā no daudznacionāliem uzņēmumiem – esot piesaistīti vietai, no kuras tie sniedz pakalpojumus.

388 Polijas Republikas ieskatā fakts, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētais pienākums tika noteikts Covid-19 pandēmijas laikā, liecina arī par to, ka nav ņemti vērā transporta uzņēmumu ekonomiskie apstākļi. Proti, šīs pandēmijas ekonomiskās sekas it īpaši esot izjustas transporta nozarē, jo tā cieta no pieprasījuma samazināšanās un no dalībvalstu no jauna noteiktajiem iekšējo robežu šķērsošanas ierobežojumiem. Šīs sekas esot pastāvējušas jau likumdošanas procedūras laikā.

389 Parlaments un Padome uzskata, ka šie pamati un argumenti nav pamatoti.

ii) Tiesas vērtējums

390 Uzreiz jāuzsver, kā norādīts šī sprieduma 352., 354. un 355. punktā, ka gan LESD 91. panta 2. punkts, gan LESD 94. pants ietilpst LESD trešās daļas VI sadaļā, kas attiecas uz kopējo transporta politiku.

391 Pirmām kārtām, attiecībā uz apgalvoto LESD 91. panta 2. punkta pārkāpumu jāatgādina, ka saskaņā ar šo tiesību normu Savienības likumdevējam, nosakot šī panta 1. punktā minētos pasākumus, kuru mērķis ir īstenot kopējo transporta politiku, ievērojot transporta nozares īpatnības, jāņem vērā gadījumi, kuros šo pasākumu piemērošana varētu nopietni ietekmēt dzīves līmeni un nodarbinātību atsevišķos reģionos, kā arī transportlīdzekļu ekspluatāciju.

392 Tā kā Savienības likumdevējs Regulu 2020/1054 pieņēma, pamatojoties uz LESD 91. panta 1. punktu, un tā kā šis juridiskais pamats šajās prasībās nav apstrīdēts, likumdevējam, pieņemot šīs regulas 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu, bija jāņem vērā no LESD 91. panta 2. punkta izrietošās prasības.

393 Šajā ziņā ar LESD 91. panta 2. punktu Savienības likumdevējam, kad tas veic pasākumus, pamatojoties uz 91. panta 1. punktu, ir noteikts pienākums "ņemt vērā" to ietekmi uz dzīves līmeni un nodarbinātību atsevišķos reģionos, kā arī uz transportlīdzekļu ekspluatāciju, kas iekļaujas plašākā dažādu mērķu un iesaistīto interešu izsvēršanas kontekstā. Turklāt, kā ir uzsvēris ģenerāladvokāts secinājumu 285. punktā, formulējuma "nopietni" izmantošana norāda, ka LESD 91. panta 2. punkts prasa, lai aplūkotie pasākumi šos parametrus ietekmētu augstākā pakāpē, nevis vienkārši tos ietekmētu.

394 Tādējādi no LESD 91. panta 2. punkta izriet, ka nopietna ietekme uz dzīves līmeni un nodarbinātību atsevišķos reģionos, kā arī uz transportlīdzekļu ekspluatāciju nenozīmē absolūtas robežas, ņemot vērā plašo rīcības brīvību, kas ir Savienības likumdevējam kopējās transporta politikas jomā, lai šajā ziņā noteiktu pasākumus, ja vien tas ņem vērā šos elementus.

395 No tā izriet, ka, izvērtējot sekas, kas izriet no tāda pasākuma noteikšanas, kas pamatots ar LESD 91. panta 1. punktu, Savienības likumdevējam ir jāveic dažādu iesaistīto interešu līdzsvarota apsvēršana, lai sasniegtu izvirzītos leģitīmos mērķus. Tādējādi tikai faktam, ka likumdevējam jāņem vērā dzīves līmenis un nodarbinātība atsevišķos reģionos un tātad – transporta uzņēmumu ekonomiskās intereses, nav pretrunā tas, ka šiem uzņēmumiem tiek piemēroti ierobežojoši pasākumi (pēc analoģijas skat. spriedumu, 2004. gada 9. septembris, Spānija un Somija/Parlaments un Padome, C-184/02 un C-223/02, EU:C:2004:497, 72. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

396 No tā izriet, ka LESD 91. panta 2. punkts būtībā atspoguļo Savienības likumdevēja pienākumu rīkoties, ievērojot samērīguma principu, kad tas nosaka pasākumus, kuri ir piemēroti, lai sasniegtu izvirzīto mērķi, un kuri acīmredzami nepārsniedz to, kas ir nepieciešams šī mērķa sasniegšanai.

397 Taču vēl bez tā, ka izvirzītie pamati un argumenti saistībā ar apgalvotā samērīguma principa pārkāpuma pārbaudi tika noraidīti, Rumānija un Polijas Republika, lai pamatotu šos pamatus un argumentus, ar kuriem apgalvots LESD 91. panta 2. punkta pārkāpums, nav sniegušas nekādu papildu informāciju, kas var pamatot viņu iebildumu par to, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētajam pienākumam būtu nopietna ietekme uz dzīves līmeni un

nodarbinātību atsevišķos reģionos, kā arī uz transportlīdzekļu ekspluatāciju, kuru Savienības likumdevējs nebūtu ņēmis vērā, ieviešot šo pienākumu, tādējādi neievērodams LESD 91. panta 2. punktu.

398 Turklāt šie pamati un argumenti Rumānijas gadījumā – pilnībā un Polijas Republikas gadījumā – lielā mērā sakrīt ar tiem, kas jau izvirzīti pamatu par samērīguma principa pārkāpumu pamatojumam.

399 Tādējādi, pirmkārt, attiecībā uz Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkta ietekmi uz transportlīdzekļu ekspluatāciju Polijas Republikas argumentācija, ar kuru tā pārmet, ka ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem nav izvērtētas šīs tiesību normas nelabvēlīgās sekas uz ceļu infrastruktūru, pilnībā ir balstīta uz pieņēmumu, ka transporta uzņēmumu pienākums organizēt transportlīdzekļu vadītāju darbu tā, lai šie vadītāji varētu atgriezties viņu darba devēja darbības centrā vai savā dzīvesvietā, radītu ievērojamu satiksmes pieaugumu. Kā izriet no šī sprieduma 236. un 295. punkta, šis pieņēmums ir kļūdains tādā ziņā, ka tas nozīmē, no vienas puses, ka pirms šī pasākuma veikšanas tikai ierobežots skaits transportlīdzekļu vadītāju atgriezās vienā no šīm divām vietām un, no otras puses, ka šī atgriešanās būtu obligāti jāveic ar transportlīdzekļa vadītāja izmantoto transportlīdzekli.

400 Turklāt, kā uzsvērts šī sprieduma 295. punktā, ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu transporta uzņēmumam nav aizliegts saskaņot transportlīdzekļa vadītāja atgriešanos ar šī vadītāja veikta pārvadājuma uz dalībvalsti, kur atrodas minētās vietas, pabeigšanu, lai ierobežotu atgriešanās braucienus bez kravas, kuru vienīgais mērķis ir izpildīt šajā tiesību normā tiem noteikto pienākumu. Šajā ziņā Polijas Republika nepaskaidro, kādā ziņā šāda atgriešanās ietekmētu ceļu infrastruktūras vairāk nekā jebkurš cits brauciens, ko veic šie paši transportlīdzekļu vadītāji ar savu transportlīdzekli, veicot darba devēja ierastos pārvadājumus. Turklāt tāpat nav arī pierādīts, ka transportlīdzeklis, kurš neatgriežas darba devēja darbības centrā vai transportlīdzekļa vadītāja dzīvesvietā, noteikti tiek novietots stāvvietā un vēlāk netiek izmantots atbilstošajā laikposmā, lai turpinātu transporta uzņēmuma ierastos pārvadājumus.

401 Otrkārt, attiecībā uz šī 1. panta 6. punkta d) apakšpunkta ietekmi uz dzīves kvalitāti teritorijās galveno transporta mezglu tuvumā un riskiem, ko šajā tiesību normā paredzētais pienākums rada ceļu satiksmes drošībai, Polijas Republikas izvirzītie argumenti būtībā arī ir balstīti uz to pašu kļūdaino pieņēmumu, ka minētā tiesību norma izraisītu ievērojamu satiksmes pieaugumu, un tas neļauj konstatēt, ka Savienības likumdevējs nebūtu ņēmis vērā šo ietekmi. Attiecībā uz pārējo, ciktāl šī dalībvalsts kritizē to, ka Savienības likumdevējs nav pārbaudījis šīs pašas tiesību normas ietekmi uz transportlīdzekļu vadītājiem, kuri nodarbināti atsevišķās dalībvalstīs, ievērojamo attālumu dēļ, kas tiem būs jāveic, un no tā izrietošā palielinātā noguruma dēļ, tās argumentācija jānoraida jau šī sprieduma 292. punktā izklāstīto iemeslu dēļ.

402 Treškārt, attiecībā uz Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkta ietekmi uz nodarbinātību Polijas Republika apgalvo, ka šī tiesību norma izraisa papildu administratīvas un organizatoriskas izmaksas, kas rada "ļoti iespējamu" daudzu transporta uzņēmumu bankrota "risku" vai to pārcelšanas "risku" uz dalībvalstīm, kas atrodas "Savienības centrā". Tomēr, tā kā nepastāv neviens konkrēts elements, kas var ļaut konstatēt šī apgalvojuma pamatotību, tas jāuzskata par spekulatīvu un katrā ziņā par nepietiekamu, lai pierādītu nopietnu ietekmi uz nodarbinātību. Tas pats, kā norādīts šī sprieduma 276. un 293. punktā, attiecas uz tikpat vispārīgu un abstraktu Rumānijas apgalvojumu, ka šajā tiesību normā paredzētais pienākums izraisīs transporta uzņēmumu, kas uzņēmējdarbību veic atsevišķās dalībvalstīs, darbības pārcelšanu to izmaksu palielināšanās un to ieņēmumu samazināšanās dēļ.

403 Šajā ziņā šie argumenti nevar atspēkot konstatācijas, ko Komisija izdarījusi ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem (1/2. daļa, 60. un 61. lpp.), par to, ka pasākumiem, kuri attiecas uz darba laiku un iknedēļas atpūtas nosacījumiem, būtu labvēlīgi jāietekmē transportlīdzekļa vadītāja profesijas pievilcība un tātad piedāvājums darba tirgū, jo šajā ietekmes novērtējumā šajā ziņā tika atklāts, ka transportlīdzekļu vadītāju nepietiekamo skaitu daļēji izraisot darba apstākļu pasliktināšanās, kas kaitē profesijas reputācijai un pievilcībai (1/2. daļa, 9. lpp.). Taču, kā izriet no pētījuma, uz kuru atsaukusies Polijas Republika ("*Transport of the Future. Report on prospects for the development of road transport in Poland in 2020–2030*" ("Nākotnes transports: ziņojums par autotransporta attīstības perspektīvām Polijā 2020.–2030. gadā"), 2019, 42. lpp.), viens no šī nepietiekamā skaita iemesliem ir tieši lielie attālumi tālu no dzīvesvietas.

404 Katrā ziņā vēl jāuzsver, ka pretēji tam, ko liek domāt Rumānija un Polijas Republika, vienīgi faktu, ka dažiem transporta uzņēmumiem varot nākties segt lielākas administratīvās izmaksas un izdevumus tā iemesla dēļ, ka tiek palielināta sociālā aizsardzība, kas transportlīdzekļu vadītājiem garantēta ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu, nekādā veidā nevar uzskatīt par tādu regresu kopējās transporta politikas ieviešanā, kas ir LESD 91. panta 2. punkta pārkāpums.

405 Kā norādīts šī sprieduma 266. punktā, ja ar kādu leģislatīvu aktu jau ir tikuši koordinēti dalībvalstu tiesību akti kādā konkrētā Savienības darbības jomā, Savienības likumdevējam nevar tikt liegta iespēja pielāgot šo aktu jebkādai apstākļu maiņai vai jebkādai zināšanu attīstībai, ņemot vērā tā uzdevumu nodrošināt LESD atzīto vispārējo interešu aizsardzību un ņemt vērā Savienības transversālos mērķus, kuri ir noteikti šī Līguma 9. pantā un kuru starpā ir arī atbilstīgas sociālās aizsardzības nodrošināšana. Proti, šādā situācijā Savienības likumdevējs savu uzdevumu nodrošināt šo Savienības vispārējo interešu un transversālo mērķu aizsardzību var pienācīgi izpildīt tikai tad, ja tas ir tiesīgs pielāgot attiecīgos Savienības tiesību aktus šādām izmaiņām vai attīstībai.

406 Otrām kārtām, attiecībā uz apgalvoto LESD 94. panta pārkāpumu jāatgādina, ka saskaņā ar šo tiesību normu visos pasākumos, ko Līgumu sakarā veic "attiecībā uz pārvadājumu likmēm un nosacījumiem", ņem vērā pārvadātāju ekonomiskos apstākļus.

407 Taču Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkts nereglamentē kravu vai pasažieru pārvadājumu cenas vai nosacījumus, bet nosaka kārtību, kādā transportlīdzekļu vadītāji izmanto savu regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu, paredzot, ka transporta uzņēmumiem jāorganizē transportlīdzekļu vadītāju darbs tā, lai tie, atkarībā no gadījuma, reizi trīs vai četrās nedēļās varētu atgriezties darba devēja darbības centrā vai savā dzīvesvietā. Tādējādi šai tiesību normai ir pārāk netieša ietekme uz kravu vai pasažieru pārvadājumu cenām vai nosacījumiem, lai uz to varētu attiekties LESD 94. pants, un ar to pietiek, lai noraidītu Rumānijas un Polijas Republikas argumentus par minētās tiesību normas pārkāpumu.

408 Tādēļ Rumānijas apgalvojums tās pirmā pamata otrajā daļā par LESD 91. panta 2. punkta un 94. panta pārkāpumu, kā arī Polijas Republikas trešais un ceturtais pamats jānoraida kā nepamatoti.

6) Par Savienības tiesību normu vides aizsardzības jomā pārkāpumu

i) Lietas dalībnieku argumenti

409 Lietuvas Republika ar trešo pamatu un Polijas Republika ar piekto pamatu norāda, ka, pieņemot Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu, Savienības likumdevējs ir pārkāpis Savienības tiesību normas vides aizsardzības jomā. Lietuvas Republika šajā ziņā atsaucas uz LES 3. panta 3. punkta, LESD 11. un 191. panta pārkāpumu, kā arī uz "Savienības politikas vides un klimata pārmaiņu jomā" neievērošanu, savukārt Polijas Republika apgalvo, ka esot pārkāpts LESD 11. pants un Hartas 37. pants.

410 Šīs dalībvalstis uzsver, ka saskaņā ar šīm tiesību normām Savienības likumdevējam jāņem vērā vides aizsardzības prasības, gan nosakot un īstenojot citas Savienības politikas, gan citu Savienības darbību kontekstā. Proti, LESD 191. pantā noteikto vides aizsardzības mērķi nevarot ņemt vērā, nedz arī to varot īstenot tikai ar pasākumiem, kas noteikti, piemērojot LESD 192. pantu, atsevišķas un autonomas politikas ietvaros. LESD 11. pantā nostiprinātais integrācijas princips ļaujot saskaņot vides aizsardzības mērķus un prasības ar citām interesēm un Savienības izvirzītajiem mērķiem.

411 Polijas Republikas ieskatā interpretācija, atbilstoši kurai LESD 11. pants attiecoties uz Savienības tiesību jomām, nevis uz konkrētiem pasākumiem, neļaujot sasniegt ar šo tiesību normu izvirzīto mērķi. Tas, ka Regula 2020/1054 iekļaujas plašākā [tiesību aktu] kopumā, kura mērķis ir mazināt piesārņojošo vielu emisijas, ko izraisa autotransporta nozare, nepierādot, ka šīs regulas ietekme uz vidi, it īpaši uz iespēju sasniegt vides aizsardzības mērķus, kas noteikti dokumentos un tiesību aktos, ko Savienība pieņēmusi vides jomā, ir tikusi pienācīgi ņemta vērā. Turklāt neesot arī iespējams uzskatīt, ka tad, kad siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināšanas mērķi ir noteikti, tie palikšot nemainīgi, lai arī kādas būtu papildu emisijas, kas radītas nākotnē pēc tam, kad tiks izpildīti no jauna Savienības tiesiskā regulējuma izrietoši pienākumi.

412 Lietuvas Republika un Polijas Republika piekrīt interpretācijai, kuru izmantojis ģenerāladvokāts L. A. Hēlhuds [*L. A. Geelhoed*] secinājumu lietā Austrija/Parlaments un Padome (C-161/04, EU:C:2006:66) 59. un 60. punktā, proti, ka tad, ja ekoloģiskās intereses acīmredzami nav ņemtas vērā vai arī ja tās nav pilnīgi ievērotas, LESD 11. pants var kalpot par standartu, lai pārbaudītu Savienības tiesību aktu tiesiskumu. Ja tiek pierādīts, ka Savienības likumdevēja veiktam konkrētam pasākumam ir sekas, kas apdraud to mērķu sasniegšanu, ko tas noteicis citos vides jomā pieņemtajos atvasināto tiesību aktos, likumdevējam esot pienākums līdzsvarot pretrunīgās intereses un vajadzības gadījumā veikt atbilstīgas izmaiņas vides jomā piemērojamos aktos.

413 Šajā lietā Savienības likumdevējs neesot izpildījis šo pienākumu, jo tas neesot pārbaudījis Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētā pienākuma īstenošanas ietekmi uz prasībām vides jomā.

414 Taču šī pēdējā minētā pienākuma īstenošana radot smago kravas transportlīdzekļu papildu braucienus, tostarp tukšbraucienus, lielos attālumos, no kuriem izrietot CO_2 un gaisu piesārņojošo vielu emisijas, kas ir daudzu veselības problēmu pamatā. Apstrīdēto Regulas 2020/1054 tiesību normu ietekme uz vidi esot jāpārbauda arī kopā ar to ietekmi uz vidi, ko rada Regula 2020/1055 un Direktīva 2020/1057, kuras arī ietilpst "Mobilitātes pakotnē" un ar kurām smago kravas transportlīdzekļu vadītājiem arī ir noteikts pienākums veikt papildu braucienus.

415 Lietuvas Republika turklāt pauž pārliecību, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētais pienākums neizbēgami mazinās transporta sistēmas efektivitāti un apdraudēs Savienības politiku vides un klimata pārmaiņu jomā.

416 Savukārt Polijas Republika konkrētāk norāda, ka saskaņā ar Starptautiskās autopārvadātāju savienības (*IRU*) aplēsēm, kuras izriet no tās 2018. gada 26. oktobra atklātās vēstules, ar Regulu 2020/1055 noteiktās transportlīdzekļu atgriešanās pašas par sevi radīs CO_2 pieaugumu par vairāk nekā 100 000 tonnām gadā. Arī *KPMG* izstrādātajā ziņojumā ("*Impact assessment regarding provisional agreement on Mobility Package I*" ("Ietekmes novērtējums attiecībā uz pagaidu vienošanos par pirmo tiesību aktu kopumu par mobilitāti"), 2020. gada 20. februāris) esot norādīts, balstoties uz Bulgārijas pārvadātāju piemēru, ka ikgadējais CO_2 izmešu pieaugums, ko izraisa šīs obligātās transportlīdzekļu atgriešanās Bulgārijā, sasniegs apmēram 71 000 tonnu. Atbilstoši citam novērtējumam, ko veicis *European Centre for International Political Economy* (*ECIPE*) (Eiropas Starptautiskās politiskās ekonomikas centrs (*ECIPE*)) (M. Bauer, "*4 Million Tonnes Additional CO_2 due to Proposed EU Cabotage Laws in Mobility Package*" ("4 miljoni tonnu papildu CO_2 saistībā ar priekšlikumu Savienības noteikumiem par kabotāžu Mobilitātes pakotnē"), 2020. gada janvāris), balstoties uz *KPMG* veiktiem aprēķiniem attiecībā uz Bulgārijas starptautisko pārvadājumu nozari un uz *Eurostat* datiem, papildu CO_2 emisijas visai Savienībai, kas izriet no tiesību normu par kabotāžu grozījumu projekta, sasniegšot aptuveni četrus miljonus tonnu. Saskaņā ar pašas Polijas Republikas aplēsēm papildu braucieni bez kravas, kas jāveic, izpildot transportlīdzekļu atgriešanās pienākumu, to piemērojot Polijas autoparka transportlīdzekļiem, kuru masa pārsniedz 2,5 tonnas un kuri aktīvi darbojas starptautisko pārvadājumu jomā, radīšot 672 024 tonnas CO_2.

417 Lietuvas Republika un Polijas Republika uzskata, ka šīs papildu CO_2 emisijas var kavēt Savienības noteikto – līdz 2050. gadam sasniedzamo klimata mērķrādītāju īstenošanu, kas noteikti Komisijas Paziņojumā Eiropas Parlamentam, Eiropadomei, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai (2019. gada 11. decembris) "Eiropas zaļais kurss" (COM(2019) 640 final) (turpmāk tekstā – "Eiropas zaļais kurss") un kuriem Eiropadome ir pievienojusies 2019. gada 12. decembrī notikušā sanāksmē. Polijas Republika turklāt atsaucas uz 2020. gada 17. septembra Komisijas Paziņojumu Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Eiropas 2030. gada klimatisko ieceru vēriena kāpināšana – Investīcijas klimatneitrālā nākotnē cilvēku labā" (COM(2020) 562 final, 26. lpp.).

418 Polijas Republika uzskata, ka šīs papildu CO_2 emisijas varot arī padarīt grūtāku dalībvalstīm to mērķu sasniegšanu, kas noteikti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2018/842 (2018. gada 30. maijs) par saistošiem ikgadējiem siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumiem, kas dalībvalstīm jāpanāk no 2021. līdz 2030. gadam un kas dod ieguldījumu rīcībā klimata politikas jomā, lai izpildītu Parīzes nolīgumā paredzētās saistības, un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 525/2013 (OV 2018, L 156, 26. lpp.).

419 Runājot par gaisu piesārņojošo vielu papildu emisijām, Polijas Republikas ieskatā tās varētu ievērojami kavēt to pienākumu izpildi, kas dalībvalstīm noteikti, piemērojot Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/2284 (2016. gada 14. decembris) par dažu gaisu piesārņojošo vielu valstu emisiju samazināšanu un ar ko groza Direktīvu 2003/35/EK un atceļ Direktīvu 2001/81/EK (OV 2016, L 344, 1. lpp.). Šīs papildu emisijas varot arī apdraudēt mērķus, kas noteikti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2008/50/EK (2008. gada 21. maijs) par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai (OV 2008, L 152, 1. lpp.).

420 Nevienā no apstrīdētajiem tiesību aktiem, kas ietilpst "Mobilitātes pakotnē", šie dažādie ietekmes riski nav aplūkoti. Ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem Komisija tikai esot konstatējusi, ka tā nav identificējusi nekādu paredzēto risinājumu ietekmi uz vidi. Taču šī konstatācija neesot nedz pamatota, nedz ticama.

421 Lai arī atsevišķas dalībvalstis un Komisija esot ziņojušas par nepieciešamību ņemt vērā ierosināto pasākumu ietekmi, it īpaši transportlīdzekļu atgriešanās pienākuma, kā arī kabotāžas pārvadājumiem piemērojamo ierobežojumu ietekmi uz tukšbraucienu skaita pieaugumu un CO_2 emisiju pieaugumu un esot uzsvērušas nepieciešamību veikt novērtējumu par visu šo pasākumu kopuma sekām Savienības mērogā, Savienības likumdevējs neesot šīs bažas ņēmis vērā. Transporta komisāres A. I. Veleanas [*A.-I. Vălean*] paziņotā papildu novērtējumu izstrāde līdz 2020. gada beigām par sekām, ko izraisa transportlīdzekļu pienākums reizi astoņās nedēļās atgriezties dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, un kombinētajiem pārvadājumiem piemērojamie ierobežojumi, nekādā veidā nekompensējot šo neņemšanu vērā un pat apstiprinot šo pamatu un argumentu par Savienības tiesību normu vides aizsardzības jomā pārkāpumu pamatotību.

422 Parlaments un Padome uzskata, ka šiem pamatiem un argumentiem nav pamatojuma.

ii) Tiesas vērtējums

423 Pirmām kārtām, runājot par LES 3. panta 3. punktu, uz kuru atsaucas Lietuvas Republika, kā ģenerāladvokāts norādījis secinājumu 566. punktā, šajā tiesību normā ir izklāstīti dažādi galvenie Savienības izvirzītie mērķi, nenorādot to hierarhiju, un šo mērķu starpā paralēli vides aizsardzībai ir arī uz līdzsvarotu ekonomisko izaugsmi balstītas ilgtspējīgas attīstības īstenošana un uz sociālo attīstību vērsta sociālā ekonomika, kā arī sociālās aizsardzības veicināšana, tādējādi šo mērķu īstenošanai ir jābūt Savienības un dalībvalstu politikas virzienu un darbību rezultātam.

424 Tādēļ šī tiesību norma, atšķirībā no īpašajām LESD tiesību normām, kurās ir konkretizēti tajā uzskaitītie vispārējie mērķi un ir reglamentēta attiecīga joma, nevar ietilpt parametros, kas ļauj novērtēt atvasināto tiesību normas atbilstību primārajām tiesībām (šajā nozīmē skat. spriedumu, 1992. gada 11. marts, *Compagnie commerciale de l'Ouest* u.c., no C-78/90 līdz C-83/90, EU:C:1992:118, 18. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

425 Otrām kārtām, attiecībā uz LESD 191. pantu, uz kuru arī atsaucas Lietuvas Republika, šis pants ir ietverts LESD trešās daļas XX sadaļā, kas attiecas uz Savienības politiku vides jomā. Taču Regula 2020/1054 tika pieņemta nevis saskaņā ar šo politiku, bet gan saskaņā ar kopējo transporta politiku, kas ir ietverta šīs pašas LESD trešās daļas VI sadaļā, un konkrēti – pamatojoties uz LESD 91. panta 1. punktu, un šis juridiskais pamats šajās prasībās nav apstrīdēts.

426 Saistībā ar šo pēdējo minēto aspektu arī jāatgādina, ka uz tādu leģislatīvu aktu kā Regula 2020/1054 nevar attiekties Savienības vides politika tikai tā iemesla dēļ, ka tajā jāņem vērā vides aizsardzības prasības (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2021. gada 15. aprīlis, Nīderlande/Padome un Parlaments, C-733/19, EU:C:2021:272, 48. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

427 No tā izriet, ka LESD 191. pantam, kurš attiecas uz Savienības politiku vides jomā, nav nozīmes Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkta tiesiskuma pārbaudē.

428 Trešām kārtām, runājot par LESD 11. pantu, kas ietilpst šī Līguma pirmās daļas II sadaļā, kurā paredzēti vispārpiemērojami noteikumi, šajā pantā ir noteikts, ka, nosakot un īstenojot Savienības politiku un darbības, tajās jāparedz vides aizsardzības prasības, lai veicinātu ilgtspējīgu attīstību.

429 Ceturtām kārtām, runājot par Hartas 37. pantu, šis pants paredz, ka augstam vides aizsardzības līmenim un vides kvalitātes uzlabošanai jābūt integrētai Savienības politikā un jābūt nodrošinātai saskaņā ar ilgtspējīgas attīstības principu.

430 Šajā ziņā no Paskaidrojumiem attiecībā uz Hartu izriet, ka princips, kas ir ietverts šajā pantā, ir būtībā balstīts uz LES 3. panta 3. punktu, kā arī LESD 11. un 191. pantu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2016. gada 21. decembris, *Associazione Italia Nostra Onlus*, C-444/15, EU:C:2016:978, 62. punkts).

431 Piektām kārtām, attiecībā uz citiem atvasināto tiesību instrumentiem, uz kuriem ir atsaukusies Lietuvas Republika un Polijas Republika, jāatgādina, ka, runājot par dažādajām šī sprieduma 418. un 419. punktā minētajām regulām un direktīvām, uz kurām balstās otrā minētā dalībvalsts, Savienības tiesību akta iekšējais tiesiskums nevar tikt izvērtēts no kāda cita Savienības tiesību akta, kam ir tāds pats normatīvais rangs, skatpunkta, izņemot, ja tas ir pieņemts, piemērojot šo pēdējo minēto tiesību aktu, vai ja vienā no šiem abiem tiesību aktiem ir skaidri paredzēts, ka viens no tiem ir pārāks par otru (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2020. gada 8. decembris, Ungārija/Parlaments un Padome, C-620/18, EU:C:2020:1001, 119. punkts), kas šajā gadījumā tā nav.

432 Tas tā ir vēl jo vairāk attiecībā uz Eiropas zaļo kursu, uz kuru atsaukusies Lietuvas Republika un Polijas Republika, kurš Regulas 2020/1054 pieņemšanas brīdī bija tikai Komisijas paziņojums, kā arī uz šī sprieduma 417. punktā minētajiem Eiropadomes 2019. gada 12. decembra sanāksmes secinājumiem, uz kuriem atsaukusies Lietuvas Republika, kuru iespējamā "politiskā" ietekme uz Parlamenta un Padomes likumdošanas pilnvarām nevar būt iemesls tam, lai Tiesa atceltu minētās regulas tiesību normas (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2018. gada 21. jūnijs, Polija/Parlaments un Padome, C-5/16, EU:C:2018:483, 86. punkts).

433 Šādos apstākļos ir tikai jāpārbauda, vai, kā to būtībā apgalvo Lietuvas Republika un Polijas Republika, Savienības likumdevējs, pieņemot Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu, ir pārkāpis ar vides aizsardzību saistītās prasības, kas izriet no LESD 11. panta kopsakarā ar Hartas 37. pantu.

434 Šajā ziņā, pirmkārt, jākonstatē, ka Lietuvas Republika tikai vispārīgi un abstrakti apgalvo, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētais pienākums nenovēršami apdraudēs Savienības politiku vides jomā. Tās argumentācija balstās uz kļūdainu pieņēmumu, kā tas izriet no šī sprieduma 168.–180. punkta, ka transportlīdzekļu vadītājiem ir obligāti jāatgriežas, izmantojot bieži vien tukšus smagos kravas transportlīdzekļus, darba devēja darbības centrā vai savā dzīvesvietā reizi trīs vai četrās nedēļās atkarībā no gadījuma. No tā izriet, ka šī argumentācija jānoraida.

435 Otrkārt, Polijas Republikas argumenti arī gandrīz ekskluzīvi attiecas nevis uz Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzēto pienākumu, bet uz tiesību normām, kas ietvertas citos "Mobilitātes pakotni" veidojošos tiesību aktos. Proti, galvenie pētījumi un cita informācija, uz kuru šī dalībvalsts balstās šajā kontekstā, attiecas uz pienākumu, kas paredzēts Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktā, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, un kas attiecas uz transportlīdzekļu atgriešanos ik pēc astoņām

nedēļām darbības centrā, kas atrodas dalībvalstī, kurā attiecīgais transporta uzņēmums veic uzņēmējdarbību. Taču uz šo pēdējo minēto tiesību normu attiecas dažādi pamati prasībās, kas vērstas pret Regulu 2020/1055 lietās C-542/20, C-545/20, C-547/20, no C-549/20 līdz C-552/20 un C-554/20. Tā kā Polijas Republikas izvirzītie argumenti neattiecas uz Regulas 2020/1054 tiesību normām, tie jānoraida kā neefektīvi.

436 Treškārt, tā kā tomēr Polijas Republikas argumentācija par to, ka esot pārkāpts LESD 11. pants kopsakarā ar Hartas 37. pantu, konkrēti attiecoties uz Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzēto pienākumu, jānorāda, pirmām kārtām, ka LESD 11. pants ir transversāls, kas nozīmē, ka Savienības likumdevējam ir jāiekļauj ar vides aizsardzību saistītās prasības Savienības politikās un darbībās un tostarp kopējā transporta politikā, uz kuru attiecas Regula 2020/1054.

437 Otrām kārtām, Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkta tiesiskuma pārbaude, kas Tiesai jāveic, šajā gadījumā ņemot vērā LESD 11. pantu kopsakarā ar Hartas 37. pantu, attiecas uz Savienības tiesību aktu, ar kuru Savienības likumdevējam jānodrošina, kā izriet no šī sprieduma 282. punkta, līdzsvars starp dažādām iesaistītajām interesēm un mērķiem.

438 Šādos apstākļos, lai arī Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētajam pienākumam, ja to aplūko atsevišķi, esot būtiskas nelabvēlīgas sekas uz vidi, lai noteiktu, vai ir jākonstatē LESD 11. panta kopsakarā ar Hartas 37. pantu pārkāpums, esot jāņem vērā citas darbības, ko Savienības likumdevējs ir veicis, lai ierobežotu autotransporta negatīvo ietekmi uz vidi un lai sasniegtu vispārējo mērķi samazināt piesārņojošo vielu emisijas.

439 Šajā gadījumā ar savu argumentāciju par to, ka esot pārkāpts LESD 11. pants kopsakarā ar Hartas 37. pantu, Polijas Republika būtībā apgalvo, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkts izraisīs papildu CO_2 un piesārņojošo vielu emisijas smago kravas transportlīdzekļu papildu braucienu dēļ, kuri bieži notiks bez kravas un garos attālumos un izrietēs no tā piemērošanas.

440 Tādējādi visa šī argumentācija balstās uz pieņēmumu, ka šī tiesību norma nozīmē transportlīdzekļu obligātu atgriešanos darba devēja darbības centrā vai transportlīdzekļu vadītāju dzīvesvietā, kaut arī pirms Regulas 2020/1054 pieņemšanas tikai neliels skaits transportlīdzekļu esot atgriezies vienā no šīm divām vietām.

441 Šis pieņēmums ir kļūdains, kā tas izriet it īpaši no šī sprieduma 170., 171., 236. un 295. punkta.

442 Šādos apstākļos ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem (1/2. daļa, 48. lpp.) loģiski nav identificēta nekāda ietekme uz vidi, kura izrietot no pasākumiem, kurus Komisija paredzējusi priekšlikumā regulai par darba laiku.

443 Ņemot vērā iepriekš minēto, Lietuvas Republikas un Polijas Republikas argumenti par to, ka ir pārkāpts LESD 11. pants kopsakarā ar Hartas 37. pantu, jānoraida.

444 Tādēļ nav jāpārbauda nedz Lietuvas Republikas un Polijas Republikas argumenti par citiem Savienības tiesību aktiem, kuru mērķus vides aizsardzības jomā, kā apgalvots, apraudot Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkta pieņemšana, nedz arī dažādi citi pasākumi, ko Savienības likumdevējs noteicis autotransporta nozarē un uz kuriem atsaucies Parlaments un Padome, lai novērtētu, cik lielā mērā likumdevējs ir ņēmis vērā vispārējo mērķi samazināt šajā nozarē piesārņojošo vielu emisijas.

445 Tādēļ Lietuvas Republikas trešais pamats un Polijas Republikas piektais pamats jānoraida.

446 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, Lietuvas Republikas celtā prasība (lieta C-541/20), Bulgārijas Republikas celtā prasība (lieta C-543/20), Rumānijas celtā prasība (lieta C-546/20) un Polijas Republikas celtā prasība (lieta C-553/20) jānoraida, ciktāl to mērķis ir panākt Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkta atcelšanu.

3. Par Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktu

447 Lai pamatotu savas atbilstošās prasības atcelt Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktu, Bulgārijas Republika (lieta C-543/20), Rumānija (lieta C-546/20) un Ungārija (lieta C-551/20), atkarībā no gadījuma, būtībā atsaucas uz:

– samērīguma principa pārkāpumu (Bulgārijas Republikas ceturtais pamats, Rumānijas pirmā pamata pirmā daļa un Ungārijas vienīgais pamats);

– vienlīdzīgas attieksmes principa un diskriminācijas aizlieguma principa pārkāpumu (Bulgārijas Republikas piektā pamata otrā daļa un Rumānijas trešā pamata pirmā daļa);

– LESD tiesību normu, kas attiecas uz pakalpojumu sniegšanas brīvību, pārkāpumu (Rumānijas pirmā pamata pirmā daļa par samērīguma principa pārkāpumu) un

– LESD 91. panta 2. punkta un 94. panta pārkāpumu (Rumānijas pirmā pamata pirmā daļa par samērīguma principa pārkāpumu).

a) Par samērīguma principa pārkāpumu

1) Lietas dalībnieku argumenti

448 Bulgārijas Republika ar ceturto pamatu, Rumānija ar pirmā pamata pirmo daļu un Ungārija ar vienīgo pamatu apgalvo, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktā neesot ievērotas no samērīguma principa izrietošās prasības. Lai arī savā vienīgajā pamatā Ungārija arī formāli norāda uz acīmredzamu kļūdu vērtējumā, tās argumentācijas mērķis šajā kontekstā ir tikai pierādīt šī principa pārkāpumu.

449 Pirmām kārtām, Bulgārijas Republika, Rumānija un Ungārija apgalvo, ka ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktu neesot ievērots minētais princips pats par sevi, ciktāl Eiropas infrastruktūras pašreizējā stāvokļa dēļ aizliegumu izmantot regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu transportlīdzeklī esot pārāk grūti vai pat neiespējami izpildīt. Proti, ņemot vērā drošu autostāvvietu un tām tuvumā esošu piemērotu izmitināšanas vietu nepietiekamo skaitu, transportlīdzekļu vadītāji un transporta uzņēmumi bieži sastopoties ar prasībām, kuras neesot iespējams izpildīt. Šādos apstākļos šo pasākumu nevarot īstenot tā, lai tiktu sasniegti izvirzītie mērķi, un tas pierādot šī pasākuma acīmredzami neatbilstīgo raksturu. Turklāt minētais pasākums acīmredzami radot nesamērīgu slogu transportlīdzekļu vadītājiem un transporta uzņēmumiem. Tādēļ, paredzot šādu praksē neizpildāmu prasību, Savienības likumdevējs esot pieļāvis acīmredzamu kļūdu vērtējumā.

450 Bulgārijas Republika un Ungārija norāda, ka jau ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem (1/2. daļa, 18. lpp.) Komisija bija norādījusi, ka Savienībā vispār trūkstot piemērotu atpūtas telpu un drošu autostāvvietu. Atpūtas telpu nepietiekamība Savienībā izrietot arī no Komisijas publicēta pētījuma ("*Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks. Final Report*" ("Pētījums par drošām un apsargātām stāvvietām smagajiem kravas transportlīdzekļiem. Galīgais ziņojums", 2019. gada februāris (turpmāk tekstā – "2019. gada pētījums par stāvvietām"), 8. un 18.–20. lpp.). Saskaņā ar šo pētījumu no 300 000 stāvvietu, kas Savienībā paredzētas smagajiem kravas transportlīdzekļiem, tikai apmēram 47 000 stāvvietu esot daļēji apsargātas un tikai 7000 esot sertificēts drošības līmenis. Tā kā vidējais pieprasījums stāvvietām naktī tiekot lēsts ap 400 000 vietu, no tā izrietot apmēram 100 000 stāvvietu deficīts, turklāt ļoti maz esošo stāvvietu nodrošinot pienācīgu drošības līmeni. Turklāt no tā paša pētījuma izrietot drošo un apsargāto stāvvietu nevienāds sadalījums attiecībā uz Eiropas tranzīta koridoriem, jo 7000 sertificēto stāvvietu atrodoties tikai dažās dalībvalstīs. Turklāt EESK, kā arī vairākas dalībvalstis esot uzsvērušas šo situāciju likumdošanas procedūrā.

451 Lai gan jautājumi par pienācīgām stāvvietām un izmitināšanas vietām ir atšķirīgi, tie esot cieši saistīti, jo transportlīdzekļa vadītājam piemērota esot tikai tāda izmitināšanas vieta, kas atrodas pienācīgas un apsargātas autostāvvietas tuvumā, lai nodrošinātu viņa kravas aizsardzību. Šādu stāvvietu ierobežotais skaits vēl vairāk samazinot to iespējamo izmitināšanas vietu skaitu, kurās transportlīdzekļa vadītājs var palikt, lai izmantotu savu iknedēļas atpūtas laikposmu.

452 Bulgārijas Republika arī norāda, ka par infrastruktūras nepietiekamību liecina Komisijas pienākums atbilstoši Regulas 2020/1054 1. panta 7. punktam līdz 2024. gada 31. decembrim iesniegt Parlamentam un Padomei ziņojumu par transportlīdzekļu vadītājiem piemērotu atpūtas telpu pieejamību. Rumānija piebilst, ka ar šo pašu tiesību normu Komisijai esot noteikts pienākums publicēt visu stāvvietu sarakstu. Tomēr līdz šim neesot izveidota neviena tīmekļa vietne šim nolūkam.

453 Rumānija arī norāda – lai ievērotu Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktu, transportlīdzekļu vadītājiem maršrutos, kuros nav drošu un apsargātu stāvvietu, nav citas izvēles kā izmantot neapsargātas stāvvietas, kurās tie savā atpūtas laikposmā, ko pavada piemērotā izmitināšanas vietā, atstāj savus transportlīdzekļus bez uzraudzības, tādējādi pakļaujot savu transportlīdzekli noziedzībai. Atbilstoši Konvencijai par kravu starptautisko autopārvadājumu līgumu (*CMR*), kas parakstīta Ženēvā 1956. gada 19. maijā, pārvadātājs esot atbildīgs par kravas pilnīgu vai daļēju nozaudēšanu vai sabojāšanu laikā no kravas pieņemšanas līdz piegādei, kā arī par piegādes aizkavēšanos. Pašreizējā Eiropas infrastruktūras stāvoklī šajā regulā pieņemtais likumdošanas risinājums tātad neuzlabojot transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus, bet gan, gluži pretēji, tā sekas varot būt tādas, ka palielinās transportlīdzekļu vadītāju nogurums un stress, kā arī viņu pašu drošības, kravas un transportlīdzekļa apdraudējums. Šajā pašā saistībā Bulgārijas Republika norāda, ka smagajiem kravas transportlīdzekļiem piemērotu apsargātu stāvvietu trūkums Savienībā pārvadātājiem palielinot zādzību risku un apdrošināšanas problēmu risku.

454 Bulgārijas Republika arī piebilst, ka neiespējamība ievērot aizliegumu regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu pavadīt transportlīdzeklī transportlīdzekļu vadītājiem un transporta uzņēmumiem radot risku, ka tiem tiks noteiktas sankcijas, kas transporta uzņēmumiem varētu likt zaudēt reputāciju Regulas Nr. 1071/2009 6. panta izpratnē un līdz ar to liegt tiem piekļuvi Savienības kravas autopārvadājumu tirgum. Šajā ziņā neesot nozīmes tam, ka smagāko Savienības tiesību pārkāpumu sarakstā nav iekļauts šī aizlieguma pārkāpums.

455 Šajā kontekstā Rumānija un Ungārija atsaucas uz *TEN-T* regulu, it īpaši tās 38. panta 3. punktu un 39. panta 2. punkta c) apakšpunktu, kā arī uz pārskatītajām pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai, kas minētas Regulas 2020/1054 19. apsvērumā. Šīs tiesību normas arī pierādot Eiropas pašreizējās infrastruktūras nepietiekamību.

456 Ungārija turklāt norāda, ka Regulas Nr. 561/2006 8.a panta 3. un 4. punktā, kuri ieviesti ar Regulas 2020/1054 1. panta 7. punktu, ir ietverti atkārtoti aicinājumi izveidot drošas un apsargātas stāvvietas. Turklāt šādu stāvvietu izveides pasākumi varēšot dot rezultātu tikai nākotnē, lai arī nav paredzēts nekāds pienācīgs pārejas laikposms, jo aplūkotais aizliegums turklāt esot absolūts. Bulgārijas Republika iebilst arī pret pārejas perioda neesamību attiecībā uz attiecīgās tiesību normas stāšanos spēkā.

457 Turpinājumā Bulgārijas Republika apgalvo, ka dalībvalstīm neesot nekāda pienākuma – vismaz līdz noteiktam datumam – nodrošināt pietiekamas piemērotas izmitināšanas vietas, kā arī apsargātas un drošas stāvvietas. Tādējādi tas varot mudināt dalībvalsti nepalielināt infrastruktūru skaitu, lai ierobežotu savā teritorijā ārvalstu pārvadātāju sniegtos transporta pakalpojumus.

458 Bulgārijas Republika arī norāda, ka aizliegums regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu pavadīt transportlīdzeklī rada lielas papildu izmaksas transporta uzņēmumiem, kas lielākoties ir MVU, jo šie uzņēmumi esot spiesti apmaksāt transportlīdzekļu vadītāju iknedēļas atpūtai piemērotu izmitināšanas vietu, kad tie atrodas tālu no savas dzīvesvietas. No tā arī izrietot izmaksas par iespējamiem papildu maršrutiem un tukšbraucieniem, kuru vienīgais pamatojums ir atrast pienācīgu izmitināšanas vietu. Saskaņā ar *KPMG* pētījumu "*The Bulgarian haulage sector – Market study: An impact assessment of Mobility Package I*" ("Bulgārijas kravu autopārvadājumu nozare – Tirgus izpēte: Pirmā tiesību aktu kopuma par mobilitāti ietekmes novērtējums"), kas publicēts 2019. gada 8. oktobrī (37. lpp.), izdevumi, kuri attiecīgā pasākuma dēļ būs jāsedz Bulgārijas transporta uzņēmumiem, esot aplēsti 143 miljonu EUR apmērā. Šajā ziņā arī Rumānija norāda, ka šis pasākums ir acīmredzami nepiemērots un nav nepieciešams, ņemot vērā mērķi samazināt administratīvos un finanšu izdevumus, kas jāsedz transporta uzņēmumiem.

459 Bulgārijas Republika turklāt norāda, ka jēdziena "piemērota izmitināšanas vieta" interpretācija radot tiesisko nedrošību, kas, kā atzīst pati Komisija, izraisot piemērošanas grūtības. Savukārt Rumānija apgalvo, ka atšķirības starp dalībvalstīm attiecībā uz sankcijām par aizlieguma regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu izmantot transportlīdzeklī neievērošanu, uz ko norādīts ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem (1/2. daļa, 18. lpp.), neesot atrisinātas ar Regulu 2020/1054, tāpēc dalībvalstis turpināšot piemērot atšķirīgas sankcijas, tādējādi paildzinot tiesiskās nedrošības situāciju transporta uzņēmumiem un transportlīdzekļu vadītājiem. Tādējādi likumdošanas risinājums esot nepiemērots, arī raugoties no šā viedokļa, jo ar to netiekot ievērots Regulā 2020/1054 izvirzītais mērķis vienādot noteikumu interpretāciju un piemērošanu un atvieglot sociālās jomas tiesību aktu saskanīgu pārrobežu piemērošanu.

460 Turpinājumā Bulgārijas Republika, Ungārija un Rumānija apšauba 2017. gada 20. decembra sprieduma *Vaditrans* (C-102/16, turpmāk tekstā – "spriedums *Vaditrans*", EU:C:2017:1012) nozīmīgumu. It īpaši Ungārijas un Rumānijas ieskatā šim spriedumam neesot ietekmes šajās prasībās, jo tiesvedībā, kurā tika taisīts šis spriedums, Tiesā netika iesniegti nekādi dati par dalībvalstīs pieejamām atpūtas telpām un tāpēc Tiesa tos neņēma vērā. Tādējādi Tiesa neesot pārbaudījusi jautājumu par samērīgumu un it īpaši neesot vērtējusi apstākli, kas ir atbilstīgs aplūkotā tiesiskā regulējuma piemērošanai, proti, to, ka aizliegumu regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu pavadīt transportlīdzeklī bieži vien nevar piemērot praksē tādēļ, ka

dalībvalstīs ir nepietiekams skaits pieejamu atpūtas telpu. Tiesa esot atbildējusi uz jautājumu par interpretāciju, lai gan šajā lietā esot jānosaka, vai, ņemot vērā likumdevēja rīcībā esošo informāciju, tas adekvāti īstenojis savu rīcības brīvību un ievērojis samērīguma prasību.

461 Rumānija arī norāda, ka pēc sprieduma *Vaditrans* pasludināšanas Regula Nr. 561/2006 katrā ziņā jāinterpretē tādējādi, ka ar to ir aizliegts regulāro iknedēļas atpūtas laikposmu pavadīt transportlīdzekļa kabīnē. Tomēr Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunkts neaprobežojas ar šī aizlieguma paredzēšanu, bet tajā ir arī noteikti papildu precizējumi. Arī Bulgārijas Republika norāda, ka šī regula neaprobežojas tikai ar sprieduma *Vaditrans* izpildi, bet ka ar to ir pievienota prasība, lai attiecīgie atpūtas laikposmi tiktu izmantoti katram dzimumam piemērotā izmitināšanas vietā, kurā ir pienācīgas guļasvietas un sanitārās telpas.

462 Visbeidzot Bulgārijas Republika un Rumānija apgalvo, ka pastāvot alternatīvi piemēroti pasākumi, kas ir mazāk apgrūtinoši. Tādējādi, pirmkārt, saskaņā ar pašas Komisijas viedokli, kas pausts ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem (1/2. daļa, 46. lpp.), būtu jāļauj transportlīdzekļu vadītājiem regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu izmantot transportlīdzeklī ar nosacījumu, ka tā ir transportlīdzekļa vadītāja brīva izvēle vai ka to pamato apstākļi. Otrkārt, vēl viens iespējams pasākums būtu paredzēt atkāpi gadījumos, kad noteiktā rādiusā ap transportlīdzekļa vadītāja atrašanās vietu nav piemērotu izmitināšanas vietu. Treškārt, iespējama alternatīva pieeja, kuru ieteikusi RK, esot nepiemērot aizliegumu izmantot regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu transportlīdzeklī, ja šis atpūtas laikposms tiek izmantots vietā, kurā ir pietiekams drošības līmenis un pienācīgas sanitārās telpas, un ja transportlīdzekļa vadītāja kabīne atbilst specifikācijām, ko noteiks Autotransporta komiteja. Ceturtkārt, esot iespējams ieviest pārejas periodu, kuram noslēdzoties Komisija konstatētu, ka ir pietiekami daudz izmitināšanas vietu, kā arī apsargātu un drošu stāvvietu visā Savienībā. Šo pārejas periodu varētu papildināt dalībvalstīm noteikts pienākums nodrošināt, ka tās veic nepieciešamos pasākumus, lai izveidotu piemērotu infrastruktūru.

463 Otrām kārtām, Rumānija un Ungārija apšauba, ka Savienības likumdevējs ir pārbaudījis aizlieguma pavadīt regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu transportlīdzeklī samērīgumu.

464 Proti, no informācijas, kas bija pieejama Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunkta pieņemšanas brīdī, izrietot, ka Savienības likumdevējs zināja par pastāvošajiem trūkumiem Eiropas infrastruktūrā. Taču ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem (1/2. daļa, 18. lpp.) stāvvietu un piemērotu izmitināšanas vietu trūkums esot aprakstīts kā faktors, kas sekmē atpūtas laikposmu izmantošanu transportlīdzekļa kabīnē. Šajā ietekmes novērtējumā pat esot precizēts, ka šīs situācijas dēļ transportlīdzekļu vadītājiem ir labāki atpūtas apstākļi kabīnē nekā tad, ja tie izmanto citus pieejamos risinājumus. Turklāt uz šā trūkuma apmēru Komisija esot norādījusi 2019. gada pētījumā par stāvvietām. Tāpat arī Regulas Nr. 561/2006 8.a panta 3. un 4. punktā ar grozījumiem, kas izdarīti ar Regulas 2020/1054 1. panta 7. punktu, esot ietverti atkārtoti aicinājumi izveidot drošas un apsargātas stāvvietas, kas pierādot, ka Savienības likumdevējs pieņēma apstrīdēto prasību, apzinoties piemērotas kvalitātes stāvvietu nepietiekamo skaitu.

465 No tā izrietot, ka Savienības likumdevējs pieļāvis acīmredzamu kļūdu, neņemdams vērā informāciju, kas ir būtiska attiecīgā pasākuma veikšanai, un nevērtēdams atbilstīgos pierādījumus.

466 Parlaments un Padome uzskata, ka šie pamati un argumenti nav pamatoti.

2) Tiesas vērtējums

467 Ar savu argumentāciju Bulgārijas Republika, Rumānija un Ungārija apstrīd Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunkta atbilstību samērīguma principam. Tā kā Rumānija un Ungārija turklāt apstrīd faktu, ka Savienības likumdevējs vispār ir pārbaudījis šīs tiesību normas samērīgumu, vispirms jāpārbauda šī pēdējā minētā argumentācija.

i) Par to, vai Savienības likumdevējs ir pārbaudījis Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunkta samērīgumu

468 Nav strīda, ka, pieņemot Regulu 2020/1054, Savienības likumdevēja rīcībā bija ietekmes novērtējums, kurš tostarp attiecās uz regulārā vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposma pavadīšanu transportlīdzeklī. Proti, ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem, kas bija pievienots priekšlikumam regulai par darba laiku, bija norādīts, ka dalībvalstu iestādes atšķirīgi interpretē Regulas Nr. 561/2006 tiesību normas par iknedēļas atpūtas laikposmu, kā arī tas, ka pastāv atšķirības valstu tiesību aktos un praksēs attiecībā uz šī atpūtas laikposma izmantošanu transportlīdzeklī (1/2. daļa, 21., 23., 30., 31. un 34. lpp.). Šajā ietekmes novērtējumā tobrīd Tiesas izskatītā lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu lietā C-102/16 *Vaditrans* iznākuma perspektīvā tika arī detalizēti pārbaudīta tāda pasākuma ietekme, kas ļauj rast skaidrību šajā jautājumā (1/2. daļa, 41., 42., 45., 47., 51., 55., 56., 61., 63., 64. un 70. lpp.).

469 Šajā kontekstā ar šī priekšlikuma 1. panta 5. punkta c) apakšpunktu bija paredzēts Regulas Nr. 561/2006 8. pantā ieviest 8.a pantu, kurā noteikts, ka regulāros vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmus nevar izmantot transportlīdzeklī, bet ka tie jāizmanto piemērotā izmitināšanas vietā, kurā ir pienācīgas guļasvietas un sanitārās telpas, ko nodrošina vai apmaksā darba devējs, vai transportlīdzekļa vadītāja dzīvesvietā vai kādā citā privātā vietā pēc savas izvēles.

470 Ar savu argumentāciju Rumānija un Ungārija tomēr pārmet Savienības likumdevējam, ka tas, Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktā ieviešot aizliegumu pavadīt regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu transportlīdzeklī, nav ņēmis vērā pienācīgu izmitināšanas vietu un drošu un apsargātu stāvvietu infrastruktūru trūkumu visā Savienībā, lai arī šī informācija šo dalībvalstu ieskatā ir būtiska šī aizlieguma samērīguma pārbaudei.

471 Tomēr jānorāda, ka Savienības likumdevējs bija pilnībā informēts par šo trūkumu, kad tas noteica aizliegumu pavadīt regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu transportlīdzeklī. Proti, kā to norāda pati Rumānija un Ungārija, minētais trūkums tika skaidri norādīts likumdošanas procedūrā gan ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem (1/2. daļa, 18., 23., 31. un 34. lpp.), gan 2019. gada pētījumā par stāvvietām.

472 Turklāt Savienības likumdevējs pienācīgi ņēma vērā šo apstākli, pieņemot Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktu. Proti, pirmkārt, tas neaizliedza pilnīgi visu atpūtas laikposmu pavadīšanu transportlīdzeklī, jo ir atļauts pavadīt transportlīdzeklī pārtraukumus, kā arī ikdienas atpūtas laikposmus un saīsinātus iknedēļas atpūtas laikposmus. Otrkārt, saskaņā ar priekšlikumu regulai par darba laiku, ko Komisija izstrādāja, pamatojoties uz šo ietekmes novērtējumu, tas uzskatīja, ka izmitināšanas un stāvvietu infrastruktūru trūkums nerada šķēršli aizliegumam pavadīt regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu transportlīdzeklī, ņemot vērā, ka pastāv alternatīvas vietas, kurās transportlīdzekļa vadītājs var izmantot šos atpūtas laikposmus, piemēram, savā dzīvesvietā, kas ir viena no divām vietām, kurā

transporta uzņēmumam saskaņā ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu jāļauj transportlīdzekļa vadītājam atgriezties regulāri – ik pēc trim vai četrām nedēļām, atkarībā no gadījuma, ja šis vadītājs to vēlas.

473 Šādos apstākļos nevar pārmest Savienības likumdevējam, ka tas nav pilnībā ņēmis vērā informāciju, kas ir būtiska Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktā paredzētā aizlieguma samērīguma pārbaudei.

474 Šajā ziņā nav nozīmes tam, ka Savienības likumdevējs no dažādajiem tā rīcībā esošajiem datiem nav izdarījis secinājumus, kuri Rumānijas un Ungārijas ieskatā tam esot bijuši jāizdara. Šajā ziņā iebildes, ar kurām šīs dalībvalstis pārmet Savienības likumdevējam, ka tas nav piemērotā veidā novērsis izmitināšanas un stāvvietu infrastruktūru trūkumu Regulas 2020/1054 ietvaros, jāvērtē, pārbaudot Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunkta atbilstību prasībām, kuras izriet no samērīguma principa.

475 Tādēļ jānoraida Rumānijas un Ungārijas argumenti par to, ka Savienības likumdevējs nav pārbaudījis ietekmi, kas izriet no aizlieguma pavadīt regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu transportlīdzeklī.

ii) Par Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunkta samērīgumu

476 Regulas Nr. 561/2006 8. panta 8. punktā bija paredzēts, ka tad, ja transportlīdzekļa vadītājs to vēlas, ikdienas atpūtas laikposmus un saīsinātus iknedēļas atpūtas laikposmus ārpus bāzes vietas var izmantot transportlīdzeklī, ja vien tas ir aprīkots ar guļamvietu katram transportlīdzekļa vadītājam un ja tas nav kustībā.

477 No 2020. gada 20. augusta šis 8. panta 8. punkts tika aizstāts ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktu, paredzot, ka regulāros vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmus, proti, pārējos atpūtas laikposmus, kas nebija minēti šajā agrākajā tiesību normā, transportlīdzekļa vadītājs nevar izmantot transportlīdzeklī, bet ka šiem vadītājiem tie ir jāizmanto katram dzimumam piemērotā izmitināšanas vietā, kurā ir pienācīgas guļasvietas un sanitārās telpas, precizējot, ka darba devējam jāsedz visi izdevumi par izmitināšanu ārpus transportlīdzekļa.

478 Ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktu izvirzītais mērķis, no kura skatpunkta jāvērtē šīs tiesību normas samērīgums, kā it īpaši izriet no šīs regulas 1., 2., 6., 8., 13. un 36. apsvēruma, ir uzlabot transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus un ceļu satiksmes drošību Savienībā, nodrošinot viņiem kvalitatīvu izmitināšanas vietu regulārā vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposma izmantošanai. Šīs tiesību normas mērķis tādējādi ir novērst to, ka nepastāv skaidri noteikumi par iknedēļas atpūtas laikposmiem. Šis mērķis, kā jau norādīts šī sprieduma 250. punktā, iekļaujas vispārīgākā ar minēto regulu izvirzītā mērķī, proti, nodrošināt taisnīgus uzņēmējdarbības nosacījumus autotransporta uzņēmumiem, lai izveidotu drošu, efektīvi funkcionējošu un sociāli atbildīgu autotransporta nozari un lai nepieļautu diskrimināciju un piesaistītu kvalificētus darba ņēmējus.

479 Bulgārijas Republika, Rumānija un Ungārija, kuras neapstrīd šo dažādo mērķu leģitimitāti, apgalvo, ka ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktu pašu par sevi netiekot ievērotas no samērīguma principa izrietošās prasības.

480 Lai noteiktu, vai ar aizliegumu pavadīt regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu transportlīdzeklī, kas paredzēts šajā tiesību normā, tiek ievērots samērīguma princips, jāpārbauda, vai šis pasākums ir piemērots, lai sasniegtu minētās tiesību normas mērķi uzlabot transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus un ceļu satiksmes drošību, vai tas acīmredzami nepārsniedz to, kas ir nepieciešams šī mērķa sasniegšanai, un vai tas ir samērīgs ar minēto mērķi.

– Par Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunkta piemērotību, lai sasniegtu izvirzīto mērķi

481 Pirmām kārtām, attiecībā uz Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunkta piemērotību sasniegt šajā tiesību normā izvirzīto mērķi, uzreiz jāatgādina, ka spriedumā *Vaditrans* Tiesa būtībā, it īpaši tā 31.–33. un 48. punktā, ir nospriedusi, ka Regulas Nr. 561/2006 8. panta 8. punkts redakcijā, kas bija piemērojama, pirms stājās spēkā 1. panta 6. punkta c) apakšpunkts, lai nezaudētu tā lietderīgo iedarbību, bija jāinterpretē, ņemot vērā arī 8. panta 6. punktu tādējādi, ka ar to bija aizliegts regulāro iknedēļas atpūtas laikposmu pavadīt transportlīdzeklī. Proti, saskaņā ar tā formulējumu ar minētā 8. panta 8. punktu skaidri un ar dažiem nosacījumiem tika atļauts pavadīt transportlīdzeklī tikai ikdienas atpūtas laikposmus un saīsinātus iknedēļas atpūtas laikposmus.

482 Vispirms norādījusi, ka šādu interpretāciju apstiprina šīs tiesību normas izstrādāšanas vēsture un konteksts, kurā tā iekļaujas, Tiesa uzsvēra, ka šī interpretācija acīmredzami ir domāta, lai sasniegtu Regulas Nr. 561/2006 mērķi, proti, uzlabot transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus un satiksmes drošību (spriedums *Vaditrans*, 43. punkts).

483 Tiesa precizēja, ka, lai gan transportlīdzekļu un kabīņu konstrukcija ir ievērojami uzlabota, tomēr nešķiet, ka kravas transportlīdzekļa kabīne ir atpūtas vieta, kas būtu pielāgota garākiem atpūtas laikposmiem nekā ikdienas atpūtas laikposms un saīsināts iknedēļas atpūtas laikposms, un ka transportlīdzekļu vadītājiem esot jābūt iespējai pavadīt regulāro iknedēļas atpūtas laikposmu vietā, kas tiem piedāvā piemērotus un atbilstošus izmitināšanas apstākļus (spriedums *Vaditrans*, 44. punkts).

484 Šajā kontekstā Tiesa piebilda, ka tad, ja Regulas Nr. 561/2006 8. panta 8. punkts būtu jāinterpretē tādējādi, ka transportlīdzekļa vadītājs regulāro iknedēļas atpūtas laikposmu var pavadīt transportlīdzeklī, šāda interpretācija nozīmētu, ka transportlīdzekļa vadītājs visus savus atpūtas laikposmus varētu pavadīt transportlīdzekļa kabīnē, proti, vietā, kas nepiedāvā piemērotus izmitināšanas apstākļus, un tas savukārt nevarētu sekmēt šajā regulā izvirzītā mērķa uzlabot transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus sasniegšanu (spriedums *Vaditrans*, 45. punkts).

485 No tā izriet, ka aizliegums, kas paredzēts Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktā, ar kuru ir tikusi kodificēta spriedumā *Vaditrans* sniegtā Tiesas interpretācija, ir piemērots, lai veicinātu transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļu un ceļu satiksmes drošības uzlabošanas mērķa sasniegšanu.

486 Bulgārijas Republikas, Rumānijas un Ungārijas izvirzītie argumenti nevar atspēkot šo apsvērumu.

487 Pirmkārt, ciktāl Bulgārijas Republika un Rumānija norāda, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunkts satur papildu precizējumus salīdzinājumā ar Regulas Nr. 561/2006 8. panta 8. punktu, kā to interpretējusi Tiesa spriedumā *Vaditrans*, jānorāda, ka Bulgārijas Republika tikai apgalvo, ka šajā 1. panta 6. punkta c) apakšpunktā paredzētais

pienākums izmantot regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu "katram dzimumam piemērotā izmitināšanas vietā, kurā ir pienācīgas guļasvietas un sanitārās telpas", esot jauna prasība, kas izriet no Regulas 2020/1054 pieņemšanas.

488 Taču šādu argumentāciju nevar pieņemt.

489 Proti, vispirms sprieduma *Vaditrans* 44. un 45. punktā Tiesa ir skaidri uzsvērusi, ka Regulas Nr. 561/2006 8. panta 8. punkts redakcijā, kas bija piemērojama pirms Regulas 2020/1054 stāšanās spēkā, jāinterpretē tādējādi, ka regulārais iknedēļas atpūtas laikposms jāizmanto piemērotā un atbilstošā izmitināšanas vietā, kas noteikti nozīmē, ka guļvietas un sanitārās telpas tajā ir piemērotas katram dzimumam. Turklāt prasība par "guļamvietu katram transportlīdzekļa vadītājam" jau bija skaidri formulēta šajā pēdējā minētajā tiesību normā.

490 Turpinājumā sprieduma *Vaditrans* 44. punktā Tiesa nosprieda, ka kravas transportlīdzekļa kabīne nav atpūtas vieta, kas pielāgota atpūtas laikposmiem, kas ir garāki nekā ikdienas atpūtas laikposms un saīsināts iknedēļas atpūtas laikposms, kuri minēti šajā pēdējā minētajā tiesību normā un kuri atbilstoši Regulas Nr. 561/2006 4. panta g) un h) apakšpunktam attiecas uz atpūtas laikposmiem robežās, atkarībā no gadījuma, no 3 stundām līdz 45 stundām. No tā obligāti izriet, ka iknedēļas atpūtas laikposmu, kas ir ilgāks par 45 stundām un ir kompensācija par iepriekšēju saīsinātu iknedēļas atpūtas laikposmu, atbilstoši šīs regulas 8. panta 8. punktam arī nevarēja izmantot transportlīdzeklī.

491 Visbeidzot, tā kā garākiem atpūtas laikposmiem pielāgota atpūtas vieta, ko Tiesa minējusi sprieduma *Vaditrans* 44. punktā, ir domāta, lai aizstātu kravas transportlīdzekļa kabīni regulāro iknedēļas atpūtas laikposmu izmantošanas nolūkā, un tā kā principā kabīni transportlīdzekļa vadītājam nodrošina par darba devēja līdzekļiem, no tā tikpat loģiski izriet, ka jebkuras piemērotas atpūtas vietas, kas aizstāj kravas transportlīdzekļa kabīni, nodrošināšana ir darba devēja uzdevums.

492 Tādēļ jākonstatē, ka apstāklis, ka Savienības likumdevējs, pieņemot Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktu, ir kodificējis spriedumā *Vaditrans* piemēroto interpretāciju, vienlaikus precizējot atsevišķus tās aspektus, var apstiprināt šīs tiesību normas piemērotību, lai sasniegtu izvirzīto mērķi.

493 Otrkārt, pretēji tam, ko norāda Ungārija un Rumānija, spriedumam *Vaditrans* ir nozīme Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunkta samērīguma vērtējumā, ciktāl, kā norādīts iepriekš, no šī sprieduma izriet, ka aizliegums transportlīdzekļa vadītājam izmantot regulāros vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmus transportlīdzeklī izriet nevis no šīs pēdējās minētās tiesību normas stāšanās spēkā, bet gan no Regulas Nr. 561/2006 8. panta 8. punkta redakcijā, kas bija spēkā pirms Regulas 2020/1054 stāšanās spēkā. Šajā ziņā nav nozīmes tam, ka spriedumā *Vaditrans*, kurš tika pasludināts, pamatojoties uz LESD 267. pantu, Tiesa, tā kā šajā lietā iesniedzējtiesa nebija to lūgusi, nepārbaudīja jautājumu par to, vai ir samērīgs Regulas Nr. 561/2006 8. panta 8. punkts redakcijā, kas bija piemērojama pirms Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunkta stāšanās spēkā.

494 Proti, ja Ungārija un Rumānija uzskatīja, ka Regulas Nr. 561/2006 8. panta 8. punkta iepriekšējā redakcija nebija spēkā vai ka, lai tā būtu spēkā, šī tiesību norma bija jāinterpretē atšķirīgi, tās varēja saskaņā ar Eiropas Savienības Tiesas statūtu 23. pantu to paust prejudiciālā nolēmuma

tiesvedībā lietā, kurā tika pasludināts spriedums *Vaditrans*. Taču šādu argumentāciju nevarētu lietderīgi pieņemt, lai pamatotu pamatus par Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunkta atcelšanu.

495 Treškārt, attiecībā uz Bulgārijas Republikas, Rumānijas un Ungārijas izvirzīto argumentāciju par pienācīgu izmitināšanas vietu un drošu un apsargātu stāvvietu trūkumu Savienības teritorijā vispirms jāatgādina, kā uzsvērts šī sprieduma 471. punktā, ka šo trūkumu Komisija konstatēja savā ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem un pēc tam 2019. gada pētījumā par stāvvietām. Ne Parlaments, ne Padome turklāt neapstrīd drošu un apsargātu stāvvietu trūkumu.

496 Tomēr Regulas 2020/1054 mērķis ir palielināt transportlīdzekļu vadītāju sociālo aizsardzību, bet uz autotransporta un stāvvietu infrastruktūru uzlabošanu Savienībā būtībā attiecas citi leģislatīvi akti, kas pieņemti, pamatojoties uz atšķirīgiem juridiskajiem pamatiem.

497 Konkrēti *TEN-T* regulā, kas pieņemta, pamatojoties uz LESD 172. pantu, kurā ir noteikta prasība saņemt attiecīgās dalībvalsts piekrišanu par pamatnostādnēm un kopēju interešu projektiem, kas attiecas uz tās teritoriju, proti, tās 39. panta 2. punkta c) apakšpunktā ir paredzēta atpūtas vietu izveide uz maģistrālēm aptuveni ik pēc 100 km saskaņā ar sabiedrības, tirgus un vides vajadzībām, lai tādējādi komerciālajiem profesionālajiem ceļu lietotājiem nodrošinātu piemērotas stāvvietas, kurās būtu pienācīgs drošības un aizsargātības līmenis.

498 Turklāt nav strīda par to, ka vairākos Savienības tiesību instrumentos ir paredzētas Savienības līdzfinansējuma iespējas ar mērķi paātrināt un veicināt atbilstošu stāvvietu infrastruktūru būvniecību. Tas tā ir Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 1316/2013 (2013. gada 11. decembris), ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, groza Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (EK) Nr. 680/2007 un Regulu (EK) Nr. 67/2010 (OV 2013, L 348, 129. lpp.), gadījumā, kā arī Komisijas Deleģētās regulas (ES) 2016/1649 (2016. gada 8. jūlijs), ar kuru papildina Regulu Nr. 1316/2013 (OV 2016, 247, 1. lpp.), gadījumā, kurā ir noteiktas transporta nozares finansējuma prioritātes daudzgadu un gada darba programmām.

499 Tomēr Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktā noteiktā aizlieguma piemērotības pārbaudi nevar veikt no tāda mērķa skatpunkta, kurš ar šo pasākumu nav izvirzīts.

500 Taču jāpārbauda, vai, kā to apgalvo Bulgārijas Republika, Rumānija un Ungārija, ņemot vērā pienācīgu izmitināšanas vietu un drošu un apsargātu stāvvietu trūkumu, aizliegumu regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu izmantot transportlīdzeklī nevar uzskatīt par pasākumu, kas ir piemērots, lai sasniegtu mērķi uzlabot transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus. Šo dalībvalstu ieskatā šis trūkums padarot šī aizlieguma ievērošanu pārmērīgi grūtu vai pat neiespējamu tādā ziņā, ka sekas tam varot būt tādas, ka šis mērķis tiek apdraudēts, palielinot transportlīdzekļu vadītāju stresu un nogurumu.

501 Šajā ziņā ir taisnība, ka iespēja ievērot Regulā Nr. 561/2006 paredzētos noteikumus par atpūtas laikposmiem vispārīgi var būt atkarīga tostarp no pienācīgu izmitināšanas telpu un stāvvietu pieejamības (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2023. gada 21. decembris, Komisija/Dānija (Maksimālais stāvēšanas laiks), C-167/22, EU:C:2023:1020, 45. punkts).

502 Tomēr, runājot, no vienas puses, par pienācīgu izmitināšanas vietu apgalvotā trūkuma ietekmi uz Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunkta piemērotību, lai sasniegtu tajā izvirzīto sociālās aizsardzības mērķi, vispirms jāuzsver, kā jau norādīts šī sprieduma 472. punktā, ka ar šo tiesību normu transportlīdzekļu vadītājiem netiek aizliegts izmantot transportlīdzeklī jebkādu

atpūtas laikposmu, lai kāds tas būtu, bet tā attiecas vienīgi uz regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu. Tādējādi tajā paredzētais aizliegums neattiecas ne uz pārtraukumiem, ne uz ikdienas atpūtas laikposmiem, ne uz saīsinātiem iknedēļas atpūtas laikposmiem.

503 Turpinājumā, šie atpūtas laikposmi, kurus ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktu transportlīdzekļu vadītājiem ir aizliegts izmantot transportlīdzeklī, ir tieši laikposmi, saistībā ar kuriem transporta uzņēmumiem atbilstoši šīs regulas 1. panta 6. punkta d) apakšpunktam ir pienākums organizēt transportlīdzekļu vadītāju darbu tā, lai tie varētu atgriezties, atkarībā no gadījuma, reizi trīs vai četrās nedēļās darba devēja darbības centrā vai savā dzīvesvietā, lai attiecīgi tur sāktu pavadīt vai lai tur pavadītu regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu.

504 Tādējādi, pretēji tam, ko vedina domāt Bulgārijas Republika, Rumānija un Ungārija, regulārā vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposma izmantošana neprasa sistemātiski piekļuvi izmitināšanas vietām, kas nav transportlīdzekļu vadītāju dzīvesvietas. Kā izriet no Regulas 2020/1054 13. apsvēruma, tikai tad, ja transportlīdzekļu vadītāji, kā viņiem ir tiesības to darīt, neizmanto savu regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu savā dzīvesvietā, saskaņā ar šīs regulas 1. panta 6. punkta c) apakšpunktā noteikto prasību ir jānodrošina viņiem kvalitatīva un katram dzimumam piemērota izmitināšana šī atpūtas laikposma izmantošanai. No tā izriet, ka šī tiesību norma kopsakarā ar minētās regulas 1. panta 6. punkta d) apakšpunktu patiesībā var vismaz daļēji novērst pienācīgu izmitināšanas vietu trūkumu, kuru Komisija ir norādījusi savā ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem.

505 Visbeidzot, ir taisnība, ka Regulas 2020/1054 15. apsvērumā ir teikts, ka transportlīdzekļu vadītāji var pavadīt regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu piemērotā izmitināšanas vietā, kas "var" atrasties līdzās stāvvietai. Tomēr gadījumos, kad transportlīdzekļu vadītāji izlemj neatgriezties vienā no divām vietām, kas noteiktas šīs regulas 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā, lai tur izmantotu šo atpūtas laikposmu, viņiem, pretēji tam, ko apgalvo Bulgārijas Republika, Rumānija un Ungārija, nav nekāda pienākuma izvēlēties šādu izmitināšanas vietu, kas atrodas līdzās stāvvietai. Lai arī minētās regulas 1. panta 6. punkta c) apakšpunktā ir noteikts, ka transportlīdzekļu vadītājiem minētais atpūtas laiks jāizmanto "piemērotā izmitināšanas vietā", tajā nav noteikts, ka šai vietai jāatrodas līdzās stāvvietai. Šajā ziņā nevar saprātīgi sagaidīt, ka transportlīdzekļa vadītājs pavada savu vismaz 45 stundas ilgo iknedēļas atpūtas laikposmu šādas stāvvietas tuvumā. Neviena no šīm dalībvalstīm neapgalvo, ka infrastruktūras trūkums, ko Komisija identificējusi savā ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem, attiektos uz izmitināšanas vietām, kuras neatrodas blakus stāvvietai, un ka šīs izmitināšanas vietas nebūtu piemērotas.

506 Runājot, no otras puses, par pienācīgu stāvvietu apgalvotā trūkuma ietekmi uz Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunkta piemērotību, lai sasniegtu tajā izvirzīto sociālās aizsardzības mērķi, vispirms jāuzsver, ka šajā tiesību normā nav noteikts nekāds pienākums saistībā ar transportlīdzekļa stāvvietu. Tādējādi nekas neliek transportlīdzekļa vadītājam atstāt savu transportlīdzekli, kamēr viņš izmanto regulāro vai iknedēļas atpūtas laikposmu, stāvvietā, kas paredzēta smagajiem kravas transportlīdzekļiem.

507 Turpinājumā, kā pamatoti uzsvērusi Padome, aizlieguma transportlīdzekļu vadītājiem regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu izmantot transportlīdzeklī atcelšana neļautu kompensēt drošu un apsargātu stāvvietu nepietiekamību, kas izcelta ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem, jo katrā ziņā laikposmā, kas atbilst šī atpūtas laikposma izmantošanai, tik un tā būtu vajadzīga stāvvieta. Turklāt šāda atcelšana, ciktāl ar to tiktu samazināta iespēja, ka

transportlīdzekļu vadītāji minētos atpūtas laikposmus izmanto savā dzīvesvietā pēc tam, kad tie ir novietojuši transportlīdzekli darba devēja darbības centrā, varētu pat veicināt to, ka pasliktinās stāvvietu trūkuma situācija, par kuru sūdzas Bulgārijas Republika, Rumānija un Ungārija, jo tādā gadījumā transportlīdzekļu vadītāji vairāk aizņemtu pieejamās drošās un apsargātās stāvvietas.

508 Visbeidzot, runājot par apgalvoto kravu zādzību risku, kas apgrūtinot kravu apdrošināšanas iespējas, jāuzsver, ka saskaņā ar Regulas Nr. 561/2006 4. panta f)–h) punktu transportlīdzekļu vadītājiem viņu atpūtas laikposmi neatkarīgi no tā, vai tie ir ikdienas vai iknedēļas atpūtas laikposmi, jāvar brīvi izmantot pēc saviem ieskatiem tādējādi, ka viņi nevar būt atbildīgi par šādas kravas uzraudzību, kamēr viņi izmanto savu atpūtas laiku.

509 Katrā ziņā šis risks izriet nevis no īpašā ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktu ieviestā pasākuma, ar kuru aizliegts regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu pavadīt transportlīdzeklī, bet gan vispārīgāk no drošu un apsargātu stāvvietu trūkuma, tomēr jāatgādina, ka transportlīdzekļu vadītājiem ir atļauts visus pārējos atpūtas laikposmus izmantot transportlīdzeklī, kas novietots stāvvietā.

510 Tādējādi, lai arī ir taisnība, ka saskaņā ar 2019. gada pētījumu par stāvvietām kravu zādzības Savienībā nozīmē 8,2 miljardu EUR zaudējumus, no šī pētījuma neizriet, ka šie zaudējumi konkrēti izrietētu no zādzībām, kuras notiek, kamēr transportlīdzekļu vadītāji izmanto savu regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu, ko jau saskaņā ar Regulas Nr. 561/2006 8. panta 8. punktu tā redakcijā pirms Regulas 2020/1054 stāšanās spēkā bija aizliegts izmantot transportlīdzeklī.

511 Šādos apstākļos nevar uzskatīt, ka aizliegums regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu pavadīt transportlīdzeklī ir pasākums, kas nav piemērots, lai sasniegtu transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļu un ceļu satiksmes drošības uzlabošanas mērķi, ar pamatojumu, ka tā stāšanās spēkā nav pakārtota atbilstošu izmitināšanas un stāvvietu infrastruktūru izveidei.

512 Turklāt jānorāda, ka Savienības likumdevējs ar Regulas 2020/1054 1. panta 7. punktu ir ieviesis Regulā Nr. 561/2006 8.a pantu, kurš, kā izriet no Regulas 2020/1054 15., 17. un 18. apsvēruma, ietver īpašas tiesību normas, kuru mērķis ir veicināt kvalitatīvu stāvvietu aprīkošanu, izstrādājot minimālos standartus, kā arī uzlabojot piekļuvi informācijai par pieejamām atpūtas telpām. Šādiem uzlabojumiem būtu jāvar atvieglot darba devējam transportlīdzekļa vadītāja darbību plānošanu, lai tas varētu ierasties stāvvietā, kas atbilst tam, ko šis darba devējs uzskata par piemērotu pārvadātajai kravai.

513 Proti, vispirms Regulas Nr. 561/2006 8.a panta 2. punktā, kas ieviests ar Regulas 2020/1054 1. panta 7. punktu, Komisijai ir deleģētas pilnvaras izstrādāt standartus, kuros detalizētāk precizēts pakalpojumu un drošības līmenis stāvvietās, it īpaši attiecībā uz katram dzimumam piemērotām sanitārajām telpām, kā arī sertifikācijas procedūras. Turklāt šī paša 8.a panta 1. punktā Komisijai ir noteikts pienākums nodrošināt, lai transportlīdzekļu vadītāji varētu viegli iegūt informāciju par drošām un aizsargātām stāvvietām, kā arī publicēt sarakstu, kurā iekļauj visas sertificētās stāvvietas, oficiālā tīmekļa vietnē, ko regulāri atjaunina.

514 Rumānijas apgalvotais fakts, ka Komisija neesot publicējusi šo sarakstu, pat ja tas attiecīgā gadījumā varētu būt Komisijas pienākuma neizpilde, tomēr nevar nekādā veidā pierādīt, ka Savienības likumdevējs, pieņemot Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktu, ir veicis pasākumu, kas nav piemērots, lai sasniegtu izvirzīto mērķi.

515 Turpinājumā saskaņā ar Regulas Nr. 561/2006 8.a panta 4. punktu Komisijai līdz 2024. gada 31. decembrim jāiesniedz Parlamentam un Padomei ziņojums par transportlīdzekļu vadītājiem piemērotu atpūtas telpu un paaugstinātas drošības stāvvietu pieejamību, kā arī par drošu un aizsargātu sertificētu stāvvietu ierīkošanu.

516 Visbeidzot Regulas Nr. 561/2006 8.a panta 3. punkta otrajā daļā ir atkārtots fakts, ka saskaņā ar *TEN-T* regulas 39. panta 2. punkta c) apakšpunktu dalībvalstīm ir pienākums veicināt stāvvietu izveidošanu komerciālajiem ceļu lietotājiem, turklāt Regulas 2020/1054 19. apsvērumā ir atgādināts, ka ir svarīgi, lai būtu pieejamas pietiekamas Savienības līdzfinansējuma iespējas, lai paātrinātu un veicinātu atbilstošas stāvvietu infrastruktūras būvniecību.

517 Pretēji tam, ko apgalvo Bulgārijas Republika, šie pienākumi ne tikai nepierāda šīs regulas 1. panta 6. punkta c) apakšpunkta nepiemērotību, lai sasniegtu izvirzīto mērķi, bet, gluži pretēji, norāda, ka Savienības likumdevējs saglabā vērību attiecībā uz stāvvietu trūkuma jautājumu.

518 Runājot arī par Bulgārijas Republikas argumentu, ka, tā kā dalībvalstīm nav noteikts termiņš pienācīgas infrastruktūras nodrošināšanai, dažas no tām varētu būt mudinātas nepalielināt šo infrastruktūru skaitu, lai ierobežotu pakalpojumu sniegšanu savā teritorijā, ko veic transporta uzņēmumi, kas uzņēmējdarbību veic citās dalībvalstīs, tas jānoraida kā spekulatīvs, jo nepastāv neviens pierādījums tā pamatotībai.

519 Tādējādi no visiem iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka fakts, ka pastāv pienācīgu izmitināšanas vietu un drošu un apsargātu stāvvietu trūkums Savienības teritorijā, nevar pierādīt, ka ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktu ieviestais aizliegums regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu pavadīt transportlīdzeklī ir nepiemērots, lai sasniegtu šajā regulā minēto mērķi.

520 Ceturtkārt, attiecībā uz Bulgārijas Republikas un Rumānijas argumentāciju par apgalvoto tiesisko nedrošību, kas skar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunkta interpretāciju un piemērošanu, jānorāda, ka Savienības likumdevējs ar šo tiesību normu ir vēlējies nodrošināt aizlieguma regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu izmantot transportlīdzeklī vienveidīgu piemērošanu un ar to saistīto pienākumu šos atpūtas laikposmus izmantot piemērotā izmitināšanas vietā. Regulas Nr. 561/2006 8. panta 8. punkts redakcijā pirms Regulas 2020/1054 stāšanās spēkā varēja izraisīt neskaidrības tā iemesla dēļ, ka pastāvēja atšķirības, kā šo tiesību normu interpretē un piemēro valstu kompetentās iestādes, uz kurām tika norādīts ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem (1/2. daļa, 5., 18. un 23. lpp.).

521 Taču pretēji tam, ko apgalvo Bulgārijas Republika, formulējums "atbilstošā un katram dzimumam piemērotā izmitināšanas vietā, kurā ir pienācīgas guļasvietas un sanitārās telpas", kas minēts Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktā, ir nepārprotams. Tas, ka šī formulējuma aprises ir pietiekami elastīgas, lai iekļautu samērā plašu tādu izmitināšanas vietu klāstu, kurās transportlīdzekļa vadītājs var izmantot savu regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu, neliekot apšaubīt šīs tiesību normas piemērotību tajā izvirzītā mērķa sasniegšanai, var, gluži pretēji, kā pamatoti norāda Parlaments, stiprināt šo piemērotību. Šajā ziņā Bulgārijas Republikas apgalvojums, ka dalībvalstis visticamāk izmantošot atšķirīgas minētās tiesību normas interpretācijas, ir spekulatīvs un tātad jānoraida šī vienīgā iemesla dēļ.

522 Attiecībā uz Rumānijas norādīto risku, ka valstu tiesību aktos ir paredzēti atšķirīgi sodi aplūkotā aizlieguma neievērošanas gadījumā, ir taisnība, ka ar Regulu 2020/1054 šajā ziņā nav veikta dalībvalstu sodu režīmu saskaņošana. Tomēr šo risku stingri ierobežo atbilstoši Regulas

Nr. 561/2006 19. panta 1. punktam tā redakcijā, kas izriet no Regulas 2020/1054 1. panta 16. punkta, dalībvalstīm noteiktais pienākums paredzēt, kā tas arī uzsvērts pēdējās minētās regulas 23. apsvērumā, sodus, kas ir iedarbīgi un samērīgi ar pārkāpumu smagumu, kā arī atturoši un nediskriminējoši, turklāt nosakot, ka katram pārkāpumam var piemērot tikai vienu sodu vai procedūru. Tādēļ nevar uzskatīt, ka sodu atšķirības risks padara Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktu nepiemērotu izvirzītā mērķa sasniegšanai.

– *Par Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunkta nepieciešamību*

523 Otrām kārtām, attiecībā uz Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunkta nepieciešamību un konkrētāk – argumentāciju par to, ka pastāv mazāk apgrūtinoši pasākumi nekā tas, kas noteikts ar šo tiesību normu, jānorāda, ka Bulgārijas Republika tikai min virkni pasākumu, no kuriem lielākā daļa tika apspriesti likumdošanas procedūras laikā, bet kurus Savienības likumdevējs neizvēlējās šīs procedūras noslēgumā pieņemtā leģislatīvā akta galīgajā versijā.

524 Taču pasākumi, kuri bija padomā šai dalībvalstij un kuriem kopīgs ir tas, ka ar tiem vienā vai otrā veidā tiek atļauts regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu pavadīt transportlīdzeklī, atstājot izvēli transportlīdzekļa vadītāju ziņā, ne vienmēr ļautu sasniegt Savienības likumdevēja izvirzīto mērķi, kas ir uzlabot transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus un ceļu satiksmes drošību, jo gadījumā, ja šie pasākumi tiktu īstenoti, tie varētu izraisīt to, ka transportlīdzekļu vadītāji sistemātiski visus savus regulāros vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmus izmantotu transportlīdzeklī. Proti, tā kā transportlīdzekļa vadītājs, kā jau tika norādīts šī sprieduma 174. punktā, ir vājākā puse darba attiecībās ar darba devēju, šādi pasākumi radot risku, ka transportlīdzekļa vadītāja izvēle nav pavisam brīva un ka uz viņu var izdarīt spiedienu, lai veiktu izvēli, kas ir darba devēja interesēs. Arī atkāpju ieviešana esot saistīta ar risku, ka transportlīdzekļu vadītāji savu regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu pavadītu nepiemērotā vietā, kas nozīmētu viņu sociālās aizsardzības regresu.

525 Turklāt, lai gan, kā norādījusi Bulgārijas Republika, Komisija ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem (1/2. daļa, 44.–47. lpp.) paredzēja iespēju ļaut transportlīdzekļu vadītājiem izmantot regulāros iknedēļas atpūtas laikposmus transportlīdzeklī ar nosacījumu, ka tā ir brīva šo vadītāju izvēle vai ka to attaisno apstākļi, tā šajā pašā ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem (1/2. daļa, 49. lpp.) precizēja, ka, ņemot vērā it īpaši grūtības pārbaudīt transportlīdzekļu vadītāju izvēles brīvo raksturu, šī iespēja varētu izraisīt tīšu ļaunprātīgas izmantošanas pieaugumu tādā ziņā, ka šie atpūtas laikposmi apzināti un sistemātiski tiktu izmantoti transportlīdzeklī.

526 Šajā kontekstā attiecībā uz Bulgārijas Republikas, Rumānijas un Ungārijas argumentāciju par transportlīdzekļu komfortu ir taisnība, ka Komisija savā ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem (1/2. daļa, 18. lpp.), kas tika pabeigts pirms sprieduma *Vaditrans*, norādīja, ka transportlīdzekļos bieži ir nodrošināti labāki izmitināšanas apstākļi nekā citās pieejamās vietās.

527 Tomēr, no vienas puses, šajā pašā ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem (1/2. daļa, 73.–75. lpp.) Komisija pēc dažādu paredzēto iespēju radīto priekšrocību un trūkumu izsvēršanas izdarīja secinājumu, ka aizliegums regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu izmantot transportlīdzeklī ir vispiemērotākā izvēle, lai samazinātu transportlīdzekļu vadītāju stresu un nogurumu, tādēļ tā paredzēja šādu aizliegumu priekšlikuma regulai par darba laiku 1. panta 5. punkta c) apakšpunktā.

528 No otras puses, Savienības likumdevējs, īstenojot savu plašo rīcības brīvību, tāpat kā Tiesa sprieduma *Vaditrans* 45. punktā, varēja uzskatīt, ka mērķis uzlabot transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus izslēdz iespēju, ka transportlīdzekļa vadītājs visus savus atpūtas laikposmus var pavadīt transportlīdzekļa kabīnē, jo šāda vieta nepiedāvā piemērotus izmitināšanas apstākļus garāku atpūtas laikposmu izmantošanai.

529 Attiecībā uz Bulgārijas Republikas, Rumānijas un Ungārijas minēto pasākumu, kas izpaustos kā pārejas perioda ieviešana, lai atliktu aizlieguma regulāros vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmus pavadīt transportlīdzeklī stāšanos spēkā, tas acīmredzami nevar būt mazāk ierobežojoša alternatīva. Proti, šāds aizliegums jau bija spēkā Regulas 2020/1054 pieņemšanas brīdī, jo, kā izriet no sprieduma *Vaditrans* 30., 31. un 48. punkta, tas izriet no Regulas Nr. 561/2006 8. panta 8. punkta redakcijā, kas bija piemērojama pirms Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunkta stāšanās spēkā. Šādos apstākļos šāda pārejas perioda ieviešana nozīmētu šī sprieduma tvēruma ierobežošanu laikā, taču Tiesa to neuzskatīja par nepieciešamu.

– *Par Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunkta samērīgumu*

530 Trešām kārtām, attiecībā uz Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktā minētā aizlieguma samērīgumu, vispirms jāatgādina LESD preambulā minētā "svarīgākā mērķa" pastāvīgi uzlabot dzīves un darba apstākļus nozīmīgums, kas Savienības likumdevējam atbilstoši LESD 9. un 90. pantam pilnībā jāņem vērā, īstenojot savu kompetenci kopējās transporta politikas jomā. Kā Tiesa būtībā norādījusi spriedumā *Vaditrans* (44. un 45. punkts), kravas transportlīdzekļa kabīne nenodrošina izmitināšanas apstākļus, kas ir pielāgoti garākiem atpūtas laikposmiem nekā ikdienas atpūtas laikposms un saīsināts iknedēļas atpūtas laikposms. Tādējādi transportlīdzekļu vadītāji nevar pavadīt regulāros vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmus šādā kabīnē tā, lai netiktu apdraudēts mērķis uzlabot viņu darba apstākļus.

531 Turpinājumā jānorāda, ka tāpat kā Regulas Nr. 561/2006 8. panta 8. punkts, kas grozīts ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktu, pēdējais minētais neaizliedz transportlīdzekļu vadītājiem, kā atgādināts šī sprieduma 472. un 502. punktā, visus atpūtas laikposmus izmantot transportlīdzeklī, bet tikai nepieļauj, ka regulārie vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmi tiek pavadīti transportlīdzeklī. Tādējādi transportlīdzekļu vadītājiem ir tiesības transportlīdzeklī pavadīt visus pārtraukumus, kā arī ikdienas atpūtas laikposmus un saīsinātos iknedēļas atpūtas laikposmus.

532 Turklāt saskaņā ar Regulas Nr. 561/2006 8. panta 6. punkta b) apakšpunkta pirmo daļu redakcijā, kas izriet no Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta a) apakšpunkta, regulāros iknedēļas atpūtas laikposmus var izmantot tikai ik pēc divām nedēļām, kā tas jau tika atļauts ar Regulas Nr. 561/2006 8. panta 6. punkta pirmās daļas otro ievilkumu tā redakcijā pirms Regulas 2020/1054 stāšanās spēkā, kas var vairāk ierobežot tvērumu, kāds ir aizliegumam regulāros iknedēļas atpūtas laikposmus pavadīt kravas transportlīdzekļa kabīnē.

533 Visbeidzot ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta a) apakšpunktu Savienības likumdevējs Regulas Nr. 561/2006 8. panta 6. punktā ieviesa trešo daļu, kas turpmāk, atkāpjoties no vispārējā noteikuma, kas paredzēts šī 8. panta 6. punkta pirmajā daļā, ļauj transportlīdzekļa vadītājam, kas veic starptautiskos kravu pārvadājumus, ievērojot konkrētus nosacījumus, ārpus tās dalībvalsts, kurā tā darba devējs veic uzņēmējdarbību, izmantot divus saīsinātos iknedēļas atpūtas laikposmus, kuri var tikt pavadīti transportlīdzeklī tādējādi, ka uz šiem atpūtas laikposmiem neattiecas Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktā noteiktais aizliegums. Ieviešot

šādu iespēju, kura bija izslēgta ar Regulas Nr. 561/2006 8. panta 6. punktu tā redakcijā pirms Regulas 2020/1054 stāšanās spēkā, Savienības likumdevējs ir šādi vēlējies sniegt lielāku elastību transportlīdzekļu vadītājiem, kuri veic lielus attālumus, ļaujot viņiem trīs nedēļas pēc kārtas izmantot visus savus atpūtas laikposmus transportlīdzeklī.

534 Šādos apstākļos nevar uzskatīt, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunkts izraisa acīmredzami nesamērīgus traucējumus attiecībā pret šajā tiesību normā izvirzīto mērķi.

535 Neviens no Bulgārijas Republikas, Rumānijas un Ungārijas izvirzītajiem argumentiem nevar atspēkot šos apsvērumus.

536 Pirmkārt, attiecībā uz argumentāciju par ievērojamām papildu izmaksām, ko Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunkta īstenošana izraisot transporta uzņēmumiem, it īpaši MVU, pietiek atgādināt, ka aizliegums regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu pavadīt transportlīdzeklī izriet nevis no šīs tiesību normas stāšanās spēkā, bet, kā Tiesa būtībā nosprieda sprieduma *Vaditrans* 30., 31. un 48. punktā, no Regulas Nr. 561/2006 8. panta 8. punkta tā redakcijā pirms Regulas 2020/1054 stāšanās spēkā. Tādēļ šīs pēdējās minētās regulas 1. panta 6. punkta c) apakšpunkts pats par sevi nevar izraisīt ievērojamas papildu izmaksas.

537 Turklāt, lai arī ir taisnība, ka ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktu turpmāk ir skaidri noteikts pienākums darba devējam segt visus izdevumus, kas saistīti ar atpūtas laikposma izmantošanu ārpus transportlīdzekļa, tomēr, kā izriet no ietekmes novērtējuma par sociālajiem jautājumiem (1/2. daļa, 64. lpp.), daudzi darba devēji jau bija uzņēmušies šādu izdevumu apmaksu pirms šīs regulas stāšanās spēkā. Tāpat arī šī izdevumu apmaksa ir prasīta tikai tad, kad transportlīdzekļa vadītājs izvēlas saskaņā ar savām tiesībām neizmantot iespēju, kas darba devējam viņam jānodrošina atbilstoši Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktam, atgriezties reizi trīs vai četrās nedēļās, atkarībā no gadījuma, šī darba devēja darbības centrā vai savā dzīvesvietā, lai tur sāktu pavadīt vai lai tur pavadītu savu regulāro vai kompensācijas iknedēļas laikposmu. Visbeidzot šis izdevumu segšanas pienākums neskar transporta uzņēmuma tiesības izvēlēties šajā pēdējā gadījumā izmitināšanas vietu vai tās veidu, kuru tas apmaksās, ja vien šī izmitināšanas vieta atbilst no minētās tiesību normas izrietošajām prasībām.

538 Šādos apstākļos šķiet, ka aplēses, kas izriet no *KPMG* pētījuma par Bulgāriju, kurš minēts šī sprieduma 458. punktā, atbilstoši kuram izmaksas, kas būs jāsedz Bulgārijas pārvadātājiem Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktā paredzētā pasākuma dēļ, sasniegšot 143 miljonus EUR, nevar uzskatīt par pierādītām, jo tās balstās uz kļūdainu pieņēmumu, ka šajā tiesību normā ir noteikts jauns aizliegums un ka ar to transportlīdzekļu vadītāji ir spiesti sistemātiski izmantot atpūtas laikposmus ārpus savas dzīvesvietas, novietojot savu transportlīdzekli drošās un apsargātās stāvvietās.

539 Otrkārt, attiecībā uz argumentāciju par sankciju noteikšanas un transporta uzņēmuma reputācijas zaudēšanas risku Regulas Nr. 1071/2009 6. panta nozīmē Bulgārijas Republika nevar apgalvot, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunkts ir nesamērīgs, spekulējot par tādas rīcības biežumu, ar kuru tiek pārkāpts šajā pēdējā minētajā tiesību normā paredzētais aizliegums. Šajā ziņā šī dalībvalsts turklāt nepamatoti apgalvo, ka šo aizliegumu neesot iespējams ievērot, balstīdamās uz šī sprieduma 505. punktā minēto kļūdaino pieņēmumu, ka ar minēto tiesību normu transportlīdzekļu vadītājiem esot noteikts pienākums regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu izmantot izmitināšanas vietā, kas atrodas blakus stāvvietai.

540 Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, jākonstatē, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktā paredzētais aizliegums regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu pavadīt transportlīdzeklī acīmredzami nepārsniedz to, kas ir nepieciešams, lai sasniegtu ar šo aizliegumu izvirzīto mērķi.

541 Tādēļ Bulgārijas Republikas ceturtais pamats, Rumānijas pirmā pamata pirmā daļa un Ungārijas vienīgais pamats jānoraida kā nepamatoti.

b) Par vienlīdzīgas attieksmes un diskriminācijas aizlieguma principu pārkāpumu

1) Lietas dalībnieku argumenti

542 Bulgārijas Republika ar piektā pamata otro daļu un Rumānija ar trešā pamata pirmo daļu apgalvo, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktā neesot ievērotas prasības, kas izriet no LESD 18. pantā paredzētā diskriminācijas aizlieguma principa. Bulgārijas Republika atsaucas arī uz Hartas 20. un 21. panta pārkāpumu, LES 4. panta 2. punktā nostiprinātā principa par dalībvalstu vienlīdzību, kā arī, "ja Tiesa to atzītu par nepieciešamu", LESD 95. panta 1. punkta pārkāpumu.

543 Šo abu dalībvalstu ieskatā aizliegums regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu izmantot transportlīdzeklī pārkāpjot vienlīdzīgas attieksmes un diskriminācijas aizlieguma principus gan attiecībā uz transporta uzņēmumiem, kuri veic uzņēmējdarbību dalībvalstīs, kas atrodas Savienības perifērijā, gan attiecībā uz šo uzņēmumu nodarbinātajiem transportlīdzekļu vadītājiem. Transporta uzņēmumiem, kuri veic uzņēmējdarbību dalībvalstīs, kuras atrodas Savienības centrā, un to transportlīdzekļu vadītājiem esot ievērojami vieglāk ievērot minēto aizliegumu, nekā transporta uzņēmumiem, kuri veic uzņēmējdarbību dalībvalstīs Savienības perifērijā, un to transportlīdzekļu vadītājiem. Turklāt vienā un tajā pašā dalībvalstī attiecīgais aizliegums radot diskrimināciju starp vietējiem transportlīdzekļu vadītājiem un transportlīdzekļu vadītājiem no citām dalībvalstīm. Iekšzemes transportlīdzekļu vadītājus, kuri nodrošina pārvadājumus savā dalībvalstī, neietekmējot piemērotu izmitināšanas vietu un drošu un apsargātu autostāvvietu trūkums, jo viņi varot būt izmitināti savās mājās un novietot savas kravas automašīnas pārvadātāja darbības centrā. Tas neesot iespējams transportlīdzekļu vadītājiem, kurus nodarbina transporta uzņēmumi, kas veic uzņēmējdarbību dalībvalstīs Savienības perifērijā, un kuri veic starptautiskos pārvadājumus, un kuri piemērotu izmitināšanas vietu un drošu un apsargātu autostāvvietu trūkuma dēļ esot spiesti neievērot minēto aizliegumu, palielinot izdevumus transporta uzņēmumiem, no kuriem lielākā daļa ir MVU.

544 [Labots ar 2024. gada 19. decembra rīkojumu] Šajā ziņā Rumānija piebilst, ka fakts, ka dalībvalstis attīsta stāvvietu un izmitināšanas infrastruktūras atšķirīgi un ka tās atšķiras arī savā starpā atkarībā no tā, vai tās atrodas Savienības perifērijā vai Savienības autotransporta centra tuvumā, padara Savienības likumdevēja iejaukšanos jo vairāk nesamērīgu. Ņemot vērā, ka tranzīta dalībvalstīs stāvvietu tīkls esot nepietiekami attīstīts, Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktā paredzētais pienākums skarot galvenokārt tos transporta uzņēmumus, kas veic uzņēmējdarbību Savienības perifērijā esošās dalībvalstīs.

545 Rumānija turklāt uzskata, ka Regulas 2020/1054 tiesību normu seku uz pārvadājumu tirgu novērtējumu nevar veikt, neņemot vērā Regulu 2020/1055 un Direktīvu 2020/1057, kuras arī ietilpst "Mobilitātes pakotnē". Šī tiesību aktu kopuma visaptverošs vērtējums tādējādi atklātu Savienības likumdevēja pieņemtā tiesiskā regulējuma diskriminējošo raksturu attiecībā uz

transporta uzņēmumiem, kas uzņēmējdarbību veic Savienības perifērijā esošās dalībvalstīs, raugoties no konkrētas iespējas sniegt transporta pakalpojumus Savienībā aspekta. Proti, tā kā ar apstrīdētajiem "Mobilitātes pakotnes" pasākumiem ir paredzētas lielas izmaksas un noteikti dārgi izmaksājoši pienākumi, kuri it īpaši skar transporta uzņēmumus, kas uzņēmējdarbību veic Savienības perifērijā esošās dalībvalstīs, to konkurētspēja esot faktiski pavisam iznīcināta. Transportlīdzekļu vadītāju sociālo aizsardzību nevarot garantēt, ja nepastāv piemēroti pasākumi, lai atbalstītu transporta uzņēmumu pakalpojumu sniegšanas brīvības īstenošanu.

546 Parlaments un Padome uzskata, ka šiem pamatiem un argumentiem nav pamatojuma.

2) Tiesas vērtējums

547 Vispirms ar tādu pašu pamatojumu, kā norādīts šī sprieduma 307. punktā, kā nepieņemams jānoraida Bulgārijas Republikas apgalvojums par LESD 95. panta 1. punkta pārkāpumu, jo šī dalībvalsts tikai norāda uz šādu pārkāpumu, "ja Tiesa to atzītu par nepieciešamu", taču nesniedz šajā ziņā konkrētu argumentāciju.

548 Ņemot to vērā, runājot par šo pamatu un argumentu pamatotību, nav strīda, ka šajā gadījumā Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktā paredzētais noteikums, ciktāl ar to transporta uzņēmumiem ir noteikts pienākums par saviem līdzekļiem nodrošināt, ka to transportlīdzekļu vadītāji savus regulāros vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmus pavada nevis transportlīdzeklī, bet gan katram dzimumam piemērotā izmitināšanas vietā, kurā ir pienācīgas guļasvietas un sanitārās telpas, ir piemērojams bez izšķirības visiem attiecīgajiem darba devējiem neatkarīgi no dalībvalsts, kurā tie veic uzņēmējdarbību, visiem transportlīdzekļu vadītājiem neatkarīgi no viņu valstspiederības un no dalībvalsts, kurā ir to dzīvesvieta, kā arī visām dalībvalstīm tādējādi, ka tas nerada tiešu diskrimināciju, kas ir aizliegta Savienības tiesībās.

549 Tādēļ saskaņā ar šī sprieduma 308.–310. punktā atgādināto judikatūru jāpārbauda, vai ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktu Savienības likumdevējs identisku noteikumu ir nepamatoti piemērojis atšķirīgām situācijām, it īpaši ņemot vērā šīs tiesību normas mērķi, kas šī iemesla dēļ būtu ar Savienības tiesībām aizliegta tieša diskriminācija tādā ziņā, kā būtībā norāda dalībvalstis prasītājas, ka tā pēc savas būtības varot vairāk ietekmēt transporta uzņēmumus, kuri uzņēmējdarbību veic dalībvalstīs, kas to ieskatā atrodas "Savienības perifērijā", šo uzņēmumu nodarbinātos transportlīdzekļu vadītājus un šo dalībvalstu grupu.

550 Šajā ziņā Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunkta mērķis, kā norādīts šī sprieduma 478. punktā, ir uzlabot transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus un ceļu satiksmes drošību Savienībā, nodrošinot, ka šo vadītāju rīcībā ir kvalitatīva izmitināšanas vieta, lai izmantotu regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu, lai aizsargātu it īpaši, kā izriet no šīs regulas 8. un 13. apsvēruma, transportlīdzekļu vadītājus, kuri veic starptautiskos tālsatiksmes kravu pārvadājumus un kuri pavada ilgus laikposmus tālu no savas dzīvesvietas.

551 Taču jākonstatē, ka visi Savienībā nodarbinātie transportlīdzekļu vadītāji atrodas salīdzināmā situācijā attiecībā uz savām tiesībām regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu izmantot kvalitatīvā izmitināšanas vietā. Proti, visiem transportlīdzekļu vadītājiem neatkarīgi no viņu valstspiederības un no dalībvalsts, kurā to darba devējs veic uzņēmējdarbību, jābūt iespējai šo atpūtas laikposmu izmantot izmitināšanas vietā, lai viņiem nodrošinātu labus darba apstākļus un garantētu ceļu satiksmes drošību.

552 Pirmām kārtām, attiecībā uz to, kā apgalvo Bulgārijas Republika un Rumānija, ka, iespējams, pastāvot diskriminācija starp transportlīdzekļu vadītājiem, kuri veic starptautiskus pārvadājumus un ir nodarbināti atsevišķās dalībvalstīs, un transportlīdzekļu vadītājiem, kuri veic iekšzemes pārvadājumus un ir nodarbināti dalībvalstī, kas atrodas "Savienības centrā", protams, nevar izslēgt, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktam var būt lielāka ietekme uz transportlīdzekļu vadītājiem, kuri veic starptautiskus pārvadājumus uz dalībvalstīm, kas ģeogrāfiski atrodas tālāk no dalībvalsts, kurā to darba devējs veic uzņēmējdarbību, jo šiem transportlīdzekļu vadītājiem varētu būt lielākas grūtības nekā vietējiem vai iekšzemes transportlīdzekļu vadītājiem regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu izmantot savā dzīvesvietā un tādējādi tie vairāk saskartos ar piemērotu izmitināšanas vietu un stāvvietu infrastruktūru pašreizējo nepietiekamību.

553 Tomēr šī atšķirīgā ietekme uz transportlīdzekļu vadītājiem, kuri veic starptautiskus pārvadājumus, izriet no šo transportlīdzekļu vadītāju veikto pārvadājumu atšķirīgās būtības, kas ir atspoguļota arī LESD 91. panta 1. punkta a) un b) apakšpunktā. Proti, pastāv lielāka iespēja, ka starptautiskie pārvadājumi vairāk nekā iekšzemes pārvadājumi tiek veikti tālāk no transportlīdzekļu vadītāju dzīvesvietas un tālāk no vietas, kur to darba devējs veic uzņēmējdarbību.

554 Šajā ziņā, kā norādījis ģenerāladvokāts secinājumu 433. punktā, atļaut – saskaņā ar Bulgārijas Republikas un Rumānijas izvērsto apgalvojumu – transportlīdzekļu vadītājiem, kuri veic starptautiskos pārvadājumus, regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu pavadīt transportlīdzeklī, kas nav piemērota vieta šādu ilgstošu atpūtas laikposmu pavadīšanai, nozīmētu vēl lielāku diskrimināciju salīdzinājumā ar iekšzemes transportlīdzekļu vadītājiem, kuriem ir vieglāk šos atpūtas laikposmus pavadīt savā dzīvesvietā.

555 Otrām kārtām, attiecībā uz to, kā norāda Bulgārijas Republika un Rumānija, ka, iespējams, pastāv diskriminācija starp, no vienas puses, transporta uzņēmumiem, kuri veic uzņēmējdarbību "Savienības perifērijā" esošās dalībvalstīs un kuri veic starptautiskus pārvadājumus, kā arī to nodarbinātajiem transportlīdzekļu vadītājiem un, no otras puses, transporta uzņēmumiem, kuri veic uzņēmējdarbību "Savienības centrā" esošās dalībvalstīs un kuri veic tādus pašus pārvadājumus, kā arī to nodarbinātajiem transportlīdzekļu vadītājiem, ir taisnība, kā izriet no šī sprieduma 552. punkta, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktam varētu būt lielāka ietekme uz transporta uzņēmumiem – neatkarīgi no dalībvalsts, kurā tie veic uzņēmējdarbību –, kuri 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 pirmās dalībvalsts, un kuru transportlīdzekļu vadītāji tādējādi veic pārvadājumus tālu no savas dzīvesvietas.

556 Tomēr, kā jau norādīts šī sprieduma 321. punktā Savienības likumdevējam, ņemot vērā būtiskās pārmaiņas, kuras ir ietekmējušas iekšējo tirgu, ir tiesības pielāgot leģislatīvu aktu, lai atjaunotu līdzsvaru starp iesaistītajām interesēm, nolūkā uzlabot transportlīdzekļu vadītāju sociālo aizsardzību, ieviešot izmaiņas apstākļos, kādos tiek īstenota viņu darba devēju pakalpojumu sniegšanas brīvība, un nodrošināt taisnīgu konkurenci.

557 Kā norādīts šī sprieduma 322. punktā, nevar uzskatīt, ka Savienības tiesību norma pati par sevi ir pretrunā vienlīdzīgas attieksmes un diskriminācijas aizlieguma principiem tikai tādēļ, ka tā izraisa atšķirīgas sekas atsevišķiem saimnieciskās darbības subjektiem, ja šī situācija izriet no atšķirīgiem darbības veikšanas apstākļiem, kādos tie atrodas, it īpaši ģeogrāfiskās atrašanās vietas dēļ, nevis no tiesiskās nevienlīdzības, kas raksturīga apstrīdētajai tiesību normai.

558 Šajā gadījumā Savienības likumdevējs ir konkrēti vēlējies, kā norādīts šī sprieduma 282. punktā, nodrošināt jaunu līdzsvaru starp, no vienas puses, transportlīdzekļu vadītāju interesi strādāt labākos darba apstākļos un, no otras puses, darba devēju interesi veikt pārvadājumus saskaņā ar taisnīgiem uzņēmējdarbības nosacījumiem tā, lai autotransporta nozare būtu droša, efektīvi funkcionējoša un sociāli atbildīga.

559 Šajā kontekstā Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktā paredzētā aizlieguma, kas nekādā veidā nerada nevienlīdzīgus konkurences apstākļus transporta uzņēmumiem, mērķis, gluži pretēji, kā izriet no ietekmes novērtējuma par sociālajiem jautājumiem (1/2. daļa 17., 18. un 23. lpp.), ir novērst nevienlīdzīgo attieksmi, kas agrāk varēja izrietēt no valstu atšķirīgo sankciju režīmu piemērošanas dalībvalstīs tā iemesla dēļ, ka kompetentās valsts iestādes atšķirīgi interpretēja un piemēroja Regulas Nr. 561/2006 8. panta 8. punktu. Proti, lai ar skaidrāku saskaņošanas noteikumu nodrošinātu, ka aizliegums regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposma pavadīt transportlīdzeklī tiek piemērots vienveidīgi, Savienības likumdevējs kodificēja šī 8. panta 8. punkta interpretāciju, ko Tiesa sniegusi spriedumā *Vaditrans*.

560 Kā pamatoti uzsvērusi Padome, tieši tiem transportlīdzekļu vadītājiem, kuru darba devēji lielāko daļu savu transporta pakalpojumu sniedz saņēmējiem, kuri uzņēmējdarbību veic dalībvalstīs, kas atrodas tālu no tās dalībvalsts, kurā šie transporta uzņēmumi veic uzņēmējdarbību, un kuri tādējādi veic pārvadājumus tālu no savas dzīvesvietas, ir visvairāk nepieciešama aizsardzība, kas izriet no Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktā paredzētā saskaņošanas noteikuma, kas katrā ziņā ļauj pierādīt to kritēriju objektivitāti un piemērotību, ar kuriem Savienības likumdevējs ir pamatojis savu izvēli, lai sasniegtu šīs tiesību normas mērķi uzlabot darba apstākļus.

561 Turklāt, kā norādīts šī sprieduma 533. punktā, Savienības likumdevējs, lai kā vienmēr nodrošinātu atbilstošu līdzsvaru starp dažādām iesaistītajām interesēm, vienlaicīgi cenšoties sasniegt izvirzīto sociālās aizsardzības mērķi, ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta a) apakšpunktu ir grozījis Regulas Nr. 561/2006 8. panta 6. punktu, lai izņēmuma kārtā, ievērojot konkrētus nosacījumus, atļautu transportlīdzekļa vadītājam, kas veic starptautiskos kravu pārvadājumus, ārpus tās dalībvalsts, kurā tā darba devējs veic uzņēmējdarbību, izmantot divus saīsinātos iknedēļas atpūtas laikposmus, kuri var tikt pavadīti transportlīdzeklī.

562 Turklāt Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkta konkrētais mērķis ir samazināt šī sprieduma 552. punktā minētās grūtības, nosakot darba devējiem pienākumu organizēt transportlīdzekļu vadītāju darbu tā, lai šie pēdējie minētie varētu, ja viņi to vēlas, atgriezties reizi trīs vai četrās nedēļās, atkarībā no gadījuma, darba devēja darbības centrā vai savā dzīvesvietā.

563 Trešām kārtām, attiecībā uz to, kā norāda Bulgārijas Republika, ka pastāvot iespējama diskriminācija starp dalībvalstīm, kas ir pretrunā LES 4. panta 2. punktā nostiprinātajam principam par dalībvalstu vienlīdzību saistībā ar Līgumiem, šīs dalībvalsts kritika jānoraida. Proti, pat pieņemot, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunkts netieši ietekmē dažas dalībvalstis vairāk nekā citas, neraugoties uz tā piemērojamību bez izšķirības, Savienības tiesību aktu, kura mērķis ir vienādot dalībvalstu standartus, ciktāl tas ir vienādi piemērojams visām dalībvalstīm, saskaņā ar šī sprieduma 332. punktā atgādināto Tiesas judikatūru nevar uzskatīt par diskriminējošu, jo šāds saskaņošanas akts nenovēršami rada atšķirīgu ietekmi atkarībā no tiesību aktu un prakses iepriekšējā stāvokļa dažādās valstīs.

564 Šādos apstākļos nevar uzskatīt, ka Savienības likumdevējs nav ievērojis šī sprieduma 313. un 314. punktā atgādināto judikatūru un ir pārsniedzis savas plašās rīcības brīvības robežas, pieņemot Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktu, īstenodams tam ar LESD piešķirtās kompetences, lai uzlabotu transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus un ceļu satiksmes drošību Savienībā kopumā.

565 Visbeidzot, ciktāl ar saviem argumentiem par vienlīdzīgas attieksmes principa pārkāpumu Rumānija vēlas sūdzēties par Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunkta nesamērīgo ietekmi uz transporta uzņēmumiem, kuri uzņēmējdarbību veic "Savienības perifērijā" esošās dalībvalstīs, tās argumentācija, kā šī dalībvalsts pati uzsver, ir saistīta ar samērīguma principa pārkāpumu. Tādēļ tā ir jānoraida to pašu iemeslu dēļ, kas izklāstīti šī sprieduma 481.–540. punktā.

566 Kā izriet jau no šī sprieduma 333. punkta, šos apsvērumus nevar atspēkot ar Rumānijas apgalvojumu par vispārēju diskriminējošu ietekmi, kas izriet no visām "Mobilitātes pakotni" veidojošajām tiesību normām, uz kuru attiecas prasības, ko šī dalībvalsts cēlusi lietās no C-546/20 līdz C-548/20. Rumānija lietā C-546/20 nav pierādījusi, ka no Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunkta izrietētu diskriminācija. Attiecībā uz pārējo – šīs dalībvalsts kritika par Regulu 2020/1055 un Direktīvu 2020/1057 jāpārbauda to pamatu un argumentu ietvaros, ko tā izvirzījusi, lai pamatotu prasības lietās C-547/20 un C-548/20, pamatojot prasījumus atcelt šos Savienības tiesību aktus daļēji vai pilnībā.

567 Līdz ar to Bulgārijas Republikas izvirzītā piektā pamata otrā daļa jānoraida kā daļēji nepieņemama un kā daļēji nepamatota, kā arī Rumānijas izvirzītā trešā pamata pirmā daļa jānoraida kā nepamatota.

c) Par to LESD tiesību normu pārkāpumu, kas attiecas uz pakalpojumu sniegšanas brīvību

1) Lietas dalībnieku argumenti

568 Ar pirmā pamata pirmo daļu par samērīguma principa pārkāpumu Rumānija apgalvo, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktā neesot arī ievērotas Savienības tiesības par transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību iekšējā tirgū. Proti, regulārā vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposma izmantošanas transportlīdzeklī aizlieguma īstenošana radīšot šīs brīvības ierobežojumu LESD 58. panta 1. punkta izpratnē, jo pārvadājumu maršruti uz nenoteiktu laiku aprobežošoties vienīgi ar braucieniem, kurus var veikt termiņā, kas neliek transportlīdzekļa vadītājam izmantot iknedēļas atpūtas laikposmu, vai kurus noteikšot atkarībā no drošu un apsargātu autostāvvietu esamības. Šī ierobežojuma dēļ Rumānijas ieskatā pasākums izraisīs iekšējā tirgus sadrumstalotību, kā sekas būs solis atpakaļ šī tirgus ilgtspējīgas attīstības mērķa, kas paredzēts LES 3. pantā un kas ir arī viens no Komisijas ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem (1/2. daļa, 39. lpp.) definētajiem mērķiem, sasniegšanā.

569 Parlaments un Padome uzskata, ka šie argumenti nav pamatoti.

2) Tiesas vērtējums

570 Jāatgādina, kā izriet no šī sprieduma 352.–358. punkta, ka uz transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību saskaņā ar LESD 58. panta 1. punktu attiecas nevis ar LESD 56. pantu iedibinātais vispārējais režīms, bet gan īpašais režīms, atbilstoši kuram transporta uzņēmumiem ir tiesības uz pakalpojumu sniegšanas brīvību tikai tad, ja šī tiesības tiem ir piešķirtas ar tādiem atvasināto

tiesību pasākumiem, ko noteicis Savienības likumdevējs, kā, piemēram, Regula 2020/1054, pamatojoties uz LESD tiesību normām par kopējo transporta politiku, it īpaši uz LESD 91. panta 1. punktu.

571 Tā kā LESD 58. panta 1. punkta vienīgais mērķis ir izslēgt transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību no LESD vispārīgajām tiesību normām par pakalpojumu sniegšanas brīvību, lai uz to attiecinātu īpašās tiesību normas, kas minētas šī Līguma trešās daļas VI sadaļā, Savienības likumdevējs, pretēji tam, ko apgalvo Rumānija, nav varējis neievērot šo 58. panta 1. punktu tikai tā iemesla dēļ, ka tas saskaņā ar šo tiesību normu ir pieņēmis kopīgus transporta nozarei piemērojamus noteikumus, pamatojoties uz šīm īpašajām tiesību normām.

572 Katrā ziņā, ciktāl Rumānija pārmet Savienības likumdevējam, ka tas ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktu ir izraisījis regresu ar Regulu Nr. 561/2006 īstenotajā liberalizācijas procesā, tās argumentācijai nav pamatojuma. Proti, kā norādīts it īpaši šī sprieduma 493. punktā, aizliegums regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu pavadīt transportlīdzeklī izriet nevis no šīs tiesību normas stāšanās spēkā, bet no Regulas Nr. 561/2006 8. panta 8. punkta tā redakcijā, kas bija piemērojama, pirms stājās spēkā 1. panta 6. punkta c) apakšpunkts, kā to interpretējusi Tiesa spriedumā *Vaditrans*.

573 Turklāt jāuzsver, ka saskaņā ar šī sprieduma 266. punktā atgādināto judikatūru, ja ar kādu leģislatīvu aktu jau ir tikuši koordinēti dalībvalstu tiesību akti kādā konkrētā Savienības darbības jomā, Savienības likumdevējam ir tiesības pielāgot šo aktu jebkādai apstākļu maiņai vai jebkādai zināšanu attīstībai, ņemot vērā tā uzdevumu nodrošināt LESD atzīto vispārējo interešu aizsardzību un ņemt vērā Savienības transversālos mērķus, kuri ir noteikti šī LESD preambulā, 9. pantā un 151. panta pirmajā daļā, it īpaši nodarbinātības nosacījumu uzlabošanu, kā arī atbilstīgas sociālās aizsardzības nodrošināšanu. Proti, šādā situācijā Savienības likumdevējs savu uzdevumu nodrošināt šo Savienības vispārējo interešu un transversālo mērķu aizsardzību var pienācīgi izpildīt tikai tad, ja tas ir tiesīgs pielāgot attiecīgos Savienības tiesību aktus šādām izmaiņām vai attīstībai.

574 No tā izriet, ka, pretēji tam, ko liek domāt Rumānija, to vien, ka atsevišķiem transporta uzņēmumiem varētu nākties pielāgot atsevišķus savus pārvadājumu maršrutus, lai uzlabotu transportlīdzekļu vadītāju nodarbinātības nosacījumus un sociālo aizsardzību saskaņā ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunkta mērķi, nekādā veidā nevar uzskatīt par tādu regresu kopējās transporta politikas ieviešanā, kas veido LESD 91. panta 2. punkta pārkāpumu.

575 Tādēļ argumenti, ko Rumānija izvirzījusi sava pirmā pamata pirmajā daļā, par to, ka esot pārkāptas LESD tiesību normas pakalpojumu sniegšanas brīvības jomā, jānoraida kā nepamatoti.

d) Par LESD 91. panta 2. punkta un 94. panta pārkāpumu

1) Lietas dalībnieku argumenti

576 Sava pirmā pamata pirmajā daļā par samērīguma principa pārkāpumu Rumānija arī norāda, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunkts nopietni apdraud transporta uzņēmumu un transportlīdzekļu vadītāju intereses, pārkāpjot no LESD 91. panta 2. punkta un 94. panta izrietošās prasības.

577 Pirmkārt, attiecībā uz transporta uzņēmumiem, kuri pārsvarā ir MVU, ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktu šiem uzņēmumiem radītās izmaksas ievērojami pārsniedzot izmaksas saistībā ar izmitināšanas vietas nodrošināšanu transportlīdzekļu vadītājiem. Šīs izmaksas aptverot arī maršrutu mainīšanu atkarībā no atbilstīgu izmitināšanas vietu un autostāvvietu pieejamības, apdrošināšanas prēmiju pieaugumu sakarā ar pieaugošajiem riskiem saistībā ar pārvadāto kravu drošību, kā arī nepieciešamību transportlīdzekļu vadītājiem veikt papildu braucienus, lai atrastu atbilstīgu autostāvvietu un pēc tam nokļūtu izmitināšanas vietā, kas var atrasties ievērojamā attālumā, ņemot vērā 2019. gada pētījumā par stāvvietām aprakstīto situāciju. Turklāt transporta uzņēmumiem samazināšoties ieņēmumi tāpēc, ka infrastruktūras deficīts ietekmējot konkrēto iespēju plānot garākus braucienus un veikt drošus pārvadājumus atsevišķos maršrutos.

578 Otrkārt, attiecībā uz transportlīdzekļu vadītājiem – sekas, kas izrietot transporta uzņēmumiem Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktā paredzētā aizlieguma regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu pavadīt transportlīdzeklī dēļ, novedīšot pie darbavietu zaudēšanas un nepieciešamības migrēt uz dalībvalstīm, kas atrodas Savienības centrā. Tāpat arī infrastruktūru trūkuma dēļ šī tiesību norma izraisot transportlīdzekļu vadītāju stresa un noguruma palielināšanos.

579 Parlaments un Padome uzskata, ka šie argumenti nav pamatoti.

2) Tiesas vērtējums

580 Pirmām kārtām, attiecībā uz Rumānijas argumentāciju, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunkts var izraisīt darbavietu zaudēšanu un transportlīdzekļu vadītāju migrāciju uz dalībvalstīm, kas atrodas "Savienības centrā", tādējādi pārkāpjot prasības, kas paredzētas LESD 91. panta 2. punktā, ar kuru Savienības likumdevējam ir noteikts pienākums, kad tas paredz kopējā transporta politikā ietilpstošos pasākumus, ņemt vērā gadījumus, kuros to piemērošana varētu nopietni ietekmēt dzīves līmeni un nodarbinātību atsevišķos reģionos, kā arī transportlīdzekļu ekspluatāciju, jākonstatē, ka, tā kā nav neviena konkrēta pierādījuma šādas argumentācijas pamatotībai, tā šķiet spekulatīva.

581 Šādos apstākļos šī argumentācija nevar konkrēti likt apšaubīt Komisijas konstatācijas tās ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem (1/2. daļa, 61. lpp.), saskaņā ar kurām pasākumiem, kas saistīti ar darba laiku un noteikumiem par iknedēļas atpūtu, būtu labvēlīgi jāietekmē transportlīdzekļu vadītāju profesijas pievilcība un tātad – piedāvājums darba tirgū.

582 Katrā ziņā, kā jau izriet no šī sprieduma 404. un 405. punkta, kā arī no 573. un 574. punkta, to vien, ka atsevišķiem transporta uzņēmumiem varētu nākties segt lielākas izmaksas tā iemesla dēļ, ka tiek palielināta ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunktu garantētā transportlīdzekļu vadītāju sociālā aizsardzība, nekādā veidā nevar uzskatīt par tādu prasību pārkāpumu, kuras izriet no LESD 91. panta 2. punkta.

583 Otrām kārtām, runājot par Rumānijas argumentāciju, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunkts transporta uzņēmumiem nozīmējot ievērojamas papildu izmaksas, tādējādi pārkāpjot LESD 94. pantā noteiktās prasības, pietiek norādīt, ka šai pēdējai minētajai tiesību normai, ar kuru Savienības likumdevējam ir noteikts pienākums ņemt vērā pārvadātāju ekonomiskos apstākļus, kad tas pieņem pasākumu "attiecībā uz pārvadājumu likmēm un nosacījumiem", šajā gadījumā nav nozīmes, jo ar šo 1. panta 6. punkta c) apakšpunktu tiek

reglamentētas nevis kravu vai pasažieru pārvadājumu cenas vai nosacījumi, bet tiek paredzēti nosacījumi, ar kādiem transportlīdzekļu vadītāji izmanto savu regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu.

584 Katrā ziņā, kā jau uzsvērts šī sprieduma 536. punktā, šī tiesību norma nevar būt iemesls transporta uzņēmumu papildu izmaksām, jo tajā, kā minēts sprieduma *Vaditrans* 30., 31. un 48. punktā, ir tikai kodificētas pastāvošās tiesības, kas izriet no Regulas Nr. 561/2006 8. panta 8. punkta tā redakcijā, kas bija piemērojama pirms Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunkta stāšanās spēkā.

585 Tādēļ argumenti par LESD 91. panta 2. punkta un 94. panta pārkāpumu, ko Rumānija izvirzījusi sava pirmā pamata pirmajā daļā par samērīguma principa pārkāpumu, jānoraida kā nepamatoti.

586 Ņemot vērā visu iepriekš minēto, prasības, ko cēlusi Bulgārijas Republika (lieta C-543/20), Rumānija (lieta C-546/20) un Ungārija (lieta C-551/20), jānoraida, ciktāl to mērķis ir panākt Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunkta atcelšanu.

4. Par Regulas 2020/1054 2. panta 2. punktu

587 Lai pamatotu prasījumus savā prasībā (lieta C-551/20) atcelt Regulas 2020/1054 2. panta 2. punktu, Ungārija izvirza trīs pamatus, no kuriem pirmais attiecas uz samērīguma principa pārkāpumu, otrais – uz tiesiskās drošības un tiesiskās paļāvības aizsardzības principu pārkāpumu un trešais – uz LESD 151. panta otrās daļas pārkāpumu.

a) Ievada apsvērumi

588 Lai pārbaudītu šos pamatus, jāatgādina, ka saskaņā ar Regulas Nr. 165/2014 3. panta 4. punktu, lasot to kopsakarā ar Īstenošanas regulas 2016/799 6. panta trešo daļu, pirmo reizi reģistrētie transportlīdzekļi, kurus izmanto dalībvalstī, kas nav to reģistrācijas dalībvalsts, bija jāaprīko ar viedo tahogrāfu, kurš reglamentēts ar Regulas Nr. 165/2014 8.–11. pantu, piecpadsmit gadu laikā pēc 2019. gada 15. jūnija – datuma, kurā stājās spēkā noteikumi par šiem pirmās paaudzes tahogrāfiem, kas noteikti šīs īstenošanas regulas I.C pielikumā. No tā izriet, ka minēto tahogrāfu uzstādīšanas termiņš bija noteikts 2034. gada 15. jūnijā.

589 [Labots ar 2025. gada 12. marta rīkojumu] Ar Regulas 2020/1054 2. panta 2. punktu un 8. punkta a) apakšpunktu, ar kuriem grozīts attiecīgi Regulas Nr. 165/2014 3. panta 4. punkts un 11. panta pirmā daļa, Savienības likumdevējs ir izveidojis V2 tahogrāfu pakāpeniskas ieviešanas sistēmu pārejas periodā. Tādējādi, pirmkārt, šī pārejas perioda sākums ir atkarīgs no datuma, kad stājas spēkā šo tahogrāfu specifikācijas, kuras noteikusi Komisija Īstenošanas regulā 2021/1228, kas stājās spēkā 2021. gada 19. augustā. Otrkārt, minētā pārejas perioda ilgums ir atkarīgs no tā tahogrāfa tipa, ar kādu transportlīdzeklis ir aprīkots.

590 [Labots ar 2025. gada 12. marta rīkojumu] Šajā ziņā ar analogo vai digitālo tahogrāfu aprīkotajiem transportlīdzekļiem ir jābūt aprīkotiem ar V2 tahogrāfu ne vēlāk kā trīs gadus pēc tā gada beigām, kad ir stājušās spēkā šīs specifikācijas, proti, vēlākais 2024. gada 31. decembrī, taču ar pirmās paaudzes tahogrāfu aprīkotie transportlīdzekļi jāaprīko ar V2 tahogrāfu ne vēlāk kā četrus gadus pēc minēto specifikāciju stāšanās spēkā, proti, vēlākais 2025. gada 19. augustā.

591 No tā izriet, ka Savienības likumdevējs ir pārcēlis V2 tahogrāfu uzstādīšanas termiņu, atkarībā no gadījuma, par deviņarpus gadiem vai par deviņiem gadiem.

592 Ungārijas izvirzītie pamati jāizvērtē, paturot prātā šos ievada apsvērumus.

b) Par acīmredzamas kļūdas vērtējumā esamību un samērīguma principa pārkāpumu

1) Lietas dalībnieku argumenti

593 Ar pirmo pamatu Ungārija apgalvo, ka, pieņemot Regulas 2020/1054 2. panta 2. punktu, Savienības likumdevējs esot pārkāpis samērīguma principu un esot pieļāvis acīmredzamu kļūdu vērtējumā, neizvērtēdams ekonomiskās sekas, kādas ir V2 tahogrāfu uzstādīšanas termiņa pārcelšanai uz daudz agrāku datumu.

594 Tā kā šī tiesību norma nav minēta priekšlikumā regulai par darba laiku, šajā ziņā neesot veikts nekāds ietekmes novērtējums. V2 tahogrāfu uzstādīšanas termiņa grozījumi esot ieviesti Regulas 2020/1054 galīgajā versijā pēc vienošanās starp Parlamentu un Padomi, šīm iestādēm neveicot nekādu ietekmes novērtējumu. Taču neveikt ietekmes novērtējumu esot iespējams tikai tad, ja Savienības likumdevēja rīcībā ir pietiekama informācija, kas tam ļauj novērtēt veiktā pasākuma samērīgumu. Tomēr Ungārijai neesot zināma nedz šādas informācijas esamība, nedz šī likumdevēja veikta novērtējuma esamība. Lai arī divos pētījumos, kas veikti 2018. gada februārī un martā, esot vērtētas atbilstības šai jaunajai tehnoloģijai nodrošināšanas izmaksas, tajos neesot skaidri izskatīts jautājums par to samērīgumu, pat ja otrajā pētījumā esot minēts iespējams nesamērīgums.

595 No tā arī izrietot, ka Savienības likumdevējs neesot ievērojis Iestāžu nolīgumu. Proti, tā kā Regulas 2020/1054 2. panta 2. punkts ir Komisijas priekšlikuma "būtisks grozījums" šī nolīguma 15. punkta izpratnē, būtu bijis pamatoti veikt papildu ietekmes novērtējumu vai uzdot to veikt Komisijai saskaņā ar minētā nolīguma 16. punktu. Šajā ziņā Ungārija uzsver, ka tad, ja Savienības iestādes ievieš noteikumus, no kuriem izriet to rīcības brīvības pašierobežošana, tām ir jāievēro indikatīvie noteikumi, kurus tās ir pašas sev noteikušas.

596 Parlaments un Padome uzskata, ka šis pamats nav pamatots.

2) Tiesas vērtējums

597 Ar šo pamatu Ungārija būtībā pārmet Savienības likumdevējam, ka tas, pārceļot V2 tahogrāfu uzstādīšanas termiņu, nav pārbaudījis Regulas 2020/1054 2. panta 2. punkta samērīgumu, jo nav iepriekš veicis ietekmes novērtējumu un tā rīcībā nav bijis informācijas, kas ļauj novērtēt šī pasākuma samērīgumu.

598 Šajā ziņā jānorāda, kā izriet no šīs regulas 27. apsvēruma, ka Savienības likumdevējs ir uzskatījis, ka sociālo noteikumu izpildes izmaksu lietderīgums, jauno tehnoloģiju straujā attīstība, digitalizācija Savienības ekonomikā un nepieciešamība uzņēmumiem starptautiskajos autopārvadājumos nodrošināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus nozīmēja, ka ir nepieciešams saīsināt pārejas periodu viedo tahogrāfu ierīkošanai reģistrētajos transportlīdzekļos, jo šiem viedajiem tahogrāfiem jāpalīdz veikt vienkāršotas kontroles un tādējādi jāpalīdz atvieglot valstu iestāžu darbu.

599 Nav strīda par to, ka šāda viedo tahogrāfu uzstādīšanas termiņa pārcelšana, kuru likumdošanas procedūras laikā ierosināja EESK un RK, netika aplūkota ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem un tātad Komisija to nebija paredzējusi savā priekšlikumā regulai par darba laiku. It īpaši Regulas 2020/1054 4. apsvērumā minētais sociālās jomas tiesību aktu *ex-post* izvērtējums, uz kura pamata tika veikts šis ietekmes novērtējums, neattiecās uz Regulu Nr. 165/2014.

600 Tomēr no šī sprieduma 220.–226. punktā atgādinātās judikatūras izriet, ka Savienības likumdevējs var ņemt vērā ne tikai ietekmes novērtējumu, bet arī jebkādus citus informācijas avotus, lai izvērtētu tā veikto pasākumu samērīgumu.

601 Šādos apstākļos jāpārbauda, vai šajā gadījumā brīdī, kad tika pieņemts Regulas 2020/1054 2. panta 2. punkts, Parlamenta un Padomes rīcībā bija pietiekama informācija no citiem informācijas avotiem, kas nav ietekmes novērtējums par sociālajiem jautājumiem, lai novērtētu V2 tahogrāfu uzstādīšanas termiņa pārcelšanas samērīgumu.

602 Šajā ziņā no Tiesai sniegtās informācijas izriet, ka Parlaments 2018. gada februārī publicēja galīgo ziņojumu par pētījumu (*EPRS*, "*Retrofitting smart tachographs by 2020: Costs and benefits*" ("Viedo tahogrāfu pilnveide līdz 2020. gadam: Izmaksas un priekšrocības"), 2018. gada 2. februāris), kura mērķis bija novērtēt izmaksas un priekšrocības viedo tahogrāfu uzstādīšanai īstermiņā smagajos kravas transportlīdzekļos, kuri veic starptautiskus pārvadājumus. Nav strīda, ka šajā pētījumā tostarp bija ietverta detalizēta izmaksu un ieguvumu analīze ar secinājumu, ka ieguvumi no viedo tahogrāfu pilnveides ilgtermiņā, kuru varētu veikt tikai pēc 2020. gada, ir lielāki par dažādajām izmaksām īstermiņā, kas jāsedz galvenajiem saimnieciskās darbības subjektiem, kas darbojas pārvadājumu tirgū.

603 Turklāt netiek arī apstrīdēts, ka Komisija 2018. gada martā arī publicēja galīgo ziņojumu saistībā ar citu pētījumu (Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāts, "*Study regarding measures fostering the implementation of the smart tachograph*" ("Pētījums par pasākumiem, kas veicina viedā tahogrāfa ieviešanu"), galīgais ziņojums, 2018. gada marts) par pasākumiem, kas veicina viedā tahogrāfa ieviešanu. Ir taisnība, ka šī pētījuma mērķis bija izvērtēt dažādas stratēģiskas izvēles, lai paātrinātu viedo tahogrāfu ieviešanu laikposmā no 2023. gada līdz 2027. gadam, novērtējot, kādas būs ekonomiskās un sociālās sekas, kā arī sekas uz ceļu satiksmes drošību un iekšējo tirgu tādai politisku risinājumu pieņemšanai, kam nepieciešama reģistrēto transportlīdzekļu atbilstības nodrošināšana līdz 2019. gada jūnijam, lai noteiktu piemērotāko risinājumu. Minētais pētījums ietvēra arī šīs ietekmes uz transporta uzņēmumiem un valstu iestādēm detalizētu izmaksu un ieguvumu analīzi.

604 No šo abu pētījumu satura skaidri izriet, ka tie ietvēra pamatdatus par izmaksām, kas saistītas ar V2 tahogrāfu uzstādīšanas termiņa pārcelšanu, ko Ungārija turklāt ir skaidri atzinusi savā replikas rakstā.

605 No tā izriet, ka Savienības likumdevējam, kad tas vēlāk pieņēma Regulu 2020/1054, kurā paredzēts šis pasākums, bija pietiekama informācija, kas tam ļauj novērtēt minētā pasākuma ietekmi uz starptautisko pārvadātāju situāciju un tādējādi pamatot savu izvēli pārcelt šo termiņu, īstenojot savu plašo rīcības brīvību.

606 Šos apsvērumus neatspēko Ungārijas apgalvotais apstāklis, ka šajos abos pētījumos neesot īpaši pārbaudīts jautājums par to, vai tāds pasākums kā V2 tahogrāfu uzstādīšanas termiņa pārcelšana atbilst samērīguma principam.

607 Proti, minētie pētījumi ietvēra objektīvu atbilstīgu informāciju par šī termiņa pārcelšanas izmaksām, informāciju, kas Savienības likumdevējam ļāva izvērtēt no šīs pārcelšanas izrietošās ekonomiskās sekas attiecīgajiem pārvadātājiem, precizējot, kā izriet no šī sprieduma 222. un 223. punktā atgādinātās judikatūras un no Iestāžu nolīguma 12. punkta, ka tieši likumdevējam bija uzdevums līdzsvarot dažādās iesaistītās intereses, īstenojot tā plašo rīcības brīvību šajā ziņā.

608 Turklāt saskaņā ar šī sprieduma 220. punktā atgādināto judikatūru formai, kādā ir izklāstīti pamatdati, kas ņemti vērā pasākuma noteikšanai, nav nozīmes. Tādēļ nevar prasīt, lai šie pamatdati tiktu iesniegti, veicot samērīguma vērtējumu.

609 Līdz ar to Ungārijas izvirzītais pirmais pamats ir jānoraida kā nepamatots.

c) Par tiesiskās drošības un tiesiskās paļāvības aizsardzības principu pārkāpumu

1) Lietas dalībnieku argumenti

610 Ar otro pamatu Ungārija apgalvo, ka V2 tahogrāfu uzstādīšanas termiņa pārcelšana esot saimnieciskās darbības subjektu leģitīmo cerību pārkāpums un līdz ar to tiesiskās drošības un tiesiskās paļāvības aizsardzības principu pārkāpums. Proti, atbilstoši Regulas Nr. 165/2014 3. panta 4. punktam saimnieciskās darbības subjekti esot varējuši leģitīmi domāt, ka to rīcībā ir piecpadsmit gadi, skaitot no šīs tiesību normas piemērošanas noteikumu pieņemšanas, lai izpildītu savus pienākumus saistībā ar viedo tahogrāfu uzstādīšanu. Tas nenozīmē, ka uzņēmēji vienkārši esot paļāvušies uz esošās situācijas saglabāšanu. Savienības likumdevējs, īstenojot savu rīcības brīvību, pats esot noteicis termiņu, ar kuru minētie uzņēmēji varēja pamatot savus ekonomiskos lēmumus. Ungārijā uz agrāku datumu pārcelto termiņu dēļ pienākums uzstādīt V2 tahogrāfus attiecoties uz 60 % autoparka un izmaksas vienai vienībai ir aprēķinātas 2000 EUR apmērā.

611 Tā kā Savienības likumdevējs Regulu 2020/1054 pieņēma 2020. gada 15. jūlijā, atbilstības nodrošināšanas pienākuma jaunais datums esot varējis būt droši zināms, sākot ar šo brīdi. Tādēļ vienīgi šis datums varēja būt sākums laikposmam, kas bija saimnieciskās darbības subjektu rīcībā, lai pielāgotos, nevis to pētījumu publicēšanas datums, kuros pirmo reizi šis jautājums tika aplūkots. Pat ja saimnieciskās darbības subjektiem šie pētījumi bija zināmi, tie neesot varējuši ar pārliecību zināt, kāds būšot pieņemtais risinājums.

612 Lai arī ir taisnība, ka starptautiskajiem pārvadājumiem izmantotie transportlīdzekļi tiek nomainīti ik pēc trim vai vēlākais pieciem gadiem, šī sprieduma 603. punktā minētajā 2018. gada marta pētījumā esot norādīts, ka aizstātie transportlīdzekļi atrod jaunus īpašniekus lietoto transportlīdzekļu tirgū. Nevar izslēgt, ka starptautisko pārvadājumu uzņēmums iegādājas lietotu transportlīdzekli vai ka tas neaizvieto savus transportlīdzekļus tik bieži, kā minēts iepriekš. Lielam skaitam MVU, kuri strādā starptautisko pārvadājumu tirgū, tiešām varētu būt diezgan ierobežoti finanšu resursi.

613 Neviens no Regulas 2020/1054 27. apsvērumā minētajiem primārajiem vispārējo interešu apsvērumiem nepamatojot V2 tahogrāfu ieviešanas termiņu grozīšanu. Pirmkārt, attiecībā uz sociālo noteikumu izpildes izmaksu lietderīgumu – likumdošanas procedūras laikā tas faktiski neesot pārbaudīts. Otrkārt, jauno tehnoloģiju straujā attīstība un digitalizācija visā ekonomikā neesot tādi primāri vispārējo interešu apsvērumi, kas var pamatot saimnieciskās darbības subjektu tiesiskās paļāvības aizskārumu. Turklāt V2 tahogrāfi vēl neesot izstrādāti un datums,

kad tie tiks laisti tirgū, neesot zināms. Treškārt, runājot par nepieciešamību panākt taisnīgus konkurences nosacījumus transporta uzņēmumiem, esot grūti saprast iemeslu, kura dēļ šis pienākums neattiecas uz starptautisko pārvadājumu uzņēmumiem, kuri uzņēmējdarbību veic trešās valstīs. Proti, Eiropas Nolīgumā par transportlīdzekļu apkalpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos (turpmāk tekstā – "*AETR*") esot paredzēts pienākums uzstādīt digitālo tahogrāfu.

614 Parlaments un Padome uzskata, ka šis pamats nav pamatots.

2) Tiesas vērtējums

615 Kā atgādināts šī sprieduma 162. punktā, tiesiskās drošības princips neuzliek pienākumu saglabāt valsts tiesisko regulējumu nemainīgu laikā un Savienības likumdevējs savas rīcības brīvības ietvaros var brīvi grozīt pastāvošo tiesisko situāciju.

616 Attiecībā uz tiesiskās paļāvības aizsardzības principu jāatgādina, ka no tiesiskās drošības principa izrietošās tiesības atsaukties uz šo principu ir ikvienai privātpersonai, kas ir situācijā, kurā Savienības administrācija tai ir radījusi pamatotas cerības. Par solījumiem, kas varētu radīt šādas cerības, ir uzskatāma konkrēta, beznosacījumu un saskaņota informācija no pilnvarotiem un ticamiem avotiem, lai arī kāda būtu forma, kurā tā ir paziņota. Turpretī uz šī principa neievērošanu nevar atsaukties neviens, kuram administrācija nav sniegusi konkrētus solījumus. Tāpat gadījumā, ja uzmanīgs un saprātīgs saimnieciskās darbības subjekts var paredzēt tāda Savienības pasākuma noteikšanu, kas var ietekmēt tā intereses, tad, ja šis pasākums tiek noteikts, tas nevar atsaukties uz minēto principu (spriedums, 2019. gada 3. decembris, Čehijas Republika/Parlaments un Padome, C-482/17, EU:C:2019:1035, 153. punkts, kā arī un tajā minētā judikatūra).

617 Turklāt Tiesa jau ir nospriedusi, ka saimnieciskās darbības subjekts nevar tiesiski paļauties uz to, ka Savienības likumdevējs noteikti negrozīs pastāvošo situāciju, bet var vienīgi apstrīdēt šādu grozījumu piemērošanas noteikumus (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2017. gada 20. decembris, *Global Starnet*, C-322/16, EU:C:2017:985, 47. punkts un tajā minētā judikatūra).

618 Turklāt saskaņā ar pastāvīgo judikatūru tiesiskās paļāvības aizsardzības principa piemērojamība nevar tikt paplašināta tiktāl, lai vispārēji tiktu aizliegta jauna tiesiskā regulējuma piemērošana to situāciju sekām nākotnē, kuras ir radušās agrākā noteikuma darbības laikā (spriedums, 2022. gada 8. septembris, *Ministerstvo životního prostředí* (Hiacinšu Aras papagaiļi), C-659/20, EU:C:2022:642, 69. punkts un tajā minētā judikatūra), it īpaši tādā jomā, kuras priekšmets satur pastāvīgas pielāgošanas ekonomisko apstākļu maiņai nepieciešamību (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2023. gada 4. maijs, *Kapniki A. Michailidis*, C-99/22, EU:C:2023:382, 29. punkts un tajā minētā judikatūra).

619 Ņemot vērā šo judikatūru, vispirms ir jāuzsver, ka tikai fakts, ka Regulas Nr. 165/2014 3. panta 4. punktā un 11. panta pirmajā daļā, to redakcijā, kas piemērojama pirms Regulas 2020/1054 stāšanās spēkā, viedo tahogrāfu uzstādīšanai bija paredzēts cits datums, kas atšķiras no datuma, kurš galu galā tika noteikts ar šīs regulas 2. panta 2. punktu un 8. punkta a) apakšpunktu, nevar būt pietiekams, lai pierādītu tiesiskās drošības vai tiesiskās paļāvības aizskārumu un it īpaši to, ka ir pārkāpti precīzi solījumi, kuri būtu varējuši radīt pamatotu cerību, ka Savienības tiesiskais regulējums šajā aspektā paliks nemainīgs. Tas tā ir vēl jo mazāk tāda leģislatīvā akta gadījumā, kurš, kā šajā lietā, attiecas uz tādu aprīkojumu ieviešanu, kurus var skart jauno tehnoloģiju strauja attīstība, un kurš tādējādi var prasīt pastāvīgu pielāgošanos atkarībā no šīs attīstības.

620 [Labots ar 2025. gada 12. marta rīkojumu] Turpinājumā – trīs vai četru gadu termiņu V2 tahogrāfu uzstādīšanai, ko Regulas 2020/1054 2. panta 2. punktā paredzējis Savienības likumdevējs, sāk skaitīt nevis no šīs regulas stāšanās spēkā brīža, proti, 2020. gada 20. augusta, bet saskaņā ar šo tiesību normu, attiecīgi, no tā gada beigām, kad stājās spēkā, vai pēc tam, kad stājās spēkā īstenošanas regula, kas atbilstoši šī 2. panta 8. punkta a) apakšpunktam Komisijai bija jāpieņem attiecībā uz tehniskajām specifikācijām, proti, ņemot vērā Īstenošanas regulas 2021/1228 stāšanos spēkā 2021. gada 19. augustā, tātad, atkarībā no gadījuma, no 2021. gada 31. decembra vai no 2021. gada 19. augusta. Tādēļ attiecīgo transporta uzņēmumu rīcībā atkarībā no tahogrāfa tipa, ar kādu ir aprīkoti to transportlīdzekļi, patiesībā ir garāks termiņš, lai uzstādītu V2 tahogrāfus saskaņā ar šīm jaunajām tiesību normām – termiņš, kas sasniedz attiecīgi apmēram četrarpus gadus – līdz 2024. gada 31. decembrim vai piecus gadus – līdz 2025. gada 19. augustam.

621 Turklāt jau no šī sprieduma 602. un 603. punktā minētajiem pētījumiem, kurus Parlaments un Komisija publicēja 2018. gada februārī un martā tās likumdošanas procedūras laikā, kuras noslēgumā tika pieņemta Regula 2020/1054, izrietēja, ka Savienības likumdevējs plānoja pārcelt viedo tahogrāfu uzstādīšanas termiņu. Kā ģenerāladvokāts norādījis secinājumu 473. punktā, uzmanīgs un saprātīgs saimnieciskās darbības subjekts tādējādi varēja paredzēt šāda pasākuma noteikšanu pat vēl pirms šīs regulas pieņemšanas.

622 Visbeidzot no Ungārijas pašas sniegtajiem datiem izriet, ka V2 tahogrāfa uzstādīšanas izmaksas esot aptuveni 2000 EUR par transportlīdzekli. Jākonstatē, ka tik nelielas summas ieguldījumu salīdzinājumā ar paša transportlīdzekļa pirkuma cenu, kurš turklāt attiecas tikai uz to transporta uzņēmuma autoparka daļu, ar kuru tiek veikti starptautiskie pārvadājumi, piesardzīgs un prātīgs saimnieciskās darbības subjekts var saprātīgi veikt četrarpus gadu vai piecu gadu termiņā, kas izriet no Regulas 2020/1054 2. panta 2. punkta un 8. punkta a) apakšpunkta. Tas tā ir vēl jo vairāk tādēļ, kā norādīts šī sprieduma 603. punktā minētā Komisijas pētījuma 41. lappusē, ka transportlīdzekļus, kas veic starptautiskos pārvadājumus, bieži aizstāj ik pēc trim vai vēlākais pieciem gadiem, un, pretēji tam, ko šajā ziņā norāda Ungārija, nav nozīmes tam, vai attiecīgais transporta uzņēmums, lai veiktu šo nomaiņu, attiecīgā gadījumā izmanto lietotu transportlīdzekļu tirgu. Tāpat, lai arī Ungārija apgalvo, ka nav izslēgts, ka starptautisko pārvadājumu uzņēmums nemaina savus transportlīdzekļus tik bieži, jāuzsver, ka šāda argumentācija nekādā veidā neatspēko šajā Komisijas pētījumā minētos datus, kuri attiecas uz transporta pakalpojumu tirgū darbojošos pārvadātāju rīcību vispārīgi, kurai vienīgajai ir nozīme šajā kontekstā, nevis uz atsevišķu pārvadātāju atsevišķu rīcību šajā tirgū.

623 Šos apsvērumus nevar atspēkot ar kādu no pārējiem Ungārijas izvirzītajiem argumentiem.

624 Pirmām kārtām, attiecībā uz argumentāciju par to, ka iemesli, uz kuriem Savienības likumdevējs ir atsaucies Regulas 2020/1054 27. apsvērumā, nepamato V2 tahogrāfu uzstādīšanas termiņa pārcelšanu, pietiek konstatēt, ka šāds apstāklis, pat pieņemot, ka tas pierādīts, pats par sevi nevar pierādīt, ka Savienības likumdevējs attiecīgajiem pārvadātājiem ir devis precīzus un beznosacījumu solījumus, kas var pamatot tiesisko paļāvību, ka Savienības tiesiskais regulējums šajā jautājumā paliks nemainīgs piecpadsmit gadus.

625 Turklāt Tiesa jau ir nospriedusi, ka, pat pieņemot, ka Savienība iepriekš būtu izveidojusi tādu situāciju, kas varētu radīt tiesisko paļāvību, kā tas šajā gadījumā nav, svarīgas sabiedriskās intereses var liegt pārejas pasākumu noteikšanu situācijās, kas radušās pirms jaunā tiesiskā regulējuma spēkā stāšanās, bet vēl var mainīties (spriedums, 2016. gada 19. jūlijs, *Kotnik* u.c., C-526/14, EU:C:2016:570, 68. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

626 Ar Regulas 2020/1054 2. panta 2. punktu un 8. punkta a) apakšpunktu Savienības likumdevējs saglabāja pārejas periodu, pat ja tas saīsināja tā ilgumu, V2 tahogrāfu uzstādīšanai tādējādi, ka tam nebija pienākuma attaisnot šo pasākumu ar primāriem vispārējo interešu apsvērumiem.

627 Katrā ziņā attiecībā uz pamatojumu, kas balstīts uz sociālo noteikumu izpildes efektivitāti, jāuzsver, ka uz to attiecas primārs vispārējo interešu apsvērums (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2014. gada 3. decembris, *De Clercq* u.c., C-315/13, EU:C:2014:2408, 66. un 67. punkts; pēc analoģijas nodokļu jomā skat. spriedumu, 2023. gada 12. oktobris, BA (Mantojums – Sociālo mājokļu politika savienībā), C-670/21, EU:C:2023:763, 78. punkts un tajā minētā judikatūra) un ka, pretēji tam, ko apgalvo Ungārija, šis pamatojums tika aplūkots likumdošanas procedūrā, kā tas it īpaši izriet no ietekmes novērtējuma par sociālajiem jautājumiem (1/2. daļa, 32. lpp.), kurā Komisija īpaši pārbaudīja viedo tahogrāfu ieviešanas sekas uz izpildes efektivitāti.

628 Otrām kārtām, attiecībā uz argumentāciju par nenoteiktību, kas saistīta ar V2 tahogrāfu ieviešanas tirgū datumu, no Padomes sniegtās informācijas, kas minēta Komisijas vēstulē, kuru tā Padomei nosūtījusi 2018. gada 4. oktobrī, un ko Ungārija nav apstrīdējusi, izriet, ka pirms Regulas 2020/1054 pieņemšanas Savienības likumdevējs ir vērsies pie transporta nozares pārstāvjiem, lai pārliecinātos, ka jaunāko viedo tahogrāfu versiju, šajā gadījumā – V2 tahogrāfus, varēs uzstādīt transportlīdzekļos, kas veic starptautiskus pārvadājumus, līdz 2024. gada beigām.

629 Tiesas sēdē Ungārija norādīja, ka tās norises dienā V2 tahogrāfi joprojām esot testēšanas stadijā un ka autentifikācijas sistēma vēl neesot apstiprināta. Tomēr, pat pieņemot, ka tas tā bija, jāatgādina, ka Savienības akta spēkā esamība jānovērtē, ņemot vērā informāciju, kas bija Savienības likumdevēja rīcībā attiecīgā tiesiskā regulējuma pieņemšanas brīdī (spriedums, 2022. gada 22. februāris, *Stichting Rookpreventie Jeugd* u.c., C-160/20, EU:C:2022:101, 67. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra). No tā izriet, ka šajā gadījumā Regulas 2020/1054 2. panta 2. punkta spēkā esamība jānovērtē, ņemot vērā informāciju, kas bija Savienības likumdevēja rīcībā šīs regulas pieņemšanas brīdī. Lai arī V2 tahogrāfu novēlota pieejamība varētu prasīt, lai Komisija piedāvā Parlamentam un Padomei pagarināt šajā tiesību normā paredzēto pārejas periodu, tā nevar ietekmēt šīs tiesību normas tiesiskumu.

630 Visbeidzot un trešām kārtām, attiecībā uz argumentāciju par Regulas 2020/1054 2. panta 2. punkta ietekmi uz konkurences nosacījumiem – tā sakrīt ar trešo pamatu par LESD 151. panta otrās daļas pārkāpumu un tāpēc jāpārbauda šajā kontekstā.

631 Tādēļ Ungārijas izvirzītais otrais pamats ir jānoraida kā nepamatots.

d) Par LESD 151. panta otrās daļas pārkāpumu

1) Lietas dalībnieku argumenti

632 Ar trešo pamatu Ungārija apgalvo, ka ar Regulas 2020/1054 2. panta 2. punktu esot pārkāpts LESD 151. panta otrajā daļā paredzētais pienākums uzturēt Savienības ekonomikas konkurētspēju. Pat ja šī regula tika pieņemta uz kopējās transporta politikas juridiskā pamata, uz to attiecoties sociālā politika. Darba apstākļu uzlabošana, izmantojot valstu tiesību aktu tuvināšanu, nevarot notikt, ja vienlaikus netiek ņemta vērā nepieciešamība aizsargāt Savienības ekonomikas konkurētspēju. Tomēr tādas pašas prasības netiekot piemērotas to transporta uzņēmumu transportlīdzekļiem, kuri neveic uzņēmējdarbību kādā dalībvalstī. Saskaņā ar *AETR* to transporta uzņēmumu

transportlīdzekļiem, kas veic uzņēmējdarbību valstīs, kurās šis nolīgums ir piemērojams, ir pienākums tikai būt aprīkotiem ar digitāliem tahogrāfiem, kas tādējādi tiem piešķirot konkurences priekšrocību.

633 Lai arī pats Savienības likumdevējs Regulas 2020/1054 34. apsvērumā ir atzinis nepieciešamību uzturēt Savienības ekonomikas konkurētspēju, nevienā šīs regulas tiesību normā Komisijai neesot noteikts konkrēts pienākums vai precīzs termiņš šajā ziņā tādējādi, ka nekas negarantē, ka *AETR* tiks attiecīgi grozīts vai vismaz ka tuvākajā nākotnē var sākties sarunas šajā virzienā. Taču, lai arī Savienības likumdevējam nav pienākuma sasniegt rezultātu, tam tomēr esot pienākums ievērot pienācīgu rūpību tādā ziņā, ka tam esot jādara viss iespējamais, lai nodrošinātu, ka Savienība nenonāk neizdevīgā konkurences stāvoklī. Lai izpildītu šo pienākumu, nepietiekot ar tāda apsvēruma pieņemšanu, kuram nav nekādas saistošas iedarbības.

634 Parlaments un Padome apgalvo, ka šis pamats nav pamatots.

2) Tiesas vērtējums

635 Jāatgādina, ka LESD 151. pants, kurš ir iekļauts LESD trešās daļas X sadaļā, kas attiecas uz Savienības sociālo politiku, tā otrajā daļā paredz, ka Savienības likumdevējs un dalībvalstis īsteno pasākumus, kuros ņem vērā tostarp vajadzību uzturēt Savienības ekonomikas konkurētspēju.

636 Tomēr Regulu 2020/1054 Savienības likumdevējs pieņēma, pamatojoties nevis uz LESD normām par sociālo politiku, bet gan pamatojoties uz LESD 91. panta 1. punktu, kas ietilpst šīs pašas LESD trešās daļas VI sadaļā par kopējo transporta politiku, ar kuru Parlaments un Padome ir pilnvaroti noteikt, pirmkārt, kopīgus noteikumus, ko piemēro starptautiskiem pārvadājumiem uz kādu dalībvalsti vai no tās, vai cauri vienai vai vairākām dalībvalstīm, un, otrkārt, nosacījumus, ar kādiem pārvadātāji, kas nav attiecīgās dalībvalsts rezidenti, tajā drīkst sniegt pārvadāšanas pakalpojumus. No tā izriet, ka LESD 151. panta otrā daļa nav atbilstīga, lai novērtētu Regulas 2020/1054 tiesību normu tiesiskumu.

637 Katrā ziņā Regulas 2020/1054 34. apsvērumā ir teikts, ka "ir svarīgi, lai transporta uzņēmumiem, kas veic uzņēmējdarbību trešās valstīs, laikā, kad tie veic autopārvadājumus Savienības teritorijā, tiktu piemēroti Savienības noteikumiem līdzvērtīgi noteikumi", un ka "Komisijai būtu jāizvērtē šā principa piemērošana Savienības līmenī un jāierosina atbilstoši risinājumi, par ko būtu jāvienojas [*AETR*] kontekstā".

638 Tādēļ nevar apgalvot, ka, pieņemot Regulu 2020/1054, Savienības likumdevējs nebūtu ņēmis vērā neizdevīgo stāvokli konkurētspējas ziņā, kas transporta uzņēmumiem, kas uzņēmējdarbību veic Savienībā, izriet no tā, ka trešās valstīs uzņēmējdarbību veicošie transporta uzņēmumi ne obligāti ir pakļauti noteikumiem, kas līdzvērtīgi Savienības noteikumiem, kad tie veic autopārvadājumus Savienības teritorijā, jo likumdevējs ir Komisijai konkrēti uzticējis uzdevumu piedāvāt atbilstošus risinājumus, kas jāapspriež *AETR* ietvaros.

639 Tādēļ Ungārijas izvirzītais trešais pamats jānoraida kā nepamatots.

640 Ņemot vērā visu iepriekš minēto, Ungārijas celtā prasība (lieta C-551/20) jānoraida, ciktāl tās mērķis ir panākt Regulas 2020/1054 2. panta 2. punkta atcelšanu.

5. Par Regulas 2020/1054 3. pantu

641 Lietuvas Republika – lai pamatotu prasījumus savā prasībā (lieta C-541/20) atcelt Regulas 2020/1054 3. pantu, ciktāl šī panta pirmajā daļā ir noteikts šīs regulas 1. panta 6. punkta c) un d) apakšpunkta spēkā stāšanās datums divdesmitajā dienā pēc minētās regulas publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, – izvirza trīs pamatus, kuri jāizskata kopā un no kuriem pirmais attiecas uz samērīguma principa pārkāpumu, otrais – uz LESD 296. pantā paredzētā pienākuma norādīt pamatojumu pārkāpumu un trešais – uz LES 4. panta 3. punktā nostiprinātā lojālas sadarbības principa pārkāpumu.

a) Lietas dalībnieku argumenti

642 Pirmām kārtām, attiecībā uz samērīguma principu Lietuvas Republika apgalvo, ka Savienības likumdevējs, nosakot Regulas 202/1054 3. panta pirmajā daļā datumu, kad stājas spēkā šīs regulas 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētais pienākums un aizliegums regulāro vai iknedēļas atpūtas laikposmu izmantot transportlīdzeklī, nav ievērojis to, ka, tā kā nav pārejas perioda, dalībvalstis un transporta uzņēmumi nespēs pielāgoties šim pienākumam un šim aizliegumam, jo nav norādīts neviens arguments, kas pamato šādas stāšanās spēkā steidzamību.

643 Izvēloties nepiemērotu Regulas 2020/1054 īstenošanas mehānismu, Savienības likumdevējs tādējādi esot ieviesis tiesisko regulējumu, kura ievērošanu esot jo īpaši grūti nodrošināt. Šādi rīkojoties, tas neesot ievērojis protokola par subsidiaritātes un samērīguma principiem 5. pantu, no kura izriet, ka tiesību aktu projektos ir jāņem vērā vajadzība nodrošināt to, ka jebkādi apgrūtinājumi, kas rodas saimnieciskās darbības subjektiem, ir cik iespējams mazi un atbilstīgi noteiktajam mērķim.

644 Pirmkārt, Savienības likumdevējs neesot ņēmis vērā to, ka pašlaik nav pietiekami daudz pienācīgu un drošu stāvvietu, kurās transportlīdzekļu vadītājiem varētu būt nodrošināti piemēroti atpūtas apstākļi ārpus transportlīdzekļa kabīnes. No tā izrietot, ka transporta uzņēmumiem vajadzēs uzņemties nepamatotu un nesamērīgu risku, dodot transportlīdzekļu vadītājiem norādījumus atstāt kravas automašīnu stāvvietās, kurās nav nodrošināta kravas drošība. Turklāt ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem Komisija pati esot apstiprinājusi, ka aizlieguma regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu pavadīt transportlīdzeklī īstenošana var izraisīt grūtības izmitināšanas vietu un drošu stāvvietu nepietiekamības dēļ. Tā arī esot norādījusi, ka šo iemeslu dēļ transportlīdzekļu kabīnes sniedzot labākus atpūtas apstākļus nekā citi pieejamie risinājumi. Esot kļūdaini apgalvot, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta c) apakšpunkts esot tikai sprieduma *Vaditrans* kodifikācija. Proti, pienākums noteiktos atpūtas laikposmus izmantot katram dzimumam piemērotā izmitināšanas vietā, kurā ir pienācīgas guļasvietas un sanitārās telpas, esot jauns pienākums. Katrā ziņā pat kodifikācijas gadījumā Savienības likumdevējam esot bijis jāievēro parastā likumdošanas procedūra, kuras laikā tam būtu bijis pienākums tostarp izvērtēt ierosinātā pasākuma samērīgumu un pārbaudīt, vai to ir viegli īstenot. Tā tam esot vajadzējis būt vēl jo vairāk tādēļ, ka pirms Regulas 2020/1054 pieņemšanas nepastāvēja nekāda vienota prakse, jo nav pietiekamu izmitināšanas vietu un stāvvietu infrastruktūru.

645 Otrkārt, no 2019. gada pētījuma par stāvvietām izrietot, ka pieejamās stāvvietas ir koncentrētas tikai dažās dalībvalstīs un ka ir aptuveni 100 000 stāvvietu deficīts. Turklāt ne savā ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem, ne šajā pētījumā Komisija neesot pārbaudījusi, vai apsargātām stāvvietām tuvumā esošās viesnīcas un izmitināšanas iestādes varētu novērst šo deficītu.

Piedevām minētajā pētījumā Komisija esot atklājusi, ka, lai sagatavotu jauno pienākumu īstenošanu, esot nepieciešami vairāki gadi un izvērsta stratēģiska pieeja Savienības infrastruktūras attīstībai.

646 Treškārt, Savienības likumdevējs neesot ņēmis vērā Regulas 2020/1054 piemērošanas grūtības, par kurām to tomēr bija informējusi gan EESK, gan Parlamenta Nodarbinātības un sociālo lietu komiteja, gan Parlamenta Transporta un tūrisma komiteja.

647 Ceturtkārt, aizliegums regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu pavadīt transportlīdzeklī radot vēl citus būtiskus juridiskus jautājumus, piemēram, attiecībā uz piesardzības pasākumiem un apdrošināšanas segumu, jo vairākumā gadījumu transportlīdzekļa vadītājam esot jāatstāj krava bez uzraudzības neapsargātā autostāvvietā. Taču saskaņā ar Lietuvas tiesu judikatūru kravas atstāšana neapsargātā stāvvietā esot pārvadātāja tīša kļūda, kā sekas ir tādas, ka apdrošinātājs atsakās segt iespējamu kravas zaudēšanu.

648 Piektkārt, Regulas 2020/1054 3. panta nepamatotību pierādot arī tāda interpretējoša dokumenta neesamība, saskaņā ar kuru transporta uzņēmumi varētu organizēt transportlīdzekļu vadītāju atgriešanos viņu dzīvesvietā vai darba devēja darbības centrā. Bez šāda dokumenta šīs regulas 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētais pienākums esot grūti īstenojams, kas radot atšķirīgas prakses dalībvalstīs un transporta uzņēmumos.

649 Otrām kārtām, attiecībā uz pienākumu norādīt pamatojumu Lietuvas Republika apgalvo, ka priekšlikuma regulai par darba laiku izskatīšanas gaitā Savienības likumdevējs bija informēts – ar ietekmes novērtējumu par sociālajiem jautājumiem un ar citiem avotiem –, ka aizliegums regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu pavadīt transportlīdzeklī radīšot praktiskas problēmas saistībā ar šī aizlieguma īstenošanu un ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzētais pienākums, attiecībā uz kura īstenošanu nepastāvot skaidri noteikumi, nepamatoti ierobežojot darba ņēmēju brīvu pārvietošanos.

650 Šādā kontekstā Savienības likumdevējam esot bijis jāizvirza pārliecinoši argumenti, lai pamatotu to, ka nav pārejas perioda, vai to, ka ir atlikta attiecīgā tiesiskā regulējuma stāšanās spēkā. Lai arī priekšlikumā regulai par darba laiku norādītie mērķi, proti, transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļu un ceļu satiksmes drošības uzlabošana un pienācīgu atpūtas apstākļu izveide, ir svarīgi, tie nekādā veidā nepamatojot šī tiesiskā regulējuma stāšanos spēkā nekavējoties. Tāda leģislatīva akta stāšanos spēkā, kurā ir noteikts brīdis, kurā šīs akts kļūst piemērojams un rada atbilstošas saistības attiecīgajām personām, nevar pielīdzināt tikai tehniskai izvēlei.

651 Trešām kārtām, attiecībā uz lojālas sadarbības principu Lietuvas Republika apgalvo, pirmkārt, ka Savienības likumdevējs ne tikai nav pamatojis nepieciešamību nodrošināt aizlieguma regulāro vai iknedēļas atpūtas laikposmu pavadīt transportlīdzeklī, kā arī Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā noteiktā pienākuma stāšanos spēkā bez pārejas perioda, bet turklāt tas nav vērtējis, kādā veidā esot bijis iespējams radīt atbilstošus apstākļus, paredzot šādu pārejas periodu, lai ļautu dalībvalstīm un transporta uzņēmumiem pielāgoties šiem jaunajiem noteikumiem. It īpaši Savienības likumdevējs neesot vērtējis, vai bija iespējams noteikt pasākumus, kas ļautu dalībvalstīm pielāgoties minētajiem jaunajiem noteikumiem pakāpeniski un kas nodrošinātu to, ka transporta uzņēmumi netiks sodīti atbilstīgu izmitināšanas vietu nepietiekamības dēļ.

652 Otrkārt, Savienības likumdevējs neesot ņēmis vērā, ka nebija skaidrs, kā pienācīgi īstenot Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā noteikto pienākumu, un ka līdz ar to, lai nodrošinātu šī pienākuma saskanīgu īstenošanu, bija nepieciešama papildu pasākumu noteikšana.

653 Treškārt, neesot ievērots arī savstarpējas palīdzības pienākums, jo esot acīmredzams, ka dalībvalstis objektīvi nevar nodrošināt pietiekamu izmitināšanas vietu un stāvvietu infrastruktūru. Taču Savienības iestādēm principā esot pienākums uzturēt dialogu ar dalībvalstīm un sniegt pamatojumu šo dalībvalstu izteikto iebildumu noraidīšanai

654 Parlaments un Padome būtībā uzskata, ka šie pamati un argumenti ir neefektīvi. Proti, pat ja Regulas 2020/1054 3. pants tiktu atcelts, saskaņā ar LESD 297. panta 1. punkta trešo daļu joprojām būtu piemērojams tas pats spēkā stāšanās datums. Katrā ziņā minētajiem pamatiem un argumentiem neesot pamatojuma.

b) Tiesas vērtējums

655 Nepastāvot nepieciešamībai lemt par to, vai ir pamatots Parlamenta un Padomes iebildums par Lietuvas Republikas celtās prasības atcelt Regulas 2020/1054 3. pantu neefektīvo raksturu iepriekšējā punktā norādītā iemesla dēļ, jāatgādina saistībā ar šīs regulas 1. panta 6. punkta c) apakšpunkta stāšanos spēkā, kā norādīts jau šī sprieduma 481.–494. punktā, ka ar šo tiesību normu, kas paredz aizliegumu regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu pavadīt transportlīdzeklī, pretēji tam, ko apgalvo Lietuvas Republika, ir kodificēta no sprieduma *Vaditrans* izrietošā Tiesas judikatūra par Regulas Nr. 561/2006 8. panta 8. punkta – redakcijā pirms 1. panta 6. punkta c) apakšpunkta stāšanās spēkā – interpretāciju.

656 Šādos apstākļos un tā kā Lietuvas Republika turklāt neapstrīd šīs pēdējās minētās tiesību normas spēkā esamību, jākonstatē, ka pamatiem un argumentiem, ar kuriem šī dalībvalsts pārmet Savienības likumdevējam, ka tas nav atlicis tās stāšanos spēkā, noteikti nav iedarbības, jo tajā paredzētais aizliegums regulāro vai kompensācijas iknedēļas atpūtas laikposmu pavadīt transportlīdzeklī jau pastāvēja pirms šīs tiesību normas stāšanās spēkā.

657 Tādēļ visi pamati un argumenti, ko Lietuvas Republika izvirzījusi, lai pamatotu prasījumus atcelt Regulas 2020/1054 3. pantu, ciktāl šī panta pirmajā daļā ir noteikts šīs regulas 1. panta 6. punkta c) apakšpunkta stāšanās spēkā datums, jānoraida kā neefektīvi.

658 Tādēļ šie pamati un šie argumenti ir jāpārbauda tikai, ciktāl tie ir izvirzīti, lai pamatotu prasījumus atcelt Regulas 2020/1054 3. pantu saistībā ar šīs regulas 1. panta 6. punkta d) apakšpunkta stāšanās spēkā datumu.

659 Pirmām kārtām, attiecībā uz pamatu par samērīguma principa pārkāpumu Lietuvas Republika tikai apgalvo, ka Regulas 2020/1054 3. pants ir nepamatots, jo neesot interpretējoša dokumenta, kas transporta uzņēmumiem ļautu īstenot tiem noteikto pienākumu organizēt transportlīdzekļu vadītāju atgriešanos darba devēja darbības centrā vai viņu dzīvesvietā. Taču pietiek ar atgādinājumu, kā izriet no šī sprieduma 168.–199. un 269.–274. punkta, ka Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā ir ievērotas no tiesiskās drošības principa izrietošās skaidrības un precizitātes prasības, vienlaicīgi atstājot transporta uzņēmumiem zināmu elastību tās īstenošanā, kas var mazināt šīs tiesību normas nelabvēlīgās sekas šiem uzņēmumiem.

660 Šādos apstākļos šāda interpretējoša dokumenta neesamība pati par sevi nevar pierādīt, ka, nosakot šī pienākuma stāšanos spēkā saskaņā ar LESD 297. panta 1. punkta trešo daļu divdesmitajā dienā pēc šīs regulas publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, Savienības likumdevējs nav ievērojis samērīguma principu.

661 Otrām kārtām, attiecībā uz pamatu par pienākuma norādīt pamatojumu pārkāpumu jāatgādina, ka LESD 296. panta otrajā daļā ir noteikts, ka Savienības iestāžu tiesību aktos ir sniegts to pieņemšanas pamatojums. Tomēr no Tiesas pastāvīgās judikatūras izriet, ka šāds pamatojums ir jāpielāgo aplūkojamā akta būtībai un tā pieņemšanas kontekstam (spriedums, 2021. gada 15. jūlijs, Komisija/*Landesbank Baden-Württemberg* un VNV, C-584/20 P un C-621/20 P, EU:C:2021:601, 104. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

662 Šajā gadījumā, tā kā Savienības likumdevējs Regulas 2020/1054 3. panta pirmajā daļā bija paredzējis, ka šīs regulas 1. panta 6. punkta d) apakšpunkts stāsies spēkā divdesmitajā dienā pēc minētās regulas publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, tam nebija pienākuma pamatot šī stāšanās spēkā datuma izvēli, jo tas atbilda datumam, kas jau bija iepriekš paredzēts primārajās tiesībās – LESD 297. panta 1. punkta trešajā daļā saistībā ar leģislatīvo aktu stāšanos spēkā.

663 Trešām kārtām, attiecībā uz lojālas sadarbības pienākuma pārkāpumu ir taisnība, ka atbilstoši LES 4. panta 3. punkta pirmajai daļai Savienība un dalībvalstis ar patiesu savstarpēju cieņu palīdz cita citai veikt uzdevumus, ko nosaka Līgumos.

664 Tomēr jomās, kurās Savienības likumdevējam ir plaša rīcības brīvība, Tiesa saskaņā ar šī sprieduma 218. un 244. punktā atgādināto judikatūru tikai pārbauda, vai tas var pierādīt, ka ir pieņēmis attiecīgo tiesību aktu, faktiski īstenojot savu rīcības brīvību, un šajā nolūkā skaidri un nepārprotami izklāstīt pamatdatus, pamatojoties uz kuriem šis akts tika pieņemts un no kuriem bija atkarīga tā rīcības brīvības īstenošana.

665 Lojālas sadarbības pienākumam nevar būt plašāks tvērums tādā ziņā, ka tas visos gadījumos liktu Savienības likumdevējam pēc dalībvalsts pieprasījuma uzrādīt dokumentus un informāciju, kuras it kā trūkst, vai labot tā rīcībā esošo informāciju, pirms tas varētu pieņemt tiesību aktu. Proti, šāda interpretācija radītu risku, ka iestādēm tiktu liegts īstenot savu rīcības brīvību un tiktu bloķēts likumdošanas process. Lai arī ir taisnība, ka lojālas sadarbības pienākums ietver pienākumu sniegt savstarpēju palīdzību, kas tostarp nozīmē atbilstošās informācijas apmaiņu starp iestādēm un dalībvalstīm likumdošanas procesā, šis pienākums nevar ļaut kādai no šīm dalībvalstīm, ja ir domstarpības attiecībā uz pieejamo datu pietiekamību, atbilstību vai pareizību, šī vienīgā iemesla dēļ apstrīdēt lēmumpieņemšanas procesa tiesiskumu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2019. gada 13. marts, Polija/Parlaments un Padome, C-128/17, EU:C:2019:194, 74. un 75. punkts).

666 Šādos apstākļos leģislatīva akta pieņemšana, kas veikta atbilstoši attiecīgajiem LESD noteikumiem, neraugoties uz iebildumiem, kurus izvirzījušas dažas dalībvalstis, nevar tikt atzīta par Parlamentam un Padomei noteiktā lojālas sadarbības pienākuma pārkāpumu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2019. gada 13. marts, Polija/Parlaments un Padome, C-128/17, EU:C:2019:194, 76. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

667 Šajā gadījumā, kā ģenerāladvokāts norādījis secinājumu 523. punktā, netiek apstrīdēts, ka saskaņā ar pienākumu sniegt savstarpēju palīdzību, kas izriet no LES 4. panta 3. punktā paredzētā lojālas sadarbības pienākuma, Lietuvas Republikai likumdošanas procesā bija piekļuve visiem dokumentiem, uz kuriem Savienības likumdevējs balstījās, lai pieņemtu Regulu 2020/1054, un ka šī dalībvalsts varēja iesniegt savus apsvērumus par datiem, kas ietverti šajos dokumentos, un par izmantotajiem pieņēmumiem.

668 Šo konstatāciju nevar atspēkot ar Lietuvas Republikas izvirzītajiem argumentiem, kas norādīti šī sprieduma 651.–653. punktā. Proti, papildus tam, ka tie būtībā pārklājas ar šī sprieduma 659.–662. punktā noraidītajiem argumentiem par nepieciešamību ieviest pārejas periodu un pieņemt interpretējošu dokumentu, pienākuma sniegt savstarpēju palīdzību ievērošana nekādā veidā nenozīmē, ka Savienības likumdevējam būtu pienākums piekrist šai dalībvalstij šajos divos jautājumos.

669 Tādēļ trīs pamati, ko Lietuvas Republika izvirzījusi, lai pamatotu savus prasījumus atcelt Regulas 2020/1054 3. pantu, ciktāl šī panta pirmajā daļā ir noteikts šīs regulas 1. panta 6. punkta d) apakšpunkta stāšanās spēkā datums, jānoraida kā nepamatoti.

670 Ņemot vērā visus šos apsvērumus, Lietuvas Republikas celtā prasība (lieta C-541/20), ciktāl tās mērķis ir atcelt Regulas 2020/1054 3. pantu, jānoraida kā daļēji neefektīva un daļēji nepamatota.

6. Secinājumi par Regulu 2020/1054

671 No visiem iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka pilnībā jānoraida, pirmkārt, Lietuvas Republikas celtā prasība (lieta C-541/20) un Ungārijas celtā prasība (lieta C-551/20), ciktāl tās attiecas uz Regulu 2020/1054, kā arī, otrkārt, Bulgārijas Republikas celtā prasība (lieta C-543/20), Rumānijas celtā prasība (lieta C-546/20) un Polijas Republikas celtā prasība (lieta C-553/20).

B. Par Regulu 2020/1055

672 Lietuvas Republika (lieta C-542/20), Bulgārijas Republika (lieta C-545/20), Rumānija (lieta C-547/20), Kipras Republika (lieta C-549/20), Ungārija (lieta C-551/20), Maltas Republika (lieta C-552/20) un Polijas Republika (lieta C-554/20) lūdz atcelt vairākas Regulas 2020/1055 tiesību normas vai pakārtoti – šo regulu pilnībā.

673 Pirmām kārtām, Lietuvas Republikas, Bulgārijas Republikas, Rumānijas, Kipras Republikas, Ungārijas, Maltas Republikas un Polijas Republikas prasības ir celtas, lai panāktu, ka tiek atcelts Regulas 2020/1055 1. panta 3. punkts, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, kurā transportlīdzekļiem, kas tiek izmantoti starptautiskos pārvadājumos, paredzēts pienākums atgriezties darbības centrā dalībvalstī, kurā attiecīgais transporta uzņēmums veic uzņēmējdarbību, ik pēc astoņām nedēļām (turpmāk tekstā – "pienākums attiecībā uz transportlīdzekļu atgriešanos").

674 Otrām kārtām, Polijas Republikas celtās prasības mērķis ir panākt Regulas 2020/1055 1. panta 3. punkta atcelšanu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta g) apakšpunkts, kurā transporta uzņēmumiem ir paredzēts pienākums nodrošināt, ka to rīcībā pastāvīgi un regulāri ir zināms skaits transportlīdzekļu un transportlīdzekļa vadītāju, kuri parasti atrodas darbības centrā dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, kas abos gadījumos ir samērīgs ar šī uzņēmuma veikto pārvadājumu skaitu.

675 Trešām kārtām, Lietuvas Republikas, Bulgārijas Republikas, Rumānijas, Maltas Republikas un Polijas Republikas prasības ir celtas, lai panāktu, ka tiek atcelts Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkts, ar kuru Regulas Nr. 1072/2009 8. pantā ir ieviests 2.a punkts, kurā paredzēts, ka pārvadātājiem nav atļauts ar to pašu transportlīdzekli vai, ja tas ir sakabināts

transportlīdzeklis, ar tā paša transportlīdzekļa mehānisko transportlīdzekli veikt kabotāžas pārvadājumus tajā pašā uzņēmējā dalībvalstī četru dienu laikā pēc pēdējā kabotāžas pārvadājuma beigām minētajā dalībvalstī (turpmāk tekstā – "nogaidīšanas periods").

676 Ceturtām kārtām, Rumānijas celtās prasības mērķis ir panākt, lai tiktu atcelts Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta b) apakšpunkts, ar kuru Regulas Nr. 1072/2009 8. panta 3. punkta pirmā daļa ir aizstāta ar jaunu daļu, kurā transporta uzņēmumiem, kuri vēlas veikt kabotāžas pārvadājumus, ir noteikts pienākums iesniegt skaidrus pierādījumus par katru pārvadājumu, kas veikts pirms tam, un par katru veiktu kabotāžas pārvadājumu.

677 Piektām kārtām, Rumānijas celtās prasības mērķis ir panākt, ka tiek atcelts Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta c) apakšpunkts, ar kuru Regulas Nr. 1072/2009 8. pantā ir ieviests 4.a punkts, kurā paredzēta šo pierādījumu iesniegšanas kārtība.

678 Visbeidzot, sestām kārtām, Polijas Republikas celtās prasības mērķis ir panākt, ka tiek atcelts Regulas 2020/1055 2. panta 5. punkta b) apakšpunkts, ar kuru Regulas Nr. 1072/2009 10. pantā ir pievienots 7. punkts, kurā noteikts, ka dalībvalstis var paredzēt, ka Regulas Nr. 1072/2009 8. pantu piemēro pārvadātājiem uzņēmējā dalībvalstī, kad tie šajā uzņēmējā dalībvalstī veic kravas autopārvadājumu sākuma vai beigu posmus, kuri ir daļa no kombinētajiem pārvadājumiem starp dalībvalstīm.

1. Pamatu apskats

679 Lai pamatotu prasījumus savā prasībā (lieta C-542/20) atcelt Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, un Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu, Lietuvas Republika izvirza piecus vienādus pamatus, no kuriem pirmais attiecas uz LES 3. panta 3. punkta un LESD 11. un 191. panta pārkāpumu, kā arī Savienības politikas vides un klimata pārmaiņu jomā neievērošanu, otrais – uz LESD 26. panta pārkāpumu (pirmā daļa) un uz vispārējā diskriminācijas aizlieguma principa pārkāpumu (otrā daļa), trešais – uz LESD 91. panta 2. punkta un 94. panta pārkāpumu, ceturtais – uz "pareiza likumdošanas procesa" principa pārkāpumu un piektais – uz samērīguma principa pārkāpumu.

680 Lai pamatotu prasījumus savā prasībā (lieta C-545/20) atcelt Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, un Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu, Bulgārijas Republika izvirza septiņus pamatus, no kuriem pieci pamati ir kopīgi abām apstrīdētajām tiesību normām un trešais un sestais pamats ir izvirzīts tikai tādēļ, lai pamatotu prasījumus atcelt pirmo no minētajām tiesību normām. Pirmais pamats attiecas uz LESD 90. panta, lasot to kopsakarā ar LES 3. panta 3. punktu un LESD 11. pantu, pārkāpumu, kā arī uz Hartas 37. panta pārkāpumu (pirmā daļa) un uz LES 3. panta 5. punkta, LESD 208. panta 2. punkta un 216. panta 2. punkta, kā arī uz Parīzes nolīguma pārkāpumu (otrā daļa). Otrais pamats, kurš arī sastāv no divām daļām, attiecas uz LESD 5. panta 4. punktā un protokola par subsidiaritātes un samērīguma principiem 1. pantā nostiprinātā samērīguma principa pārkāpumu. Trešais pamats attiecas uz LESD 18. pantā, kā arī Hartas 20. un 21. pantā nostiprināto vienlīdzīgas attieksmes un diskriminācijas aizlieguma principu pārkāpumu, LES 4. panta 2. punktā nostiprinātā principa par dalībvalstu vienlīdzību saistībā ar Līgumiem pārkāpumu un, "ja Tiesa to atzītu par nepieciešamu", uz LESD 95. panta 1. punkta pārkāpumu. Ceturtais pamats attiecas uz LESD 91. panta 1. punkta pārkāpumu. Piektais pamats attiecas uz LESD 90. panta, lasot to kopsakarā ar LES 3. panta 3. punktu, pārkāpumu, uz LESD 91. panta 2. punkta un 94. panta pārkāpumu. Sestais pamats attiecas uz profesionālās darbības brīvības

pārkāpumu, LESD 49. pantā paredzētās brīvības veikt uzņēmējdarbību pārkāpumu, kā arī uz Hartas 15. un 16. panta pārkāpumu. Septītais pamats attiecas galvenokārt uz LESD 58. panta 1. punkta, lasot to kopsakarā ar LESD 91. pantu, pārkāpumu vai pakārtoti – uz LESD 56. panta pārkāpumu (pirmā daļa), kā arī uz LESD 34. un 35. panta pārkāpumu (otrā daļa).

681 Lai pamatotu prasījumus savā prasībā (lieta C-547/20) atcelt Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, un Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a)–c) apakšpunktu, Rumānija izvirza trīs pamatus, no kuriem divi ir kopīgi apstrīdētajām tiesību normām un otrais pamats ir izvirzīts tikai tādēļ, lai pamatotu prasījumus atcelt pirmo minēto tiesību normu. Pirmais pamats, kas sastāv no divām daļām, attiecas uz LES 5. panta 4. punktā paredzētā samērīguma principa pārkāpumu. Otrais pamats attiecas uz LESD 49. pantā paredzētās brīvības veikt uzņēmējdarbību pārkāpumu. Trešais pamats attiecas uz LESD 18. pantā paredzētā diskriminācijas pilsonības dēļ aizlieguma principa pārkāpumu.

682 Lai pamatotu prasījumus savā prasībā (lieta C-549/20) atcelt Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, Kipras Republika izvirza septiņus pamatus. Pirmais pamats attiecas uz LESD 90. panta, lasot to kopsakarā ar LES 3. panta 3. punktu un LESD 11. pantu, pārkāpumu, kā arī uz Hartas 37. panta pārkāpumu (pirmā daļa) un uz LES 3. panta 5. punkta, LESD 208. panta 2. punkta un 216. panta 2. punkta pārkāpumu, kā arī uz Parīzes nolīguma pārkāpumu (otrā daļa). Otrais pamats attiecas uz LES 5. panta 4. punktā un protokola par subsidiaritātes un samērīguma principiem 1. pantā nostiprinātā samērīguma principa pārkāpumu. Trešais pamats attiecas uz LESD 18. pantā, kā arī Hartas 20. un 21. pantā nostiprināto vienlīdzīgas attieksmes un diskriminācijas aizlieguma principu pārkāpumu, uz LES 4. panta 2. punktā nostiprinātā principa par dalībvalstu vienlīdzību saistībā ar Līgumiem pārkāpumu un, "ja Tiesa to atzītu par nepieciešamu", uz LESD 95. panta 1. punkta pārkāpumu. Ceturtais pamats attiecas uz LESD 91. panta 1. punkta pārkāpumu. Piektais pamats attiecas uz LESD 90. panta, lasot to kopsakarā ar LES 3. panta 3. punktu, pārkāpumu, uz LESD 91. panta 2. punkta un 94. panta pārkāpumu. Sestais pamats attiecas uz profesionālās darbības brīvības pārkāpumu, LESD 49. pantā paredzētās brīvības veikt uzņēmējdarbību pārkāpumu, kā arī uz Hartas 15. un 16. panta pārkāpumu. Septītais pamats attiecas galvenokārt uz LESD 58. panta 1. punkta, lasot kopsakarā ar LESD 91. pantu, pārkāpumu vai pakārtoti – uz LESD 56. panta pārkāpumu (pirmā daļa), kā arī uz LESD 34. un 35. panta pārkāpumu (otrā daļa).

683 Lai pamatotu prasījumus savā prasībā (lieta C-551/20) atcelt Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, Ungārija izvirza divus pamatus, no kuriem pirmais attiecas uz acīmredzamu kļūdu vērtējumā un uz samērīguma principa pārkāpumu (pirmā daļa), kā arī uz piesardzības principa pārkāpumu (otrā daļa) un otrais attiecas uz diskriminācijas aizlieguma principa pārkāpumu.

684 Lai pamatotu prasījumus savā prasībā (lieta C-552/20) atcelt Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, Maltas Republika izvirza divus pamatus, no kuriem pirmais attiecas uz būtisku procedūras noteikumu pārkāpumu un LESD 91. panta 2. punkta, lasot to kopsakarā ar LESD 11. pantu un Hartas 37. pantu, pārkāpumu, un otrais – uz LES 5. panta 4. punkta un samērīguma principa pārkāpumu. Lai pamatotu šajā prasībā ietvertos prasījumus atcelt Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu, šī dalībvalsts izvirza trīs pamatus, no kuriem pirmais attiecas uz LESD

91. panta 2. punkta pārkāpumu, otrais – uz LES 5. panta 4. punkta un samērīguma principa pārkāpumu un trešais – uz Hartas 20. un 21. panta, kā arī diskriminācijas aizlieguma principa pārkāpumu.

685 Lai pamatotu prasījumus savā prasībā (lieta C-554/20) atcelt Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu un Regulas 2020/1055 2. panta 5. punkta b) apakšpunktu, Polijas Republika izvirza trīs vienādus pamatus attiecībā uz katru no apstrīdētajām tiesību normām un vienu pamatu, kas kopīgs visām šīm tiesību normām. Pirmais pamats attiecas uz LES 5. panta 4. punktā nostiprinātā samērīguma principa pārkāpumu. Otrais pamats attiecas uz LESD 91. panta 2. punkta pārkāpumu. Trešais pamats attiecas uz LESD 94. panta pārkāpumu. Pamats, kas ir kopīgs visām apstrīdētajām Regulas 2020/1055 tiesību normām, attiecas uz LESD 11. panta un Hartas 37. panta pārkāpumu. Lai pamatotu prasījumus atcelt Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta g) apakšpunkts, šī dalībvalsts izvirza divus pamatus attiecīgi par LES 5. panta 4. punktā nostiprinātā samērīguma principa un par tiesiskās drošības principa pārkāpumu, kā arī visām apstrīdētajām Regulas 2020/1055 tiesību normām kopīgu pamatu.

686 Prasījumi prasībās atcelt, pirmkārt, Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, otrkārt, Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu, treškārt, Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta g) apakšpunkts, un, ceturtkārt, Regulas 2020/1055 2. panta 5. punkta b) apakšpunktu jāpārbauda secīgi.

2. Par Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts

687 Lai pamatotu savas atbilstošās prasības atcelt Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, Lietuvas Republika (lieta C-542/20), Bulgārijas Republika (lieta C-545/20), Rumānija (lieta C-547/20), Kipras Republika (lieta C-550/20), Ungārija (lieta C-551/20), Maltas Republika (lieta C-552/20) un Polijas Republika (lieta C-554/20), atkarībā no gadījuma, būtībā atsaucas uz to, ka:

– ir pārkāpts samērīguma princips (Lietuvas Republikas ceturtais un piektais pamats, Bulgārijas Republikas otrā pamata pirmā daļa, Rumānijas pirmā pamata pirmā daļa, Kipras Republikas otrais pamats, Ungārijas pirmā pamata pirmā daļa, Maltas Republikas otrais pamats un Polijas Republikas pirmais pamats);

– ir pārkāpts piesardzības princips (Ungārijas pirmā pamata otrā daļa);

– ir pārkāpti vienlīdzīgas attieksmes un diskriminācijas aizlieguma principi (Lietuvas Republikas otrā pamata otrā daļa, Bulgārijas Republikas trešais pamats, Rumānijas trešais pamats, ciktāl tas vērsts pret Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, jo ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, Kipras Republikas trešais pamats un Ungārijas otrais pamats);

– nav ievērotas Savienības tiesību normas kopējās transporta politikas jomā, kas paredzētas, pirmkārt, LESD 91. panta 1. punktā (Bulgārijas Republikas ceturtais pamats, ciktāl tas vērsts pret Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, jo ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, un Kipras Republikas ceturtais pamats) un, otrkārt, LESD 90. pantā,

lasot to kopsakarā ar LES 3. panta 3. punktu, LESD 91. panta 2. punktā un 94. pantā, (Lietuvas Republikas trešais pamats attiecībā uz LESD 91. panta 2. punktu un 94. pantu, Bulgārijas Republikas piektais pamats, ciktāl tas vērsts pret Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, jo ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, Kipras Republikas piektais pamats, Maltas Republikas pirmais pamats, ciktāl tas attiecas uz LESD 91. panta 2. punktu, lasot to kopsakarā ar LESD 11. pantu un Hartas 37. pantu, kā arī Polijas Republikas otrais un trešais pamats attiecībā uz LESD 91. panta 2. punktu un 94. pantu);

– nav ievērota LESD 26. pantā paredzētā iekšējā tirgus darbība (Lietuvas Republikas otrā pamata pirmā daļa);

– ir pārkāpta LESD 49. pantā paredzētā brīvība veikt uzņēmējdarbību (Bulgārijas Republikas sestais pamats, ciktāl tas attiecas uz šo tiesību normu, Rumānijas otrais pamats un Kipras Republikas sestais pamats, ciktāl tas attiecas uz šo tiesību normu);

– ir pārkāpta profesionālās darbības brīvība, kā arī Hartas 15. un 16. pants (Bulgārijas Republikas sestais pamats un Kipras Republikas sestais pamats, ciktāl tie attiecas uz šīm tiesību normām);

– ir pārkāpta pakalpojumu sniegšanas brīvība, kas paredzēta LESD 58. panta 1. punktā, lasot to kopsakarā ar LESD 91. pantu, vai pakārtoti – LESD 56. pantā (Bulgārijas Republikas septītā pamata pirmā daļa, ciktāl tas vērsts pret Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, jo ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, un Kipras Republikas septītā pamata pirmā daļa);

– nav ievērota LESD 34. un 35. pantā paredzētā preču brīva aprite (Bulgārijas Republikas septītā pamata otrā daļa, ciktāl tas vērsts pret Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, jo ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, un Kipras Republikas septītā pamata otrā daļa), kā arī

– nav ievērotas Savienības tiesību normas un Savienības saistības vides aizsardzības jomā (Lietuvas Republikas pirmais pamats, Bulgārijas Republikas pirmā pamata abas daļas, ciktāl tas vērsts pret Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, jo ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, Kipras Republikas pirmā pamata abas daļas, Maltas Republikas pirmais pamats, ciktāl tas attiecas uz šīm tiesību normām, un Polijas Republikas pamats, kas ir kopīgs visām apstrīdētajām Regulas 2020/1055 tiesību normām, ciktāl tas vērsts pret šīs regulas 1. panta 3. punktu, jo ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts).

a) Par samērīguma principa pārkāpumu

688 Lietuvas Republika ar ceturto un piekto pamatu, Bulgārijas Republika ar otrā pamata pirmo daļu, Rumānija ar pirmā pamata pirmo daļu, Kipras Republika ar otro pamatu, Ungārija ar pirmā pamata pirmo daļu, Maltas Republika ar otro pamatu, kā arī Polijas Republika ar pirmo pamatu apgalvo, ka Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktā, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, neesot ievērotas no samērīguma principa izrietošās prasības.

689 Pirmkārt, šīs dalībvalstis apstrīd to, ka Savienības likumdevējs ir pārbaudījis šīs tiesību normas samērīgumu, it īpaši tādēļ, ka nav veikts ietekmes novērtējums par šajā tiesību normā paredzēto pienākumu attiecībā uz transportlīdzekļu atgriešanos. It īpaši, lai arī Lietuvas Republikas ceturtais pamats formāli attiecas uz "pareiza likumdošanas procesa" principa pārkāpumu un

"būtisku procedūras noteikumu" pārkāpumu, no tā pamatojumam izvirzītās argumentācijas izriet, ka patiesībā šīs dalībvalsts mērķis ir pierādīt samērīguma principa pārkāpumu ar pamatojumu, ka nav pienācīgi novērtētas šī pienākuma sekas. Tāpat, lai arī Ungārija ar pirmā pamata pirmo daļu formāli apgalvo acīmredzamu kļūdu vērtējumā un samērīguma principa pārkāpumu, šajā kontekstā tās argumentācijas mērķis ir vienīgi pierādīt šī pēdējā minētā principa pārkāpumu.

690 Otrkārt, dalībvalstis prasītājas apstrīd šī pienākuma samērīgumu pašu par sevi.

1) Par to, vai Savienības likumdevējs ir pārbaudījis Regulas 2020/1055 1. panta 3. punkta, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, samērīgumu

i) Lietas dalībnieku argumenti

691 Lietuvas Republika ar ceturto pamatu, Bulgārijas Republika ar otrā pamata pirmo daļu, Rumānija ar pirmā pamata pirmo daļu, Kipras Republika ar otro pamatu, Ungārija ar pirmā pamata pirmo daļu, Maltas Republika ar otro pamatu, kā arī Polijas Republika ar pirmo pamatu apstrīd, ka Savienības likumdevējs ir pārbaudījis Regulas 2020/1055 1. panta 3. punkta, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, samērīgumu.

692 Pirmām kārtām, šīs dalībvalstis apgalvo, ka neesot veikts ietekmes novērtējums par šajā tiesību normā paredzēto pienākumu attiecībā uz transportlīdzekļu atgriešanos.

693 Lietuvas Republika uzsver, ka atbilstoši LES 11. panta 3. punktam Komisijai, lai nodrošinātu Savienības darbību saskaņotību un pārredzamību, ir pienākums veikt plašas konsultācijas ar ieinteresētajām personām.

694 Šī dalībvalsts tāpat kā Ungārija un Maltas Republika apgalvo, ka arī protokola par subsidiaritātes un samērīguma principiem 2. pantā Komisijai ir noteikts analogs pienākums veikt vispusīgas konsultācijas. Tas pats attiecoties uz šī protokola 5. pantu, kurā noteikts, ka leģislatīvo aktu projekti ir pamatoti, ņemot vērā subsidiaritātes un proporcionalitātes principus, un noteikta prasība, ka jebkurā leģislatīvā akta projektā jābūt iekļautam sīki izstrādātam ziņojumam, kas ļautu izvērtēt atbilstību šiem principiem, no kā izrietot, ka šajos projektos jāņem vērā vajadzība nodrošināt to, ka visi apgrūtinājumi, kas rodas uzņēmējdarbības subjektiem, ir cik iespējams mazi un atbilstīgi noteiktajam mērķim.

695 Turklāt Lietuvas Republika, Rumānija, Ungārija, Maltas Republika un Polijas Republika norāda, ka Iestāžu nolīgumā, it īpaši tā 12.–15. punktā, ir paredzēts, ka Komisija veiks ietekmes novērtējumus savām leģislatīvajām iniciatīvām, kas, sagaidāms, būtiski ietekmēs ekonomiku, vidi vai sociālo jomu. Šāda novērtējuma pamatā vajadzētu būt pareizai, objektīvai un pilnīgai informācijai, un tam vajadzētu būt samērīgam attiecībā uz tā darbības jomu un galveno virzienu.

696 Tādējādi, izskatot Komisijas leģislatīvo aktu priekšlikumus, Parlamentam un Padomei esot pilnībā jāņem vērā Komisijas ietekmes novērtējumi, kas ir likumdošanas procesa posms, kam parasti jānotiek, ja leģislatīvai iniciatīvai var būt būtiska ietekme uz ekonomiku, vidi vai sociālo jomu. Ja likumdošanas procedūras laikā Komisijas priekšlikumā tiek ieviesti būtiski grozījumi, Parlamentam un Padomei esot jāveic šo grozījumu ietekmes novērtējumi, ja to uzskata par piemērotu un vajadzīgu.

697 Lietuvas Republika precizē, ka ietekmes novērtējumu piemērotību un nepieciešamību nevar interpretēt tā, ka uz tām attiecas tikai subjektīvs vērtējums, kas atkarīgs vienīgi no Savienības likumdevēja gribas. Gluži pretēji, šim vērtējumam esot jābūt pamatotam ar objektīviem pastāvošiem datiem, jo tas esot vienīgais veids, kā garantēt, ka likumdevējs savu rīcības brīvību neizmanto ļaunprātīgi.

698 Taču visas dalībvalstis prasītājas apgalvo, ka, pirmkārt, pienākums attiecībā uz transportlīdzekļu atgriešanos nebija minēts priekšlikumā regulai par uzņēmējdarbības veikšanas vietu un tādējādi par to nav veikts ietekmes novērtējums par uzņēmējdarbības jautājumiem. Otrkārt, šī pienākuma ieviešana esot sākotnējā priekšlikuma būtisks grozījums minētā pienākuma nozīmīgās ietekmes uz ekonomiku un vidi dēļ. Ieinteresētās personas un atsevišķas dalībvalstis esot informējušas Savienības likumdevēju par šo ietekmi un esot tam atkārtoti lūgušas veikt ietekmes novērtējumu par šo jautājumu.

699 Kā uzsver it īpaši Bulgārijas Republika un Rumānija, pienākumam attiecībā uz transportlīdzekļu atgriešanos nav tāda pati būtība kā citiem Komisijas paredzētajiem nosacījumiem, lai pārliecinātos par uzņēmējdarbības faktisko un stabilo raksturu, kuri tika aplūkoti ietekmes novērtējumā par uzņēmējdarbības jautājumiem, piemēram, nosacījumam, ka jāveic ekspluatācijas vai pārvadājumu darbība dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, vai nosacījumam par vismaz viena tirdzniecības līguma esamību šajā dalībvalstī. Proti, šādiem pienākumiem, kas norādīti ietekmes novērtējumā par uzņēmējdarbības jautājumiem minētajā pasākumā Nr. 18 (1/2. daļa, 30. un 31. lpp.), neesot bijusi nepieciešama transportlīdzekļu atgriešanās attiecīgā transporta uzņēmuma darbības centrā. Tādēļ šajā ietekmes novērtējumā minētie rezultāti neesot atbilstoši, lai novērtētu pienākuma attiecībā uz transportlīdzekļu atgriešanos sekas.

700 Otrām kārtām, dalībvalstis prasītājas pārmet Savienības likumdevējam, ka tā rīcībā neesot bijis pietiekamas informācijas, kas tam ļautu novērtēt šī pienākuma samērīgumu.

701 Šīs dalībvalstis atzīst, ka Savienības likumdevējam transporta jomā ir plaša rīcības brīvība, kas attiecas ne tikai uz pieņemamo tiesību normu būtību un tvērumu, bet zināmā mērā arī uz pamatdatu konstatēšanu. Minētās dalībvalstis tomēr uzskata, ka likumdevējam ir jābūt spējīgam pierādīt, ka, lai pieņemtu šīs tiesību normas, tas ir faktiski īstenojis savu rīcības brīvību un ir ņēmis vērā visus atbilstošos faktus un apstākļus, kuri attiecas uz situāciju, ko paredzēts reglamentēt ar minētajām tiesību normām. Tātad minētajam likumdevējam esot jāspēj uzrādīt un skaidri un nepārprotami izklāstīt pamatdatus, uz kuru pamata apstrīdētie pasākumi tika noteikti un no kuriem esot atkarīga tā rīcības brīvības īstenošana.

702 Šajā ziņā Rumānija uzsver, ka zinātniskie dati, uz kuriem ir balstīti Savienības likumdevēja noteiktie pasākumi, ir ne tikai tā rīcības brīvības pamats, bet arī šīs brīvības robežas.

703 Parlaments un Padome neesot snieguši pierādījumu, ka šī likumdevēja rīcībā bija pietiekama informācija, kas tam ļāva novērtēt Regulas 2020/1055 1. panta 3. punkta, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, samērīgumu.

704 Šo konstatāciju apstiprinot Komisijas lēmums veikt pienākuma attiecībā uz transportlīdzekļu atgriešanos ietekmes novērtējumu pēc Regulas 2020/1055 pieņemšanas, kā noslēgumā tika sagatavots pētījums "*Assessment of the impact of a provision in the context of the revision of Regulation (EC) n°1071/2009 and Regulation (EC) n°1072/2009, Final report*" ("Tiesību normas ietekmes novērtējums Regulas (EK) Nr. 1071/2009 un Regulas (EK) Nr. 1072/2009 pārskatīšanas kontekstā, galīgais ziņojums"), kas tika publicēts 2021. gada februārī.

705 Turklāt Polijas Republika norāda, ka, tā kā nav veikts ietekmes novērtējums, vērtējuma kritēriji, ko Savienības likumdevējs izmantoja, lai noteiktu, cik bieži transportlīdzekļi atgriežas darbības centrā dalībvalstī, kurā attiecīgais transporta uzņēmums veic uzņēmējdarbību, esot patvaļīgi. Tādēļ esot grūti saprast iemeslus, kuru dēļ atgriešanās biežums reizi astoņās nedēļās ļaujot uzskatīt, ka prasība par stabilu un faktisku uzņēmējdarbību šajā dalībvalstī ir izpildīta.

706 Šajā ziņā Polijas Republika norāda, ka atbilstoši Regulas 2020/1055 8. apsvērumam pienākuma attiecībā uz transportlīdzekļu atgriešanos saskaņošana ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzēto pienākumu stiprina transportlīdzekļu vadītāju tiesības atgriezties un samazina risku, ka transportlīdzeklim jāatgriežas tikai tādēļ, lai izpildītu šo jauno uzņēmējdarbības prasību. Tomēr Regulas 2020/1055 pasākumi esot jāpamato ar tajā izvirzītajiem mērķiem. Tādējādi tas, ka pienākums attiecībā uz transportlīdzekļu atgriešanos ir ticis saskaņots ar citu pienākumu, kas paredzēts Regulā 2020/1054, neesot pietiekams pamatojums.

707 Parlaments un Padome uzskata, ka šie argumenti nav pamatoti.

708 Šīs iestādes norāda, ka fakts, ka nav veikts ietekmes novērtējums par konkrētu tiesību aktu vai, *a fortiori*, par konkrētu tiesību normu, neļaujot secināt, ka tā vai tās pieņemšana ir pretrunā samērīguma principam. Proti, uz Savienības likumdevēju neattiecoties autonoms procesuālais pienākums veikt ietekmes novērtējumus. Šādiem novērtējumiem varot būt nozīmīga loma samērīguma principa piemērošanā, taču tie neesot vienīgais to datu avots, kuri izskaidro likumdevēja rīcību. Likumdevējs varot ņemt vērā arī jebkuru citu informācijas avotu, tostarp publiskus avotus.

709 Tādējādi, ja tiek veikti grozījumi Komisijas priekšlikumā, Savienības likumdevējam esot jānosaka, vai jāveic ietekmes novērtējums papildus tam, kas jau pievienots šim priekšlikumam, ja tas uzskata, ka šāda papildu novērtējuma veikšana ir piemērota un nepieciešama. Šajā ziņā šī likumdevēja plašā rīcības brīvība attiecoties ne tikai uz pieņemamo tiesību normu būtību un tvērumu, bet zināmā mērā arī uz pamatdatu konstatēšanu, ja vien politiskā izvēle ir balstīta uz objektīviem kritērijiem un ja izraudzītā pasākuma mērķi var attaisnot negatīvās ekonomiskās sekas saimnieciskās darbības subjektiem. Tādējādi neesot nepieciešams, ka minētais likumdevējs balstās tikai uz pamatdatiem, kuri konkrēti attiecas uz pieņemtajām tiesību normām, nedz ka tas izdara tādus pašus secinājumus kā to ziņojumu vai pētījumu autori, kurus tas ir izmantojis.

710 Ietekmes novērtējuma neveikšanu nevarot kvalificēt kā samērīguma principa pārkāpumu, ja Savienības likumdevējs ir īpašā situācijā, kas prasa no šī novērtējuma atteikties, un ja tā rīcībā ir pietiekama informācija, kas tam ļauj novērtēt noteiktā pasākuma samērīgumu.

711 Šajā gadījumā Parlamenta un Padomes ieskatā Savienības likumdevēja rīcībā bija pietiekama informācija, lai ņemtu vērā pienākuma attiecībā uz transportlīdzekļu atgriešanos sekas.

712 Pirmkārt, ietekmes novērtējumā par uzņēmējdarbības jautājumiem ir veikta izsmeļoša attiecīgā tirgus un tam raksturīgo grūtību analīze. Turklāt šis ietekmes novērtējums saistībā ar pasākumu Nr. 18 (1/2. daļa, 30. un 31. lpp.) ietverot analīzi par to, kāda sociālā un ekonomiskā ietekme, tostarp kādas sekas MVU izriet no dažādām hipotēzēm, kurām ir nozīme Savienības likumdevēja izvēlētā modeļa novērtējumā, piemēram, no hipotēzes, saskaņā ar kuru "uzņēmumam ir jāveic būtiskas ekspluatācijas vai pārvadājumu darbības dalībvalstī, kur tas veic uzņēmējdarbību", vai no hipotēzes, saskaņā ar kuru "uzņēmumam jābūt vismaz vienam tirdzniecības līgumam valstī, kur tas veic uzņēmējdarbību".

713 Tātad Komisija esot izvērtējusi sekas, ko rada šie divi pasākumi, kuriem, lai arī tie formulēti atšķirīgi no pienākuma attiecībā uz transportlīdzekļu atgriešanos, esot tāds pats mērķis kā šim minētajam pienākumam. Tādējādi Savienības likumdevējs esot varējis prezumēt, ka pasākuma, kuru tas noteicis, ietekme esot tāda pati kā to pasākumu ietekme, kurus ir izvērtējusi Komisija.

714 Turklāt likumdevējs esot arī bijis tiesīgs balstīties uz Komisijas ietekmes novērtējumiem par citiem pirmā tiesību aktu kopuma par mobilitāti aspektiem, kas esot licis minētajam likumdevējam izvēlēties saskaņot pienākumu attiecībā uz transportlīdzekļu atgriešanos ar Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzēto pienākumu, lai ierobežotu pirmā minētā pienākuma ietekmi uz transporta uzņēmumiem, kā arī uz vidi.

715 Otrkārt, sarunu gaitā Savienības likumdevējam esot bijusi piekļuve citiem pētījumiem un aplēsēm, daži no kuriem ir publiski, piemēram, "pētījumam *TRT Trasporti e Territorio*, 2017, kas veikts Transporta un tūrisma komitejas (*TRAN* komiteja) labā – Kravu autopārvadātāji ES: sociālie un darba apstākļi (pētījums atjaunināts 2013. gadā), Eiropas Parlaments, Struktūrpolitikas un kohēzijas politikas departaments, Brisele", vai dokumentiem par divām publiskām uzklausīšanām, no kurām vienu organizēja Nodarbinātības un sociālo lietu komiteja (*EMPL* komiteja) un *TRAN* komiteja 2017. gada 16. oktobrī, un otru organizēja *TRAN* komiteja 2017. gada 22. novembrī, lai izskatītu jautājumus par autotransporta tirgu un Mobilitātes pakotnes sociālajiem aspektiem.

716 Turklāt Savienības likumdevējs esot arī ņēmis vērā *IRU* aplēses par tāda pienākuma sekām, ar kuru tiktu noteikta transportlīdzekļu atgriešanās ik pēc trim vai četrām nedēļām, kuras norādītas 2018. gada 26. oktobra atklātā vēstulē, *Transport i Logistyka Polska* (Transports un loģistika, Polija) pasūtīto pētījumu "*Mobility package I – Impact on the European road transport system*" ("Mobilitātes pakotne: Ietekme uz Eiropas autotransporta sistēmu"), kurā esot bijusi pausta ļoti kritiska nostāja par grozījumu, kas noraidīts likumdošanas procesa laikā, ar kuru tika ierosināta transportlīdzekļu atgriešanās ik pēc četrām nedēļām, un arī Eiropas Transporta darbinieku federācijas paziņojumu, kurā esot tikušas vērtētas kādā Parlamenta ziņojumā minēta tāda pasākuma sekas, kurš ietver pienākumu visiem transportlīdzekļiem veikt vismaz vienu kravas iekraušanu vai izkraušanu reizi trīs nedēļās dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību.

717 Turklāt dalībvalstis prasītājas atzīstot, ka likumdošanas procedūras laikā pašas ir iesniegušas Savienības likumdevējam informāciju, kas saistīta ar pienākumu attiecībā uz transportlīdzekļu atgriešanos, kas likumdevējam esot ļāvusi novērtēt šī pienākuma ietekmi. Šajā ziņā lietās C-542/20, C-545/20, C-549/20 un C-554/20 Parlaments un Padome atsaucas konkrēti uz dažiem no tiem pētījumiem, kurus dalībvalstis prasītājas iesniegušas savu prasību pamatošanai.

i) Tiesas vērtējums

718 Ar savu argumentāciju Lietuvas Republika, Bulgārijas Republika, Rumānija, Kipras Republika, Ungārija, Maltas Republika un Polijas Republika apgalvo, ka ar Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, esot pārkāpts samērīguma princips tā iemesla dēļ, ka Savienības likumdevēja rīcībā neesot bijis nedz ietekmes novērtējuma par šo tiesību normu, nedz pietiekamas informācijas, lai izvērtētu tās samērīgumu.

719 Nav strīda par to, ka par minēto tiesību normu, kas paredz starptautiskos pārvadājumos izmantotajiem transportlīdzekļiem pienākumu atgriezties darbības centrā dalībvalstī, kurā attiecīgais transporta uzņēmums veic uzņēmējdarbību, ik pēc astoņām nedēļām, nav ticis veikts ietekmes novērtējums par uzņēmējdarbības jautājumiem.

720 Taču jāuzsver, kā atgādināts šīs sprieduma 218.–226. punktā, ka ne tikai nav noteikts, ka Savienības likumdevēja rīcībā jebkuros apstākļos jābūt ietekmes novērtējumam, bet arī šāds ietekmes novērtējums tam nav saistošs, jo likumdevējs saglabā brīvību veikt citus pasākumus, kuri nav tie, kas norādīti ietekmes novērtējumā.

721 Tomēr, kā norādīts šī sprieduma 243. punktā, šim pašam likumdevējam sava izvēle jāpamato ar objektīviem kritērijiem un jāpārbauda, vai ar veikto pasākumu sasniedzamie mērķi var attaisnot ekonomiski negatīvas, pat būtiskas sekas, kas rodas dažiem saimnieciskās darbības subjektiem.

722 Tādējādi saskaņā ar šī sprieduma 218. un 244. punktā atgādināto judikatūru Savienības likumdevējam, kad attiecīgais akts tiek pārsūdzēts, Tiesā jāpierāda, ka, lai to pieņemtu, tas ir faktiski izmantojis savu rīcības brīvību, ņemot vērā visus būtiskos faktus un apstākļus, kuri attiecas uz situāciju, ko paredzēts reglamentēt ar šo tiesību aktu. No tā izriet, ka likumdevējam jāspēj vismaz iesniegt un skaidri un nepārprotami izklāstīt pamatdatus, kuri bijuši jāņem vērā, lai pamatotu apstrīdētos minētajā tiesību aktā iekļautos pasākumus, un no kuriem bija atkarīga likumdevēja rīcības brīvības īstenošana.

723 Tādēļ jāizvērtē, vai informācija, uz kuru atsaucas Parlaments un Padome, pierāda, ka Savienības likumdevēja rīcībā bija pietiekama informācija, kas tam ļāva novērtēt pienākuma attiecībā uz transportlīdzekļu atgriešanos, kas paredzēts Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktā, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, samērīgumu datumā, kad šī tiesību norma tika pieņemta.

724 Šajā ziņā, pirmām kārtām, jāpārbauda, vai var pierādīt, ka likumdevējs ir faktiski īstenojis savu rīcības brīvību, izmantojot, kā to apgalvo Parlaments un Padome, ietekmes novērtējumu par uzņēmējdarbības jautājumiem vai ietekmes novērtējumus par citiem pirmā tiesību aktu kopuma par mobilitāti aspektiem.

725 Pirmkārt, pretēji tam, ko apgalvo šīs iestādes, nevar pierādīt, ka tā ir bijis, jo ietekmes novērtējumā par uzņēmējdarbības jautājumiem ir aprakstīts attiecīgais tirgus un tam raksturīgās grūtības. Šī tirgus īpatnību un grūtību identificēšana nav līdzvērtīga to seku izvērtēšanai, kuras izriet no to novēršanai paredzētajiem līdzekļiem. Tādējādi, protams, Savienības likumdevējs ir varējis balstīties uz šo novērtējumu attiecībā uz minētā tirgus stāvokli. Taču atsauce uz tajā minētajiem datiem par tādām īpatnībām un grūtībām nenozīmē, ka ir iesniegti un skaidri un nepārprotami izklāstīti pamatdati, pamatojoties uz kuriem tika pieņemts Regulas 2020/1055 1. panta 3. punkts, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, un no kuriem bija atkarīga šī likumdevēja rīcības brīvības faktiska īstenošana.

726 Tas pats attiecas uz citu šajā pašā ietekmes novērtējumā minēto pienākumu, kas nav pienākums attiecībā uz transportlīdzekļu atgriešanos, seku novērtējumu.

727 Šajā ziņā jānorāda, ka, protams, pienākumam attiecībā uz transportlīdzekļu atgriešanos ir tāds pats mērķis kā pasākumam Nr. 18, kas minēts ietekmes novērtējumā par uzņēmējdarbības jautājumiem (1/2. daļa, 30. un 31. lpp.), kurā, lai nodrošinātu transporta uzņēmumu uzņēmējdarbības faktisko un stabilo raksturu, tika paredzēts, ka šiem transporta uzņēmumiem

jāveic nozīmīga ekspluatācijas vai pārvadājumu darbība dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, vai ka tiem ir vismaz viens tirdzniecības līgums šajā dalībvalstī. Tomēr, kā ģenerāladvokāts norādījis secinājumu 646. punktā, šie divi pasākumi ir šī mērķa sasniegšanas līdzekļi, kuri nav salīdzināmi ar pienākumu attiecībā uz transportlīdzekļu atgriešanos, jo ar tiem netiek prasīta transportlīdzekļu atgriešanās attiecīgā transporta uzņēmuma darbības centrā. Tādēļ nevar prezumēt, ka šo pasākumu sekas ir līdzīgas un ka ietekmes novērtējumā par uzņēmējdarbības jautājumiem aplūkoto pasākumu seku novērtējumu var attiecināt uz pienākumu attiecībā uz transportlīdzekļu atgriešanos, kas šajā ietekmes novērtējumā nav aplūkots.

728 Otrkārt, Parlaments un Padome arī veltīgi atsaucas uz ietekmes novērtējumiem par citiem pirmā tiesību aktu kopuma par mobilitāti aspektiem, it īpaši uz Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā paredzēto pienākumu, lai pierādītu, ka Savienības likumdevējs ir faktiski īstenojis savu rīcības brīvību. Proti, kā norādīts šī sprieduma 220., 233. un 295. punktā, saskaņā ar šo tiesību normu transporta uzņēmumiem noteiktais pienākums neattiecas uz transportlīdzekļu vadītāju iespējamās atgriešanās praktiskajiem aspektiem, it īpaši tiem, kas attiecas uz transportlīdzekli, ko viņi var izmantot, lai veiktu šo atgriešanos. Konkrēti šis pienākums nenozīmē, ka transportlīdzekļu vadītājiem, kuri vēlas atgriezties darba devēja darbības centrā vai savā dzīvesvietā, tas obligāti jādara, izmantojot transportlīdzekli, ar kuru tiek veikti pārvadājumi. No tā izriet, ka vērtējumi, kas attiecas uz minēto pienākumu un kuri iekļauti ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem, par šī pienākuma ietekmi uz ekonomiku un vidi, nebija atbilstīgi, lai vērtētu pienākuma attiecībā uz transportlīdzekļu atgriešanos sekas uz ekonomiku un vidi.

729 Otrām kārtām, jāpārbauda, ņemot vērā šī sprieduma 722. punktā atgādināto judikatūru, vai Savienības likumdevējs ir pierādījis, ka šajā lietā tas ir faktiski izmantojis savu rīcības brīvību, pamatojoties uz citiem pamatdatiem, uz kuriem Tiesā atsaucies Parlaments un Padome.

730 Pirmkārt, tādu pašu iemeslu dēļ kā tie, kas izklāstīti šī sprieduma 724.–727. punktā, jānoraida 2017. gada pētījums *TRT Trasporti e Territorio*, kas minēts šī sprieduma 715. punktā, kā arī dokumenti, kas attiecas uz divām publiskajām uzklausīšanām, ko 2017. gada oktobrī un novembrī organizēja *EMPL* komiteja un *TRAN* komiteja attiecībā uz pirmo un *TRAN* komiteja attiecībā uz otro. Šajos dokumentos izklāstītajai informācijai nav saistības ar pienākumu attiecībā uz transportlīdzekļu atgriešanos.

731 Otrkārt, jānoraida *IRU* aplēses, kuras izriet no *IRU* 2018. gada 26. oktobra atklātās vēstules, uz kuru atsaucies Parlaments un Padome, un atbilstoši kurām pienākums transportlīdzekļiem atgriezties dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, ik pēc trim vai četrām nedēļām varētu izraisīt transportlīdzekļu nobraukto kilometru skaita palielināšanos gadā no 80 līdz 135 miljoniem kilometru.

732 Kā norādījis ģenerāladvokāts secinājumu 652. punktā, šīs aplēses ir īsi izklāstītas vēstulē, kurā nav precizēta izmantotā aprēķinu metodoloģija. Tādēļ šādu datu iesniegšana nevar pierādīt, ka ir iesniegti un skaidri un nepārprotami izklāstīti pamatdati, kuri Savienības likumdevējam bija jāņem vērā, lai pamatotu Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, un no kuriem bija atkarīga šī likumdevēja rīcības brīvības faktiska īstenošana.

733 Šādi apsvērumi attiecas arī uz Transporta darbinieku federācijas paziņojumu, kuru piemin Padome.

734 Treškārt, tas pats attiecas uz *Transport i Logistyka Polska* (Transports un loģistika Polija) pasūtīto pētījumu "Mobilitātes pakotne I: Ietekme uz Eiropas autotransporta sistēmu", kas norādīts šī sprieduma 716. punktā. Proti, jākonstatē, ka vēl bez īsās argumentācijas, kas šajā pētījumā veltīta hipotēzei par pienākumu transportlīdzekļiem atgriezties dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, reizi četrās nedēļās, tā 31. un 34. lappusē ir norādīts, pirmkārt, ka neviens no dalībniekiem nebija spējīgs precīzi noteikt no šāda pienākuma izrietošās sekas un ka minētajā pētījumā ir tikai sniegtas šādu seku sākotnējas un īsas aplēses. Otrkārt, šajā pašā pētījumā uzsvērts, ka uz daudziem jautājumiem nav rasta atbilde un ka ir nepieciešami papildu pētījumi, lai pilnībā saprastu pirmā tiesību aktu kopuma par mobilitāti sekas sociālajā, vides un ekonomikas jomā.

735 Ceturtkārt, runājot par informāciju, kuru, kā apgalvots, sniegušas dalībvalstis prasītājas un kura esot bijusi Savienības likumdevēja rīcībā likumdošanas procedūras laikā, jānorāda, ka tikai ar atsaukšanos uz tādu pētījumu un dokumentu esamību, kuriem likumdevējs ir varējis piekļūt, nepietiek, lai uzskatītu, ka ir tikuši iesniegti un skaidri un nepārprotami izklāstīti pamatdati, pamatojoties uz kuriem tika noteikts pienākums attiecībā uz transportlīdzekļu atgriešanos, un no kuriem bija atkarīga likumdevēja rīcības brīvības īstenošana.

736 Šādu prasību nevarot arī izpildīt, atsaucoties uz dalībvalstu prasītāju Tiesā iesniegtajiem pētījumiem, kā to dara Parlaments un Padome lietās C-542/20, C-545/20, C-549/20 un C-554/20. Proti, izdarot šādu atsauci, Parlaments un Padome katrā ziņā nav apgalvojuši, ka pienākums attiecībā uz transportlīdzekļu atgriešanos tika noteikts, pamatojoties uz šiem pētījumiem, nedz arī ir precizējuši veidu, kādā tajos norādītie pamatdati ir tiem ļāvuši novērtēt šī pienākuma samērīgumu, it īpaši ņemot vērā tā ietekmi sociālajā, vides un ekonomikas jomā.

737 Ņemot vērā iepriekš minēto, jāuzskata, ka Parlaments un Padome, pretēji tam, ko tie apgalvo, balstoties uz dokumentiem, uz kuriem tie atsaucas Tiesā, nav iesnieguši un nav skaidri un nepārprotami izklāstījuši pamatdatus, uz kuriem pamatojoties tika pieņemts minētais pienākums, un no kuriem bija atkarīga to rīcības brīvības īstenošana. Tādējādi tie nav pierādījuši, ka, pieņemot Regulu 2020/1055, to rīcībā bija pietiekama informācija, kas tiem ļāva novērtēt pienākuma attiecībā uz transportlīdzekļu atgriešanos samērīgumu.

738 Tādēļ jāapmierina Lietuvas Republikas izvirzītais ceturtais pamats, kā arī, ciktāl tie attiecas uz samērīguma principa pārkāpumu, ar pamatojumu, ka Savienības likumdevējs nav pārbaudījis pienākuma attiecībā uz transportlīdzekļu atgriešanos samērīgumu, Bulgārijas Republikas izvirzītā otrā pamata pirmā daļa, Rumānijas izvirzītā pirmā pamata pirmā daļa, Kipras Republikas izvirzītais otrais pamats, Ungārijas izvirzītā pirmā pamata pirmā daļa, Maltas Republikas izvirzītais otrais pamats un Polijas Republikas izvirzītais pirmais pamats. Līdz ar to jāatceļ Regulas 2020/1055 1. panta 3. punkts, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts.

2) Par Regulas 2020/1055 1. panta 3. punkta, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, samērīgumu

739 Tā kā, kā izriet no šī sprieduma 718.–738. punkta, Regulas 2020/1055 1. panta 3. punkts, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, jāatceļ samērīguma principa pārkāpuma dēļ ar pamatojumu, ka Savienības likumdevējs nav pārbaudījis šīs tiesību normas samērīgumu, nav jāvērtē Lietuvas Republikas, Bulgārijas Republikas, Rumānijas, Kipras Republikas, Ungārijas, Maltas Republikas un Polijas Republikas argumentācija, ar kuru šīs dalībvalstis apstrīd minētās tiesību normas samērīgumu pašu par sevi.

b) Par pārējiem pamatiem, kas vērsti pret Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts

740 Tā paša iemesla dēļ, kas minēts iepriekšējā punktā, nav jāpārbauda pārējie pamati, ko izvirzījusi Lietuvas Republika, Bulgārijas Republika, Rumānija, Kipras Republika, Ungārija, Maltas Republika un Polijas Republika savu prasījumu atcelt šo tiesību normu pamatojumam.

3. Par Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu

741 Ar savām prasībām Lietuvas Republika (lieta C-542/20), Bulgārijas Republika (lieta C-545/20), Maltas Republika (lieta C-552/20) un Polijas Republika (lieta C-554/20) lūdz atcelt Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu.

742 Ar savu prasību Rumānija (lieta C-547/20) lūdz atcelt Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a)–c) apakšpunktu, tomēr neizvērš atsevišķu argumentāciju attiecībā uz šī 2. panta 4. punkta b) un c) apakšpunktu tādā ziņā, ka ar savu argumentāciju Rumānija faktiski vēlas panākt šo tiesību normu atcelšanu kopumā.

743 Savu lūgumu pamatojumam šīs dalībvalstis, atkarībā no gadījuma, būtībā atsaucas uz to, ka:

– ir pārkāpts samērīguma princips (Lietuvas Republikas ceturtais un piektais pamats, Bulgārijas Republikas otrā pamata otrā daļa, Rumānijas pirmā pamata otrā daļa, Maltas Republikas otrais pamats un Polijas Republikas pirmais pamats);

– ir pārkāpti vienlīdzīgas attieksmes un diskriminācijas aizlieguma principi (Lietuvas Republikas otrā pamata otrā daļa, Rumānijas trešais pamats, ciktāl tas ir vērsts pret Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu, un Maltas Republikas trešais pamats);

– nav ievērotas Savienības tiesību normas kopējās transporta politikas jomā, kas paredzētas, pirmkārt, LESD 91. panta 1. punktā (Bulgārijas Republikas ceturtais pamats, ciktāl tas vērsts pret Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu) un, otrkārt, LESD 90. pantā, lasot to kopsakarā ar LES 3. panta 3. punktu, LESD 91. panta 2. punktā un 94. pantā (Lietuvas Republikas trešais pamats attiecībā uz LESD 91. panta 2. punktu un 94. pantu, Bulgārijas Republikas piektais pamats, ciktāl tas vērsts pret Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu, Maltas Republikas pirmais pamats attiecībā uz LESD 91. panta 2. punktu, kā arī Polijas Republikas otrais un trešais pamats attiecībā uz LESD 91. panta 2. punktu un 94. pantu);

– nav ievērota LESD 26. pantā paredzētā iekšējā tirgus darbība (Lietuvas Republikas otrā pamata pirmā daļa);

– ir pārkāpta pakalpojumu sniegšanas brīvība, kas paredzēta LESD 58. panta 1. punktā kopsakarā ar LESD 91. pantu vai pakārtoti – LESD 56. pantā (Bulgārijas Republikas septītā pamata pirmā daļa, ciktāl tas vērsts pret Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu);

– nav ievērota LESD 34. un 35. pantā paredzētā preču brīva aprite (Bulgārijas Republikas septītā pamata otrā daļa, ciktāl tas vērsts pret Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu), kā arī

– nav ievērotas Savienības tiesību normas un Savienības saistības vides aizsardzības jomā (Lietuvas Republikas pirmais pamats, Bulgārijas Republikas pirmā pamata abas daļas, ciktāl tas vērsts pret Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu, un Polijas Republikas pamats, kas ir kopīgs visām apstrīdētajām Regulas 2020/1055 tiesību normām, ciktāl tas vērsts pret šīs regulas 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu).

a) Par samērīguma principa pārkāpumu

744 Lietuvas Republika ar ceturto un piekto pamatu, Bulgārijas Republika ar otrā pamata otro daļu, Rumānija ar pirmā pamata otro daļu, Maltas Republika ar otro pamatu un Polijas Republika ar pirmo pamatu apgalvo, ka Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā neesot ievērotas no samērīguma principa izrietošās prasības.

745 Pirmkārt, šīs dalībvalstis apstrīd to, ka Savienības likumdevējs ir pārbaudījis šīs tiesību normas samērīgumu it īpaši tādēļ, ka nav veikts ietekmes novērtējums par nogaidīšanas periodu. Konkrēti – lai arī Lietuvas Republikas ceturtais pamats formāli attiecas uz "pareiza likumdošanas procesa" principa pārkāpumu un "būtisku procedūras noteikumu" pārkāpumu, no tā pamatojumam izvirzītās argumentācijas izriet, ka patiesībā šīs dalībvalsts mērķis ir pierādīt samērīguma principa pārkāpumu ar pamatojumu, ka nav pienācīgi novērtētas šī nogaidīšanas perioda sekas.

746 Otrkārt, minētās dalībvalstis apstrīd minētā perioda samērīgumu pašu par sevi.

1) Par to, vai Savienības likumdevējs ir pārbaudījis Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkta samērīgumu

i) Lietas dalībnieku argumenti

747 Lietuvas Republika ar ceturto pamatu, Bulgārijas Republika ar otrā pamata otro daļu, Rumānija ar pirmā pamata otro daļu, Maltas Republika ar otro pamatu un Polijas Republika ar pirmo pamatu apstrīd, ka Savienības likumdevējs ir pārbaudījis Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkta samērīgumu it īpaši tādēļ, ka nav veikts ietekmes novērtējums par šajā tiesību normā paredzēto nogaidīšanas periodu.

748 Šīs dalībvalstis būtībā izvirza tos pašus argumentus, kuri ir izklāstīti šī sprieduma 691.–703. punktā.

749 Tādējādi tās apgalvo, ka pasākums, ar kuru ieviests Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā paredzētais četru dienu nogaidīšanas periods, nebija minēts priekšlikumā regulai par uzņēmējdarbības veikšanas vietu. Tās pauž viedokli, ka šis pasākums tika pievienots tikai likumdošanas procedūrā pēc tam, kad Parlaments un Padome noraidīja Regulas Nr. 1072/2009 8. panta 2. punkta grozījumu, kas bija paredzēts šajā priekšlikumā regulai un kurā bija paredzēts likvidēt atsauci uz maksimālo kabotāžas pārvadājumu skaitu, ko var veikt uzņēmējā dalībvalstī vienā un tajā pašā kabotāžas ciklā, un saīsināt no septiņām uz piecām dienām periodu, kura laikā šos kabotāžas pārvadājumus var veikt šajā dalībvalstī.

750 Pasākums, ar kuru ieviests nogaidīšanas periods, esot uzskatāms par būtisku grozījumu priekšlikumā regulai par uzņēmējdarbības veikšanas vietu, un par to esot bijis jāveic papildu ietekmes novērtējums. Tā kā Savienības likumdevējs to nav veicis, tā rīcībā neesot bijis pietiekamas informācijas, lai faktiski īstenotu savu rīcības brīvību.

751 Turklāt likumdevējs neesot norādījis objektīvus iemeslus, kas pamatotu papildu ietekmes novērtējuma veikšanas nepieciešamības neesamību.

752 Parlaments un Padome uzskata, ka šie argumenti nav pamatoti.

ii) Tiesas vērtējums

753 Jānorāda, kā apgalvo Lietuvas Republika, Bulgārijas Republika, Rumānija, Maltas Republika un Polijas Republika, ka priekšlikumā regulai par uzņēmējdarbības veikšanas vietu Komisija paredzēja grozīt Regulas Nr. 1072/2009 8. panta 2. punktu, likvidējot atsauci uz maksimālo kabotāžas pārvadājumu skaitu, ko var veikt uzņēmējā dalībvalstī vienā un tajā pašā kabotāžas ciklā, un saīsinot no septiņām uz piecām dienām periodu, kura laikā šos kabotāžas pārvadājumus var veikt šajā dalībvalstī.

754 Tomēr Savienības likumdevējs noteica pasākumu, kas atšķiras no Komisijas piedāvātā pasākuma. Saglabājot atļauju veikt ne vairāk kā trīs kabotāžas pārvadājumus, kas seko starptautiskam pārvadājumam no citas dalībvalsts vai no trešās valsts uz uzņēmēju dalībvalsti, septiņu dienu laikā, tādējādi negrozot Regulas Nr. 1072/2009 8. panta 2. punktu, likumdevējs ar Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu, ar kuru šajā 8. pantā ieviests 2.a punkts, ieviesa papildu pasākumu, kas izpaužas kā nogaidīšanas periods. Tādējādi saskaņā ar 8. panta 2.a punktu pārvadātājiem nav atļauts ar to pašu transportlīdzekli veikt kabotāžas pārvadājumus tajā pašā uzņēmējā dalībvalstī četru dienu laikā pēc pēdējā kabotāžas pārvadājuma beigām minētajā dalībvalstī.

755 Tomēr jāatgādina, kā izklāstīts šī sprieduma 720. punktā, ka ne tikai nav noteikts, ka Savienības likumdevēja rīcībā jebkuros apstākļos ir jābūt ietekmes novērtējumam, bet arī šāds ietekmes novērtējums tam nav saistošs, jo likumdevējs saglabā brīvību noteikt citus pasākumus, kuri nav tie, kas norādīti ietekmes novērtējumā. Tādējādi tikai ar faktu, ka šajā gadījumā Savienības likumdevējs Regulā 2020/1055 pieņēma tiesību normu, kas atšķiras no tās, ko sākotnēji, balstoties uz ietekmes novērtējumu par uzņēmējdarbības jautājumiem, piedāvāja Komisija, nepietiek, lai pierādītu, ka tas nav ievērojis samērīguma principu, ja vien likumdevējs var pierādīt, ka tas ir faktiski īstenojis savu rīcības brīvību un ja šajā nolūkā tas var iesniegt un skaidri un nepārprotami izklāstīt pamatdatus, uz kuriem balstoties tika pieņemta tiesību norma par šo nogaidīšanas periodu un no kuriem bija atkarīga šīs brīvības īstenošana.

756 Tādēļ jāizvērtē, vai informācija, uz kuru norāda Parlaments un Padome, pierāda, ka Savienības likumdevēja rīcībā bija pietiekama informācija, kas tam ļāva novērtēt Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā paredzētā nogaidīšanas perioda samērīgumu šīs tiesību normas pieņemšanas dienā.

757 Pirmām kārtām, no ietekmes novērtējuma par uzņēmējdarbības jautājumiem (2/2. daļa, 41., 46. un 48. lpp.) izriet, ka Komisija paredzēja iespēju noteikt nogaidīšanas periodu starp diviem kabotāžas cikliem. Šajā ziņā fakts, ka Savienības likumdevējs ir veicis pasākumu, ar kuru šāds periods tiek noteikts, lai gan Komisija to bija noraidījusi, nevar būt pietiekams, lai pierādītu, ka šī likumdevēja rīcībā nebija pietiekamas informācijas, lai pārbaudītu šī pasākuma samērīgumu.

758 Otrām kārtām, kā apgalvo Parlaments un Padome, novērtējuma elementi ietekmes novērtējumā par uzņēmējdarbības jautājumiem, kuri attiecas uz tāda pasākuma sekām, ar kuru likvidē atsauci uz maksimālo kabotāžas pārvadājumu skaitu, ko var veikt uzņēmējā dalībvalstī vienā un tajā pašā kabotāžas ciklā, un saīsina periodu, kura laikā šos kabotāžas pārvadājumus var veikt šajā dalībvalstī, arī ļāva novērtēt galu galā izvēlētā nogaidīšanas perioda sekas.

759 Tas, ka laikposms, kura laikā pārvadātājs var veikt kabotāžas pārvadājumus vienā un tajā pašā uzņēmējā dalībvalstī, tiek saīsināts no septiņām dienām, kā paredzēts Regulas Nr. 1072/2009 8. panta 2. punktā, uz četrām dienām, kā galvenokārt bija paredzēts šajā ietekmes novērtējumā (1/2. daļa, 29. lpp.), vai no septiņām uz piecām dienām, kā to bija ierosinājusi Komisija, izraisītu regulārākus pārtraukumus kabotāžas pārvadājumu veikšanā vienā un tajā pašā uzņēmējā dalībvalstī.

760 No šiem apsvērumiem izriet, ka ietekmes novērtējums par uzņēmējdarbības jautājumiem un seku novērtējums saistībā ar pasākumiem, kuri tajā tika aplūkoti, varēja sniegt Savienības likumdevējam informāciju, kurai ir nozīme, lai novērtētu Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkta samērīgumu.

761 Trešām kārtām, ietekmes novērtējums par uzņēmējdarbības jautājumiem (1/2. daļa, 20.–25. lpp.) ietvēra pārvadājumu tirgus attīstības prognozes, kas tika izstrādātas, balstoties uz režīmu, kas bija piemērojams pirms Regulas 2020/1055 stāšanās spēkā un kas definēts Regulas Nr. 1072/2009 8. panta 2. punktā, lai novērtētu šajā ietekmes novērtējumā aplūkoto pasākumu sekas, it īpaši saistībā ar grozījumiem, kas attiecas uz kabotāžas laikposmu ilgumu un uz kabotāžas pārvadājumu skaitu, ko var veikt šajos laikposmos.

762 Tā kā Savienības likumdevējs nolēma Regulā 2020/1055 saglabāt šo režīmu tādā ziņā, kas tas atļauj saskaņā ar šī 8. panta 2. punktu veikt ne vairāk kā trīs secīgus kabotāžas pārvadājumus septiņu dienu laikposmā, vienlaikus ar Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu ieviešot papildu pasākumu, kas izpaužas kā nogaidīšanas periods, šīm prognozēm bija nozīme, lai novērtētu šīs pēdējās minētās tiesību normas samērīgumu.

763 No tā izriet, ka, pretēji tam, ko apgalvo Lietuvas Republika, Bulgārijas Republika, Rumānija, Maltas Republika un Polijas Republika, Savienības likumdevēja rīcībā bija pietiekami fakti, kas tam ļāva novērtēt Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkta samērīgumu.

764 Tādēļ kā nepamatots jānoraida Lietuvas Republikas izvirzītais ceturtais pamats, kā arī, ciktāl ar tiem ir apgalvots samērīguma principa pārkāpums ar pamatojumu, ka Savienības likumdevējs neesot pārbaudījis nogaidīšanas perioda samērīgumu, Bulgārijas Republikas izvirzītā otrā pamata otrā daļa, Rumānijas izvirzītā pirmā pamata otrā daļa, Maltas Republikas izvirzītais otrais pamats un Polijas Republikas izvirzītais pirmais pamats.

2) Par Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkta samērīgumu

i) Lietas dalībnieku argumenti

765 Lietuvas Republika ar piekto pamatu, Bulgārijas Republika ar otrā pamata otro daļu, Rumānija ar pirmā pamata otro daļu, Maltas Republika ar otro pamatu un Polijas Republika ar pirmo pamatu apstrīd Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkta samērīgumu pašu par sevi.

766 Pirmām kārtām, Lietuvas Republika, Bulgārijas Republika, Rumānija un Polijas Republika apgalvo, ka šajā tiesību normā paredzētais nogaidīšanas periods nav piemērots, lai sasniegtu Regulas 2020/1055 mērķus.

767 Pirmkārt, Lietuvas Republika un Rumānija norāda, ka minētajā tiesību normā – pretēji Regulas 2020/1055 20. apsvērumā norādītajam mērķim – nav paredzēti skaidri, vienkārši un viegli izpildāmi noteikumi.

768 Proti, ietekmes novērtējumā par uzņēmējdarbības jautājumiem (1/2. daļa, 12.–14. lpp.) esot norādīts, ka kabotāžas noteikumu skaidrības un precizitātes trūkums ir izraisījis atšķirības dalībvalstīs šo noteikumu piemērošanā un to izpildes kontrolē, kā arī atbilstības nodrošināšanas izmaksu un transporta uzņēmumu administratīvo izmaksu palielināšanos.

769 Taču nekas nepamatojot, kā pasākums, ar kuru ieviests nogaidīšanas periods, kurš radot sarežģījumus un palielinot administratīvās izmaksas, esot piemērotāks, lai sasniegtu šo skaidrības un precizitātes mērķi, nekā grozījums, kuru bija piedāvājusi Komisija.

770 Otrkārt, Bulgārijas Republika un Rumānija uzskata, ka šis pasākums nesaglabājot iepriekš sasniegto tirgus liberalizācijas līmeni, tādējādi neievērojot šī līmeņa saglabāšanas mērķi, kas arī izklāstīts Regulas 2020/1055 20. apsvērumā.

771 Šajā ziņā priekšlikumā regulai par uzņēmējdarbības veikšanas vietu Komisija esot secinājusi, ka ir jāliberalizē kabotāža, atļaujot neierobežotu skaitu kabotāžas pārvadājumu piecu dienu laikposmā, nevis trīs kabotāžas pārvadājumus septiņu dienu laikposmā. Nogaidīšanas periods, ar kuru kabotāžai noteikti jauni ierobežojumi, esot regress salīdzinājumā ar tirgus liberalizācijas līmeni.

772 Rumānija norāda, ka saskaņā ar *ECIPE* veiktu pētījumu (M. Bauer, "*Discrimination, Exclusion and Environmental Harm: Why EU Lawmakers Need to Ban Freight Transport Restrictions to Save the Single Market*" ("Diskriminācija, izslēgšana un kaitējums videi: Kāpēc ES likumdevējiem jāaizliedz kravu pārvadājumu ierobežojumi, lai glābtu vienoto tirgu") (turpmāk tekstā – "*ECIPE* pētījums par diskrimināciju, izslēgšanu un kaitējumu videi")), kurā citēts *Transport & Mobility Leuven* (Transports un Mobilitāte, Lēvena) ziņojums (T. Breemersch, "*The impact of the 1st mobility package on European Road Freight Transport, with special focus on peripheral countries*" ("Pirmā tiesību aktu kopuma par mobilitāti ietekme uz Eiropas kravu autopārvadājumiem, it īpaši perifērijas dalībvalstīs")), nogaidīšanas periods samazināšot kabotāžas darbības līdz 31 % līdz 2035. gadam.

773 Turklāt Bulgārijas Republika norāda, ka gaisa pārvadājumos kabotāžas ierobežojumi esot atcelti 1993. gadā. Lai arī Komisijas ziņojumā Parlamentam un Padomei par situāciju Savienības autopārvadājumu tirgū (COM(2014) 222 final, 13. lpp.) esot konstatēta autovadītāju atalgojuma pieaugoša konverģence Savienībā, pasākumiem, ko Savienības likumdevējs noteicis Regulā 2020/1055, esot bijis jāizvērš liberalizācija autotransporta jomā, nevis jānosaka tādi jauni ierobežojumi kā nogaidīšanas periods, kurš tādējādi esot protekcionisma pasākums.

774 Turklāt Rumānija norāda, ka, tā kā Savienībā veikto kabotāžas pārvadājumu skaits esot mazs salīdzinājumā ar starptautisko pārvadājumu skaitu, likumdevēja iesaistīšanās šajā jomā neesot pamatota, izņemot, ja tā notiek, lai veicinātu tirgus liberalizāciju.

775 Treškārt, Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā paredzētais nogaidīšanas periods neesot piemērots izvirzīto mērķu sasniegšanai, jo tas nepalīdz palielināt transportlīdzekļu noslogojuma faktoru un samazināt tukšbraucienu skaitu. Tādējādi ar to netiekot ievērots Regulas 2020/1055 21. apsvēruma formulējums, kā norāda Bulgārijas Republika, Rumānija un Polijas Republika.

776 Šīs dalībvalstis norāda, ka kabotāža ļauj pārvadātājiem palikt aktīviem un izmantot vienu un to pašu transportlīdzekli, lai veiktu papildu pārvadājumus uzņēmējā dalībvalstī divu starptautisku pārvadājumu starplaikā, it īpaši gaidot iekraušanas pasūtījumu, lai veiktu atpakaļceļa braucienu uz dalībvalsti, kurā veic uzņēmējdarbību.

777 Taču nogaidīšanas periods liedzot veikt kabotāžas pārvadājumus četras dienas, kas izraisot šīs regulas 21. apsvērumā norādītajam mērķim pretējas sekas.

778 It īpaši Rumānija norāda, ka nogaidīšanas periods izraisīs tukšbraucienu skaita pieaugumu Savienībā aptuveni par 5 %, un šī procentuālā daļa aptverot arī to braucienu skaitu, kas veikti ar zaudējumiem, lai izvairītos no transportlīdzekļa atgriešanās bez kravas.

779 Ceturtkārt, Bulgārijas Republika, Rumānija un Polijas Republika šaubās, ka Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā paredzētais nogaidīšanas periods esot piemērots, lai atbilstoši šīs regulas 21. apsvērumā norādītajam mērķim nodrošinātu, ka kabotāžas pārvadājumi netiek veikti tā, ka tie veido pastāvīgu vai nepārtrauktu darbību uzņēmējā dalībvalstī.

780 Vispirms Bulgārijas Republika norāda, ka argumenti, ar kuriem pamatots šis mērķis, attiecas uz prasību par faktisku uzņēmējdarbības veikšanu pārvadātāju izcelsmes dalībvalstī, nevis dalībvalstī, kurā tiek veikti kabotāžas pārvadājumi.

781 Turpinājumā Bulgārijas Republika un Rumānija uzskata, ka tāpat kā pienākuma attiecībā uz transportlīdzekļu atgriešanos mērķis arī nogaidīšanas perioda mērķis nav apkarot krāpniecisku vai ļaunprātīgu praksi. Tā kā nogaidīšanas periods ir pārvadājuma, kas pats par sevi ir mobils, ierobežojums, šis periods nesekmējot šī leģitīmā mērķa sasniegšanu, bet esot pretrunā pašai ekonomiskās realitātes un pārvadājumu iekšējā tirgus būtībai. Kabotāžas pārvadājumi sākotnēji esot tikuši paredzēti kā tādu pārvadājumu veids, kas veicina transporta nozares attīstību, ekonomisko izaugsmi un darbības efektivitāti šajā jomā.

782 Šajā ziņā tas, ka liels skaits kabotāžas pārvadājumu notiek to dalībvalstu teritorijā, kas atrodas Savienības rietumu daļā, neesot negatīvs aspekts, kas liktu noteikt ierobežojošus pasākumus. Šī situācija tikai liecinot par to, ka šajās dalībvalstīs ir liels kravu pieprasījums, ka starptautisko pārvadājumu darbību dinamika pieaug un ka tirgus darbojas kā ierasts. Tas, ka tiek īstenots liels skaits kabotāžas pārvadājumu, nekādā gadījumā nevarot nozīmēt, ka šis pārvadājumu veids ir zaudējis savu pagaidu raksturu, ja vien šie pārvadājumi tiek īstenoti saskaņā ar Regulas Nr. 1072/2009 8. panta 2. punktu un tajā paredzētajiem ierobežojumiem.

783 Tādējādi Rumānija uzsver, ka sistemātiska kabotāža jānošķir no nelikumīgas kabotāžas. Pat ja nogaidīšanas perioda vienīgais mērķis esot garantēt, ka kabotāžas pārvadājumi netiks veikti tā, ka tie veido pastāvīgu vai nepārtrauktu darbību uzņēmējā dalībvalstī, kā norādīts Regulas 2020/1055 21. apsvērumā, Komisija it īpaši ietekmes novērtējuma par uzņēmējdarbības jautājumiem pamatojumam veiktā pētījumā "*Study to support the impact assessment for the revision of Regulation (EC) Nº 1071/2009 and Regulation (EC) Nº 1072/2009, Final Report*" ("Pētījums, lai pamatotu ietekmes novērtējumu par Regulas (EK) Nr. 1071/2009 un Regulas (EK)

Nr. 1072/2009 pārskatīšanu, galīgais ziņojums", 2017. gada aprīlis, 33. lpp.), kā arī ietekmes novērtējumā par uzņēmējdarbības jautājumiem (1/2. daļa 6. un 7. lpp.) esot norādījusi, ka nelikumīgās kabotāžas proporcija esot ļoti maza tādā ziņā, ka šis faktiskais stāvoklis neattaisnojot, ka šajā jomā tiek noteikti papildu ierobežojoši pasākumi.

784 Komisijas pētījuma "*Ex-post evaluation of Regulation (EC) Nº 1071/2009 and Regulation (EC) Nº 1072/2009, Final report*" ("Regulas (EK) Nr. 1071/2009 un Regulas (EK) Nr. 1072/2009 *ex-post* novērtējums, galīgais ziņojums", 2015. gada decembris (turpmāk tekstā – "Regulu Nr. 1071/2009 un Nr. 1072/2009 *ex-post* novērtējums") 140. un 141. lappusē sistemātiskā kabotāža, protams, esot identificēta kā Regulas Nr. 1072/2009 īstenošanas negaidītas sekas. Tomēr par šo konstatāciju esot jāšaubās, jo tā esot balstīta uz vienas dalībvalsts pieredzi.

785 Turklāt, lai arī Komisija ir nosaukusi sistemātisko kabotāžu par Savienības tiesību īstenošanas nevēlamām un neplānotām sekām, tā neesot uzskatījusi, ka nogaidīšanas periods ir piemērots, kaut arī tā bija to apsvērusi ietekmes novērtējumā par uzņēmējdarbības jautājumiem (2/2. daļa, 41. lpp.).

786 Visbeidzot Bulgārijas Republika un Polijas Republika norāda – lai izvairītos no pastāvīgas vai nepārtrauktas darbības radīšanas uzņēmējā dalībvalstī, neesot nepieciešams paredzēt nogaidīšanas periodu. Proti, Regulas Nr. 1072/2009 8. panta 2. punktā paredzētās prasības, kas nosaka, ka kabotāžas pārvadājumu skaits nevar pārsniegt trīs pārvadājumus septiņu dienu laikposmā, jau ļaujot sasniegt šo mērķi.

787 Otrām kārtām, Lietuvas Republika, Bulgārijas Republika, Rumānija, Maltas Republika un Polijas Republika uzskata, ka Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā paredzētais nogaidīšanas periods neesot nepieciešams, lai sasniegtu šajā regulā izvirzītos mērķus.

788 Pirmkārt, Bulgārijas Republika un Rumānija norāda, ka tikai tas, ka iespēja ieviest nogaidīšanas periodu tika īsumā izvērtēta ietekmes novērtējumā par uzņēmējdarbības jautājumiem (2/2. daļa, 5. pielikums), nenozīmē, ka šis pasākums ir samērīgs.

789 Kā izrietot no šī ietekmes novērtējuma (2/2. daļa, 48. lpp.), paredzētais pasākums ar mērķi ieviest šādu periodu esot ticis noraidīts, neveicot papildu novērtējumu par tā sekām. Proti, vēl bez tā, ka šis pasākums faktiski neveicinot Savienības likumdevēja izvirzītā mērķa sasniegšanu, proti, šajā jomā pastāvošo noteikumu labāku izpildi, transporta uzņēmumi, kas piedalījās minētajā ietekmes novērtējumā, uzskata, ka tas arī traucējot viņu veiktajām darbībām un radot ievērojamas izmaksas it īpaši nelabvēlīgo seku uz to vispārējām izmaksām dēļ. Turklāt sistemātiskās kabotāžas pievilcība katrā ziņā mazinātos, ja tiktu pieņemti efektīvāki noteikumi par transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā.

790 Otrkārt, Rumānijas ieskatā, lai uzraudzītu, ka kabotāžas pārvadājumi netiek veikti tā, ka tie veido pastāvīgu vai nepārtrauktu darbību uzņēmējā dalībvalstī, pietiekot ar esošo noteikumu piemērošanas un kontroles pastiprināšanu, jo nelikumīgā kabotāža veido tikai 0,56 % no visiem kabotāžas pārvadājumiem Savienībā (ietekmes novērtējums par uzņēmējdarbības jautājumiem, 1/2. daļa, 6. un 7. lpp.). Šī dalībvalsts piebilst, ka, lai risinātu nelikumīgās kabotāžas problēmu, efektīvāku uzraudzības un kontroles mehānismu ieviešana, piemēram, jaunu tiesību normu, kas attiecas uz viedā tahogrāfa ieviešanu, piemērošana esot mazāk ierobežojošs pasākums.

791 Treškārt, Maltas Republika uzskata, ka priekšlikumā regulai par uzņēmējdarbības veikšanas vietu minētais pasākums, ar ko paredzēta kabotāžas pārvadājumu veikšana piecu dienu laikposmā, katrā ziņā būtu ļāvis sasniegt mazāk apgrūtinošā veidā mērķi nodrošināt, ka šie pārvadājumi netiek veikti tā, ka tie veido pastāvīgu vai nepārtrauktu darbību uzņēmējā dalībvalstī.

792 Maltas starptautiskie pārvadātāji veicot savus pārvadājumus kontinentālajā daļā, pieņemot, ka šie pārvadājumi ir dzīvotspējīgi tikai tad, ja tie nav spiesti transportēt transportlīdzekļus pa jūras ceļu uz Maltu. Veicot minētos pārvadājumus kontinentālajā daļā, šie pārvadātāji izmantojot savu pārvietošanās brīvību bez īpašas pastāvīgas vai ilgstošas saiknes ar citām dalībvalstīm. Minēto pārvadātāju transportlīdzekļu fiziskā neesamība Maltā esot saistīta tikai ar šīs dalībvalsts, kurā tie veic uzņēmējdarbību, kā salu valsts stāvokli, kas ir ģeogrāfiska īpatnība, kura neesot ņemta vērā, tādējādi neievērojot samērīguma principu.

793 Šajā ziņā Komisijas ierosinātais pasākums nebūtu licis Maltas pārvadātājiem mākslīgi un regulāri pārtraukt visus to pārvadājumus nogaidīšanas perioda laikā bez skaidra un saprātīga mērķa.

794 Ceturtkārt, Lietuvas Republikas, Bulgārijas Republikas, Rumānijas un Polijas Republikas ieskatā Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā paredzētā nogaidīšanas perioda sekas būs, pirmkārt, tas, ka ievērojami pasliktināsies to transporta uzņēmumu situācija, kas veic uzņēmējdarbību dalībvalstīs Savienības perifērijā un dalībvalstīs ar nelielu platību, un, otrkārt, tiks samazināts personu dzīves līmenis un nodarbinātība šajās dalībvalstīs.

795 Šīs sekas izrietēšot no izmaksu palielināšanās, ko radītu nogaidīšanas periodi, –tostarp darbības dienu zaudēšanas dēļ, dīkstāves laika palielināšanās dēļ un tukšbraucienu vai kabotāžas pārvadājumu samazinājuma līdz 31 % līdz 2035. gadam dēļ. Turklāt vislielākie izdevumi būšot jāsedz MVU, jo tie veido lielāko daļu transporta uzņēmumu.

796 Bulgārijas Republika un Rumānija balstās arī uz pētījumiem, kuros novērtētas ar pirmā tiesību aktu kopuma par mobilitāti ieviesto noteikumu sekas kopumā, kā arī uz pētījumu "*The Belgians do not like the Mobility Package. They figured that its provisions would bring losses to their companies as well*" ("Beļģi nemīl Mobilitātes pakotni. Viņi uzskata, ka tās noteikumi radīs zaudējumus arī viņu uzņēmumiem"), kas minēts rakstā specializētā izdevumā un kurā esot aplēsts, ka katra "atpūtas" diena beļģu pārvadātājiem gadā izmaksās apmēram 24 miljonus EUR.

797 Bulgārijas Republika, Rumānija un Polijas Republika uzsver, ka izmaksu palielināšanās dēļ pastāvot risks, ka transporta uzņēmumiem, kas uzņēmējdarbību veic šajās dalībvalstīs, var nākties izbeigt to darbību vai pārcelties uz dalībvalstīm, kas atrodas Savienības centrālajā daļā, lai izturētu konkurenci. Polijas Republika arī norāda, ka šī izmaksu palielināšanās visticamāk izraisīšot preču cenu pieaugumu, kam varētu būt nopietnas sekas uz Savienības ekonomiku.

798 Piektkārt, Lietuvas Republikas, Rumānijas un Polijas Republikas ieskatā nogaidīšanas periods nav saderīgs ar transporta pakalpojumu vienoto tirgu, ciktāl tas šo tirgu sadrumstalojot, un ka tas ierobežo transporta uzņēmumu tirdzniecības iespējas citās dalībvalstīs, un ka dalībvalstis, kas atrodas Savienības perifērijā, un dalībvalstis ar mazu platību šajā ziņā esot vairāk skartas.

799 Rumānija arī norāda, ka no visiem transporta uzņēmumiem, kas veic uzņēmējdarbību Savienībā, tieši tos, kas veic uzņēmējdarbību Savienības centrālajā vai austrumu daļā, visvairāk ietekmēs pasākumi, kas izriet no Regulas 2020/1055, ņemot vērā transporta nozares ievērojamo nozīmi šo

dalībvalstu tautsaimniecībā un nodarbinātībā tā iemesla dēļ, ka šie transporta uzņēmumi veic vairāk nekā pusi Savienības teritorijā veikto kabotāžas pārvadājumu, kā arī to transporta uzņēmumu un to darba ņēmēju skaita dēļ minētajās dalībvalstīs, kurus skar šie pasākumi.

800 Sestkārt, Lietuvas Republika, Bulgārijas Republika un Rumānija uzskata, ka nogaidīšanas periods ir pretrunā Savienības politikai vides aizsardzības jomā un Eiropas zaļajam kursam tukšbraucienu pieauguma dēļ un tātad – piesārņojuma un CO_2 emisiju dēļ, kas izriet no šī perioda ievērošanas. Šīs sekas izrietot konkrēti no *ECIPE* pētījuma par diskrimināciju, izslēgšanu un kaitējumu videi.

801 Septītkārt, Rumānija norāda, ka ar Regulu 2020/1055 ieviesto jauno tiesību normu ietekmi uz transporta uzņēmumiem nešaubīgi ir pastiprinājusi Covid-19 pandēmija.

802 Parlaments un Padome uzskata, ka šie argumenti nav pamatoti.

ii) Tiesas vērtējums

803 Ar Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu izvirzītais mērķis, kurš ir jāņem vērā šīs tiesību normas samērīguma vērtējumā, ir, kā izriet no šīs regulas 21. apsvēruma, nodrošināt, ka kabotāžas pārvadājumus neveic veidā, kas rada pastāvīgu vai nepārtrauktu darbību uzņēmējā dalībvalstī.

804 Lietuvas Republika, Bulgārijas Republika, Rumānija, Maltas Republika un Polijas Republika, kuras neapstrīd šī mērķa leģitimitāti, apgalvo, ka ar Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu pašu par sevi neesot ievērotas no samērīguma principa izrietošās prasības.

805 Saskaņā ar šī sprieduma 240.–247. pantā atgādināto judikatūru, lai noteiktu, vai ar nogaidīšanas periodu, kurš paredzēts šajā tiesību normā, šis princips ir ievērots, jāpārbauda, vai šis pasākums ir piemērots, lai sasniegtu ar minēto tiesību normu izvirzīto mērķi, vai tas acīmredzami nepārsniedz to, kas ir nepieciešams šī mērķa sasniegšanai, un vai tas ir samērīgs ar minēto mērķi.

– Par Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkta piemērotību, lai sasniegtu izvirzīto mērķi

806 Runājot par Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkta piemērotību, lai sasniegtu izvirzīto mērķi, jāatgādina, kā izriet it īpaši no jēdziena "kabotāžas pārvadājumi" definīcijas Regulas Nr. 1072/2009 2. panta 6. punktā un kā ir uzsvērts Regulas 2020/1055 21. un 22. apsvērumā, ka šādai pārvadājumu darbībai jābūt ar "pagaidu" raksturu uzņēmējā dalībvalstī (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2018. gada 12. aprīlis, Komisija/Dānija, C-541/16, EU:C:2018:251, 53. punkts, kā arī 2023. gada 14. septembris, *Staatsanwaltschaft Köln* un *Bundesamt für Güterverkehr* (Tukšu konteineru pārvadājumi), C-246/22, EU:C:2023:673, 25. un 29. punkts).

807 Kā izriet no Regulu Nr. 1071/2009 un Nr. 1072/2009 *ex-post* novērtējuma (137. lpp.), sistemātiskas kabotāžas prakses parādīšanās bija Regulas Nr. 1072/2009 piemērošanas galvenās negaidītās sekas.

808 Šādā kontekstā tas, ka Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā ir noteikts nogaidīšanas periods, kura laikā – pēc tam, kad ir pabeigts uzņēmējā dalībvalstī veiktas kabotāžas cikls, pārvadātājiem vairs nav atļauts veikt kabotāžas pārvadājumus šajā pašā dalībvalstī, šķiet piemēroti, lai novērstu šādu praksi un lai tādējādi nepieļautu, ka šie pārvadājumi tiek veikti tā, ka tie veido pastāvīgu vai nepārtrauktu darbību minētajā dalībvalstī.

809 Neviens no argumentiem, uz kuriem atsaukusies Lietuvas Republika, Bulgārijas Republika, Rumānija un Polijas Republika, it īpaši pamatojoties uz citiem Regulas 2020/1055 20. un 21. apsvērumā minētajiem mērķiem, nevar likt apšaubīt šo vērtējumu.

810 Pirmām kārtām, Lietuvas Republikas un Rumānijas argumentācijai, ka nogaidīšanas periods nav piemērots, lai sasniegtu Regulas 2020/1055 20. apsvērumā minēto mērķi par to, ka kabotāžas noteikumiem jābūt skaidriem, vienkāršiem un viegli izpildāmiem, nevar piekrist.

811 Šajā ziņā jānorāda, ka, lai sasniegtu šo mērķi, šīs regulas 2. panta 4. punkta b) un c) apakšpunkts reglamentē kārtību, kā tiek pierādīts starptautisks pārvadājums, kurš noticis pirms kabotāžas pārvadājuma, kā arī kārtību, kā tiek pierādīts katrs kabotāžas pārvadājums.

812 Savukārt attiecībā uz nogaidīšanas perioda ieviešanu, kuras galvenais mērķis, kā izklāstīts šī sprieduma 803. punktā, ir nodrošināt, ka kabotāžas pārvadājumus neveic veidā, kas rada pastāvīgu vai nepārtrauktu darbību uzņēmējā dalībvalstī, nevar uzskatīt, ka tā pati par sevi apdraud Regulas 2020/1055 20. apsvērumā minēto mērķi.

813 Otrām kārtām, runājot par tirgus liberalizācijas līmeņa saglabāšanas mērķi, kas arī minēts Regulas 2020/1055 20. apsvērumā, jānorāda, ka Regulas Nr. 1072/2009 2. apsvērumā bija teikts, ka kopējās transporta politikas izveidošanai, *inter alia*, jāparedz nosacījumi, saskaņā ar kuriem ārvalstu kravas pārvadātāji dalībvalstī drīkst sniegt transporta pakalpojumus, un ka šiem noteikumiem jābūt izstrādātiem tā, lai veicinātu pārvadājumu iekšējā tirgus vienmērīgu darbību. Šajā kontekstā, kā izriet no šīs regulas 4., 5., 13. un 15. apsvēruma, viens no šīs regulas sākotnējiem mērķiem tās redakcijā pirms Regulas 2020/1055 stāšanās spēkā, lai panāktu kopējās transporta politikas ieviešanu veiksmīgi un elastīgā veidā, bija noteikt pagaidu kabotāžas režīmu, kamēr iekšzemes autopārvadājumu tirgus saskaņošana vēl nav pabeigta. Šajā ziņā bija paredzēts, ka kabotāžas pārvadājumi uzņēmējā dalībvalstī tiek atļauti, ja vien tos neveic tā, ka rodas pastāvīga vai nepārtraukta darbība šajā dalībvalstī.

814 Tādējādi, novēršot sistemātiskas kabotāžas prakses attīstību, Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā paredzētā nogaidīšanas perioda mērķis, kā norādīts šī sprieduma 807. un 808. punktā, ir novērst Regulas Nr. 1072/2009 piemērošanas negaidītās sekas un sasniegt sākotnējo mērķi, ko izvirzījis Savienības likumdevējs, nodrošinot kabotāžas pagaidu raksturu saskaņā ar liberalizācijas līmeni, ko tas noteicis, lai veicinātu pārvadājumu iekšējā tirgus normālu darbību.

815 Trešām kārtām, ciktāl Bulgārijas Republika, Rumānija un Polijas Republika apgalvo, ka nogaidīšanas periods neesot piemērots, lai sasniegtu Regulas 2020/1055 21. apsvērumā minēto mērķi, saskaņā ar kuru kabotāžas pārvadājumiem vajadzētu palīdzēt palielināt transportlīdzekļu noslogojuma faktoru un samazināt tukšbraucienu skaitu, jānorāda, ka 21. apsvērumā tomēr ir norādīts, ka šādi pārvadājumi būtu jāatļauj, ja vien tie nenotiek tādā veidā, kas veido pastāvīgu vai ilgstošu darbību uzņēmējā dalībvalstī.

– *Par Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkta nepieciešamību*

816 Rumānija un Maltas Republika apstrīd Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā paredzētā nogaidīšanas perioda nepieciešamību, jo pastāvot alternatīvi mazāk apgrūtinoši pasākumi par to, kas ir noteikts šajā tiesību normā.

817 Pirmām kārtām, attiecībā uz Rumānijas argumentu, ka efektīvāku uzraudzības un kontroles mehānismu ieviešana būtu bijis alternatīvs mazāk apgrūtinošs pasākums, pietiek ar atgādinājumu, kā norādīts šī sprieduma 807. punktā, ka sistemātiskas kabotāžas prakse ir attīstījusies saskaņā ar noteikumiem, kuri bija spēkā pirms Regulas 2020/1055 pieņemšanas.

818 Šajā ziņā jāprecizē, ka ietekmes novērtējumā par uzņēmējdarbības jautājumiem (1/2. daļa, 32.–34. un 41.–44. lpp.) tika paredzēti dažādi pasākumu kopumi, tostarp "1. pasākumu kopums – Regulējuma skaidrošana (P1)", "2. pasākumu kopums – Piemērošanas stiprināšana (P2)" un "3. pasākumu kopums – Regulu padziļināta pārskatīšana (P3)", kur trešais pasākumu kopums ietvēra otrajā kopumā iekļautus elementus, kurā savukārt bija pārņemts pirmā kopuma saturs.

819 Saskaņā ar trešā pasākumu kopuma nosaukumu tajā bija paredzētas būtiskas pastāvošā tiesiskā regulējuma izmaiņas, it īpaši attiecībā uz kabotāžas režīmu. Tieši šajā pasākumu kopumā bija ietverts pasākums Nr. 8, ar kuru bija paredzēts likvidēt maksimālo kabotāžas pārvadājumu skaitu, ko var veikt uzņēmējā dalībvalstī, un saīsināt laikposmu, kas paredzēts šādu pārvadājumu veikšanai (ietekmes novērtējums par uzņēmējdarbības jautājumiem, 1/2. daļa, 32.–34. lpp.).

820 Taču ietekmes novērtējumā (1/2. daļa, 57.–59. lpp.) ir secināts, ka šis trešais pasākumu kopums esot izvēle, kam jādod priekšroka, salīdzinot tikai ar otrā kopuma pasākumiem, kuri attiecās uz kontroles un uzraudzības mehānismu pastiprināšanu.

821 Tāpat kā šajā trešajā pasākumu kopumā ietvertā pasākuma Nr. 8 mērķis, nogaidīšanas perioda, ar kuru Savienības likumdevējs to aizstāja, mērķis ir grozīt kabotāžai piemērojamo regulējumu. Tādējādi nevar apgalvot, ka ar nogaidīšanas perioda noteikšanu netiek ievērots samērīguma princips tā iemesla dēļ, ka tikai kontroles un uzraudzības mehānismu pastiprināšana būtu mazāk apgrūtinošs, bet tikpat efektīvs pasākums kā šāds nogaidīšanas periods.

822 Otrām kārtām, attiecībā uz Bulgārijas Republikas, Maltas Republikas un Rumānijas argumentāciju, ka priekšlikumā regulai par uzņēmējdarbības veikšanas vietu ietvertais pasākums, kas saistīts ar piecu dienu ilga kabotāžas cikla ieviešanu, būtu ļāvis mazāk ierobežojošā veidā sasniegt mērķi nodrošināt, ka šie pārvadājumi netiek veikti tā, ka tie veido pastāvīgu vai nepārtrauktu darbību uzņēmējā dalībvalstī, jānorāda, pirmkārt, ka aplēses par kabotāžas pārvadājumu samazināšanos līdz 31 % līdz 2035. gadam, uz kurām balstīta šī argumentācija, izriet no *Transport & Mobility Leuven* (Transports un Mobilitāte, Lēvena) ziņojuma "Pirmā tiesību aktu kopuma par mobilitāti ietekme uz Eiropas kravu autopārvadājumiem, it īpaši perifērijas dalībvalstīs". Taču šīs aplēses neattiecas uz nogaidīšanas periodu. Kā izriet no šī ziņojuma 13. lappuses, pašas minētās aplēses izriet no ietekmes novērtējuma par uzņēmējdarbības jautājumiem (1/2. daļa, 39. un 40. lpp.), it īpaši no novērtējuma par sekām, ko radītu Regulas Nr. 1072/2009 8. panta 2. punktā paredzētā septiņu dienu laikposma saīsināšana līdz četru vai piecu dienu laikposmam, kura laikā kabotāžas pārvadājumi ir atļauti, kas izraisītu kabotāžas pārvadājumu samazināšanos attiecīgi līdz 31 % vai pat līdz 20 % līdz 2035. gadam.

823 Otrkārt, jānorāda, ka sistemātisku kabotāžas pārvadājumu risks, kā to norāda Padome, izriet no tā, ka nav precizēts to laikposmu biežums, kuru laikā drīkst veikt kabotāžas pārvadājumus vienā un tajā pašā dalībvalstī.

824 Proti, tā kā šāda precizējuma nav, ar Regulu Nr. 1072/2009 tās redakcijā pirms Regulas 2020/1055 stāšanās spēkā pārvadātājiem bija ļauts veikt secīgus kabotāžas ciklus vienā un tajā pašā uzņēmējā dalībvalstī, vienīgi ievērojot Regulas Nr. 1072/2009 8. panta 2. punkta pirmās daļas pēdējā teikumā paredzēto noteikumu. Tā kā ar pasākumu, kas minēts priekšlikumā regulai par uzņēmējdarbības

veikšanas vietu, nebija liegts vienā un tajā pašā dalībvalstī uzreiz pēc starptautiska pārvadājuma pabeigšanas veikt tajā jaunu kabotāžas ciklu uzreiz pēc iepriekšējā cikla beigšanās, to katrā ziņā nevar uzskatīt par pasākumu, kas ļauj tikpat efektīvi kā nogaidīšanas periods nodrošināt, ka kabotāžas pārvadājumus neveic veidā, kas rada pastāvīgu vai nepārtrauktu darbību uzņēmējā dalībvalstī.

825 Trešām kārtām, pretēji tam, ko apgalvo Bulgārijas Republika un Rumānija, nevarot uzskatīt, ka ar Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu esot ieviests nevajadzīgs pasākums, ar pamatojumu, ka transporta uzņēmumiem saskaņā ar Regulas Nr. 1071/2009 3. panta 1. punktu jau bija pienākums faktiski veikt uzņēmējdarbību dalībvalstī, kurā tas veic uzņēmējdarbību. Vispirms šāda prasība nevar izslēgt, ka attiecīgais uzņēmums var veikt kabotāžas pārvadājumus citā dalībvalstī, kas nav dalībvalsts, kurā tas veic uzņēmējdarbību, veidā, kam nav pagaidu rakstura.

826 Turpinājumā, ciktāl Rumānija apgalvo, ka, pieņemot, ka nogaidīšanas perioda mērķis ir nodrošināt, ka kabotāžas pārvadājumus neveic veidā, kas rada pastāvīgu vai nepārtrauktu darbību uzņēmējā dalībvalstī, nelikumīgās kabotāžas procentuālā daļa šajos pārvadājumos ir ļoti maza tādā ziņā, ka tādu ierobežojošu pasākumu ieviešana, kuri papildina pasākumus, kas ietverti Regulā Nr. 1072/2009 tās redakcijā pirms Regulas 2020/1055 stāšanās spēkā, neesot pamatota, jānorāda, ka saskaņā ar ietekmes novērtējumu par uzņēmējdarbības jautājumiem (1/2. daļa, 6. un 7. lpp.) nelikumīgai kabotāžai, pat ja tās līmenis ir salīdzinoši zems, ir nopietnas ekonomiskas sekas transporta nozarē.

827 Turklāt attiecībā uz Rumānijas apgalvojumiem, ka Regulu Nr. 1071/2009 un Nr. 1072/2009 *ex-post* novērtējumā minētā konstatācija par sistemātiskas kabotāžas parādīšanos esot balstīta uz situāciju vienā dalībvalstī, jāatgādina, kā izklāstīts šī sprieduma 813. punktā, ka Regulai Nr. 1072/2009 tās redakcijā pirms Regulas 2020/1055 stāšanās spēkā jau bija mērķis izvairīties no tā, ka kabotāžas pārvadājumi tiek veikti tā, ka tie veido pastāvīgu vai nepārtrauktu darbību uzņēmējā dalībvalstī.

828 Šajā novērtējumā tiek skaidri norādīts, ka Regulas Nr. 1072/2009 8. panta 2. punktā paredzētās prasības pašas par sevi neļāva izvairīties no sistemātiskas kabotāžas prakses. Tādēļ šādi apgalvojumi nevar likt apšaubīt Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā paredzētā nogaidīšanas perioda nepieciešamību, lai sasniegtu šo mērķi.

– *Par Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkta samērīgumu*

829 Attiecībā uz Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā paredzētā nogaidīšanas perioda samērīgumu no šī sprieduma 266. punktā atgādinātās judikatūras izriet, ka tad, ja ar kādu leģislatīvu aktu jau ir tikuši koordinēti dalībvalstu tiesību akti kādā konkrētā Savienības darbības jomā, Savienības likumdevējam nevar tikt liegta iespēja pielāgot šo aktu jebkādai apstākļu maiņai vai jebkādai zināšanu attīstībai, ņemot vērā tā uzdevumu nodrošināt Līgumos atzīto vispārējo interešu aizsardzību un ņemt vērā Savienības transversālos mērķus, kuri noteikti it īpaši LES 3. panta 3. punktā. Proti, šādā situācijā Savienības likumdevējs savu uzdevumu nodrošināt šo Līgumos atzīto Savienības vispārējo interešu un transversālo mērķu aizsardzību var pienācīgi izpildīt tikai tad, ja tas ir tiesīgs pielāgot attiecīgos Savienības tiesību aktus šādām izmaiņām vai attīstībai.

830 Šādos apstākļos Savienības likumdevējs, ņemot vērā tā rīcības brīvību, varēja uzskatīt, ka Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā paredzētā nogaidīšanas perioda noteikšana ir samērīgs pasākums, lai novērstu negaidītās sekas, ko, kamēr bija spēkā Regula Nr. 1072/2009 tās redakcijā pirms Regulas 2020/1055 stāšanās spēkā, izraisīja sistemātiskas kabotāžas prakse, kas ir pretrunā pagaidu raksturam, kādam jāpiemīt kabotāžas pārvadājumiem.

831 Šajā ziņā, pirmām kārtām, nevar pieņemt Bulgārijas Republikas un Rumānijas argumentus par to, ka šis nogaidīšanas periods izraisīs liberalizācijas līmeņa regresu, jo tas atbilstot atpūtas laikposmam, kura laikā pārvadājumus ar attiecīgo transportlīdzekli nevarēs veikt četras dienas.

832 Proti, Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā ir tikai paredzēts, ka, beidzoties laikposmam, kura laikā kabotāžas pārvadājumus var veikt uzņēmējā dalībvalstī atbilstoši Regulas Nr. 1072/2009 8. panta 2. punktā paredzētajiem nosacījumiem un kurš nav grozīts ar Regulu 2020/1055, kabotāžas pārvadājumus tajā pašā uzņēmējā dalībvalstī nav atļauts veikt četras dienas.

833 Tādēļ, kā ģenerāladvokāts norādījis secinājumu 765. punktā, Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkts neaizliedz veikt citus pārvadājumus, piemēram, starptautiskos pārvadājumus uz dalībvalsti, kurā veic uzņēmējdarbību, vai uz citām dalībvalstīm, kuriem attiecīgā gadījumā seko kabotāžas pārvadājumi šajās citās dalībvalstīs. Tātad nogaidīšanas perioda laikā pārvadātāji var turpināt veikt šādus pārvadājumus.

834 Turklāt, lai gan ar Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu Savienības likumdevējs ir ieviesis papildu pasākumu, kas izpaužas kā nogaidīšanas periods, tas saskaņā ar Regulas Nr. 1072/2009 8. panta 2. punktu, kurš nav ticis grozīts ar Regulu 2020/1055, ir nolēmis saglabāt iespēju veikt līdz pat trim secīgiem kabotāžas pārvadājumiem pēc starptautiska pārvadājuma no citas dalībvalsts vai no trešās valsts uz uzņēmēju dalībvalsti septiņu dienu laikā. Saskaņā ar šo pēdējo minēto tiesību normu šādiem kabotāžas pārvadājumiem izmantotajam transportlīdzeklim obligāti un katrā ziņā jāizbrauc no attiecīgās uzņēmējas dalībvalsts teritorijas pēc šī septiņu dienu laikposma, pirms attiecīgā gadījumā tas var sākt jaunu kabotāžas ciklu tajā pašā uzņēmējā dalībvalstī pēc starptautiska pārvadājuma.

835 Kā pamatoti atgādina Padome, praksē zināms laika sprīdis jāvelta starptautiskajiem pārvadājumiem, pirms transportlīdzeklis var likumīgi atgriezties attiecīgās dalībvalsts teritorijā, lai veiktu jaunu kabotāžas ciklu, kā tas norādīts ietekmes novērtējumā par uzņēmējdarbības jautājumiem (1/2. daļa, 40. lpp.). Kā izriet no Padomes sniegtajām skaitliskajām norādēm, nogaidīšanas perioda ieviešana neizraisa mēneša laikā īstenojamo kabotāžas laikposmu skaita ievērojamu samazināšanos.

836 Lai arī Bulgārijas Republika norāda, ka gaisa pārvadājumos kabotāžas ierobežojumi esot atcelti 1993. gadā, tā tomēr neizklāsta iemeslus, kuru dēļ šādai konstatācijai esot nozīme šajā lietā attiecībā uz autotransporta nozari, jo to uzņēmumu, kuri darbojas dažādu transporta pakalpojumu nozarē, situācija nav salīdzināma. Tiesa ir nospriedusi, ka, ņemot vērā to darbības nosacījumus, kā arī pieejamības nosacījumus un tīklu sadali, šie atšķirīgie transporta veidi atbilstoši to izmantošanas nosacījumiem nav savstarpēji aizstājami (spriedums, 2013. gada 26. septembris, *ÖBB-Personenverkehr*, C-509/11, EU:C:2013:613, 47. punkts un tajā minētā judikatūra).

837 Runājot par argumentu, ka tiekot atļauti tikai tādi leģislatīvi grozījumi, kas ir vērsti uz lielāku liberalizāciju, pietiek ar norādi, ka no ietekmes novērtējuma par uzņēmējdarbības jautājumiem (2/2. daļa, 40. un 47. lpp.) izriet, ka visu kabotāžas pārvadājumu ierobežojumu likvidēšana tika noraidīta ar pamatojumu, ka sociālās un ekonomiskās atšķirības starp dalībvalstīm izslēdz kabotāžas tirgu atvēršanu un nenodrošina šim pasākumam nepieciešamo politisko atbalstu.

838 Otrām kārtām, attiecībā uz Lietuvas Republikas, Bulgārijas Republikas, Rumānijas un Polijas Republikas argumentiem par to, ka ievērojami pasliktinoties to transporta uzņēmumu ekonomiskā situācija, kuri lielākoties esot MVU un veic uzņēmējdarbību dalībvalstīs, kas šo dalībvalstu prasītāju ieskatā atrodas "Savienības perifērijā", un dalībvalstīs ar mazu platību tā iemesla dēļ, ka palielinās nogaidīšanas perioda izraisītās darbības izmaksas, kā arī par to, ka šajās dalībvalstīs attiecīgi pazeminās dzīves līmenis un samazinās nodarbinātība, jāuzsver, ka Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā paredzētais nogaidīšanas periods var izraisīt papildu izmaksas transporta uzņēmumiem, kuriem šis periods jāievēro. Fakts, ka Savienības likumdevēja ieviests pienākums var izraisīt zināmas izmaksas transporta uzņēmumiem, kuriem tās jāsedz, pats par sevi tomēr nav samērīguma principa pārkāpums, ja vien šīs izmaksas nav acīmredzami nesamērīgas ar sasniedzamo mērķi.

839 Pirmkārt, ciktāl šādas sekas izrietētu no apgalvotās kabotāžas darbību samazināšanās līdz 31 % līdz 2035. gadam, jāatgādina, kā konstatēts šī sprieduma 822. punktā, ka šīs aplēses attiecas uz pasākumu, kura mērķis ir ierobežot laikposmu, kura laikā var veikt kabotāžas pārvadājumus, lai gan Savienības likumdevējs, pieņemot Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu, tā vietā izvēlējās alternatīvu pasākumu.

840 Otrkārt, kā norāda Bulgārijas Republika un Rumānija, transporta uzņēmumi, kuri piedalījās ietekmes novērtējumā, noteikti ir norādījuši, ka tāda pasākuma kā nogaidīšanas periods ieviešana tiem radīšot ievērojamas izmaksas, it īpaši to vispārējo izmaksu konsekventas palielināšanās dēļ (ietekmes novērtējums par uzņēmējdarbības jautājumiem, 2/2. daļa, 48. lpp.). Tomēr ar šo pasākumu saistītās izmaksas ir jāizvērtē vismaz atkarībā, pirmkārt, no nozīmes, kādu kabotāžas pārvadājumiem piešķir pārvadātāji, un, otrkārt, no vispārējo izmaksu daļas izdevumos, ko sedz transporta uzņēmums. Ietekmes novērtējuma par uzņēmējdarbības jautājumiem pamatojumam veiktā pētījuma "Pētījums, lai pamatotu ietekmes novērtējumu par Regulas (EK) Nr. 1071/2009 un Regulas (EK) Nr. 1072/2009 pārskatīšanu, galīgais ziņojums" 143. lappusē ir norādīts, ka kabotāža veido tikai niecīgu daļu no darbībām autotransporta jomā tādējādi, ka minētā pasākuma sekas transporta uzņēmumiem vispār būs vēl mazākas.

841 Turklāt ietekmes novērtējumā par uzņēmējdarbības jautājumiem (1/2. daļa, 37. lpp.) tika aplēsts, ka pasākums Nr. 8, ar kuru paredzēja likvidēt atsauci uz maksimālo kabotāžas pārvadājumu skaitu, ko var veikt uzņēmējā dalībvalstī vienā un tajā pašā kabotāžas ciklā, un saīsināt no septiņām uz četrām dienām periodu, kura laikā šos kabotāžas pārvadājumus var veikt šajā dalībvalstī, izraisīšot transporta uzņēmumu vispārējo izmaksu pieaugumu par vidēji 3,5 %.

842 Katrā ziņā, lai arī nevar izslēgt, ka Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkts ietekmēs transporta uzņēmumus atšķirīgi atkarībā no dalībvalsts, kurā šie uzņēmumi veic uzņēmējdarbību, iespējamās negatīvās sekas, kas no tā var izrietēt izmaksu ziņā atsevišķiem uzņēmumiem, jāsalīdzina ar pozitīvajām sekām taisnīgu konkurences nosacījumu saglabāšanas ziņā, kuras izrietēs no tāda pasākuma, kura mērķis ir apkarot praksi, kas, neievērojot kabotāžas pārvadājumu pagaidu raksturu, izpaužas kā pastāvīgas vai nepārtrauktas kabotāžas darbības īstenošana vienā un tajā pašā uzņēmējā dalībvalstī.

843 Treškārt, nav jāpieņem argumenti par izmaksām, kas saistītas ar zaudētām ekspluatācijas dienām vai ar tukšbraucienu palielināšanos, jo, kā norādīts šī sprieduma 833. pantā, Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkta mērķis nav aizliegt jebkādu pārvadājumu veikšanu nogaidīšanas perioda laikā. Proti, transportlīdzekļi, kuri ir pabeiguši pirmo kabotāžas ciklu dalībvalstī, var šī perioda laikā veikt starptautiskus pārvadājumus uz dalībvalsti, kurā uzņēmums veic uzņēmējdarbību, vai uz citām dalībvalstīm, pēc kuru pabeigšanas attiecīgā gadījumā veic kabotāžas pārvadājumus šajās citās dalībvalstīs. Jāprecizē arī, ka šajā tiesību normā nav prasīts, lai šī perioda laikā transportlīdzekļi atgrieztos attiecīgā transporta uzņēmuma darbības centrā, kas liek noraidīt Maltas Republikas argumentāciju par šīs dalībvalsts starptautisko pārvadātāju ekonomiskās dzīvotspējas neesamību tā iemesla dēļ, ka tiem, kā apgalvots, esot noteikts pienākums nogaidīšanas perioda laikā likt saviem transportlīdzekļiem Maltā atgriezties pa jūras ceļu.

844 Runājot par aplēsēm, uz kurām atsaucas Rumānija, saistībā ar jauno noteikumu, kas ieviesti ar pirmo tiesību aktu kopumu par mobilitāti, sekām kopumā, kuru starpā ir pienākums attiecībā uz transportlīdzekļu atgriešanos, kas paredzēts Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktā, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, tām nav nozīmes, lai vērtētu Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkta sekas, jo šīm tiesību normām ir atšķirīgs priekšmets. Tas pats attiecas uz novērtējumu, uz kuru atsaucas Bulgārijas Republika, par to, ka katra atpūtas diena Beļģijas pārvadātājiem varot izmaksāt līdz 24 miljoniem EUR gadā. Proti, papildus tam, ka šis novērtējums balstās uz pētījumu, kas minēts specializētā preses izdevumā un kas nav iesniegts Tiesā, tas ir balstīts uz kļūdainu pieņēmumu, ka nogaidīšanas perioda laikā transportlīdzeklis būšot dīkstāvē bez iespējas to norīkot veikt citus pārvadājumus, kas nav kabotāžas pārvadājumi, tajā pašā uzņēmējā dalībvalstī.

845 Ceturtkārt, to pašu iemeslu dēļ kā tie, kuri attiecas uz argumentiem par transporta uzņēmumu darbības izmaksu pieaugumu, jānoraida argumenti par preču cenu pieaugumu, kurus izvirzījusi Polijas Republika. Ir taisnība, ka ietekmes novērtējumā par uzņēmējdarbības jautājumiem hipotēze par darbības izmaksu palielināšanās attiecināšanu uz preču cenām tika uzskatīta par iespējamu, taču ar precizējumu, ka aplūkoto pasākumu sekas būšot ļoti ierobežotas, jo transports veidojot pavisam nelielu daļu no preču cenas (1/2. daļa, 49. lpp.).

846 Piektkārt, attiecībā uz argumentiem par nogaidīšanas perioda ietekmi uz nodarbinātību pietiek ar norādi, ka ietekmes novērtējuma par uzņēmējdarbības jautājumiem pamatojumam veiktā pētījuma "Pētījums, lai pamatotu ietekmes novērtējumu par Regulas (EK) Nr. 1071/2009 un Regulas (EK) Nr. 1072/2009 pārskatīšanu, galīgais ziņojums" 143. lappusē ir norādīts, ka kabotāžas darbību ievērojamam samazinājumam, kas izriet no pasākuma, ar kuru Regulas Nr. 1072/2009 8. panta 2. punktā paredzētais septiņu dienu periods tiekot saīsināts uz četru vai piecu dienu periodu, kura laikā ir atļauts veikt kabotāžas pārvadājumus, nevajadzētu nopietni ietekmēt vispārējo nodarbinātības līmeni transporta nozarē it īpaši tā iemesla dēļ, kā norādīts šī sprieduma 840. punktā, ka kabotāža veido tikai niecīgu daļu no darbībām autotransporta jomā.

847 Lietuvas Republika, Bulgārijas Republika, Rumānija un Polijas Republika nav izvirzījušas argumentus, kuri var likt apšaubīt šī pētījuma secinājumu nozīmi pasākumā, ko Savienības likumdevējs paredzējis Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā.

848 Sestkārt, tāpat jānoraida arguments, kas balstīts uz faktu, kā izrietot no ietekmes novērtējuma par uzņēmējdarbības jautājumiem (2/2. daļa, 48. lpp.), ka sistemātiskās kabotāžas pievilcība katrā ziņā mazinoties gadījumā, ja Direktīvā 2020/1057 tiek pieņemti efektīvāki noteikumi transportlīdzekļu vadītāju norīkošanai darbā. Jānorāda, ka ar šo direktīvu izvirzītais mērķis, kā izriet no tās 3. un

7. apsvēruma, ir paredzēt specifiskus noteikumus, lai noteiktu dalībvalsti, kuras darba un nodarbinātības nosacījumi ir garantēti autotransporta vadītājiem, kuros ņemta vērā šajā nozarē nodarbinātajam darbaspēkam raksturīgā augstā mobilitāte un kuri iekšējā tirgus normālai darbībai nodrošina līdzsvaru starp transportlīdzekļu vadītāju sociālo un darba apstākļu uzlabošanu un faktu, ka tiek sekmēta uz iekšzemes un ārvalstu pārvadātāju godīgu konkurenci balstītas autotransporta pakalpojumu sniegšanas brīvības īstenošana.

849 Tādēļ, pamatojoties tikai uz netiešām un ierobežotām sekām, kas izriet no pasākumiem, kuriem ir citi mērķi, piemēram, Direktīvā 2020/1057 izvirzītie un tās 3. un 7. apsvērumā izklāstītie mērķi, nevar apgalvot, ka Savienības likumdevējs ir acīmredzami pārsniedzis plašo rīcības brīvību, kas tam ir kopējās transporta politikas jomā, izvēloties noteikt Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā pasākumu, kura mērķis ir nodrošināt, lai kabotāžas pārvadājumus neveic veidā, kas rada pastāvīgu vai nepārtrauktu darbību uzņēmējā dalībvalstī.

850 Trešām kārtām, attiecībā uz Lietuvas Republikas, Rumānijas un Polijas Republikas argumentiem, ka Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkts sadrumstalojot vienoto tirgu un ierobežojot to transporta uzņēmumu tirdzniecības iespējas, kas uzņēmējdarbību veic dalībvalstīs, ko kvalificē par "dalībvalstīm Savienības perifērijā", un dalībvalstīs ar mazu platību salīdzinājumā ar citu dalībvalstu grupu, ko atkarībā no gadījuma dēvē par "dalībvalstīm Savienības centrā" vai par "dalībvalstīm Savienības rietumu daļā", jānorāda, ka sekas, kas izriet no nogaidīšanas perioda, var būt lielākas tiem transporta uzņēmumiem, neatkarīgi no dalībvalsts, kurā tie veic uzņēmējdarbību", kuri ir izvēlējušies tādu saimnieciskās darbības modeli, atbilstoši kuram tie lielāko daļu pakalpojumu vai pat visus savus pakalpojumus sniedz, veicot kabotāžas pārvadājumus pastāvīgi vai nepārtraukti vienas un tās pašas uzņēmējas dalībvalsts teritorijā, neraugoties uz to, ka kabotāžas pārvadājumiem ir jābūt ar pagaidu raksturu.

851 Proti, pirmkārt, kā izriet no šī sprieduma 843. punkta, Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkta mērķis nav noteikt pienākumu par transportlīdzekļa atgriešanos attiecīgā transporta uzņēmuma darbības centrā. Tādēļ nogaidīšanas perioda iespējamās sekas nav atkarīgas no tās dalībvalsts ģeogrāfiskajām īpatnībām, kurā veic uzņēmējdarbību.

852 Otrkārt, kā izklāstīts šī sprieduma 832. un 833. punktā, šī tiesību norma nogaidīšanas perioda laikā aizliedz tikai veikt kabotāžas pārvadājumus tajā pašā uzņēmējā dalībvalstī, bet neaizliedz veikt citus pārvadājumus, tostarp kabotāžas pārvadājumus, ko veic citā uzņēmējā dalībvalstī.

853 Katrā ziņā, pieņemot, ka šī sprieduma 850. punktā izklāstīto saimnieciskās darbības organizācijas modeli galvenokārt izmantojot transporta uzņēmumi, kuri uzņēmējdarbību veic atsevišķās dalībvalstīs, no Tiesas judikatūras, kas atgādināta šī sprieduma 246. punktā, izriet, ka tad, ja attiecīgajam Savienības tiesību aktam ir ietekme visās dalībvalstīs un tas nozīmē, ka, ņemot vērā šī akta mērķus, ir nodrošināts līdzsvars starp dažādām iesaistītajām interesēm, tiekšanās uz šādu līdzsvaru, ņemot vērā visu dalībvalstu situāciju kopumā, pati par sevi nevar tikt uzskatīta par pretēju samērīguma principam.

854 Turklāt no šī sprieduma 267. punktā atgādinātās pastāvīgās judikatūras izriet, ka Savienības likumdevējam, ņemot vērā būtiskās pārmaiņas, kuras ir ietekmējušas iekšējo tirgu, ir tiesības pielāgot leģislatīvu aktu, lai atjaunotu līdzsvaru starp iesaistītajām interesēm, it īpaši nolūkā nodrošināt taisnīgu konkurenci, ieviešot izmaiņas apstākļos, kādos tiek īstenota pakalpojumu sniegšanas brīvība.

855 Šajā gadījumā Savienības likumdevējs, nosakot Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā paredzēto nogaidīšanas periodu, ir konkrēti vēlējies izveidot jaunu līdzsvaru, kurā ņemtas vērā dažādu transporta uzņēmumu intereses, novēršot grūtības, kas radušās Regulas Nr. 1072/2009 piemērošanā tādas prakses dēļ, kas ir pretrunā kabotāžas pārvadājumu pagaidu raksturam, un kas izpaužas kā pastāvīgu vai nepārtrauktu kabotāžas darbību attīstīšana vienā un tajā pašā uzņēmējā dalībvalstī, taču neapšaubot iepriekšējo pārvadājumu tirgus liberalizācijas līmeni.

856 Ceturtām kārtām, attiecībā uz argumentiem par apgalvoto kaitīgo ietekmi uz vidi, kas izriet no nogaidīšanas perioda, šie argumenti pārklājas ar argumentiem, kurus izvirzījusi Lietuvas Republika pirmajā pamatā, Bulgārijas Republika pirmā pamata abās daļās, ciktāl tas vērsts pret Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu, un Polijas Republika pirmajā pamatā, kas kopīgs visām apstrīdētajām šīs regulas tiesību normām, ciktāl tas vērsts pret Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu, tādēļ tie tiks izskatīti šajā kontekstā.

857 Piektām kārtām, attiecībā uz Rumānijas argumentu par Covid-19 pandēmiju, jānorāda, ka Savienības likumdevējam nebija pienākuma novērst šīs pandēmijas sekas ar Regulu 2020/1055, kuras mērķis ir pielāgot norisēm autotransporta nozarē kopīgus noteikumus, pirmkārt, par autopārvadātāja profesionālās darbības veikšanas nosacījumiem un, otrkārt, noteikumus attiecībā uz piekļuvi starptautisko kravas autopārvadājumu tirgum, un vēl jo mazāk tāpēc, ka šāds mērķis bija citiem konkrētiem leģislatīviem aktiem, piemēram, transporta jomā – Regulai 2020/698. Tātad Covid-19 pandēmijas sekām nav nozīmes, lai vērtētu Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkta atbilstību prasībām, kas izriet no samērīguma principa.

858 Ņemot vērā visu iepriekš minēto, jākonstatē, ka Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā paredzētais nogaidīšanas periods nerada acīmredzami nesamērīgus traucējumus attiecībā pret šajā tiesību normā izvirzīto mērķi nodrošināt, ka kabotāžas pārvadājumus neveic veidā, kas rada pastāvīgu vai nepārtrauktu darbību vienā un tajā pašā uzņēmējā dalībvalstī.

859 Tādēļ kā nepamatots jānoraida Lietuvas Republikas izvirzītais piektais pamats, Bulgārijas Republikas izvirzītā otrā pamata otrā daļa, Rumānijas izvirzītā pirmā pamata otrā daļa, Maltas Republikas izvirzītais otrais pamats un Polijas Republikas izvirzītais pirmais pamats.

b) Par vienlīdzīgas attieksmes un diskriminācijas aizlieguma principu pārkāpumu

1) Lietas dalībnieku argumenti

860 Lietuvas Republika ar otrā pamata otro daļu, Rumānija ar trešo pamatu, ciktāl tas vērsts pret Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu, un Maltas Republika ar trešo pamatu apgalvo, ka ar Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu neesot ievērotas prasības, kas izriet no diskriminācijas aizlieguma principa, kurš paredzēts LESD 18. pantā. Maltas Republika atsaucas arī uz Hartas 20. un 21. panta pārkāpumu.

861 Pirmām kārtām, šīs trīs dalībvalstis apgalvo, ka ar Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā paredzēto nogaidīšanas periodu neesot ievērots vienlīdzīgas attieksmes princips un diskriminācijas aizlieguma princips tādā ziņā, ka šis periods izraisot diskrimināciju starp transporta uzņēmumiem, kas uzņēmējdarbību veic Savienības perifērijā esošās dalībvalstīs,

dalībvalstīs ar mazu platību vai dalībvalstīs, kas ir salas, no vienas puses, un transporta uzņēmumiem, kas uzņēmējdarbību veic Savienības centrā vai rietumu daļā esošajās dalībvalstīs, no otras puses.

862 Lietuvas Republika norāda, ka Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkts kavējot iekšējā tirgus brīvību izmantošanu, vienlaikus radot netiešu diskrimināciju pret dalībvalstīm, kas atrodas Savienības perifērijā, un dalībvalstīm ar mazu platību. Šajā ziņā Savienības centrālajai un rietumu daļai raksturīgu faktoru dēļ, piemēram, lielas iedzīvotāju koncentrācijas vai attīstītākas rūpniecības nozares dēļ transporta vajadzības pastāvot it īpaši šajā Savienības daļā. Nogaidīšanas perioda dēļ transporta uzņēmumi, kas veic uzņēmējdarbību dalībvalstīs Savienības perifērijā un dalībvalstīs ar mazu platību, tiekot atturēti no tā, lai sniegtu transporta pakalpojumus ienesīgākajos tirgos.

863 Rumānija apgalvo, ka transportlīdzekļi, kas reģistrēti dalībvalstīs, kuras iestājās Savienībā 2004. gada 1. maijā, tiekot izmantoti lielākajā vairumā starptautisko pārvadājumu, tostarp kabotāžas pārvadājumos, taču transporta uzņēmumi, kas uzņēmējdarbību veic pārējās dalībvalstīs, pārsvarā veicot iekšzemes kravu pārvadājumus tādā ziņā, ka Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā paredzētais pasākums nevienlīdzīgi ietekmē transporta uzņēmumus Savienībā.

864 Konkrēti – transporta uzņēmumiem, kas uzņēmējdarbību veic Savienības centrālajā vai rietumu daļā esošajās dalībvalstīs un kas veic starptautiskos pārvadājumus, esot ģeogrāfiska priekšrocība īsāku attālumu dēļ, kas tiem jāveic uz iekraušanas un izkraušanas dalībvalstīm. Tādēļ kabotāžas pārvadājumiem piemērojamo ierobežojumu ieviešana būtiski neietekmējot šos uzņēmumus.

865 Turklāt novērtējumā par Regulas 2020/1055 ietekmi, it īpaši par nogaidīšanas perioda ietekmi uz pārvadājumu tirgu, esot jāņem vērā pārējie pirmā tiesību aktu kopuma par mobilitāti elementi. Visaptverošs novērtējums atklātu tiesiskā regulējuma diskriminējošo raksturu, kas galvenokārt skar pārvadātājus, kuri uzņēmējdarbību veic Savienības perifērijā esošajās dalībvalstīs.

866 Maltas Republika uzsver, ka ar Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu tiekot pārkāpts vienlīdzīgas attieksmes princips, ciktāl bez jebkāda objektīva pamatojuma šajā tiesību normā paredzētais nogaidīšanas periods piemēro vienādu attieksmi atšķirīgām situācijām. Tā iemesla dēļ, ka Malta ir salu valsts, un tās ģeogrāfiskā stāvokļa dēļ Maltas transporta uzņēmumi nekādā veidā neparedzot organizēt to transportlīdzekļu atgriešanos Maltā pēc trīs kabotāžas pārvadājumiem uzņēmējā dalībvalstī, kas seko starptautiskam pārvadājumam uz šo dalībvalsti. Nogaidīšanas periods tiem liekot virzīt savus transportlīdzekļus uz citu dalībvalsti vai apturēt savu darbību uzņēmējā dalībvalstī līdz šī perioda beigām.

867 Turklāt Maltas Republika norāda, ka, protams, Savienības likumdevējam ir jābūt plašai rīcības brīvībai, īstenojot savas kompetences, kad tam jāizdara sarežģīta ekonomiska vai tehniska izvēle. Tomēr tāds pasākums kā nogaidīšanas periods neesot īpaši sarežģīts. Tas esot visām dalībvalstīm piemērojams vispārējs noteikums ar tendenci neņemt vērā konkrētai dalībvalstij raksturīgas ģeogrāfiskās īpatnības. Šāds noteikums izraisot sekas, ka tiek diskriminēta dalībvalsts, kura objektīvu iemeslu dēļ nevar izpildīt nogaidīšanas periodu savas īpašās transporta infrastruktūras dēļ, piekļuves ārvalstu kravām mehānismu dēļ un tās unikālo ģeogrāfisko īpašību dēļ.

868 Runājot par pašu nogaidīšanas periodu, Maltas Republika uzskata, ka jālīdzsvaro nevis leģislatīva akta veselības aizsardzības vai vides aizsardzības mērķi ar šī akta sociālekonomiskajām sekām dažādās dalībvalstīs, bet jālīdzsvaro pozitīvās sociālekonomiskās sekas, ko minētais akts rada

lielākajai daļai dalībvalstu, kas atrodas kontinentālajā daļā, ar, pirmkārt, nelabvēlīgo ietekmi uz vidi, ko tas rada Savienībā kopumā, un, otrkārt, ar tā nelabvēlīgajām sociālekonomiskajām sekām tam mazākumam dalībvalstu, kas atrodas Savienības perifērijā. Šajā ziņā esot acīmredzami kļūdaini transporta uzņēmumiem, kas uzņēmējdarbību veic dalībvalstī, kura ir salu valsts, piemērot tādu pašu attieksmi kā uzņēmumiem, kuriem pārvadājumu darbību īstenošanai nav jāveic neviens jūras ceļa posms.

869 Lietuvas Republikas un Rumānijas ieskatā nogaidīšanas periods izraisot to, ka tiek mākslīgi pārdalīts kravu autopārvadājumu tirgus un tiek ierobežotas pārvadātāju tirdzniecības iespējas citās dalībvalstīs. Šis protekcionisma un ierobežojošais pasākums traucējot pārvadātājiem nerezidentiem, kuri galvenokārt ir no Savienības perifērijā esošām dalībvalstīm un no dalībvalstīm ar mazu platību, piekļūt ārējiem tirgiem.

870 Otrām kārtām, Lietuvas Republika, Rumānija un Maltas Republika norāda, ka ar nogaidīšanas periodu esot pārkāpts diskriminācijas aizlieguma princips un princips par dalībvalstu vienlīdzību tādēļ, ka Savienības perifērijas dalībvalstis, dalībvalstis ar mazu platību vai dalībvalstis, kas ir salas, atrodoties daudz nelabvēlīgākā situācijā. Šajā ziņā Lietuvas Republika it īpaši atsaucas uz LES 4. panta 2. punkta pārkāpumu.

871 Parlaments un Padome uzskata, ka šie argumenti nav pamatoti.

2) Tiesas vērtējums

872 Šajā gadījumā nav strīda par to, ka Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā paredzētais pasākums, ciktāl ar to transporta uzņēmumiem ir noteikts pienākums ievērot nogaidīšanas periodu starp diviem kabotāžas cikliem tajā pašā dalībvalstī, ir piemērojams bez izšķirības visiem transporta uzņēmumiem neatkarīgi no tā, kurā dalībvalstī tie veic uzņēmējdarbību, tādā ziņā, ka tas nerada tiešu diskrimināciju, kas ir aizliegta Savienības tiesībās.

873 Tādēļ saskaņā ar šī sprieduma 308.–310. punktā atgādināto judikatūru jāpārbauda, vai ar šo tiesību normu identisks noteikums tiek nepamatoti piemērots atšķirīgām situācijām, it īpaši ņemot vērā šīs tiesību normas mērķi, kas šī iemesla dēļ būtu ar Savienības tiesībām aizliegta netieša diskriminācija tādā ziņā, kā būtībā norāda Lietuvas Republika, Rumānija un Maltas Republika, ka tā pēc savas būtības varot vairāk ietekmēt transporta uzņēmumus, kuri uzņēmējdarbību veic dalībvalstīs, kas šo dalībvalstu prasītāju ieskatā atrodas "Savienības perifērijā", dalībvalstīs ar mazu platību vai dalībvalstīs, kas ir salas, kā arī šo konkrēto dalībvalstu grupu salīdzinājumā ar citiem transporta uzņēmumiem un citām dalībvalstīm.

874 Pirmām kārtām, attiecībā uz apgalvotas diskriminācijas pastāvēšanu starp, no vienas puses, transporta uzņēmumiem, kas uzņēmējdarbību veic dalībvalstīs, kas atrodas "Savienības perifērijā", dalībvalstīs ar mazu platību vai dalībvalstīs, kas ir salas, un, no otras puses, transporta uzņēmumiem, kas uzņēmējdarbību veic dalībvalstīs, kas atrodas "Savienības centrālajā vai rietumu daļā", jānorāda, ka pretēji pieņēmumam, uz kuru balstīta Rumānijas un Maltas Republikas argumentācija, un kā izriet no šī sprieduma 833. un 843. punkta, Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā transporta uzņēmumam neatkarīgi no dalībvalsts, kurā tas veic uzņēmējdarbību, nav noteikts pienākums likt transportlīdzeklim atgriezties šī uzņēmuma darbības centrā nogaidīšanas perioda laikā. Turklāt šis nogaidīšanas periods neliedz transporta uzņēmumiem neatkarīgi no dalībvalsts, kurā tie veic uzņēmējdarbību, iespēju šī perioda laikā turpināt pārvadājumus, tostarp kabotāžas pārvadājumus, ja vien tie netiek veikti tajā pašā uzņēmējā dalībvalstī.

875 Tādēļ nevar apgalvot, ka nogaidīšanas periods izraisa to, ka atsevišķi transporta uzņēmumi tās dalībvalsts ģeogrāfisko īpašību dēļ, kurā tie veic uzņēmējdarbību, piemēram, atrašanās vietas, kā norāda dalībvalstis prasītājas, "Savienības perifērijā" dēļ, tās platības dēļ vai tās kā salas rakstura dēļ tiek nostādīti situācijā, kas atšķiras no to uzņēmumu situācijas, kas uzņēmējdarbību veic Savienības "centrālajā vai rietumu daļā" esošajās dalībvalstīs.

876 Nogaidīšanas perioda apgalvotā atšķirīgā ietekme uz transporta uzņēmumiem atkarībā no to uzņēmējdarbības vietas Savienībā izriet nevis no Savienības likumdevēja Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā paredzētā noteikuma, kā apgalvots, diskriminējošā rakstura, bet, kā norādīts šī sprieduma 850. punktā, no saimnieciskās darbības modeļa, kuru ir izvēlējušies transporta uzņēmumi neatkarīgi no to uzņēmējdarbības veikšanas dalībvalsts, atbilstoši kuram tie lielāko daļu pakalpojumu vai pat visus savus pakalpojumus sniedz, veicot kabotāžas pārvadājumus pastāvīgi vai nepārtraukti vienas un tās pašas uzņēmējas dalībvalsts teritorijā.

877 Tomēr jāpiebilst, ka, pirmkārt, kā norādījis ģenerāladvokāts secinājumu 618. un 796. punktā, nogaidīšanas periods īpaši ietekmēs tikai tos transporta uzņēmumus, kuri veic savas darbības, neievērojot kabotāžas pārvadājumu pagaidu raksturu, kas jau bija paredzēts Regulā Nr. 1072/2009. Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkta konkrētais mērķis, kurš izklāstīts šīs regulas 21. apsvērumā, ir nodrošināt to, ka kabotāžas pārvadājumus neveic veidā, kas rada pastāvīgu vai nepārtrauktu darbību uzņēmējā dalībvalstī.

878 Otrkārt, Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkta ietekme uz transporta uzņēmumiem, protams, var atšķirties atkarībā no tā, cik lielu daļu no visām šo uzņēmumu darbībām aizņem kabotāžas pārvadājumi, un tā var izpausties kā lielāks slogs tiem uzņēmumiem, kuri neatkarīgi no dalībvalsts, kurā tie veic uzņēmējdarbību, ir izvēlējušies šī sprieduma 850. un 876. punktā minēto saimnieciskās darbības modeli salīdzinājumā ar uzņēmumiem, kuri maz veic šāda veida pārvadājumus un kuriem šis periods rada mazākas sekas.

879 Tomēr jāatgādina, ka saskaņā ar šī sprieduma 829. punktā minēto judikatūru, ja ar kādu leģislatīvu aktu jau ir tikuši koordinēti dalībvalstu tiesību akti kādā konkrētā Savienības darbības jomā, Savienības likumdevējam ir tiesības pielāgot šo aktu jebkādai apstākļu maiņai vai jebkādai zināšanu attīstībai, ņemot vērā tā uzdevumu nodrošināt Līgumos atzīto vispārējo interešu aizsardzību un ņemt vērā Savienības transversālos mērķus, kuri noteikti it īpaši LES 3. panta 3. punktā, attiecībā uz iekšējā tirgus izveidi. Proti, šādā situācijā likumdevējs savu uzdevumu nodrošināt šo vispārējo interešu un transversālo mērķu aizsardzību var pienācīgi izpildīt tikai tad, ja tas ir tiesīgs pielāgot attiecīgos Savienības tiesību aktus šādām izmaiņām vai attīstībai.

880 Šajā gadījumā Savienības likumdevējs, neizraisot diskrimināciju starp transporta uzņēmumiem, pieņemdams Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu, ir plānojis novērst negaidītās sekas, ko, kamēr bija spēkā Regula Nr. 1072/2009 tās redakcijā pirms Regulas 2020/1055 stāšanās spēkā, izraisīja sistemātiskas kabotāžas prakse, kas ir pretrunā pagaidu raksturam, kādam jāpiemīt kabotāžas pārvadājumiem.

881 Kā norādīts šī sprieduma 322. punktā, nevar uzskatīt, ka Savienības tiesību norma pati par sevi ir pretrunā vienlīdzīgas attieksmes un diskriminācijas aizlieguma principiem tikai tādēļ, ka tā izraisa atšķirīgas sekas atsevišķiem saimnieciskās darbības subjektiem, ja šī situācija izriet no atšķirīgiem darbības veikšanas apstākļiem, kādos tie atrodas, nevis no tiesiskās nevienlīdzības, kas raksturīga apstrīdētajai tiesību normai.

882 Iepriekš minētās konstatācijas nevar atspēkot vispirms ar Lietuvas Republikas un Rumānijas argumentāciju, ka nogaidīšanas periods mākslīgi pārdalot kravu autopārvadājumu tirgu un ierobežojot to transporta uzņēmumu tirdzniecības iespējas, kas uzņēmējdarbību veic dalībvalstīs, kas šo dalībvalstu prasītāju ieskatā atrodas "Savienības perifērijā", un dalībvalstīs ar mazu platību tādā ziņā, ka tas nostādot šos uzņēmumus situācijā, kas atšķiras no to uzņēmumu situācijas, kas uzņēmējdarbību veic "Savienības centrālajā vai rietumu daļā" esošajās dalībvalstīs.

883 Būtībā šī argumentācija ir balstīta uz apsvērumu, pirmkārt, ka transporta vajadzības, kā uzskata minētās dalībvalstis prasītājas, pastāvot galvenokārt "Savienības centrālajā vai rietumu daļā" un, otrkārt, ka transporta uzņēmumi, kas uzņēmējdarbību veic "Savienības perifērijā" esošajās dalībvalstīs un dalībvalstīs ar mazu platību, lielāko daļu kabotāžas pārvadājumu veicot Savienībā, bet transporta uzņēmumi, kas uzņēmējdarbību veic pārējās dalībvalstīs, pārvadājumus veicot galvenokārt savas dalībvalsts iekšienē.

884 Jānorāda, ka iespējamā atšķirīgā ietekme uz transporta uzņēmumiem atkarībā no to uzņēmējdarbības veikšanas dalībvalsts katrā ziņā izriet no veikto pārvadājumu atšķirīgās būtības, kas atspoguļota LESD 91. panta 1. punkta b) apakšpunktā un no kuras izriet, ka kabotāžas pārvadājumi, proti, pārvadājumi, ko dalībvalstī veic pārvadātājs, kurš šajā dalībvalstī neveic uzņēmējdarbību, jānošķir no pilnībā iekšzemes pārvadājumiem, proti, pārvadājumiem, ko vienā dalībvalstī veic šajā dalībvalstī uzņēmējdarbību veicošs pārvadātājs.

885 Tādēļ tas, ka konkrētā dalībvalstī veiktas pārvadājumu darbības ir pakļautas atšķirīgiem noteikumiem tādēļ, ka tās ir atšķirīgi pārvadājumi, šajā gadījumā – kabotāžas pārvadājumi vai tikai iekšzemes pārvadājumi, nenozīmē, ka netiek ievēroti vienlīdzīgas attieksmes un diskriminācijas aizlieguma principi.

886 Savukārt, runājot par Maltas Republikas argumentu, ka nogaidīšanas periods liekot Maltas pārvadātājiem pēc tam, kad ir beidzies kabotāžas laikposms, doties uz citu dalībvalsti vai apturēt darbību nogaidīšanas perioda laikā, jānorāda, pirmkārt, ka nepieciešamība doties uz citu dalībvalsti jau izrietēja no Regulas Nr. 1072/2009 8. panta 2. punkta, jo saskaņā ar šo tiesību normu, kura netika grozīta ar Regulu 2020/1055, transportlīdzeklim jāizbrauc no uzņēmējas dalībvalsts teritorijas pēc pirmā kabotāžas cikla beigām, pirms tas var, attiecīgā gadījumā, tajā sākt jaunu kabotāžas ciklu pēc jauna starptautiska pārvadājuma uz šo dalībvalsti.

887 Otrkārt, kā atgādināts šī sprieduma 874. punktā, nogaidīšanas perioda ievērošana neprasa, lai attiecīgais transporta uzņēmums aptur jebkādu pārvadājumu darbību. Proti, šis periods neliedz šim uzņēmumam veikt cita veida pārvadājumus, kas nav kabotāžas pārvadājumi, tajā pašā uzņēmējā dalībvalstī pēc tam, kad ir beidzies pirmais kabotāžas cikls šajā dalībvalstī. Tādējādi Maltas Republikas arguments faktiski ir balstīts pieņēmumu, ka tad, ja nepastāvētu nogaidīšanas periods, attiecīgie transporta uzņēmumi turpinātu veikt šādus kabotāžas pārvadājumus tajā pašā dalībvalstī. Taču minētais periods tika ieviests tieši tādēļ, lai novērstu šīs darbības, kas veiktas pastāvīgi vai nepārtraukti vienā un tajā pašā uzņēmējā dalībvalstī.

888 Otrām kārtām, attiecībā uz Lietuvas Republikas, Rumānijas un Maltas Republikas argumentāciju par to, kā apgalvots, ka neesot ievērots diskriminācijas aizlieguma princips un princips par dalībvalstu vienlīdzību, tā jānoraida to pašu iemeslu dēļ, kuri tikko izklāstīti, ņemot vērā, ka šī argumentācija galvenokārt ir balstīta uz netiešajām sekām, kuras izrietot no apgalvotās diskriminācijas starp transporta uzņēmumiem, kuri veic uzņēmējdarbību Savienībā. Turklāt tas

pats attiecas uz Lietuvas Republikas apgalvojumu, ka neesot ievērots LES 4. panta 2. punktā nostiprinātais princips par dalībvalstu vienlīdzību saistībā ar Līgumiem, jo šī dalībvalsts neizvirza atsevišķu argumentāciju, pamatojoties uz šo tiesību normu.

889 Turklāt, pat pieņemot, ka minētā tiesību norma netieši ietekmē dažas dalībvalstis vairāk nekā citas, neraugoties uz tās piemērojamību bez izšķirības, pietiek ar atgādinājumu, ka saskaņā ar šī sprieduma 332. punktā atgādināto Tiesas judikatūru Savienības tiesību aktu, kura mērķis ir vienādot dalībvalstu standartus, ciktāl tas ir vienādi piemērojams visām dalībvalstīm, nevar uzskatīt par diskriminējošu, jo šāds saskaņošanas akts nenovēršami rada atšķirīgu ietekmi atkarībā no tiesību aktu un prakses iepriekšējā stāvokļa dažādās valstīs.

890 Šos apsvērumus nevar atspēkot Rumānijas apgalvojums par vispārēju diskriminējošu ietekmi, kas izrietot no visām "Mobilitātes pakotnē" ietilpstošajām tiesību normām un uz kuru attiecas trīs prasības, ko cēlusi šī dalībvalsts lietās no C-546/20 līdz C-548/20. Proti, šī dalībvalsts nav pierādījusi lietā C-547/20, ka no Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkta izrietētu diskriminācija. Attiecībā uz pārējo – pret Regulu 2020/1054 un Direktīvu 2020/1057 vērstie argumenti jāizvērtē, pārbaudot pamatus un argumentus, kuru mērķis to prasību kontekstā, kas celtas lietās C-546/20 un C-548/20, ir panākt šo Savienības tiesību aktu atcelšanu daļēji vai pilnībā.

891 Tādēļ kā nepamatota jānoraida Lietuvas Republikas izvirzītā otrā pamata otrā daļa, Rumānijas izvirzītais trešais pamats, ciktāl tas vērsts pret Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu, un Maltas Republikas izvirzītais trešais pamats.

c) Par LESD 91. panta 1. punkta pārkāpumu

1) Lietas dalībnieku argumenti

892 Bulgārijas Republika ar ceturto pamatu, ciktāl tas vērsts pret Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu, apgalvo, ka, pieņemot šo tiesību normu, Savienības likumdevējs ir pārkāpis LESD 91. panta 1. punktu.

893 Šīs dalībvalsts ieskatā ar šo 91. panta 1. punktu, kas ir šīs regulas juridiskais pamats, bija prasīts, lai likumdevējs lemj saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru un pēc apspriešanās ar EESK un RK. Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā paredzētais nogaidīšanas periods nebija iekļauts priekšlikumā regulai par uzņēmējdarbības veikšanas vietu tādā ziņā, ka šīs komitejas nevarēja to pārbaudīt, pirms tās sniedza savus atzinumus attiecīgi 2018. gada 18. janvārī un 1. februārī. Neapspriežoties vēlāk ar šīm komitejām par būtisko grozījumu šajā priekšlikumā, minētais likumdevējs esot pārkāpis LESD 91. panta 1. punktu.

894 Bulgārijas Republika norāda, ka Tiesa ir spriedusi par pienākumu apspriesties likumdošanas procedūras ietvaros laikā, kad Parlamentam, kas nebija likumdevējs, tāpat kā šobrīd EESK un RK bija konsultatīva loma. Tā esot nospriedusi, ka prasība par apspriešanos ar Parlamentu nozīmē prasību veikt jaunu apspriešanos ikreiz, kad noslēgumā pieņemtais teksts kopumā savā būtībā atšķiras no teksta, kas jau ticis apspriests ar Parlamentu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 1992. gada 16. jūlijs, Parlaments/Padome, C-65/90, EU:C:1992:325, 16. punkts).

895 Tā kā šo konsultatīvo lomu tagad pildot EESK un RK atbilstoši LESD 91. panta 1. punktam, iepriekšējā punktā minētā judikatūra pēc analoģijas esot piemērojama pienākumam apspriesties ar šīm abām komitejām. Tālab šajā gadījumā esot bijis no jauna jāapspriežas ar šīm komitejām par būtisko grozījumu, kas ir nogaidīšanas perioda ieviešana.

896 Neesot pareizi apgalvot, kā to dara Parlaments, ka šādai atkārtotai konsultācijai ar komitejām likumdošanas procedūras ietvaros neesot precedenta. Kā piemērs jāmin likumdošanas procedūra par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai, kas attiecas uz veselības aprūpes tehnoloģiju novērtēšanu un ar ko groza Direktīvu 2011/24/ES (COM(2018)51 final), kuras laikā attiecīgā akta juridiskajam pamatam tika pievienota papildu tiesību norma, kā rezultātā Savienības likumdevējs nolēma vēlreiz apspriesties ar EESK.

897 Parlaments un Padome norāda, ka šis pamats nav pamatots.

2) Tiesas vērtējums

898 Jāatgādina, ka LESD 91. panta 1. punktā ir paredzēts, ka, lai īstenotu LESD 90. pantu, kā arī ievērojot transporta nozares īpatnības, Parlaments un Padome pēc apspriešanās ar EESK un RK saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru nosaka nosacījumus, ar kādiem pārvadātāji, kas nav attiecīgās dalībvalsts rezidenti, tajā drīkst sniegt iekšzemes pārvadāšanas pakalpojumus.

899 Jākonstatē, ka no šīs tiesību normas neizriet, ka ir no jauna jāapspriežas ar EESK un RK gadījumā, ja tiek paredzēts veikt grozījumu leģislatīva akta priekšlikumā.

900 Bulgārijas Republika tomēr norāda, ka pienākums apspriesties ar EESK un RK šajā lietā izriet no tā, ka pēc analoģijas tiek piemērota Tiesas judikatūra, kas izriet no 1992. gada 16. jūlija sprieduma Parlaments/Padome (C-65/90, EU:C:1992:325), kurā tika precizēts tvērums konsultatīvajai lomai, kas tolaik Parlamentam bija likumdošanas procedūrā.

901 Saskaņā ar šo judikatūru pienākums Līgumā noteiktajos gadījumos likumdošanas procedūras gaitā apspriesties ar Parlamentu nozīmē, ka ar šo iestādi ir jāapspriežas atkārtoti ikreiz, kad noslēgumā pieņemtais teksts kopumā savā būtībā atšķiras no teksta, kas jau ticis apspriests ar Parlamentu, izņemot gadījumus, kad grozījumi būtībā atbilst paša Parlamenta paustām vēlmēm (šajā nozīmē skat. spriedumu, 1992. gada 16. jūlijs, Parlaments/Padome, C-65/90, EU:C:1992:325, 16. punkts un tajā minētā judikatūra). Šī prasība par atbilstošu apspriešanos ar Parlamentu tiek uzskatīta par būtisku formas prasību, kuras neievērošana izraisa attiecīgā tiesību akta spēkā neesamību (šajā nozīmē skat. spriedumu, 1995. gada 5. jūlijs, Parlaments/Padome, C-21/94, EU:C:1995:220, 17. punkts).

902 Tomēr, nepastāvot vajadzībai pārbaudīt, vai Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkts, tā kā ar to ir ieviests nogaidīšanas periods, ir priekšlikuma regulai par uzņēmējdarbības veikšanas vietu būtisks grozījums, jānorāda, kā to dara Parlaments un Padome, ka šī sprieduma 900. un 901. punktā atgādinātā judikatūra nav attiecināma uz LESD 91. panta 1. punktā paredzēto pienākumu apspriesties ar EESK un RK.

903 Proti, lai prasību no jauna apspriesties ar Parlamentu kvalificētu par būtisku formas prasību, Tiesa nosprieda, ka šī prasība izriet no tā, ka Parlamenta faktiska dalība likumdošanas procesā ir Līgumā paredzētā institucionālā līdzsvara būtisks elements un ka šī kompetence ir demokrātijas pamatprincipa izpausme, atbilstoši kuram tauta ar pārstāvju sapulces starpniecību piedalās varas

īstenošanā (šajā nozīmē skat. spriedumu, 1997. gada 10. jūnijs, Parlaments/Padome, C-392/95, EU:C:1997:289, 14. punkts un tajā minētā judikatūra). Šādi apsvērumi nav tādā pašā veidā piemērojami EESK un RK.

904 Pirmkārt, jāuzsver, ka EESK un RK, no vienas puses, un Parlaments, no otras puses, ieņem atšķirīgas vietas Savienības institucionālajā līdzsvarā. Proti, Parlaments ir viena no Savienības iestādēm, kas uzskaitītas LES 13. panta 1. punktā, taču uz pirmo no šīm komitejām attiecas LESD 301.–304. pants un uz otro attiecas LESD 305.–307. pants, kuri iekļauti LESD sestās daļas I sadaļas 3. nodaļā "Savienības padomdevējas struktūras".

905 Otrkārt, LESD 10. panta 1. punktā ir noteikts, ka "Savienības darbības pamatā ir pārstāvības demokrātija". Šī panta 2. punktā ir precizēts, pirmkārt, ka pilsoņi Savienības līmenī ir tieši pārstāvēti Parlamentā un ka, otrkārt, dalībvalstis Eiropadomē pārstāv valstu vai valdību vadītāji, bet Padomē – to valdības, kas savukārt par savu darbību saskaņā ar demokrātijas principiem atbild vai nu savu valstu parlamentiem, vai saviem pilsoņiem. Turpretī ar minēto pantu EESK un RK nav piešķirta demokrātiskas pārstāvības funkcija.

906 No tā izriet, ka Bulgārijas Republikai nav pamatojuma atsaukties uz judikatūru par pienākumu no jauna apspriesties ar Parlamentu likumdošanas procedūras gaitā, lai apgalvotu, ka Savienības likumdevējs šajā lietā ir pārkāpis LESD 91. panta 1. punktu.

907 Šo secinājumu nevar atspēkot ar šīs dalībvalsts apgalvojumu par to, ka saistībā ar likumdošanas procedūru, kas attiecas uz priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai, kas attiecas uz veselības aprūpes tehnoloģiju novērtēšanu un ar ko groza Direktīvu 2011/24/ES (COM(2018)51 final), pastāv precedents, kas apliecina, ka pastāv pienākums veikt jaunu apspriešanos ar EESK un RK.

908 Proti, kā pamatoti apgalvo Padome, saskaņā ar LESD 304. panta pirmo daļu un 307. panta pirmo daļu gadījumi, "kad to paredz Līgumi" un kuros apspriešanās ar EESK un RK ir obligāta, jānošķir no citiem gadījumiem, kuros šī apspriešanās ir fakultatīva un tiek atstāta Parlamenta, Padomes vai Komisijas ziņā, kā tas ir šajā gadījumā.

909 No tā izriet, ka no iepriekšējas procedūras, kurā viena no šīm Savienības iestādēm uzskatīja, ka ir lietderīgi veikt jaunu apspriešanos ar vienu no šīm komitejām, nevar izsecināt pienākumu veikt jaunu apspriešanos ar tām.

910 Tālab kā nepamatots jānoraida Bulgārijas Republikas izvirzītais ceturtais pamats, ciktāl tas ir vērsts pret Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu.

d) Par LESD 90. panta, lasot to kopsakarā ar LES 3. panta 3. punktu, pārkāpumu un LESD 91. panta 2. punkta un 94. panta pārkāpumu

1) Lietas dalībnieku argumenti

911 Lietuvas Republika ar trešo pamatu, Bulgārijas Republika ar piekto pamatu, ciktāl tas vērsts pret Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu, Maltas Republika ar pirmo pamatu un Polijas Republika ar otro un trešo pamatu apgalvo, ka, pieņemot Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu, Savienības likumdevējs nav ievērojis prasības, kas izriet no LESD

91. panta 2. punkta, uz kuru atsevišķi atsaucas Maltas Republika, vai no šīs tiesību normas un LESD 94. panta. Bulgārijas Republika turklāt apgalvo, ka neesot ievērots LESD 90. pants, lasot to kopsakarā ar LES 3. panta 3. punktu.

912 Pirmām kārtām, Bulgārijas Republika apgalvo, ka ar Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu esot pārkāpts LESD 90. pants, lasot to kopsakarā ar LES 3. panta 3. punktu, LESD 91. panta 2. punkts un LESD 94. pants saistībā ar nelabvēlīgo ietekmi uz dzīves līmeni un nodarbinātību Bulgārijā un vispārīgi dalībvalstīs, kas atrodas Savienības perifērijā, kā arī uz transporta uzņēmumu ekonomisko situāciju.

913 Šāda ietekme esot tukšbraucienu skaita pieauguma un no tā izrietošo izmaksu palielināšanās sekas. Šajā ziņā Bulgārijas Republika uzskata, ka nogaidīšanas perioda ieviešana izraisīs ievērojamas izmaksas pārvadātājiem ne tikai Bulgārijā, bet arī visās dalībvalstīs, kuru pārvadātāji veic kabotāžas pārvadājumus, un šī dalībvalsts, balstoties uz šī sprieduma 772. un 796. punktā minētajiem pētījumiem, atsaucas uz kabotāžas pārvadājumu skaita samazināšanos Savienībā līdz 31 % līdz 2035. gadam un uz Beļģijas pārvadātāju izmaksām, kas var sasniegt līdz pat 24 miljoniem EUR gadā.

914 No tā izriet, ka Savienības likumdevējs neesot ņēmis vērā ekonomiskās, sociālās un teritoriālās kohēzijas nozīmi, nedz dalībvalstu solidaritātes nozīmi, tādējādi neievērodams LES 3. panta 3. punkta prasības.

915 Šīs sekas esot konstatējusi gan Bulgārijas Republika, gan citas dalībvalstis. Tomēr neesot veikts neviens papildu vērtējums, lai noteiktu, kādā veidā esot ietekmēts dzīves līmenis un nodarbinātība atsevišķos reģionos, kā arī transporta pakalpojumu sniegšana pati par sevi, un šajā ziņā neesot veikta nekāda apspriešanās ar EESK vai ar RK.

916 Otrām kārtām, attiecībā uz LESD 91. panta 2. punkta pārkāpumu Lietuvas Republika, Maltas Republika un Polijas Republika pārmet Savienības likumdevējam, ka tas neesot ņēmis vērā Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā paredzētā pasākuma ietekmi uz dzīves līmeni un nodarbinātību atsevišķos reģionos, kā arī uz transportlīdzekļu ekspluatāciju. Šajā ziņā Polijas Republika precizē – lai gan Savienības likumdevējam ir plaša rīcības brīvība, tā pienākums ņemt vērā paša noteikto pasākumu atsevišķas sekas nevarot aprobežoties ar to, ka tas tikai ar tām iepazīstas, jo pretējā gadījumā LESD 91. panta 2. punkts zaudētu savu efektivitāti.

917 Pirmkārt, Lietuvas Republikas ieskatā *ECIPE* pētījuma par diskrimināciju, izslēgšanu un kaitējumu videi 13. lappusē ir norādīts, ka to personu skaits, kuras strādā transporta nozarē, ir daudz lielāks tajās dalībvalstīs, kas atrodas Savienības perifērijā, salīdzinot ar dalībvalstīm, kas atrodas tās centrālajā vai rietumu daļā. Tādēļ Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā paredzētā kabotāžas perioda nelabvēlīgā ietekme uz dzīves līmeni un nodarbinātību šajās pirmajās minētajās dalībvalstīs esot lielāka un izpaužoties kā darba vietu zaudēšana, kā arī darba ņēmēju migrācija.

918 Šajā ziņā, lai gan pirms Regulas 2020/1055 pieņemšanas esot bijis iespējams veikt trīs kabotāžas pārvadājumus katrā septiņu dienu laikposmā, šī nogaidīšanas perioda ieviešana izraisot to, ka tādu pašu pārvadājumu skaitu var veikt tikai vienpadsmit dienu laikposmā. No tā izrietot to transporta uzņēmumu darbību apjoma samazināšanās, kas veic uzņēmējdarbību Savienības perifērijā esošajās dalībvalstīs, un līdz ar to – dzīves līmeņa un nodarbinātības pazeminašanās šajās dalībvalstīs.

919 Piemēram, Lietuvā, kā izrietot no specializētā preses izdevumā publicēta raksta "*Lithuania challenges the Mobility Package at the EU court*" ("Lietuva ES tiesā apstrīd Mobilitātes pakotni"), līdz pat 35 000 darba ņēmēju transporta uzņēmumos pastāvot risks zaudēt darbu.

920 Otrkārt, Maltas Republika norāda, ka Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkts izraisīs nopietnas sekas transporta uzņēmumiem, kas uzņēmējdarbību veic salu dalībvalstīs, kuras tāpat kā Maltas Republika ir ļoti atkarīgas no jūras ceļiem un multimodālā transporta maršrutiem, un Savienības likumdevējs neesot spējis šīs sekas ņemt vērā. Noteikt pienākumu Maltas pārvadātājiem apturēt to pārvadājumus četras dienas nozīmētu patvaļīgi paralizēt to pārvadājumus, lai izpildītu noteikumu, kas esot ieviests īstiem kabotāžas pārvadājumiem, nevis pārvadātājiem, kas uzņēmējdarbību veic salu dalībvalstīs un savu darbību veic kontinentālajā daļā.

921 Jūras ceļu starp Maltu un kontinentu galvenokārt ekspluatējot ro-ro kuģi, kas vairāk pārvadā puspiekabes, nevis puspiekabes ar vilcējiem. Lai arī Maltas pārvadātājus neinteresējot kabotāžas pārvadājumi, kas definēti Regulā Nr. 1072/2009, proti, iekšzemes pārvadājumi citā dalībvalstī, to veiktos pārvadājumus Itālijā tehniski nevarot kvalificēt citādāk. Proti, saskaņā ar šo regulu kravu pārvadājums pa jūru no Maltas uz Itāliju netiekot uzskatīts par "starptautisku pārvadājumu" tās 2. panta 2. punkta izpratnē tādā ziņā, ka puspiekabes pārvešana no Itālijas ostas uz citu vietu Itālijā tiekot uzskatīta par kabotāžas darbību.

922 Neņemot vērā tādu salu dalībvalstu kā Malta īpatnības un atšķirības, šī definīcija skaidri liedzot Maltas pārvadātājiem izmantot tiesības, kas saistītas ar starptautisko pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu.

923 Kā norādīts *KPMG* pētījumā "*Ministry for Transport, Infrastructure and Capital Project – Market study: An impact assessment of Mobility Package I*" ("Satiksmes, infrastruktūras un investīciju projektu ministrija – Tirgus izpēte: Pirmā tiesību aktu kopuma par mobilitāti ietekmes novērtējums"), nogaidīšanas periodam esot nopietnas sekas uz Maltas pārvadātāju darbību. Ciktāl ar to tiekot apgrūtināti loģistikas pasākumi salu dalībvalsts transporta uzņēmumiem, kuri savu darbību veic galvenokārt kontinentālajā daļā, tiekot palielinātas transporta izmaksas un tiekot apdraudēta pārvadājumu efektivitāte, šis nogaidīšanas periods apdraudot Maltas starptautisko pārvadājumu nozares darbību LESD 91. panta 2. punkta izpratnē.

924 Treškārt, Polijas Republika, kas uzskata, ka Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkts izraisīs dzīves līmeņa un nodarbinātības pazemināšanos atsevišķos Savienības perifērijā esošu dalībvalstu reģionos un ietekmēs transporta infrastruktūru, atsaucas uz argumentāciju, ko tā izklāstījusi, lai pamatotu prasījumus atcelt Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, un atbilstoši kurai pienākums attiecībā uz transportlīdzekļu atgriešanos izraisīs ekonomiski nepamatotus papildu tukšbraucienus.

925 Tādējādi nogaidīšanas periods varot izraisīt to, ka no tirgus izstājas pārvadātāji, kuri vairs nebūs spējīgi strādāt rentabli. No tā izrietot darba vietu likvidēšana transporta nozarē šajās dalībvalstīs. Šajā ziņā neesot ņemts vērā fakts, ka 90 % transporta uzņēmumu nodarbinot mazāk par desmit personām un ka MVU nodarbinot 55 % transporta nozarē strādājošo, tāpēc šī nogaidīšanas perioda sekas būs īpaši nelabvēlīgas šiem transporta uzņēmumiem. Turklāt Polijas Republika norāda, ka šīs nozares īpatsvars to dalībvalstu tautsaimniecībā, kuras atrodas Savienības perifērijā, ir lielāks nekā pārējās dalībvalstīs tādā ziņā, ka darba vietu likvidēšana būs īpaši nelabvēlīga dalībvalstīs, kas atrodas Savienības perifērijā.

926 Savienības likumdevējs neesot arī ņēmis vērā ar attiecīgo pasākumu izraisīto ceļu satiksmes pieaugumu, kura rezultātā palielināšoties sastrēgumi uz ceļiem un ceļa infrastruktūru stāvoklis pasliktināšoties vēl vairāk. Šajā kontekstā esot jāņem vērā "ceturtās pakāpes likums", kas pierāda transportlīdzekļu ietekmi uz ceļu infrastruktūru un atbilstoši kuram ceļu stāvokļa pasliktināšanās pieaug eksponenciāli – ceturtajā pakāpē, palielinoties transportlīdzekļa masai. Lai gan smago kravas transportlīdzekļu ir mazāk nekā tūrisma transportlīdzekļu, to ietekme uz infrastruktūru tātad esot daudz lielāka. Piedevām satiksmes pieaugums uz ceļiem kaitējot dzīves kvalitātei teritorijās, kas atrodas galveno transporta mezglu tuvumā.

927 Turklāt Polijas Republika uzskata, ka juridiski grozījumi attiecībā uz autotransportu izraisīšot transportlīdzekļu vadītāju bīstamas uzvedības skaita pieaugumu vidēji par 19 % saistībā ar iespēju pārkāpt noteikumus.

928 Trešām kārtām, attiecībā uz LESD 94. panta pārkāpumu Lietuvas Republika un Polijas Republika apgalvo, ka, pieņemot Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu, Savienības likumdevējs neesot ņēmis vērā transporta uzņēmumu ekonomisko situāciju.

929 Tā kā ir veikts nepietiekams novērtējums par pārvadājumu tirgus situāciju Savienībā, kā arī par dalībvalstu ģeogrāfiskajām īpatnībām saistībā ar šo tirgu, neesot ņemta vērā to transporta uzņēmumu ekonomiskās situācijas pasliktināšanās, kuri uzņēmējdarbību veic Savienības perifērijā esošajās dalībvalstīs un dalībvalstīs ar mazu platību, kura izriet no šajā tiesību normā paredzētā nogaidīšanas perioda piemērošanas. Dalībvalstis prasītājas šajā ziņā atgādina, ka kabotāžas pārvadājumu īpatsvars transporta uzņēmuma kopējā pārvadājumu darbībā šiem pārvadātājiem ir daudz lielāks nekā tiem pārvadātājiem, kas uzņēmējdarbību veic dalībvalstīs, kas atrodas Savienības centrā.

930 Lai pamatotu argumentu par minēto pārvadātāju izstumšanas no tirgus sekām, kas izrietot no Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkta, Lietuvas Republika turklāt balstās uz elementiem, kas izklāstīti šī sprieduma 772. un 796. punktā un kas gūti no *ECIPE* pētījuma par diskrimināciju, izslēgšanu un kaitējumu videi, kā arī no specializēta preses izdevuma rakstā minētā pētījuma "Beļģi nemīl Mobilitātes pakotni. Viņi uzskata, ka tās noteikumi radīs zaudējumus arī viņu uzņēmumiem".

931 Polijas Republika uzsver, ka nelabvēlīgo seku dēļ vairumam transporta uzņēmumu nogaidīšanas periods radīs lielai to daļai ticamu bankrota risku vai risku darbību pārcelt uz dalībvalstīm, kas atrodas Savienības centrā. Turklāt šī dalībvalsts precizē, ka nav ņemts vērā tas, ka šīs sekas būs īpaši negatīvas MVU, jo šie uzņēmumi veido 90 % transporta uzņēmumu.

932 Piedevām Polijas Republikas ieskatā Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkta pieņemšana Covid-19 pandēmijas laikā apstiprinot, ka pārvadātāju ekonomiskā situācija nav tikusi ņemta vērā. Proti, šīs pandēmijas ekonomiskās sekas īpaši esot izjustas transporta nozarē, jo tā cieta no pieprasījuma samazināšanās un no dalībvalstu no jauna noteiktajiem iekšējo robežu šķērsošanas ierobežojumiem. Šīs sekas esot pastāvējušas jau likumdošanas procedūras laikā.

933 Parlaments un Padome uzskata, ka šie pamati nav pamatoti.

2) Tiesas vērtējums

934 Pirmām kārtām, jānoraida argumentācija, uz kuru atsaucas Bulgārijas Republika, par to, ka ir pārkāpts LESD 90. pants, lasot to kopsakarā ar LES 3. panta 3. punktu, jo, kā izriet no šī sprieduma 423. un 424. punkta, LES 3. panta 3. punkts neietilpst parametros, kas ļauj vērtēt atvasināto tiesību normas atbilstību primārajām tiesībām. Tas pats attiecas uz LESD 90. pantu, atbilstoši kuram Līgumu mērķus transporta jomā īsteno "ar kopējo transporta politiku".

935 Otrām kārtām, runājot par Lietuvas Republikas, Bulgārijas Republikas, Maltas Republikas un Polijas Republikas argumentāciju, kas attiecas uz LESD 91. panta 2. punkta pārkāpumu, jāatgādina, ka saskaņā ar šo tiesību normu Savienības likumdevējam, nosakot šī panta 1. punktā minētos pasākumus, kuru mērķis ir īstenot kopējo transporta politiku, ievērojot transporta nozares īpatnības, jāņem vērā gadījumi, kuros šo pasākumu piemērošana varētu nopietni ietekmēt dzīves līmeni un nodarbinātību atsevišķos reģionos, kā arī transportlīdzekļu ekspluatāciju.

936 Tā kā Savienības likumdevējs Regulu 2020/1055 pieņēmis, pamatojoties uz LESD 91. panta 2. punktu, un šis juridiskais pamats šajās prasībās nav apstrīdēts, likumdevējam, nosakot nogaidīšanas periodu šīs regulas 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā, bija jāņem vērā no LESD 91. panta 2. punkta izrietošās prasības.

937 Šajā ziņā, kā norādīts šī sprieduma 393.–396. punktā, ar LESD 91. panta 2. punktu Savienības likumdevējam, kad tas nosaka pasākumus, pamatojoties uz 91. panta 1. punktu, ir noteikts pienākums "ņemt vērā" to ietekmi uz dzīves līmeni un nodarbinātību atsevišķos reģionos, kā arī uz transportlīdzekļu ekspluatāciju, kas iekļaujas plašākā dažādo mērķu un iesaistīto interešu izsvēršanas kontekstā. Turklāt, kā ģenerāladvokāts uzsvēris secinājumu 285. punktā, formulējuma "nopietni" izmantošana norāda, ka minētā tiesību norma prasa, lai aplūkotie pasākumi šos parametrus ietekmētu augstākā pakāpē, nevis vienkārši tos ietekmētu.

938 Tādējādi no LESD 91. panta 2. punkta izriet, ka nopietnas sekas uz dzīves līmeni un nodarbinātību atsevišķos reģionos, kā arī uz transportlīdzekļu ekspluatāciju nav absolūtas robežas, ņemot vērā plašo rīcības brīvību, kas ir Savienības likumdevējam kopējās transporta politikas jomā, lai šajā ziņā noteiktu pasākumus, ja vien tas ņem vērā šos elementus.

939 No tā izriet, ka, izvērtējot sekas, kas izriet no tāda pasākuma noteikšanas, kas pamatots ar LESD 91. panta 1. punktu, Savienības likumdevējam jāveic dažādu iesaistīto interešu līdzsvarota apsvēršana, lai sasniegtu izvirzītos leģitīmos mērķus. Tādējādi tam vien, ka Savienības likumdevējam jāņem vērā dzīves līmenis un nodarbinātība atsevišķos reģionos un tātad – transporta uzņēmumu ekonomiskās intereses, nav pretrunā tas, ka attiecībā uz šiem uzņēmumiem tiek piemēroti ierobežojoši pasākumi (pēc analoģijas skat. spriedumu, 2004. gada 9. septembris, Spānija un Somija/Parlaments un Padome, C-184/02 un C-223/02, EU:C:2004:497, 72. punkts un tajā minētā judikatūra).

940 No tā izriet, ka LESD 91. panta 2. punktā būtībā ir atspoguļots Savienības likumdevēja pienākums rīkoties, ievērojot samērīguma principu, kad tas nosaka pasākumus, kuri ir piemēroti izvirzītā mērķa sasniegšanai, kuri acīmredzami nepārsniedz to, kas ir nepieciešams šī mērķa sasniegšanai, un kuri ir samērīgi ar minēto mērķi.

941 Taču šī sprieduma 859. punktā jau tika konstatēts, ka pamati un argumenti, kurus izvirzījusi Lietuvas Republika, Bulgārijas Republika, Maltas Republika un Polijas Republika par to, ka ar Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu ir pārkāpts samērīguma princips, neļauj uzskatīt, ka šis princips nav ievērots.

942 Turklāt, ciktāl Bulgārijas Republika pārmet Savienības likumdevējam, ka tas nav no jauna apspriedies ar EESK un RK pirms ar nogaidīšanas periodu saistītā pasākuma noteikšanas, šie argumenti ir jānoraida šī sprieduma 898.–910. punktā minēto iemeslu dēļ.

943 Turklāt papildus tam, ka argumenti, kas izvirzīti samērīguma principa apgalvotā pārkāpuma pārbaudes ietvaros, tika noraidīti, Lietuvas Republika, Bulgārijas Republika, Maltas Republika un Polijas Republika to pamatu un argumentu pamatojumam, ar kuriem tās apgalvo LESD 91. panta 2. punkta pārkāpumu, nav minējušas nevienu papildu elementu, kas var pamatot to apgalvojumus, ka nogaidīšanas periodam būtu nopietna ietekme uz dzīves līmeni un nodarbinātību atsevišķos reģionos, kā arī uz transportlīdzekļu ekspluatāciju, kuru Savienības likumdevējs neesot ņēmis vērā, ieviešot šo periodu, tādējādi neievērodams šo tiesību normu.

944 Pirmkārt, attiecībā uz Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā paredzētā pasākuma ietekmi uz dzīves līmeni Lietuvas Republika norāda, ka nogaidīšanas periodam būs nelabvēlīgas sekas dalībvalstīs, kuras atrodas, kā tā uzskata, "Savienības perifērijā", tādā ziņā, ka tas ļaus veikt tikai trīs kabotāžas pārvadājumus katrā vienpadsmit dienu laikposmā, nevis septiņu dienu laikposmā, kā tas bija paredzēts agrākajā tiesiskajā regulējumā. Tomēr, kā izklāstīts šī sprieduma 832. un 833. punktā, ar šo nogaidīšanas periodu transporta uzņēmumiem netiek liegta iespēja turpināt to darbību, veicot citus pārvadājumus, kas nav kabotāžas pārvadājumi tajā pašā uzņēmējā dalībvalstī, piemēram, kabotāžas pārvadājumus citā uzņēmējā dalībvalstī. Turklāt, kā pamatoti norāda Padome un kā norādīts šī sprieduma 834. un 835. punktā, pat pirms grozījumiem, kas veikti ar Regulu 2020/1055, Regulas Nr. 1072 8. panta 2. punkts jau nozīmēja to, ka divu kabotāžas ciklu starplaikā bija jāparedz zināms laika sprīdis, lai attiecīgais transportlīdzeklis veiktu starptautisku pārvadājumu, pirms tas sāk jaunu kabotāžas ciklu tajā pašā uzņēmējā dalībvalstī.

945 Piedevām attiecībā uz risku, ka 35 000 darba ņēmēju Lietuvas transporta nozarē zaudēšot darbu, papildus tam, ka šis arguments ir hipotētisks, no raksta specializētajā preses izdevumā, no kura ir iegūtas šīs aplēses, izriet, ka to pamatā ir Lietuvas satiksmes un sakaru ministra paziņojums. Katrā ziņā šāds paziņojums nevar būt pietiekams, lai pierādītu nopietnu ietekmi uz nodarbinātību.

946 Turklāt attiecībā uz Polijas Republikas argumentāciju par Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā paredzētā nogaidīšanas perioda iespējamu nopietnu ietekmi uz nodarbinātību jānorāda, ka šī dalībvalsts savu apgalvojumu par to, ka šāds pasākums varot nozīmēt pārvadātāju izstāšanos no tirgus ar pamatojumu, ka tie vairs nevarot īstenot rentablu darbību, nepapildina ar nepieciešamiem precizējumiem, kas ļautu novērtēt tā pamatotību. Proti, šī dalībvalsts savas argumentācijas pamatojumam atkal atsaucas uz sekām, ko radot pienākuma attiecībā uz transportlīdzekļu atgriešanos izpilde un kuras izpaužoties kā papildu tukšbraucienu veikšana, nepaskaidrojot, kādā veidā šīs sekas attiecas arī uz nogaidīšanas periodu.

947 Šajā ziņā jāuzsver, ka šī nogaidīšanas perioda ievērošana pati par sevi neliek veikt papildu braucienus. Šāds periods tikai prasa, lai attiecīgais transporta uzņēmums, kurš neplāno nogaidīšanas perioda laikā atstāt transportlīdzekli dīkstāvē, šajā laikposmā veiktu tikai tādas pārvadājumu darbības, kas nav kabotāžas pārvadājumi tajā pašā uzņēmējā dalībvalstī, ko tas būtu varējis veikt, ja minētais periods nepastāvētu.

948 Tālab Polijas Republikas argumentācija par nogaidīšanas perioda ietekmi uz nodarbinātības līmeni arī jāuzskata par spekulatīvu, jo nav neviena konkrēta elementa, kas var pierādīt tās pamatotību.

949 Otrkārt, runājot par Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā paredzētā pasākuma ietekmi uz transportlīdzekļu ekspluatāciju un uz dzīves kvalitāti teritorijās, kas atrodas galveno transporta mezglu tuvumā, Polijas Republikas izvērstā argumentācija, kas balstīta uz faktu, ka nogaidīšanas periods izraisīs ievērojamu satiksmes pieaugumu uz ceļiem, jānoraida to pašu iemeslu dēļ, kuri norādīti šī sprieduma 947. punktā. Tāpat šāda ietekme acīmredzami nevarētu arī izrietēt no transportlīdzekļa dīkstāves perioda gadījumā, ja šī nogaidīšanas perioda laikā nebūtu iespējams veikt citus pārvadājumus, kas nav kabotāžas pārvadājumi tajā pašā uzņēmējā dalībvalstī.

950 Turklāt, runājot par Polijas Republikas izvirzītajiem argumentiem par bīstamas uzvedības skaita pieaugumu, kas, kā apgalvots, izrietēs no minētā perioda, tie ir spekulatīvi un neļauj pierādīt no LESD 91. panta 2. punkta izrietošo prasību neievērošanu.

951 Treškārt, ciktāl Maltas Republika cenšas apgalvot, ka ar nogaidīšanas periodu tiekot pārkāpts LESD 91. panta 2. punkts, jo konkrēta pārvadājuma kvalificēšanā par starptautisku pārvadājumu vai par kabotāžas pārvadājumu neesot ņemta vērā Maltas īpašā ģeogrāfiskā situācija, pietiek ar norādi, kā atzīmē Parlaments un kā to arī atzīst šī dalībvalsts, ka šāda kvalifikācija izriet no definīcijām Regulas Nr. 1072/2009 2. panta 2. un 6. punktā, kas ir tiesību normas, kuras nav grozītas ar Regulu 2020/1055 un uz kurām katrā ziņā attiecas ar nogaidīšanas periodu pilnīgi nesaistīts jautājums. Tādēļ pietiek konstatēt, ka šāda argumentācija nevar pierādīt, ka ar Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu nav ievērots LESD 91. panta 2. punkts.

952 Trešām kārtām, attiecībā uz Lietuvas Republikas, Bulgārijas Republikas un Polijas Republikas argumentiem par apgalvotu LESD 94. panta pārkāpumu, pietiek norādīt, ka šai tiesību normai, kurā noteikts, ka visos pasākumos, ko Līgumu sakarā veic "attiecībā uz pārvadājumu likmēm un nosacījumiem", ņem vērā pārvadātāju ekonomiskos apstākļus, šajā gadījumā nav nozīmes. Proti, Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkts tādējādi, ka ar to ir ieviests nogaidīšanas periods starp diviem kabotāžas cikliem vienā un tajā pašā dalībvalstī, reglamentē nevis kravu vai pasažieru pārvadājumu likmes vai nosacījumus, bet gan kārtību, kādā pārvadātājs pēc pirmā kabotāžas cikla beigām uzņēmējā dalībvalstī var sākt jaunu kabotāžas ciklu tajā pašā uzņēmējā dalībvalstī.

953 Tādēļ kā nepamatots jānoraida Lietuvas Republikas izvirzītais trešais pamats, Bulgārijas Republikas izvirzītais piektais pamats, ciktāl tas vērsts pret Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu, Maltas Republikas izvirzītais pirmais pamats, kā arī Polijas Republikas izvirzītais otrais un trešais pamats.

e) Par LESD garantēto pamatbrīvību pārkāpumu

1) Lietas dalībnieku argumenti

954 Pirmām kārtām, Lietuvas Republika ar otrā pamata pirmo daļu apgalvo, ka ar Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā paredzēto nogaidīšanas periodu esot pārkāpts LESD 26. pants, jo pirmā no šīm tiesību normām ierobežo iekšējā tirgus darbību un loģistikas ķēdes efektivitāti.

955 Apstāklis, ka mērķis izveidot LESD 26. pantā minēto iekšējo tirgu tiek īstenots un precizēts ar citām Līgumu normām, neizraisot to, ka šim pantam tiek laupīta nozīme, kā Tiesa to esot atzinusi 2017. gada 27. aprīļa spriedumā *Pinckernelle* (C-535/15, EU:C:2017:315, 43. un 44. punkts).

956 Tādējādi, lai arī kopējo transporta politiku īpaši reglamentē LESD trešās daļas VI sadaļa, transporta jomā principā esot ir piemērojami iekšējā tirgus principi, jo šīs kopējās politikas vienīgais mērķis ir papildināt un efektīvāk īstenot pamatbrīvības šajā jomā, it īpaši pakalpojumu sniegšanas brīvību, uz kuru balstās minētā kopējā politika.

957 Taču Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā paredzētais nogaidīšanas periods neļaujot sasniegt šajā regulā izvirzīto mērķi novērst konkurences izkropļojumus, jo tas nosakot kabotāžas ierobežojumus tādā apmērā, ka vienotā tirgus mērķis tiekot būtiski apdraudēts. Šajā ziņā ietekmes novērtējumā par uzņēmējdarbības jautājumiem (2/2. daļa, 48. lpp.) esot uzsvērta nepieciešamība saglabāt jau sasniegto liberalizācijas līmeni, norādot, ka tiesiskajā regulējumā veicamo grozījumu mērķis bija nevis mainīt pastāvošo liberalizācijas līmeni, bet uzlabot noteikumu īstenošanu šajā jomā. Turklāt minētās regulas 20. apsvērumā esot arī izklāstīts, ka jāsaglabā līdz šim sasniegtais liberalizācijas līmenis.

958 Tas, ka tiek ierobežota pārvadātāju nerezidentu transporta pakalpojumu sniegšana, esot būtisks šķērslis pakalpojumu sniegšanas brīvībai. Tiesa turklāt 1985. gada 22. maija sprieduma Parlaments/Padome (13/83, EU:C:1985:220) 70. punktā esot nospriedusi, ka Padome bija pārkāpusi Līgumus, jo nebija noteikusi nosacījumus, ar kādiem pārvadātāji, kas nav attiecīgās dalībvalsts rezidenti, tajā drīkst sniegt pārvadāšanas pakalpojumus.

959 Līgumā starp Beļģijas Karalisti, Dānijas Karalisti, Vācijas Federatīvo Republiku, Grieķijas Republiku, Spānijas Karalisti, Francijas Republiku, Īriju, Itālijas Republiku, Luksemburgas Lielhercogisti, Nīderlandes Karalisti, Austrijas Republiku, Portugāles Republiku, Somijas Republiku, Zviedrijas Karalisti, Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienoto Karalisti (Eiropas Savienības dalībvalstīm) un Čehijas Republiku, Igaunijas Republiku, Kipras Republiku, Latvijas Republiku, Lietuvas Republiku, Ungārijas Republiku, Maltas Republiku, Polijas Republiku, Slovēnijas Republiku, Slovākijas Republiku par Čehijas Republikas, Igaunijas Republikas, Kipras Republikas, Latvijas Republikas, Lietuvas Republikas, Ungārijas Republikas, Maltas Republikas, Polijas Republikas, Slovēnijas Republikas un Slovākijas Republikas pievienošanos Eiropas Savienībai (OV 2003, L 236, 17. lpp.), ko Lietuvas Republika parakstīja 2003. gada 16. aprīlī un kas stājās spēkā 2004. gada 1. maijā, esot bijusi paredzēta Savienības kravas autopārvadājumu tirgus atvēršana Lietuvā reģistrētiem pārvadātājiem un jebkādu ierobežojumu Lietuvas pārvadātāju pakalpojumu sniegšanai citās dalībvalstīs atcelšana vēlākais piecu gadu laikā pēc pievienošanās. Lietuvas Republika no savas pievienošanās Savienībai sagaidot tiesisko regulējumu, kas nodrošina brīvu un atvērtu tirgu. Taču nogaidīšanas periods vairojot pakalpojumu sniegšanas ierobežojumus autotransporta jomā.

960 Baltajā grāmatā "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – Virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu" (COM(2011) 144 final, 12. un 21. lpp.) Komisija esot tostarp iekļāvusi mērķi "plašāk atvērt autopārvadājumu tirgu" un visupirms "[censties] likvidēt atlikušos kabotāžas ierobežojumus".

961 Tādējādi Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā paredzētais nogaidīšanas periods esot ne tikai nesaderīgs ar šiem mērķiem, bet arī liekot būtisku šķērsli iekšējā tirgus normālai darbībai un pakalpojumu sniegšanas brīvībai transporta nozarē, jo tas radot netiešu diskrimināciju pret dalībvalstīm, kas atrodas Savienības perifērijā, un dalībvalstīm ar mazu platību.

962 Turklāt Lietuvas Republika norāda, ka pakalpojumu sniegšanas brīvībai, ja nav objektīvu iemeslu, nav jāatšķiras atkarībā no attiecīgās darbības nozares. Gaisa pārvadājumu nozarē visi kabotāžas ierobežojumi esot tikuši atcelti, lai sekmētu šīs nozares attīstību un uzlabotu lietotājiem piedāvātos pakalpojumus. Savukārt autotransporta nozarē gaidītā liberalizācija esot pakāpeniski aizstāta ar pasākumiem, ar kuriem dalībvalstu tirgus tiek aizvērts pārvadātājiem nerezidentiem, tādējādi kavējot nozares attīstību un pakalpojumu optimizēšanu.

963 Otrām kārtām, Bulgārijas Republika ar septītā pamata pirmo daļu, ciktāl šis pamats ir vērsts pret Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu, apgalvo, ka ar šo tiesību normu esot pārkāpts LESD 58. panta 1. punkts kopsakarā ar LESD 91. pantu.

964 Šīs dalībvalsts ieskatā šajā 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā paredzētais nogaidīšanas periods ievērojami ierobežo transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību, kas ar kopējo transporta politiku ir garantēta pārvadātājiem.

965 Šajā ziņā no 1985. gada 22. maija sprieduma Parlaments/Padome (13/83, EU:C:1985:220) 64. un 65. punkta izrietot, pirmkārt, ka Savienības likumdevējam atbilstoši LESD 91. panta 1. punkta a) un b) apakšpunktam esot pienākums ieviest pakalpojumu sniegšanas brīvību transporta jomā un, ņemot vērā ar pakalpojumu sniegšanas brīvību saistītās prasības, izskaust jebkādu diskrimināciju attiecībā uz pakalpojumu sniedzējiem to valstspiederības dēļ vai tādēļ, ka tie veic uzņēmējdarbību citā dalībvalstī, bet ne tajā, kurā jāsniedz pakalpojumi. Otrkārt, Savienības likumdevējam šajā jautājumā neesot rīcības brīvības, uz kuru tas varot atsaukties citās kopējās transporta politikas jomās.

966 Lai arī Regulas Nr. 1072/2009 mērķis esot izskaust šādu diskrimināciju, kā arī ierobežojumus, kuri liedz piekļūt dalībvalstu tirgiem Eiropas vienotā tirgus pakāpeniskas izveidošanas ietvaros, nogaidīšanas periods no jauna ieviešot noteikta veida diskrimināciju un esot regress kopējās transporta politikas ieviešanā. Tā rīkojoties, Savienības likumdevējs neesot izpildījis savu pienākumu nodrošināt pakalpojumu sniegšanas brīvības principu piemērošanu atbilstoši kopējai transporta politikai.

967 Turklāt transporta pakalpojumu sniegšanas ierobežojums, kas izriet no Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkta, esot nepamatots šīs tiesību normas nesamērīguma dēļ.

968 Gadījumā, ja Tiesa uzskatītu, ka šo jautājumu reglamentē arī LESD 56. pants, Bulgārijas Republika precizē, ka tās pamats ir arī balstīts uz šo pantu.

969 Trešām kārtām, Bulgārijas Republika ar septītā pamata otro daļu, ciktāl šis pamats ir vērsts pret Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu, apgalvo, ka nopietno seku uz preču brīvu apriti dēļ šī tiesību norma jāuzskata par pasākumu, kam ir ietekme, kas līdzvērtīga kvantitatīviem ierobežojumiem, kuri aizliegti ar LESD 34. un 35. pantu.

970 Šī dalībvalsts atgādina, ka saskaņā ar LESD 36. pantu šādu pasākumu var attaisnot tikai tad, ja ar to jāsasniedz konkrēti mērķi, un tas nav patvaļīgas diskriminācijas vai slēptas ierobežošanas līdzeklis tirdzniecībā starp dalībvalstīm. Turklāt iedibinātajā judikatūrā esot noteikts, ka valsts pasākumi, kas var apgrūtināt vai padarīt mazāk pievilcīgu Līgumos garantēto pamatbrīvību izmantošanu, varot tikt pieļauti tikai ar nosacījumu, ka tiem ir vispārēju interešu mērķis, ka tie ir atbilstoši, lai

nodrošinātu tā īstenošanu, un ka tie nepārsniedz to, kas ir vajadzīgs, lai sasniegtu izvirzīto mērķi. Taču to iemeslu dēļ, kas minēti citos tās pamatos, Bulgārijas Republika uzskata, ka 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā paredzētais nogaidīšanas periods ir nesamērīgs un tātad neattaisnots.

971 Parlaments un Padome norāda, ka šie pamati ir nepamatoti.

2) Tiesas vērtējums

972 Pirmām kārtām, attiecībā uz LESD 26. panta pārkāpumu, uz kuru atsaucas Lietuvas Republika, jāatgādina, ka saskaņā ar šī panta 1. punktu "Savienība paredz pasākumus, lai izveidotu iekšējo tirgu vai nodrošinātu tā darbību saskaņā ar attiecīgajiem Līgumu noteikumiem", savukārt tā 2. punktā ir precizēts, ka "iekšējais tirgus aptver telpu bez iekšējām robežām, kurā saskaņā ar Līgumiem ir nodrošināta preču, personu, pakalpojumu un kapitāla brīva aprite".

973 No tā izriet, kā norādījis ģenerāladvokāts secinājumu 678. punktā, ka uz LESD 26. pantu nevar atsaukties izolēti, jo pretējā gadījumā netiktu ievērots pārējo atbilstīgo Līguma normu, it īpaši LESD 58. panta 1. punkta, tvērums un lietderīgā iedarbība. Šāda konstatācija jāizdara vēl jo vairāk tāpēc, ka pasākumi, kuru tiesiskums tiek apstrīdēts, šajā gadījumā – Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkts, ir saistīti ar pakalpojumu sniegšanas brīvību transporta jomā, kas primārajās tiesībās ir pakļauta īpašam juridiskajam režīmam (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2014. gada 18. marts, *International Jet Management*, C-628/11, EU:C:2014:171, 36. punkts).

974 Proti, kā izriet no šī sprieduma 352.–358. punkta un kā atzīst Lietuvas Republika, pakalpojumu sniegšanas brīvību šajā jomā reglamentē nevis LESD 56. pants, kurš attiecas uz pakalpojumu sniegšanas brīvību vispārīgi, bet gan LESD 58. panta 1. punkts, kas ir īpaša tiesību norma, atbilstoši kurai "pakalpojumu sniegšanas brīvību transporta jomā reglamentē noteikumi, kas izklāstīti sadaļā par transportu", proti, LESD trešās daļas VI sadaļā, kura aptver LESD 90.–100. pantu. Tādējādi transporta uzņēmumiem ir tiesības uz pakalpojumu sniegšanas brīvību tikai tiktāl, ciktāl šīs tiesības tiem ir piešķirtas ar Savienības likumdevēja noteiktiem atvasināto tiesību pasākumiem, pamatojoties uz LESD tiesību normām, kas attiecas uz kopējo transporta politiku, it īpaši LESD 91. panta 1. punktu.

975 Tieši tāds ir mērķis Regulai 2020/1055, ko Savienības likumdevējs pieņēmis, pamatojoties uz šo tiesību normu, kura paredz, it īpaši tās b) apakšpunktā, ka likumdevējs nosaka nosacījumus, ar kādiem pārvadātāji, kas nav attiecīgās dalībvalsts rezidenti, tajā drīkst sniegt pārvadāšanas pakalpojumus, tādā veidā nodalot kabotāžas pārvadājumus no tikai iekšzemes pārvadājumiem, kā konstatēts šī sprieduma 884. punktā.

976 Vēl jāprecizē, ka šajā ziņā nav nozīmes faktam, kuru norādījusi Lietuvas Republika, ka 2017. gada 27. aprīļa spriedumā *Pinckernelle* (C-535/15, EU:C:2017:315, 42.–44. punkts), kas pasludināts lietā, kas attiecas uz ķīmiskas vielas eksportu uz trešām valstīm, Tiesa, ņemot vērā LESD 26. pantu, interpretēja jēdzienu "laišana tirgū" kā tādu, kas attiecas uz iekšējo tirgu, tādas Savienības regulas izpratnē, uz kuru attiecās šī lieta un kas pieņemta, pamatojoties uz LESD 114. pantu.

977 Otrām kārtām, runājot par Lietuvas Republikas un Bulgārijas Republikas argumentāciju par pakalpojumu sniegšanas brīvības transporta jomā pārkāpumu, jāatgādina, pirmkārt, ka šī sprieduma 832.–837. punktā minēto iemeslu dēļ nevar uzskatīt, ka Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkts apdraud līdz šim sasniegto liberalizācijas līmeni. Proti, Savienības likumdevējs ar Regulu 2020/1055 paredzēja saglabāt iepriekš piemērojamo kabotāžas

pārvadājumu juridisko režīmu, kurā atbilstoši Regulas Nr. 1072/2009 8. panta 2. punktam jau bija noteikta prasība, ka divu kabotāžas ciklu starplaikā bija jāparedz zināms laika sprīdis, lai attiecīgais transportlīdzeklis veiktu starptautisku pārvadājumu, pirms tas sāk jaunu kabotāžas ciklu tajā pašā uzņēmējā dalībvalstī. Savienības likumdevējam bija iecere precizēt šo juridisko režīmu, paredzot papildu pasākumu nogaidīšanas perioda formā ar mērķi nodrošināt kabotāžas pārvadājumu pagaidu raksturu saskaņā ar mērķi, ko likumdevējs bija izvirzījis, pieņemot Regulu Nr. 1072/2009. Tādēļ jānoraida Lietuvas Republikas arguments, ka 2. panta 4. punkta a) apakšpunkts ierobežo iekšējā tirgus darbību un ierobežo kabotāžu tādā apmērā, ka vienotā tirgus mērķis tiktu būtiski apdraudēts.

978 Šajā ziņā jāpiebilst, ka, lai gan Lietuvas Republika arī norāda, ka Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkts ierobežojot loģistikas ķēdes efektivitāti, tā tomēr nesniedz nekādu konkrētu informāciju šī apgalvojuma pamatojumam, kas tādēļ ir jānoraida.

979 Otrkārt, šī sprieduma 872.–891. punktā izklāstīto iemeslu dēļ nevar apgalvot, ka šī tiesību norma paredz pakalpojumu sniegšanas brīvības ierobežojumu, kas radītu diskrimināciju pret dalībvalstīm, kuras, kā uzskata šī dalībvalsts prasītāja, atrodas "Savienības perifērijā", un dalībvalstīm ar mazu platību.

980 Treškārt, runājot par 1985. gada 22. maija spriedumu Parlaments/Padome (13/83, EU:C:1985:220), ko piemin Lietuvas Republika un Bulgārijas Republika, jānorāda, ka Tiesa it īpaši šī sprieduma 67. un 70. punktā ir nospriedusi, ka Padome tās likumdevēja statusā, kas tai piešķirts ar EEK līgumu, ir pārkāpusi Līgumus, neīstenojot tai ar EEK līguma 75. pantu, tagad – LESD 91. pants, piešķirto kompetenci, lai saistībā ar pakalpojumu sniegšanas liberalizāciju transporta nozarē noteiktu tostarp nosacījumus, ar kādiem pārvadātāji, kas nav attiecīgās dalībvalsts rezidenti, tajā drīkst sniegt pārvadāšanas pakalpojumus.

981 Tādēļ uz šo judikatūru nevar lietderīgi atsaukties šajā lietā, lai apstrīdētu tādas tiesību normas tiesiskumu, kuru Savienības likumdevējs ir konkrēti pieņēmis, īstenojot LESD 91. pantā paredzētās kompetences.

982 Turklāt, ciktāl Bulgārijas Republika balstās konkrētāk uz 1985. gada 22. maija sprieduma Parlaments/Padome (13/83, EU:C:1985:220) 64. un 65. punktu, pietiek ar atgādinājumu, ka ir taisnība, ka Tiesa šajos divos punktos ir nospriedusi, ka Savienības likumdevējam saskaņā ar EEK līguma 75. pantu, kas kļuvis par LESD 91. pantu, ir jāievieš pakalpojumu sniegšanas brīvība transporta jomā un ka šajā ziņā tam nav rīcības brīvības, uz kuru tas var atsaukties citās kopējās transporta politikas jomās. Tomēr, kad Savienības likumdevējs īsteno šo kompetenci, lai noteiktu pakalpojumu sniegšanas brīvības īstenošanas kārtību transporta jomā, it īpaši lai pieņemtu kabotāžas pārvadājumiem piemērojamo regulējumu, tam šajā ziņā, kā atgādināts šī sprieduma 242. un 247. punktā, ir plaša rīcības brīvība, lai salāgotu dažādas iesaistītās intereses, un šī rīcības brīvība, kā konstatēts, pārbaudot pamatus par samērīguma principa pārkāpumu, nav tikusi pārsniegta, pieņemot Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu.

983 Ceturtkārt, runājot par Lietuvas Republikas argumentāciju, kas attiecas uz Līgumu par tās pievienošanos Savienībai, pietiek ar konstatāciju, ka šī dalībvalsts tikai pauž vispārīgus apgalvojumus, nenorādot šī Līguma tiesību normas, kurās esot paredzēts likvidēt jebkādus ierobežojumus Lietuvas pārvadātāju veiktai pakalpojumu sniegšanai citās dalībvalstīs, attiecīgā gadījumā piešķirot izņēmuma regulējumu šiem pārvadātājiem, salīdzinājumā ar tām tiesību normām, ko Savienības likumdevējs pieņēmis, pamatojoties uz LESD 91. panta 1. punktu, un kas ir piemērojamas citu dalībvalstu autopārvadātājiem.

984 Piektkārt, attiecībā uz argumentu par Baltajā grāmatā "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – Virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu" (COM(2011) 144 final) noteikto mērķu neievērošanu pietiek ar atgādinājumu, ka tā izriet no Komisijas paziņojuma un ka tā nav saistoša. No tā izriet, ka Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkta tiesiskumu nevar vērtēt, ņemot vērā šo Balto grāmatu.

985 Sestkārt, arguments par kabotāžas darbībām gaisa transporta nozarē piemērojamā regulējuma grozīšanu jānoraida to pašu iemeslu dēļ, kas izklāstīti šī sprieduma 836. punktā.

986 Trešām kārtām, runājot par Bulgārijas Republikas argumentāciju, kas attiecas uz preču brīvas aprites pārkāpumu, šī dalībvalsts neizklāsta, kādā veidā Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkts ierobežotu šo brīvību, nedz kādā veidā tā sekas būtu līdzvērtīgas apgalvotam kvantitatīvam ierobežojumam, uz kuru atsaucas šī dalībvalsts.

987 Konkrēti – izņemot atgādinājumu par LESD 34.–36. pantu un par Tiesas judikatūru par apstākļiem, kādos šo kvantitatīvo ierobežojumu var uzskatīt par pamatotu atbilstoši LESD 36. pantam, minētā dalībvalsts tikai atsaucas uz argumentiem, kas izvirzīti tās prasības otrajā pamatā, kurš šī sprieduma 859. un 891. punktā tika atzīts par nepamatotu.

988 Tādēļ kā nepamatota jānoraida Lietuvas Republikas izvirzītā otrā pamata pirmā daļa, kā arī Bulgārijas Republikas izvirzītā septītā pamata abas daļas, ciktāl šis pamats ir vērsts pret Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu.

f) Par Savienības tiesību normu un Savienības saistību vides aizsardzības jomā neievērošanu

1) Lietas dalībnieku argumenti

989 Lietuvas Republika ar pirmo pamatu, Bulgārijas Republika ar otrā pamata abām daļām, ciktāl šis pamats ir vērsts pret Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu, un Polijas Republika ar pamatu, kas kopīgs visām apstrīdētajām šīs regulas tiesību normām, ciktāl tas vērsts pret tās 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu, apgalvo, ka, pieņemot šo tiesību normu, Savienības likumdevējs nav ievērojis Savienības tiesību normas vides aizsardzības jomā. Šajā ziņā Lietuvas Republika atsaucas uz LES 3. panta 3. punkta un LESD 11. un 191. panta pārkāpumu, kā arī uz Savienības politikas vides un klimata pārmaiņu jomā neievērošanu. Bulgārijas Republika apgalvo, pirmkārt, ka ir pārkāpts LESD 90. pants, lasot to kopsakarā ar LES 3. panta 3. punktu un LESD 11. pantu, kā arī Hartas 37. pants un, otrkārt, ka ir pārkāpts LES 3. panta 5. punkts, LESD 208. panta 2. punkts, 216. panta 2. punkts, kā arī Parīzes nolīgums. Polijas Republika atsaucas uz LESD 11. panta un Hartas 37. panta pārkāpumu.

990 Pirmām kārtām, Lietuvas Republika, Bulgārijas Republika un Polijas Republika apgalvo, ka saskaņā ar LES 3. panta 3. punktu, LESD 11. pantu, LESD 90. pantu, lasot to kopsakarā ar LES 3. panta 3. punktu, saskaņā ar LESD 191. pantu un Hartas 37. pantu Savienības likumdevējam jāņem vērā vides aizsardzības prasības, gan nosakot un īstenojot citas Savienības politikas, kas nav Savienības politika vides aizsardzības un klimata pārmaiņu jomā, gan citu Savienības darbību ietvaros. Proti, LESD 191. pantā noteikto vides aizsardzības mērķi nevarot ņemt vērā, nedz īstenot tikai ar pasākumiem, kas noteikti, piemērojot LESD 192. pantu, atsevišķas un autonomas politikas ietvaros. LESD 11. pantā nostiprinātais integrēšanas princips ļaujot saskaņot vides aizsardzības mērķus un prasības ar citām interesēm un Savienības izvirzītajiem mērķiem.

991 Polijas Republikas ieskatā interpretācija, atbilstoši kurai LESD 11. pants attiecoties uz Savienības tiesību jomām, nevis uz konkrētiem pasākumiem, neļaujot sasniegt ar šo tiesību normu izvirzīto mērķi. Šajā ziņā nevarot arī izmantot tādu šīs tiesību normas interpretāciju, atbilstoši kurai prezumē, ka Savienības likumdevējs, kad tas pieņem tiesisko regulējumu citā jomā, kas nav vides joma, ir ņēmis vērā tiesību aktus, ko tas jau ir pieņēmis vides jomā. Regulas 2020/1055 piederība plašākai tiesību aktu pakotnei, kuras mērķis ir dekarbonizēt autotransporta nozari, nepierādot, ka šīs regulas ietekme uz vidi, it īpaši uz iespēju sasniegt vides aizsardzības mērķus, kas noteikti dokumentos un tiesību aktos, ko Savienība pieņēmusi vides jomā, ir tikusi pienācīgi ņemta vērā. Turklāt neesot arī iespējams uzskatīt, ka tad, kad mērķi siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas jomā ir noteikti, tie paliek nemainīgi, neatkarīgi no nākotnē radītām papildu emisijām, no jauna Savienības tiesiskā regulējuma izrietošu pienākumu dēļ.

992 Lietuvas Republika un Polijas Republika piekrīt interpretācijai, kuru izmantojis ģenerāladvokāts L. A. Hēlhuds secinājumu lietā Austrija/Parlaments un Padome (C-161/04, EU:C:2006:66) 59. un 60. punktā, proti, ka tad, ja ekoloģiskās intereses acīmredzami nav ņemtas vērā vai arī ja tās nav pilnīgi ievērotas, LESD 11. pants var kalpot par standartu, lai pārskatītu Savienības tiesību aktu tiesiskumu. Ja tiek pierādīts, ka Savienības likumdevēja noteikta konkrēta pasākuma sekas ir šķēršļu radīšana, lai sasniegtu mērķus, ko tas noteicis citos atvasināto tiesību aktos, kuri pieņemti vides jomā, likumdevējam esot pienākums līdzsvarot pretrunīgās intereses un vajadzības gadījumā veikt atbilstīgas izmaiņas vides jomā piemērojamos tiesību aktos.

993 Šajā lietā Savienības likumdevējs neesot izpildījis šo pienākumu tādā ziņā, ka tas neesot pārbaudījis Regulā 2020/1055 paredzēto pasākumu, it īpaši nogaidīšanas perioda, ietekmi uz vides aizsardzības prasībām.

994 Bulgārijas Republika apgalvo, ka, lai arī konkrēta pasākuma labvēlīgas ietekmes uz vidi neesamība pati par sevi nav Savienības tiesību normu vides aizsardzības jomā pārkāpums, Regulā 2020/1055 paredzētie pasākumi, it īpaši šis nogaidīšanas periods, ir acīmredzams to apdraudējums, tādējādi padarot par veltīgiem daudzos pārējos pasākumus, ar kuriem tiecas aizsargāt vidi un samazināt piesārņojošo vielu emisijas.

995 Lietuvas Republika un Polijas Republika it īpaši norāda, ka Regulā 2020/1055 paredzēto pasākumu, it īpaši minētā nogaidīšanas perioda, īstenošana rada smago kravas transportlīdzekļu papildu braucienus, tostarp tukšbraucienus, no kuriem rodoties CO_2 un gaisu piesārņojošo vielu emisijas, kas izraisa daudzas veselības problēmas. Lietuvas Republikas ieskatā šīs neērtības izrietot it īpaši no transportlīdzekļu pienākuma izbraukt no uzņēmējas dalībvalsts pēc kabotāžas cikla pabeigšanas nogaidīšanas perioda dēļ.

996 Šīs dalībvalstis izklāsta, ka saskaņā ar *ECIPE* veikto pētījumu "Papildu 4 miljoni tonnu CO_2 Mobilitātes pakotnē ierosināto Savienības noteikumu par kabotāžu dēļ" un *ECIPE* pētījumu par diskrimināciju, izslēgšanu un kaitējumu videi, kuri tika veikti, balstoties uz aprēķiniem, kurus veica *KPMG* Bulgārijas starptautiskā transporta nozarei, un balstoties uz *Eurostat* datiem, CO_2 papildu emisijas visā Savienībā, kas izriet no tiesību normu par kabotāžu grozījumu projekta, sasniegšot aptuveni četrus miljonus tonnu.

997 Šīs sekas uz vidi papildināšot tās sekas, kas izriet no citiem Regulā 2020/1055 paredzētajiem pasākumiem. Tādējādi saskaņā ar pašas Polijas Republikas vērtējumiem papildu tukšbraucieni, ko izraisīšot pienākuma attiecībā uz transportlīdzekļu atgriešanos piemērošana tiem Polijas transportlīdzekļiem, kuru masa pārsniedz 2,5 tonnas un kuri veic starptautiskos pārvadājumus, radīšot 672 024 tonnas CO_2. Šī dalībvalsts arī norāda, ka saskaņā ar *IRU* aplēsēm, kuras izriet no

2018. gada 26. oktobra atklātās vēstules, ar Regulu 2020/1055 noteiktās obligātās transportlīdzekļu atgriešanās pašas par sevi radīs līdz pat papildu 100 000 tonnām CO_2 gadā. *KPMG* izstrādātajā ziņojumā "Ietekmes novērtējums attiecībā uz pagaidu vienošanos par pirmo tiesību aktu kopumu par mobilitāti" arī tiekot atklāts, balstoties uz Bulgārijas pārvadātāju piemēru, ka CO_2 emisijas, ko radīšot šī obligātā transportlīdzekļu atgriešanās Bulgārijā, pieaugs aptuveni par 71 000 tonnu gadā.

998 Lietuvas Republika un Polijas Republika uzskata, ka šīs papildu CO_2 emisijas var likt šķēršļus to klimata mērķrādītāju sasniegšanai, kurus Savienība izvirzījusi līdz 2050. gadam un kurus Komisija izklāstījusi Eiropas zaļajā kursā, un kuriem Eiropadome pievienojusies 2019. gada 12. decembrī. Polijas Republika turklāt atsaucas uz 2020. gada 17. septembra Komisijas paziņojumu Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Eiropas 2030. gada klimatisko ieceru vēriena kāpināšana. Investīcijas klimatneitrālā nākotnē cilvēku labā".

999 Polijas Republika uzskata, ka minētās CO_2 papildu emisijas varot arī liegt dalībvalstīm īstenot Regulā 2018/842 noteiktos mērķus.

1000 Savukārt runājot par gaisu piesārņojošo vielu papildu emisijām, Polijas Republikas ieskatā tās varot ievērojami kavēt atbilstoši Direktīvai 2016/2284 dalībvalstīm noteikto pienākumu izpildi. Šīs papildu emisijas varot arī apdraudēt ar Direktīvu 2008/50 izvirzītos mērķus.

1001 Lietuvas Republika uzskata, ka jāņem vērā arī Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1119 (2021. gada 30. jūnijs), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulas (EK) Nr. 401/2009 un (ES) 2018/1999 ("Eiropas Klimata akts") (OV 2021, L 243, 1. lpp.), kuras 2. pantā par klimatneitralitātes mērķi paredzēts, ka šis mērķis Savienībā jāsasniedz ne vēlāk kā līdz 2050. gadam un ka Savienības iestādēm un dalībvalstīm – attiecīgi Savienības un valstu līmenī – jāveic vajadzīgie pasākumi, kas nodrošina, ka var kolektīvi sasniegt šo mērķi, ņemot vērā, ka ir svarīgi sekmēt gan taisnīgumu un solidaritāti starp dalībvalstīm, gan izmaksu ziņā lietderīgu minētā mērķa sasniegšanu.

1002 Lai arī atsevišķas dalībvalstis un Komisija esot paudušas nepieciešamību ņemt vērā ierosināto pasākumu, it īpaši pienākuma attiecībā uz transportlīdzekļu atgriešanos, kā arī kabotāžas pārvadājumiem piemērojamo ierobežojumu, ietekmi uz tukšbraucienu skaita un CO_2 emisiju palielināšanos un esot uzsvērušas nepieciešamību novērtēt visu šo pasākumu kopuma sekas Savienības mērogā, Savienības likumdevējs šīs bažas neesot ņēmis vērā. Papildu novērtējumu izstrāde līdz 2020. gada beigām, kā paziņoja transporta komisāre A. Veleana, kuros būtu aplūkotas sekas, ko rada transportlīdzekļu obligātā atgriešanās ik pēc astoņām nedēļām dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, un kombinētajiem pārvadājumiem piemērojamie ierobežojumi, nekādā veidā nekompensētu šo neizpildi.

1003 Gluži pretēji – pētījums "Tiesību normas ietekmes novērtējums Regulas (EK) Nr. 1071/2009 un Regulas (EK) Nr. 1072/2009 pārskatīšanas kontekstā" un 2020. gada novembra pētījums "*Mobility Package 1 – Data gathering and analysis of the impacts of cabotage restrictions on combined transport road legs – Final report*" ("Pirmais tiesību aktu kopums par mobilitāti – Datu vākšana un analīze par kabotāžas ierobežojumu ietekmi uz kombinēto pārvadājumu autoceļu posmiem – Galīgais ziņojums") (turpmāk tekstā – "pētījums par kabotāžas ierobežojumiem kombinētajos pārvadājumos") apstiprinot pret nogaidīšanas periodu izvirzīto iebildumu pamatotību.

1004 Otrām kārtām, Bulgārijas Republika apgalvo, ka ar šo nogaidīšanas periodu netiekot ievērotas vides aizsardzības prasības, kas izriet no Savienības starptautiskajām saistībām. Šī dalībvalsts atgādina LESD 208. panta 2. punktu, atbilstoši kuram "Savienība un dalībvalstis respektē saistības un ņem vērā mērķus, ko tās apstiprinājušas saistībā ar Apvienoto Nāciju Organizāciju un citām kompetentām starptautiskām organizācijām", un LESD 216. panta 2. punktu, kurā noteikts, ka "Savienības noslēgtie nolīgumi ir saistoši Savienības iestādēm un tās dalībvalstīm".

1005 Tādējādi Savienības likumdevējam esot bijis jāņem vērā saistības un mērķi, kas minēti Parīzes nolīgumā, kas tika pieņemts *UNFCCC* ietvaros un kas Savienībā tika apstiprināts ar Padomes Lēmumu (ES) 2016/1841 (2016. gada 5. oktobris) par to, lai Eiropas Savienības vārdā noslēgtu Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām ietvaros pieņemto Parīzes nolīgumu (OV 2016, L 282, 1. lpp.).

1006 Bulgārijas Republika norāda, ka šie mērķi saskaņā ar Parīzes nolīguma 4. pantu ir "panākt pasaules siltumnīcefekta gāzu emisijas griestu noteikšanu pēc iespējas drīzāk" un "strauji samazināt emisijas līmeni saskaņā ar labākajām pieejamajām zinātnes atziņām", un sekmēt "vidisko integritāti", kā arī saskaņā ar šī nolīguma 2. pantu veicināt "klimatnoturību un tādu attīstību, kam raksturīgas zemas siltumnīcefekta gāzu emisijas".

1007 Šī dalībvalsts arī atgādina Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2019/1242 (2019. gada 20. jūnijs) par CO_2 emisiju standartu noteikšanu jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ar kuru groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 595/2009 un (ES) 2018/956 un Padomes Direktīvu 96/53/EK (OV 2019, L 198, 202. lpp.) 2. apsvērumu, kurā teikts, ka, "lai veicinātu Parīzes nolīguma mērķu sasniegšanu, visas transporta nozares pārveide virzībā uz bezemisiju līmeni ir jāpaātrina" un ka "turklāt ir nekavējoties krasi jāsamazina transporta radītās gaisu piesārņojošo vielu emisijas, kas būtiski apdraud mūsu veselību un vidi". Visbeidzot Bulgārijas Republika norāda, ka Eiropadome savos 2019. gada 12. decembra secinājumos ir izklāstījusi, ka "visiem attiecīgajiem [Savienības] tiesību aktiem un politikas nostādnēm ir jābūt saderīgiem ar klimatneitralitātes mērķa īstenošanu un jāveicina tā sasniegšana, vienlaikus nodrošinot vienlīdzīgus apstākļus".

1008 Regulā 2020/1055 minētie pasākumi, it īpaši nogaidīšanas periods, esot pretrunā Parīzes nolīguma mērķiem, kas esot LESD 208. panta 2. punkta un 216. panta 2. punkta pārkāpums.

1009 Turklāt Bulgārijas Republika norāda, ka saskaņā ar LES 3. panta 5. punktu Savienībai jāveicina "starptautisko tiesību normu stingr[a] ievērošan[a] un attīstīb[a]". Tādējādi, pieņemot Savienības tiesību aktu, Savienības likumdevējam esot pienākums ievērot starptautiskās tiesības kopumā. Taču Regula 2020/1055 neesot saderīga ar šīm pēdējām minētajām tiesībām.

1010 Parlaments un Padome uzskata, ka šie argumenti nav pamatoti.

2) Tiesas vērtējums

1011 Pirmām kārtām, attiecībā uz to Savienības tiesību normu vides aizsardzības jomā noteikšanu, kuru neievērošanu var apgalvot šajā lietā, jānoraida, pirmkārt, Lietuvas Republikas argumentācija par LES 3. panta 3. punkta pārkāpumu un Bulgārijas Republikas izvirzītā argumentācija par LESD 90. panta pārkāpumu, lasot to kopsakarā ar LES 3. panta 3. punktu, šī sprieduma 423., 424. un 934. punktā norādīto iemeslu dēļ.

1012 Otrkārt, attiecībā uz LESD 191. pantu, uz kuru atsaukusies Lietuvas Republika, šis pants ir iekļauts LESD trešās daļas XX sadaļā, kas attiecas uz Savienības politiku vides jomā. Taču Regula 2020/1055 tika pieņemta nevis saskaņā ar šo politiku, bet gan saskaņā ar kopējo transporta politiku, kas ietilpst šīs pašas LESD trešās daļas VI sadaļā, pamatojoties it īpaši uz LESD 91. panta 1. punktu, un šis juridiskais pamats šajās prasībās netiek apstrīdēts.

1013 Saistībā ar šo pēdējo minēto aspektu arī jāatgādina, ka uz tādu leģislatīvu aktu kā Regula 2020/1055 nevar attiekties Savienības vides politika tikai tā iemesla dēļ, ka tajā jāņem vērā vides aizsardzības prasības (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2021. gada 15. aprīlis, Nīderlande/Padome un Parlaments, C-733/19, EU:C:2021:272, 48. punkts un tajā minētā judikatūra).

1014 No tā izriet, ka LESD 191. pantam, kurš attiecas uz Savienības politiku vides jomā, nav nozīmes Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkta tiesiskuma vērtējumā.

1015 Treškārt, šī sprieduma 431. un 432. punktā izklāstīto iemeslu dēļ tas pats attiecas uz citiem Savienības atvasināto tiesību instrumentiem, uz Eiropas zaļo kursu, uz šī sprieduma 998. punktā minēto Komisijas paziņojumu un Eiropadomes 2019. gada 12. decembra secinājumiem, uz kuriem ir atsaukusies Lietuvas Republika, Bulgārijas Republika un Polijas Republika.

1016 Šādos apstākļos un šī sprieduma 428.–430. punktā izklāstīto iemeslu dēļ ir tikai jāpārbauda, vai Savienības likumdevējs, pieņemot Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu, ir pārkāpis vides aizsardzības prasības, kas izriet no LESD 11. panta, lasot to kopsakarā ar Hartas 37. pantu.

1017 Šajā ziņā jānorāda, pirmkārt, ka LESD 11. pantam ir transversāls raksturs, kas nozīmē, ka Savienības likumdevējam jāintegrē ar vides aizsardzību saistītās prasības Savienības politikās un darbībās un it īpaši kopējā transporta politikā, kurā ietilpst Regula 2020/1055.

1018 Otrkārt, Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkta tiesiskuma pārbaude, kas šajā gadījumā Tiesai jāveic, ņemot vērā LESD 11. pantu, lasot to kopsakarā ar Hartas 37. pantu, attiecas uz Savienības tiesību aktu, kura ietvaros tās likumdevējam jānodrošina, kā izriet no šī sprieduma 813., 814., 854. un 855. punkta, līdzsvars starp dažādajām iesaistītajām interesēm un mērķiem.

1019 Šādos apstākļos, pat ja Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā paredzētajam nogaidīšanas periodam, to aplūkojot atsevišķi, esot ievērojama negatīva ietekme uz vidi, lai noteiktu, vai jākonstatē LESD 11. panta, lasot to kopsakarā ar Hartas 37. pantu, pārkāpums, esot jāņem vērā pārējās darbības, ko Savienības likumdevējs ir veicis, lai ierobežotu šādu autotransporta ietekmi uz vidi un sasniegtu kopējo piesārņojošo vielu emisiju samazināšanas mērķi.

1020 Šajā gadījumā, pirmkārt, jānorāda, ka Bulgārijas Republika tikai vispārīgi un abstrakti apgalvo, ka Regulā 2020/1055 ietvertie pasākumi, it īpaši nogaidīšanas periods, pārkāpj Savienības tiesību normas par vides aizsardzību, tomēr tā nepamato šos apgalvojumus ar pierādījumiem.

1021 Otrkārt, ar savu argumentāciju Lietuvas Republika un Polijas Republika apgalvo, ka nogaidīšanas periods radīs CO_2 un gaisu piesārņojošo vielu emisiju palielināšanos smago kravas transportlīdzekļu papildu braucienu dēļ – bieži vien – bez kravas, kuri izrietēs no tā piemērošanas.

1022 Tomēr šāda argumentācija ir balstīta uz kļūdainu pieņēmumu. Proti, kā norādīts šī sprieduma 843. punktā, šī nogaidīšanas perioda ievērošana neuzliek pienākumu transportlīdzeklim atgriezties, vēl jo vairāk – bez kravas, attiecīgā transporta uzņēmuma darbības centrā. Turklāt pārvadājumi, kurus pārvadātāji veiktu nogaidīšanas perioda laikā pēc pirmā kabotāžas cikla dalībvalstī, nebūtu papildu braucieni, bet aizstātu kabotāžas pārvadājumus, kurus tie, iespējams, būtu veikuši šajā pašā dalībvalstī, ja nebūtu ieviests šis nogaidīšanas periods. Tāpat arī gadījumā, ja minētā nogaidīšanas perioda laikā nebūtu iespējams veikt darbības, kas nav kabotāžas pārvadājumi, tajā pašā uzņēmējā dalībvalstī, no tā izrietošo transportlīdzekļa dīkstāves laikposmu acīmredzami nevarētu uzskatīt par tādu, kas var radīt gaisu piesārņojošo vielu emisiju palielināšanos.

1023 No tā izriet, ka nogaidīšanas periods transportlīdzekļu papildu braucienu dēļ, kas, kā apgalvots, jāorganizē, neradīs ievērojamas negatīvas sekas videi, kuru novērtējumu Savienības likumdevējs neesot veicis.

1024 Lietuvas Republikas un Polijas Republikas izvirzītie argumenti nevar atspēkot šo vērtējumu.

1025 Ciktāl Lietuvas Republika norāda, ka nogaidīšanas periods izraisīs transportlīdzekļu satiksmes pieaugumu tā iemesla dēļ, ka tiem būs jāizbrauc no uzņēmējas dalībvalsts šī nogaidīšanas perioda laikā, pietiek atgādināt, ka saskaņā ar Regulas Nr. 1072/2009 8. panta 2. punktu, kurš nav grozīts ar Regulu 2020/1055, transportlīdzekļiem obligāti jāizbrauc no uzņēmējas dalībvalsts pēc pirmā kabotāžas cikla beigām, pirms tie var attiecīgā gadījumā uzsākt jaunu kabotāžas ciklu tajā pašā dalībvalstī pēc jauna starptautiska pārvadājuma veikšanas.

1026 Turklāt Lietuvas Republikas un Polijas Republikas argumentus par šī sprieduma 996. un 997. punktā minētajiem pētījumiem nevar pieņemt. Proti, pirmkārt, attiecībā uz *ECIPE* pētījumos veiktajām aplēsēm ar kabotāžu saistītās ietekmes uz vidi ziņā – tās tika ekstrapolētas no aprēķiniem, kurus *KPMG* veica Bulgārijas transporta nozarei. Nepastāvot vajadzībai noteikt, vai aprēķinos, uz kuriem ir balstīti šie pētījumi, ir ietvertas arī sekas, kas izriet no pienākuma attiecībā uz transportlīdzekļu atgriešanos, jānorāda, ka šie aprēķini katrā ziņā attiecas uz kabotāžas režīma grozījumu, kas balstās uz hipotēzi, ka kabotāžas pārvadājumi jāveic trīs dienu laikā pēc pēdējās izkraušanas, kas veikta uzņēmējā dalībvalstī šajā pašā valstī ienākoša starptautiska pārvadājuma laikā. Taču, kā atzīts it īpaši *ECIPE* pētījumā par diskrimināciju, izslēgšanu un kaitējumu videi (19. lpp.), šī hipotēze ir nošķirta no pasākuma, kuru šajā lietā ir noteicis Savienības likumdevējs.

1027 Otrkārt, kā izklāstīts šī sprieduma 844. punktā, lai novērtētu Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā paredzētā nogaidīšanas perioda sekas uz vidi, nav nozīmes aplēsēm par sekām, kas saistītas ar pienākumu attiecībā uz transportlīdzekļu atgriešanos, neatkarīgi no tā, vai runa ir it īpaši par pašas Polijas Republikas vērtējumiem vai vērtējumiem, kuri izriet no *IRU* atklātās vēstules un *KPMG* izstrādātā ziņojuma, uz kuru atsaucas šī dalībvalsts, jo šis nogaidīšanas periods neuzliek pienākumu transportlīdzekļiem atgriezties attiecīgā transporta uzņēmuma darbības centrā.

1028 Tas pats attiecas uz šī sprieduma 1003. punktā minētajiem pēc Regulas 2020/1055 pieņemšanas veiktajiem pētījumiem, kuri neattiecas uz nogaidīšanas periodu un tātad nevar pierādīt, ka pastāv ievērojama negatīva ietekme uz vidi, kas izriet no šī perioda.

1029 Ņemot vērā iepriekš minēto, Lietuvas Republika, Bulgārijas Republika un Polijas Republika nav pierādījušas, ka pastāv ievērojama negatīva ietekme uz vidi, kas izriet no šī perioda. Tādēļ to argumenti šajā ziņā, ciktāl tie attiecas uz LESD 11. panta pārkāpumu, lasot to kopsakarā ar Hartas 37. pantu, jānoraida.

1030 Tālab nav jāpārbauda nedz Lietuvas Republikas un Polijas Republikas argumenti par citiem Savienības tiesību aktiem, kuru mērķus vides jomā, kā apgalvots, apdraudot Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkta pieņemšana, nedz dažādie pasākumi, kurus Savienības likumdevējs veicis autotransporta nozarē, uz kuriem atsaucies Parlaments un Padome, lai novērtētu, kādā mērā likumdevējs ir ņēmis vērā kopējo mērķi samazināt piesārņojošo vielu emisijas šajā nozarē.

1031 Otrām kārtām, attiecībā uz vides aizsardzības prasību, kas izrietot no Savienības starptautiskajām saistībām, Bulgārijas Republika apgalvo, pirmkārt, ka ar nogaidīšanas periodu tiekot pārkāpts LESD 208. pants. Šis pants ir iekļauts LESD piektās daļas "Savienības ārējā darbība" III sadaļas par sadarbību ar trešām valstīm un humāno palīdzību 1. nodaļā, kas attiecas uz "sadarbību attīstības jomā".

1032 Šajā ziņā LESD 208. panta 2. punktā ir paredzēts, ka "Savienība un dalībvalstis respektē saistības un ņem vērā mērķus, ko tās apstiprinājušas saistībā ar Apvienoto Nāciju Organizāciju un citām kompetentām starptautiskām organizācijām".

1033 Tomēr pietiek konstatēt, ka Bulgārijas Republika nepierāda, kādā ziņā apgalvots Parīzes nolīguma pārkāpums var likt Savienībai neievērot tās saistības atbilstoši sadarbībai attīstības jomā, lai gan šis nolīgums tika apstiprināts ar Lēmumu 2016/1841, pamatojoties uz LESD 192. panta 1. punktu, kas ir iekļauts LESD trešās daļas "Savienības iekšpolitika un rīcības" XX sadaļā "Vide", un tādējādi uz to attiecas Savienības politika vides jomā.

1034 Otrkārt, kā apgalvo šī dalībvalsts, jānorāda, ka saskaņā ar LES 3. panta 5. punktu Savienība veicina "starptautisko tiesību normu stingru ievērošanu un attīstību, tostarp respektējot Apvienoto Nāciju Organizācijas Statūtu principus". Turklāt atbilstoši LESD 216. panta 2. punktam "Savienības noslēgtie nolīgumi ir saistoši Savienības iestādēm un tās dalībvalstīm" un tālab tiem ir augstāks spēks par to izdotajiem aktiem. No tā izriet, ka Savienības tiesību akta spēkā esamību var ietekmēt tā nesaderība ar šādām starptautisko tiesību normām (spriedums, 2015. gada 16. jūlijs, *ClientEarth*/Komisija, C-612/13 P, EU:C:2015:486, 33. un 34. punkts, kā arī tajos minētā judikatūra).

1035 Šajā gadījumā Bulgārijas Republika atsaucas uz Parīzes nolīguma neievērošanu, lai pamatotu savu argumentu par Savienības starptautisko saistību pārkāpumu vides aizsardzības jomā. Tā kā Savienība apstiprināja šo nolīgumu ar Lēmumu 2016/1841, tā normas ir Savienības tiesību sistēmas neatņemama sastāvdaļa, sākot ar šī nolīguma spēkā stāšanās brīdi.

1036 Tomēr no pastāvīgās judikatūras izriet, ka, lai pamatotu prasību atcelt Savienības atvasināto tiesību aktu vai arī iebildi par šāda akta prettiesiskumu, uz starptautiskā nolīguma, kura līgumslēdzēja puses ir Savienība, noteikumiem var atsaukties tikai ar nosacījumu, ka, pirmkārt, tas nav pretrunā šī nolīguma būtībai un sistēmai un, otrkārt, ka šī nolīguma noteikumi to satura ziņā šķiet beznosacījuma un pietiekami precīzi (spriedums, 2015. gada 13. janvāris, Padome un Komisija/*Stichting Natuur en Milieu* un *Pesticide Action Network Europe*, C-404/12 P un C-405/12 P, EU:C:2015:5, 46. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

1037 Šajā gadījumā Bulgārijas Republika atsaucas uz Parīzes nolīguma 2. un 4. panta pārkāpumu.

1038 Būtībā šie panti paredz, ka, lai sasniegtu šī nolīguma mērķus un it īpaši temperatūras kāpuma ierobežošanas ilgtermiņa mērķi, kas minēts nolīguma 2. pantā, šī paša nolīguma līgumslēdzējas puses vēlas panākt pasaules siltumnīcefekta gāzu emisijas griestu noteikšanu pēc iespējas drīzāk un strauji samazināt emisijas līmeni saskaņā ar labākajām pieejamajām zinātnes atziņām. Šajā nolūkā katras puses devumam, kas noteikts individuāli katrai valstij, ir jābūt lielākam par tās iepriekšējo noteikto devumu un jābūt pēc iespējas vērienīgākam, ievērojot pušu attiecīgo iespēju principu un ņemot vērā katras valsts atšķirīgos apstākļus.

1039 Jākonstatē, ka tāpat kā tas bija Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējai konvencijai par klimata pārmaiņām pievienotā Kioto protokola gadījumā, kurš stājās spēkā 2005. gada 16. februārī, kurš, kā izriet no Lēmuma 2016/1841 4. apsvēruma, tika aizstāts ar Parīzes nolīgumu, šī nolīguma līgumslēdzējas puses savas saistības var izpildīt atbilstoši tādai kārtībai un tik ātri, kā tās savstarpēji vienojas (pēc analoģijas skat. spriedumu, 2011. gada 21. decembris, *Air Transport Association of America* u.c., C-366/10, EU:C:2011:864, 76. punkts).

1040 Tālab Parīzes nolīguma 2. un 4. pants, raugoties no to satura aspekta, nešķiet beznosacījuma un pietiekami precīzi, lai Bulgārijas Republika varētu uz tiem atsaukties ar mērķi apstrīdēt Regulas 2020/1055, it īpaši tās 2. panta 4. punkta a) apakšpunkta, tiesiskumu.

1041 Tādēļ Lietuvas Republikas izvirzītais pirmais pamats, Bulgārijas Republikas izvirzītā pirmā pamata abas daļas, ciktāl šis pamats vērsts pret Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu, un Polijas Republikas izvirzītais pamats, kas kopīgs visām apstrīdētajām šīs regulas tiesību normām, ciktāl tas vērsts pret tās 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu, jānoraida kā nepamatoti.

1042 Ņemot vērā visu iepriekš minēto, prasības, ko cēlusi Lietuvas Republika (C-542/20), Bulgārijas Republika (C-545/20), Rumānija (C-547/20), Maltas Republika (C-552/20) un Polijas Republika (C-554/20), jānoraida, ciktāl to mērķis ir panākt Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkta atcelšanu.

1043 Tāpat jānoraida Rumānijas celtā prasība (lieta C-547/20), ciktāl tās mērķis ir panākt šīs regulas 2. panta 4. punkta b) un c) apakšpunkta atcelšanu, jo šī atcelšanas prasība nav pamatota ar atsevišķu argumentāciju, kas atšķiras no tās, kas ir pamatā prasījumam atcelt šo 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu.

4. Par Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta g) apakšpunkts

1044 Lai pamatotu savu prasību (lieta C-554/20) atcelt Regulas 2020/1054 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta g) apakšpunkts, Polijas Republika izvirza trīs pamatus, no kuriem pirmais attiecas uz LESD 5. panta 4. punktā nostiprinātā samērīguma principa pārkāpumu, otrais – uz tiesiskās drošības principa pārkāpumu un pamats, kas kopīgs visām apstrīdētajām Regulas 2020/1055 tiesību normām, ciktāl tas vērsts pret tās 1. panta 3. punktu, jo ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta g) apakšpunkts, attiecas uz LESD 11. panta un Hartas 37. panta pārkāpumu.

a) Par tiesiskās drošības principa pārkāpumu

1) Lietas dalībnieku argumenti

1045 Ar otro pamatu, kas vērsts pret Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta g) apakšpunkts, Polijas Republika apgalvo, ka ar šo tiesību normu neesot ievērotas no tiesiskās drošības principa izrietošās prasības.

1046 Tiesiskās drošības princips prasot, lai tiesību normas būtu skaidras un precīzas un to iedarbība būtu paredzama, lai tādējādi ieinteresētās personas varētu novērtēt savu juridisko situāciju un attiecības, kas ietilpst Savienības tiesību sistēmā. Polijas Republika apgalvo – lai arī var pieļaut, ka tiesiskais regulējums ir neskaidrs, satur abstraktu formulējumu vai piešķir novērtējuma brīvību, tad tikai ar nosacījumu, ka tas neizraisa patvaļu un ka to var precizēt ar judikatūru.

1047 Šajā gadījumā tas, ka Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktā, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta g) apakšpunkts, ir izmantots ļoti neskaidrs formulējums, neļaujot transporta uzņēmumiem ar nepieciešamo skaidrību un precizitāti noteikt pienākumu, kurš izriet no šīs tiesību normas, un sekas, kas izriet no tā neievērošanas.

1048 Proti, minētajā tiesību normā pirmais paredzētais kritērijs, kurš saistīts ar transportlīdzekļu un to vadītāju "parast[u]" atrašanos kādā darbības centrā dalībvalstī, kur veic uzņēmējdarbību, esot ļoti neskaidrs. Lai arī šajā pašā tiesību normā paredzētais pienākums atšķiroties no tiem, kas izklāstīti attiecīgi Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā un Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktā, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, tomēr esot grūti noteikt tā tvērumu.

1049 Turklāt otrais kritērijs, kas paredzēts Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktā, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta g) apakšpunkts, atbilstoši kuram transportlīdzekļiem un to vadītājiem ir parasti jāatrodas kādā saimnieciskās darbības centrā dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, "samērīgi ar šā uzņēmuma veikto pārvadājumu apjomu", arī esot ļoti neskaidrs tādā ziņā, ka neesot iespējams konkrēti noteikt transportlīdzekļu un to vadītāju skaitu, kas prasīts atbilstoši šim pienākumam.

1050 Polijas Republika uzskata, ka neskaidro formulējumu, kas izmantots Regulas Nr. 1071/2009 5. panta c) punktā redakcijā pirms Regulas 2020/1055 stāšanās spēkā, kurā bija paredzēts, ka, lai izpildītu prasību par uzņēmējdarbības veikšanu attiecīgajā dalībvalstī, uzņēmumam bija efektīvi un pastāvīgi un "ar nepieciešamo administratīvo aprīkojumu" jāveic darbības šīs dalībvalsts saimnieciskās darbības centrā, turklāt izmantojot "piemērotas tehniskas ierīces un aprīkojumu", nevar salīdzināt ar formulējumu, kas atrodams Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktā, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta g) apakšpunkts, jo starp šīm divām tiesību normām pastāvot būtiska atšķirība. Lai arī vārdu salikumiem "nepieciešamais administratīvais aprīkojums" un "piemērotas tehniskas ierīces un aprīkojums" esot sekundāra nozīme transporta uzņēmumu darbības laukā, jautājums par transportlīdzekļu un to vadītāju skaitu esot izšķirīgs šo uzņēmumu un to darbības izmaksu pārvaldībai. Tādēļ esot būtiski, lai ar to saistītā tiesību norma būtu precīza.

1051 Parlaments un Padome apgalvo, ka šis pamats nav pamatots.

2) Tiesas vērtējums

1052 Jāņem vērā šī sprieduma 158.–162. punktā izklāstītie apsvērumi, lai novērtētu Regulas 2020/1055 1. panta 3. punkta, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta g) apakšpunkts, atbilstību tiesiskās drošības principam.

1053 Jānorāda, ka saskaņā ar tās formulējumu šī tiesību norma uzliek pienākumu transporta uzņēmumiem, ka to rīcībā pastāvīgi un regulāri ir jābūt noteiktam skaitam transportlīdzekļu un noteiktam skaitam transportlīdzekļu vadītāju, kuri parasti atrodas kādā saimnieciskās darbības centrā dalībvalstī, kur tas veic uzņēmējdarbību, un ka šim skaitam jābūt samērīgam ar attiecīgā uzņēmuma veikto pārvadājumu apjomu.

1054 Tādējādi no minētās tiesību normas burtiski izriet, ka šī pienākuma mērķis ir pārliecināties, ka transporta uzņēmumu rīcībā ir to darbības centram piesaistīti materiālie un cilvēkresursi, kas nepieciešami, lai veiktu pārvadājumus.

1055 Šajā ziņā, kā norādījis ģenerāladvokāts secinājumu 705. punktā, transporta uzņēmumi nepārtraukti pārvalda transportlīdzekļu plūsmu atkarībā no transportlīdzekļu vadītāju pieejamības un tāpēc tiem ir diezgan precīzi zināms viņu darbībai nepieciešamais transportlīdzekļu un transportlīdzekļu vadītāju skaits. Neierobežojot stingrāk transporta uzņēmumu pienākumu, lai to rīcībā būtu materiālie un cilvēkresursi, kas ir samērīgi ar veikto pārvadājumu skaitu, Savienības likumdevējs ir paredzējis neliegt šiem uzņēmumiem zināmu rīcības brīvību un tātad elastību, kas nepieciešama to pārvadājumu organizēšanā atbilstoši katra paša metodei.

1056 Turklāt ar apstākli, ka nosacījums, kas noteikts Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktā, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta g) apakšpunkts, ir izteikts ar tādu vispārīgu formulējumu, kas neļauj noteikt konkrētu transportlīdzekļu vadītāju un transportlīdzekļu skaitu, uz kuru tajā ir atsauce, bet kas nosaka samērīgumu starp, no vienas puses, transportlīdzekļu vadītāju un transportlīdzekļu skaitu un, no otras puses, attiecīgā uzņēmuma veikto pārvadājumu skaitu, netiek pārkāpts tiesiskās drošības princips.

1057 Saskaņā ar šī sprieduma 159. punktā atgādināto judikatūru tiesiskās drošības principam nav pretrunā tas, ka Savienības likumdevējs tā pieņemtajā tiesību normā izmanto abstraktu juridisku jēdzienu, un tas neparedz, ka šādā abstraktā tiesību normā jāmin dažādi konkrēti gadījumi, kad tas var būt piemērojams, jo likumdevējs visus šos gadījumus nevar noteikt iepriekš.

1058 Tātad tiesiskās drošības princips neprasa, nedz lai Savienības likumdevējs definētu visus īpašos leģislatīva akta tiesību normu īstenošanas noteikumus, nedz lai tas paredzētu visas konkrētās situācijas, kurās šīs tiesību normas var tikt piemērotas, jo likumdevējs, kā izriet no šī sprieduma 160. punktā atgādinātās judikatūras, elastības labad un lai rīkotos, ievērojot samērīguma principu, ir tiesīgs izmantot vispārīgu tiesisko regulējumu, kurš, iespējams, jāprecizē vēlāk.

1059 Tādēļ tādā tiesību normā kā tā, kas paredzēta Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktā, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta g) apakšpunkts, ko piemēro daudzās dažādās situācijās, nav detalizēti jāprecizē visas situācijas, kurās tā ir piemērojama.

1060 Turklāt, kā pamatoti norāda Parlaments un Padome, arī Regulas Nr. 1071/2009 5. panta c) punktā, kurš būtībā tika aizstāts ar Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta f) apakšpunkts, izmantojot abstraktu formulējumu,

bija paredzēts, ka uzņēmumu rīcībā jābūt nepieciešamajam administratīvajam aprīkojumam, kā arī piemērotām tehniskajām ierīcēm un aprīkojumam darbības centrā, kas atrodas dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību.

1061 Šajā ziņā nevar pieņemt Polijas Republikas izvirzīto argumentu, ka jānošķir, no vienas puses, nosacījumi par "nepieciešamo administratīvo aprīkojumu" un "piemērotām tehniskajām ierīcēm un aprīkojumu" un, no otras puses, nosacījumi par transportlīdzekļu un to vadītāju skaitu ar pamatojumu, ka attiecībā uz transporta uzņēmumu pārvaldību noteicoši esot tikai otrie minētie nosacījumi. Proti, ja tas izrādītos patiesi, šāds arguments nevar atspēkot novērtējumu, kas veikts par Regulas 2020/1055 1. panta 3. punkta, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta g) apakšpunkts, atbilstību tiesiskās drošības principam.

1062 Tādēļ kā nepamatots jānoraida Polijas Republikas izvirzītais otrais pamats.

b) Par samērīguma principa pārkāpumu

1) Lietas dalībnieku argumenti

1063 Ar savu pirmo pamatu, kas vērsts pret Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta g) apakšpunkts, Polijas Republika apgalvo, ka ar šo tiesību normu neesot ievērots samērīguma princips.

1064 Pirmām kārtām, šī dalībvalsts norāda, ka, tā kā minētā tiesību norma nav pienācīgi novērtēta ietekmes novērtējumā par uzņēmējdarbības jautājumiem, tās ieviešanas pamatā esošie iemesli ir neskaidri, tāpat kā mērķi, ko ar šo tiesību normu esot paredzēts sasniegt.

1065 Otrām kārtām, minētā dalībvalsts uzsver, ka salīdzinājumā ar pasākumiem, kas paredzēti Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunktā un Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktā, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, pienākums, kas minēts Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktā, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta g) apakšpunkts, kas nosaka, ka rīcībā pastāvīgi un regulāri ir jābūt pietiekamam skaitam transportlīdzekļu un transportlīdzekļu vadītāju, ir papildu pasākums ar mērķi pēc iespējas ciešāk piesaistīt transportlīdzekļu vadītājus un transportlīdzekļus attiecīgā transporta uzņēmuma darbības centram, kā rezultātā transporta uzņēmumu rīcībā esošo transportlīdzekļu mobilitāte tiekot ierobežota vēl vairāk.

1066 Turklāt šāds pienākums esot patvaļīgs. Tajā neesot ņemta vērā starptautisko pārvadājumu darbības specifika, kurai nepieciešams, lai transportlīdzekļi un to vadītāji faktiski veic pārvadājumu darbības un nepaliek attiecīgā transporta uzņēmuma rīcībā šī uzņēmuma darbības centrā. Šis pienākums neattiecoties uz stabilas un faktiskas uzņēmējdarbības vietu, bet gan reglamentējot transporta darbības organizēšanas noteikumus.

1067 Lai izpildītu minēto pienākumu, pārvadātājiem esot jāpalielina transportlīdzekļu un transportlīdzekļu vadītāju atgriešanās darbības centrā biežums vai jāpaplašina autoparks un jāpalielina transportlīdzekļu vadītāju skaits. Viena vai otra no šīm izvēlēm radīšot nozīmīgas izmaksas transporta uzņēmumiem, novedot daudzus no tiem, it īpaši MVU, līdz bankrotam, vai likšot šiem uzņēmumiem pārcelt to uzņēmējdarbības vietu uz dalībvalsti, kas atrodas Savienības centrālajā daļā. Taču šīs nopietnās sekas šo uzņēmumu darbībai neesot tikušas ņemtas vērā ietekmes novērtējumā par uzņēmējdarbības jautājumiem.

1068 Turklāt Savienības tiesību akta spēkā esamība jānovērtē, ņemot vērā informāciju, kas bija Savienības likumdevēja rīcībā attiecīgā tiesiskā regulējuma pieņemšanas brīdī. Regulas 2020/1055 1. panta 3. punkts, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta g) apakšpunkts, esot ticis pieņemts Covid-19 pandēmijas izraisītās ekonomiskās krīzes laikā, kaut gan šī likumdevēja rīcībā esot bijuši dati par šīs krīzes ietekmi uz transporta nozari.

1069 Parlaments un Padome apgalvo, ka šis pamats nav pamatots.

2) Tiesas vērtējums

1070 Pirmām kārtām, jāuzsver, kā norādījis ģenerāladvokāts secinājumu 692. punktā, ka priekšlikuma regulai par uzņēmējdarbības veikšanas vietu 1. panta 3. punkta d) apakšpunktā bija ietverta tiesību norma, kas analoga tai, ar kuru šajā gadījumā ieviests pienākums, ka uzņēmuma rīcībā pastāvīgi un regulāri ir jābūt pietiekamam skaitam transportlīdzekļu vadītāju un transportlīdzekļu, ciktāl ar to bija paredzēts Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ieviest e) punktu, kurš būtu noteicis prasību, ka uzņēmumu rīcībā jābūt aktīviem, kas ir proporcionāli uzņēmuma darbībai, un ka tam ir jānodarbina attiecīgs darbinieku skaits – šīs prasības ir minētas pasākumā Nr. 18, kas ietverts ietekmes novērtējumā par uzņēmējdarbības jautājumiem (1/2. daļa, 30. un 31. lpp. un 2/2. daļa, 44. lpp.). Tādēļ nevar pārmest Savienības likumdevējam, ka tas ir pieņēmis Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta g) apakšpunkts, lai gan tā rīcībā, kā apgalvots, neesot bijis informācijas, kas nepieciešama, lai pārbaudītu šīs tiesību normas samērīgumu.

1071 Otrām kārtām, runājot par Regulas 2020/1055 1. panta 3. punkta, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta g) apakšpunkts, samērīgumu pašu par sevi, jāuzsver, kā izriet no Regulas 2020/1055 6. apsvēruma, ka šīs tiesību normas mērķis, kurš jāņem vērā, vērtējot tās samērīgumu, ir cīņa pret tā dēvētajiem "pastkastītes uzņēmumiem", nodrošinot, ka autotransporta uzņēmumiem, kas veic uzņēmējdarbību dalībvalstī, ir reāla un pastāvīga klātbūtne šajā dalībvalstī un ka tie savu pārvadājumu uzņēmējdarbību veic no šīs valsts. Tādējādi minētajai tiesību normai ir Savienības tiesībās atzīts vispārējo interešu mērķis, kas saistīts ar cīņu pret ļaunprātīgu praksi un it īpaši pret darbībām, ar kurām tiek izveidotas pilnīgi mākslīgas struktūras, kurām nav nekādas saistības ar ekonomisko realitāti (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2006. gada 6. aprīlis, *Agip Petroli*, C-456/04, EU:C:2006:241, 19.–25. punkts; 2006. gada 12. septembris, *Cadbury Schweppes* un *Cadbury Schweppes Overseas*, C-196/04, EU:C:2006:544, 51., 55., 57., 67. un 68. punkts, kā arī 2019. gada 26. februāris, X (Trešajā valstī reģistrētas starpnieksabiedrības), C-135/17, EU:C:2019:136, 82. punkts).

1072 Taču, ja, lai sasniegtu šo mērķi, šī pati tiesību norma prasa, lai transporta uzņēmuma rīcībā pastāvīgi un regulāri būtu noteikts skaits transportlīdzekļu, kas atbilst ar Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ieviestā 1. punkta e) apakšpunktā minētajiem nosacījumiem, un transportlīdzekļu vadītāju, kuri parasti atrodas darbības centrā dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, tomēr ar to, pretēji tam, ko apgalvo Polijas Republika, nav noteikts, ka šiem transportlīdzekļiem un šiem transportlīdzekļu vadītājiem regulāri jāatrodas šajā darbības centrā vai pat attiecīgajā dalībvalstī.

1073 Šo interpretāciju apstiprina tas, ka Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktā, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta g) apakšpunkts, ir paredzēts, ka to transportlīdzekļu un transportlīdzekļu vadītāju skaitam, kam jābūt piesaistītam attiecīgā transporta uzņēmuma darbības centram, jābūt samērīgam ar šī uzņēmuma veikto pārvadājumu apjomu, kas liek

uzskatīt, ka šos pārvadājumus veic šie transportlīdzekļu vadītāji, izmantojot šos transportlīdzekļus. No tā izriet, ka šajā tiesību normā minētajiem transportlīdzekļiem un to vadītājiem noteikti ir jāvar pārvietoties un pamest šī transporta uzņēmuma darbības centru.

1074 Turklāt un pretēji tam, ko apgalvo Polijas Republika, Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktā, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta g) apakšpunkts, paredzētā pasākuma izpilde pati par sevi neuzliek pienākumu attiecīgajam transporta uzņēmumam organizēt transportlīdzekļu vadītāju un transportlīdzekļu biežāku atgriešanos tā darbības centrā, jo šādi pienākumi izriet no citām Savienības tiesību normām, proti, attiecīgi no Regulas 2020/1054 1. panta 6. punkta d) apakšpunkta, kura tiesiskums nav apšaubīts ar nevienu no pret to vērstiem atcelšanas pamatiem, un no Regulas 2020/1055 1. panta 3. punkta, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, kurš ir jāatceļ, kā norādīts šī sprieduma 738. punktā.

1075 No tā izriet, ka pienākumu, ka pastāvīgi un regulāri rīcībā ir jābūt zināmam skaitam transportlīdzekļu un transportlīdzekļu vadītāju, kuri parasti atrodas attiecīgā transporta uzņēmuma darbības centrā dalībvalstī, kurā tas veic uzņēmējdarbību, nevar interpretēt kā tādu, kas prasa nepārtrauktu šo transportlīdzekļu un to vadītāju klātbūtni šajā darbības centrā.

1076 Attiecībā uz pārējo jāatgādina, ka šī sprieduma 857. punktā norādīto iemeslu dēļ Polijas Republikas argumentiem par Covid-19 pandēmijas ietekmi nav nozīmes, lai novērtētu Regulas 2020/1055 tiesiskumu.

1077 Tādēļ kā nepamatots jānoraida Polijas Republikas izvirzītais pirmais pamats, ciktāl tas vērsts pret Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, jo ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta g) apakšpunkts.

c) Par LESD 11. panta un Hartas 37. panta pārkāpumu

1) Lietas dalībnieku argumenti

1078 Ar savu pamatu, kas attiecas uz visām apstrīdētajām Regulas 2020/1055 tiesību normām, ciktāl tas ir vērsts pret tās 1. panta 3. punktu, jo ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta g) apakšpunkts, Polijas Republika apgalvo, ka, pieņemot šo tiesību normu, Savienības likumdevējs ir pārkāpis LESD 11. pantu un Hartas 37. pantu.

1079 Šī pamata pamatojumam šī dalībvalsts atsaucas uz tiem pašiem argumentiem, kuri būtībā izklāstīti šī sprieduma 990.–1002. punktā. Tā norāda, ka Savienības likumdevējs neesot pārbaudījis ietekmi, kāda ir minētajā tiesību normā noteiktajam pienākumam par to, ka pastāvīgi un regulāri rīcībā ir jābūt zināmam skaitam transportlīdzekļu un transportlīdzekļu vadītāju, kuri parasti atrodas darbības centrā dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, lai gan tam esot nopietnas sekas uz vidi, jo tas radot smago kravas transportlīdzekļu papildu braucienus, tostarp tukšbraucienus, no kuriem izrietot CO_2 un gaisu piesārņojošo vielu emisiju pieaugums.

1080 Parlaments un Padome uzskata, ka šis pamats nav pamatots.

2) Tiesas vērtējums

1081 Tā kā ar pamatu, kas kopīgs visām apstrīdētajām Regulas 2020/1055 tiesību normām, ciktāl tas ir vērsts pret tās 1. panta 3. punktu, jo ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta g) apakšpunkts, Polijas Republika attiecībā uz šo tiesību normu izvirza tos pašus argumentus, ko tā ir izvirzījusi pret pārējām apstrīdētajām Regulas 2020/1055 tiesību normām, šī sprieduma 1011.–1030. punktā izklāstītie apsvērumi ir piemērojami attiecībā uz pienākumu, kas paredzēts šajā pēdējā minētajā tiesību normā.

1082 Turklāt pretēji tam, ko apgalvo Polijas Republika, un kā norādīts šī sprieduma 1074. punktā, Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktā, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta g) apakšpunkts, nav noteikts pienākums transportlīdzekļiem atgriezties attiecīgā transporta uzņēmuma darbības centrā. No tā izriet, ka šī dalībvalsts nav sniegusi pierādījumu, kas īpaši pamato, ka šī tiesību norma rada ievērojamu negatīvu ietekmi uz vidi, kas var izraisīt LESD 11. panta pārkāpumu, lasot to kopsakarā ar Hartas 37. pantu.

1083 Tādēļ Polijas Republikas pamats, kas kopīgs visām apstrīdētajām Regulas 2020/1055 tiesību normām, ciktāl tas ir vērsts pret tās 1. panta 3. punktu, jo ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta g) apakšpunkts, jānoraida kā nepamatots.

1084 Ņemot vērā visu iepriekš minēto, jānoraida Polijas Republikas celtā prasība (lieta C-554/20), ciktāl tās mērķis ir panākt šīs tiesību normas atcelšanu.

5. Par Regulas 2020/1055 2. panta 5. punkta b) apakšpunktu

1085 Lai pamatotu savu prasību (lieta C-554/20) atcelt Regulas 2020/1055 2. panta 5. punkta b) apakšpunktu, Polijas Republika atsaucas uz četriem pamatiem, no kuriem pirmais attiecas uz LES 5. panta 4. punktā nostiprinātā samērīguma principa pārkāpumu, otrais – uz LESD 91. panta 2. punkta pārkāpumu, trešais – uz LESD 94. panta pārkāpumu, un pamats, kas kopīgs visām apstrīdētajām Regulas 2020/1055 tiesību normām, ciktāl tas ir vērsts pret tās 2. panta 5. punkta b) apakšpunktu, attiecas uz LESD 11. panta un Hartas 37. panta pārkāpumu.

a) Par samērīguma principa pārkāpumu

1) Lietas dalībnieku argumenti

1086 Ar pirmo pamatu Polijas Republika norāda, ka Regulas 2020/1055 2. panta 5. punkta b) apakšpunktā, ar kuru Regulas Nr. 1072/2009 10. pantā tiek ieviests 7. punkts, neesot ievērotas no samērīguma principa izrietošās prasības.

1087 Pirmām kārtām, šī dalībvalsts uzskata, ka Regulas 2020/1055 2. panta 5. punkta b) apakšpunktu nereglamentē objektīvi kritēriji. Šīs regulas 22. apsvērums attaisnojot šo tiesību normu ar vēlmi nepieļaut negodīgu praksi, kas var radīt "sociālā dempinga" risku un apdraudēt ar kabotāžu saistītā tiesiskā regulējuma ievērošanu. Tomēr jēdziens "sociālais dempings" neesot definēts, un tas var izraisīt ļaunprātīgu izmantošanu. Tieši tā tas esot šajā gadījumā. Proti, nepastāvot objektīvs elements, kas ļauj pielīdzināt "sociālā dempinga" situācijai dalībvalstu ekonomiskās attīstības atšķirības un no tām izrietošās darba samaksas atšķirības.

1088 Turklāt Regulas 2020/1055 2. panta 5. punkta b) apakšpunkts dalībvalstīm atstājot ievērojamu rīcības brīvību attiecībā uz tiem esošo iespēju saīsināt nogaidīšanas perioda ilgumu. Dalībvalstīm, kas atrodas Savienības centrālajā daļā, varētu nākties vispārināt šāda veida ierobežojumus un padarīt stingrākus Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā noteiktos kabotāžas nosacījumus, kuri jau tā esot nesamērīgi, kā izriet no Polijas Republikas argumentiem, kas būtībā norādīti šī sprieduma 765.–801. punktā.

1089 Turklāt par Regulas 2020/1055 2. panta 5. punkta b) apakšpunktu neesot veikts ietekmes novērtējums. Tas, ka Savienības likumdevējs neesot pārbaudījis šīs tiesību normas samērīgumu, to iemeslu dēļ, kurus Polijas Republika norāda attiecībā uz transportlīdzekļu atgriešanās pienākumu un kuri būtībā izklāstīti šī sprieduma 691.–706. punktā, esot samērīguma principa pārkāpums.

1090 Otrām kārtām, patvaļīgi kvalificējot par "sociālo dempingu" to pakalpojumu sniegšanu, ko veic pārvadātāji no dalībvalstīm ar zemāku ekonomisko attīstību, Savienības likumdevējs neesot ņēmis vērā būtiskās negatīvas sekas, kas izriet no kabotāžas pārvadājumu ierobežojuma kombinēto pārvadājumu ietvaros, lai gan kabotāžas pārvadājumi ļaujot transporta uzņēmumiem samazināt tukšbraucienu skaitu un optimizēt autoparka ekspluatāciju.

1091 Trešām kārtām, ar Regulas 2020 2. panta 5. punkta b) apakšpunktu neesot ievērots samērīguma princips, ņemot vērā attiecību starp transporta uzņēmumiem noteiktajiem pienākumiem un sasniedzamo mērķi. Proti, nepieciešamība cīnīties pret "sociālo dempingu" neattaisnojot to, ka tiek ierobežota transporta uzņēmumu īstenotā kabotāžas pakalpojumu sniegšanas brīvība.

1092 Vispirms Savienības likumdevējs neesot ņēmis vērā to, ka starptautiskā autotransporta nozare galvenokārt sastāvot no MVU. Šajā ziņā Polijas Republika balstās uz argumentiem, kas vērsti pret pienākumu attiecībā uz transportlīdzekļu atgriešanos un pret nogaidīšanas periodu. Tādējādi šī dalībvalsts apgalvo, ka no Regulas 2020 2. panta 5. punkta b) apakšpunkta izrietošā darbības izmaksu pieauguma ietekme skars šo uzņēmumu rentabilitāti, kas izraisīs daļas šo uzņēmumu bankrotu. Turpinājumā minētā dalībvalsts uzskata, ka šis darbības izmaksu pieaugums visticamāk izpaudīsies kā preču cenu kāpums, kam varētu būt nopietna ietekme uz Savienības ekonomiku. Visbeidzot Polijas Republika uzskata, ka neesot ņemta vērā to pārvadātāju ekonomiskā situācija, kuri uzņēmējdarbību veic Savienības perifērijā esošajās dalībvalstīs.

1093 Pētījumā par kabotāžas ierobežojumiem kombinētajos pārvadājumos esot apstiprināta Regulas 2020/1055 2. panta 5. punkta b) apakšpunkta negatīvā ietekme.

1094 Parlaments un Padome uzskata, ka šis pamats nav pamatots.

2) Tiesas vērtējums

1095 Ar Direktīvas 92/106 4. pantu transporta uzņēmumiem, veicot kombinētos pārvadājumus starp dalībvalstīm, proti, tādus pārvadājumus, kuros autotransports ir apvienots ar citiem transporta veidiem, piemēram, dzelzceļa transportu, pārvadājumiem pa iekšzemes ūdensceļiem vai pa jūru, ir atļauts veikt sākuma un/vai beigu autoceļa posmus, kas ir šāda kombinētā pārvadājuma neatņemama sastāvdaļa, atbrīvojot tos no noteikumu par kabotāžu piemērošanas.

1096 Ar Regulas 2020/1055 2. panta 5. punkta b) apakšpunktu Regulas Nr. 1072/2009 10. pantā ir ieviests 7. punkts, kurā noteikts, ka "dalībvalstis, ja tas nepieciešams nolūkā izvairīties no [Direktīvas 92/106 4. panta] nepareizas izmantošanas, proti, tādu neierobežotu un nepārtrauktu

pakalpojumu sniegšanas, kuri sastāv no sākuma vai beigu autoceļa posmiem uzņēmējā dalībvalstī un kuri ir daļa no kombinētajiem pārvadājumiem starp dalībvalstīm, var noteikt, ka pārvadātājiem, kad tie veic šādus sākuma un/vai beigu kravas autopārvadājumu posmus minētajā dalībvalstī, piemēro šīs regulas 8. pantu".

1097 Turklāt minētajā 7. punktā ir precizēts, ka "attiecībā uz šādiem kravas autopārvadājumu posmiem dalībvalstis var paredzēt ilgāku laikposmu nekā [Regulas Nr. 1072/2009] 8. panta 2. punktā paredzētais septiņu dienu laikposms un var paredzēt īsāku laikposmu nekā šīs regulas 8. panta 2.a punktā paredzētais četru dienu laikposms". Turklāt minētajā 7. punktā ir paredzēts, ka "dalībvalstis, kas izmanto šo izņēmumu, par to paziņo Komisijai pirms savu attiecīgo valsts pasākumu piemērošanas", "minētos noteikumus pārskata vismaz reizi piecos gados", "par minēto pārskatīšanu ziņo Komisijai" un "noteikumus, arī attiecīgo laikposmu ilgumu, pārskatāmā veidā dara publiski pieejamus".

1098 Tādējādi ar Regulas 2020/1055 2. panta 5. punkta b) apakšpunktu dalībvalstīm, lai izvairītos no Direktīvas 92/106 4. pantā paredzētā atbrīvojuma nepareizas izmantošanas, tiek sniegta iespēja, atkāpjoties no šī atbrīvojuma, paredzēt, ka noteikumi par kabotāžu, kas minēti Regulas Nr. 1072/2009 8. pantā redakcijā, kura grozīta ar Regulu 2020/1055, tiek piemēroti sākuma un/vai beigu autoceļa posmiem, kas veikti to teritorijā kombinēto pārvadājumu ietvaros, turklāt atļaujot šīm dalībvalstīm papildināt šo piemērošanu ar atvieglojumiem, kas saistīti ar atļautā kabotāžas laikposma pagarinājumu, kā arī nogaidīšanas perioda saīsināšanu šādu kombinēto pārvadājumu ietvaros.

1099 Pēc šī precizējuma jānorāda, pirmkārt, kā ir norādījis Parlaments un Padome – un Polijas Republika to neapstrīd –, ka ietekmes novērtējumā, kas papildina priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai, ar kuru groza Direktīvu 92/106/EEK par kopīgu noteikumu ieviešanu dažiem kombinētā kravas transporta veidiem starp dalībvalstīm (SWD(2017) 362 final, 25. lpp.), ir izklāstītas grūtības, kas saistītas ar Direktīvas 92/106 4. pantā paredzētā atbrīvojuma no kabotāžas noteikumiem kombinēto pārvadājumu ietvaros nepareizu izmantošanu. It īpaši tika uzskatīts, ka šis atbrīvojums, kas ir ļāvis attīstīties starptautiskajiem intermodālajiem pārvadājumiem, esot jāsaglabā, bet tomēr esot jāizvairās no tā, ka tas tiek izmantots, lai apietu noteikumus, kas piemērojami kabotāžas jomā.

1100 Turklāt jānorāda arī, ka šajā ietekmes novērtējumā (16. un 17. lpp.) tostarp tika ņemtas vērā sekas, kas izrietētu no Direktīvas 92/106 4. pantā paredzētā atbrīvojuma pilnīgas likvidēšanas.

1101 Šādos apstākļos nevar Savienības likumdevējam pārmest, ka tas ir pieņēmis Regulas 2020/1055 2. panta 5. punkta b) apakšpunktu, jo, kā apgalvots, tā rīcībā neesot bijis informācijas, kas nepieciešama, lai novērtētu šīs tiesību normas samērīgumu.

1102 Otrām kārtām, saistībā ar Regulas 2020/1055 2. panta 5. punkta b) apakšpunkta samērīgumu jānorāda, runājot par šīs tiesību normas mērķi, kurš jāņem vērā, vērtējot šo samērīgumu, ka, protams, kā norāda Polijas Republika, atsauce uz "sociālo dempingu" ir minēta Regulas 2020/1055 22. apsvērumā kā potenciālas sekas negodīgai praksei, kas konstatēta kombinēto pārvadājumu nozarē.

1103 Tomēr cīņa pret "sociālo dempingu" nav šīs tiesību normas galvenais mērķis. Proti, kā izriet no minētās tiesību normas formulējuma, ņemot vērā 22. apsvērumu, tās mērķis ir novērst to, ka tiek nepareizi izmantots Direktīvas 92/106 4. pants, kura mērķis ir apiet kabotāžas pagaidu raksturu un pieļaut transportlīdzekļu pastāvīgu klātbūtni citā dalībvalstī, kas nav dalībvalsts, kurā transporta uzņēmums veic uzņēmējdarbību.

1104 Runājot par Regulas 2020/1055 2. panta 5. punkta b) apakšpunkta apgalvoto nesamērīgumu, ņemot vērā šo mērķi, uzreiz jānorāda, ka Polijas Republika nav izvērsusi īpašu argumentāciju šī pamata pamatojumam. Šī dalībvalsts atkārto argumentus, kurus tā izklāstījusi pirmajā pamatā par samērīguma principa pārkāpumu, kas vērsts pret pienākumu attiecībā uz transportlīdzekļu atgriešanos.

1105 Taču Polijas Republikas argumentācijai, ka Regulas 2020/1055 2. panta 5. punkta b) apakšpunkts var izraisīt transportlīdzekļu tukšbraucienu skaita pieaugumu un autoparka ekspluatācijas optimizēšanas grūtības, nevar piekrist.

1106 Proti, pirmkārt, veids, kā dalībvalsts izmanto šajā tiesību normā paredzēto iespēju, nozīmējot nevis pilnīgu aizliegumu veikt sākuma un/vai beigu autoceļa posmus tās teritorijā kombinēto pārvadājumu ietvaros, bet gan šo posmu regulēšanu, piemērojot noteikumus par kabotāžas pārvadājumiem, izmantojot iespējamos atvieglojumus, kas saistīti ar atļautā kabotāžas laikposma pagarinājumu, kā arī nogaidīšanas perioda saīsināšanu.

1107 Otrkārt, Regulas 2020/1055 2. panta 5. punkta b) apakšpunktā pretēji pieņēmumam, uz kuru ir balstīta Polijas Republikas argumentācija, nav noteikta prasība, ka transportlīdzeklim jāatgriežas transporta uzņēmuma darbības centrā, un tādēļ tas nerada šķērsli tam, lai gadījumā, ja dalībvalsts izmanto šajā tiesību normā paredzēto iespēju, šis uzņēmums veiktu citus pārvadājumus, kas nav minētajā tiesību normā minētie pārvadājumi, lai samazinātu transportlīdzekļu tukšbraucienus.

1108 Attiecībā uz pārējo, runājot par pētījumu par kabotāžas ierobežojumiem kombinētajos pārvadājumos, kurš ir veikts pēc Regulas 2020/1055 pieņemšanas, jāatgādina, ka saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru Savienības akta spēkā esamība jānovērtē, ņemot vērā informāciju, kas bija Savienības likumdevēja rīcībā attiecīgā tiesiskā regulējuma pieņemšanas brīdī (spriedums, 2022. gada 22. februāris, *Stichting Rookpreventie Jeugd* u.c., C-160/20, EU:C:2022:101, 67. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

1109 Katrā ziņā Polijas Republika nav pierādījusi, kā šis pētījums, kurš balstās uz hipotēzi, ka kombinēto pārvadājumu darbībām visās dalībvalstīs tiek pilnībā piemērots Regulas Nr. 1072/2009 8. pantā, it īpaši tā 2. un 2.a punktā paredzētais kabotāžas pārvadājumus regulējošais režīms, ir atbilstošs šajā lietā.

1110 Kā pamatoti apgalvo Padome, šajā pētījumā izmantotā hipotēze nozīmē, ka Direktīvas 92/106 4. pantā paredzētais atbrīvojums tiek ierobežots stingrāk nekā pasākums, ko Savienības likumdevējs noteicis Regulas 2020/1055 2. panta 5. punkta b) apakšpunktā.

1111 Proti, vispirms jāuzsver, ka dalībvalstis var izmantot šajā tiesību normā paredzēto iespēju tikai tad, "ja tas nepieciešams nolūkā izvairīties no [šī 4. panta] nepareizas izmantošanas, proti, tādu neierobežotu un nepārtrauktu pakalpojumu sniegšanas, kuri sastāv no sākuma vai beigu autoceļa posmiem uzņēmējā dalībvalstī un kuri ir daļa no kombinētajiem pārvadājumiem".

1112 Turpinājumā nosakot, ka "dalībvalstis var paredzēt ilgāku laikposmu nekā [Regulas Nr. 1072/2009] 8. panta 2. punktā paredzētais septiņu dienu laikposms un var paredzēt īsāku laikposmu nekā [šīs] regulas 8. panta 2.a punktā paredzētais četru dienu laikposms", minētā iespēja neliek dalībvalstīm pilnībā piemērot kombinēto pārvadājumu darbībām Regulā Nr. 1072/2009 paredzēto kabotāžas pārvadājumus regulējošo režīmu, bet dod tām iespēju izvēlēties elastīgāku šī režīma piemērošanu.

1113 Šajā ziņā, jānorāda, ka Polijas Republika balstās uz kļūdainu Regulas 2020/1055 2. panta 5. punkta b) apakšpunkta interpretāciju, kad šī dalībvalsts apgalvo, ka atbilstoši šai tiesību normai dalībvalstu rīcībā esošā iespēja noteikt nogaidīšanas periodu, kas ir īsāks par četru dienu laikposmu, kurš paredzēts Regulas Nr. 1072/2009 8. panta 2. punktā, ļauj šīm dalībvalstīm stingrāk ierobežot noteikumus par kabotāžas pārvadājumiem, jo, saīsinot nogaidīšanas periodu starp diviem kabotāžas cikliem, dalībvalsts, kura piemēro Regulas 2020/1055 2. panta 5. punkta b) apakšpunktā paredzēto iespēju, ļaujot pārvadātājiem biežāk tās teritorijā veikt kabotāžas pārvadājumus kombinēto pārvadājumu ietvaros, salīdzinot ar Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā paredzētā nogaidīšanas perioda piemērošanu.

1114 Visbeidzot Regulas 2020/1055 2. panta 5. punkta b) apakšpunktā paredzētās iespējas piemērošana ir pakļauta kontrolei, jo dalībvalstīm, kas vēlas to izmantot, par to jāinformē Komisija pirms attiecīgo valsts pasākumu piemērošanas un jāpārskata šie pasākumi vismaz reizi piecos gados, kā arī jāpaziņo šīs pārskatīšanas rezultāti Komisijai.

1115 No iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka Polijas Republika nav pierādījusi Regulas 2020/1055 2. panta 5. punkta b) apakšpunkta nesamērīgumu, ņemot vērā šīs tiesību normas mērķi.

1116 Tādēļ Polijas Republikas izvirzītais pirmais pamats jānoraida kā nepamatots.

b) Par LESD 91. panta 2. punkta un 94. panta pārkāpumu

1) Lietas dalībnieku argumenti

1117 Ar savu otro un trešo pamatu, kas vērsti pret Regulas 2020/1055 2. panta 5. punkta b) apakšpunktu un kas jāizskata kopā, Polijas Republika apgalvo, ka ar šo tiesību normu esot pārkāpts LESD 91. panta 2. punkts un 94. pants.

1118 Šajā ziņā šī dalībvalsts atkārto argumentus, kas vērsti pret pienākumu attiecībā uz transportlīdzekļu atgriešanos un pret nogaidīšanas periodu.

1119 Turklāt minētā dalībvalsts apgalvo, pirmkārt, ka Savienības likumdevējs ir pārkāpis LESD 91. panta 2. punktu, jo, tā kā netiek ņemti vērā to pārvadātāju apstākļi, kuri uzņēmējdarbību veic Savienības perifērijā esošās dalībvalstīs, Regulas 2020/1055 2. panta 5. punkta b) apakšpunktā paredzētā iespēja, kas saistīta ar kabotāžas pārvadājumiem kombinēto pārvadājumu ietvaros, izraisot dzīves līmeņa un nodarbinātības pazemināšanos atsevišķos reģionos.

1120 Tāpat arī Direktīvas 92/106 mērķis saskaņā ar tās trešo apsvērumu esot cīnīties pret sastrēgumiem uz ceļiem un pret piesārņojumu, kas saistīts ar autotransportu. Ar Regulas 2020/1055 2. panta 5. punkta b) apakšpunkta pieņemšanu ierobežojot Direktīvas 92/106 piemērošanas jomu, Savienības likumdevējs esot pārkāpis arī LESD 91. panta 2. punktu, ciktāl tas neesot ņēmis vērā

Regulas 2020/1055 2. panta 5. punkta b) apakšpunkta negatīvo ietekmi uz transportlīdzekļu ekspluatāciju. Tukšbraucienu skaita palielināšanās un lielākas grūtības, lai veiktu kombinēto pārvadājumu darbības, neizbēgami izraisot satiksmes pieaugumu uz ceļu infrastruktūrām un tātad to stāvokļa pasliktināšanos.

1121 Otrkārt, Polijas Republika apgalvo, ka ar kabotāžas papildu ierobežojumu ieviešanu Savienības likumdevējs esot pārkāpis LESD 94. pantu, jo nav ņēmis vērā transporta uzņēmumu situāciju, it īpaši to uzņēmumu situāciju, kuri ir no dalībvalstīm, kas atrodas Savienības perifērijā, kā arī MVU situāciju. Tas neesot ņēmis vērā arī faktu, ka Covid-19 pandēmijas izraisītā ekonomiskā krīze, kuras ietekme uz autotransporta nozari esot īpaši nelabvēlīga, esot padarījusi pārvadātāju situāciju vēl sarežģītāku.

1122 Turklāt atsauce uz "sociālo dempingu", lai pamatotu Regulas 2020/1055 2. panta 5. punkta b) apakšpunktu, liecinot par to, ka nav ņemta vērā to transporta uzņēmumu situācija, kuri ir no dalībvalstīm, kas atrodas Savienības perifērijā. Vēlme nodrošināt visu dalībvalstu transporta uzņēmumu konkurences apstākļu absolūtu vienlīdzību esot pretrunā pašam konkurences jēdzienam. Proti, produktivitātes un ekonomiskās attīstības atšķirības, kas galu galā izpaužoties kā algu līmeņu atšķirības, esot tirdzniecības virzītājspēks konkurences apstākļos. Tādējādi centieni ierobežot to transporta uzņēmumu dalību kabotāžas pakalpojumu sniegšanā, kas uzņēmējdarbību veic mazāk attīstītās dalībvalstīs, pierādot, ka nav ņemti vērā šo uzņēmumu ekonomiskie apstākļi no konkurences tiesību viedokļa.

1123 Parlaments un Padome uzskata, ka šis pamats nav pamatots.

2) Tiesas vērtējums

1124 Pirmām kārtām, jāatgādina, kā izklāstīts šī sprieduma 935.–940. punktā, ka LESD 91. panta 2. punkta ievērošana, ar kuru Savienības likumdevējam, pieņemot tādus pasākumus kā tie, kas paredzēti Regulas 2020/1055 2. panta 5. punkta b) apakšpunktā, ir noteikts pienākums ņemt vērā nopietno nelabvēlīgo ietekmi uz dzīves līmeni un nodarbinātību atsevišķos reģionos, kā arī uz transportlīdzekļu ekspluatāciju, būtībā atspoguļo šī likumdevēja pienākumu rīkoties saskaņā ar samērīguma principu, nosakot tādus pasākumus, kuri ir piemēroti izvirzītā mērķa sasniegšanai, kuri acīmredzami nepārsniedz to, kas ir nepieciešams šī mērķa sasniegšanai, un kuri ir samērīgi ar minēto mērķi.

1125 Taču, kā konstatēts šī sprieduma 1116. punktā, Polijas Republikas argumenti par to, ka ar Regulas 2020/1055 2. panta 5. punkta b) apakšpunktu neesot ievērots samērīguma princips, neļauj uzskatīt, ka Savienības likumdevējs nav ievērojis šo principu.

1126 Turklāt vēl bez fakta, ka apgalvotā samērīguma principa pārkāpuma izskatīšanas ietvaros izvirzītie argumenti tika noraidīti, šī dalībvalsts, lai pamatotu šo pamatu, ar ko apgalvo LESD 91. panta 2. punkta pārkāpumu, nav sniegusi nekādu papildu informāciju, kas var pierādīt, ka Regulas 2020/1055 2. panta 5. punkta b) apakšpunktā paredzētā iespēja nopietni ietekmētu dzīves līmeni un nodarbinātību atsevišķos reģionos, kā arī transportlīdzekļu ekspluatāciju, ko Savienības likumdevējs neesot ņēmis vērā, iedibinot šo iespēju, tādējādi pārkāpdams LESD 91. panta 2. punktu.

1127 Pirmkārt, runājot par ietekmi uz dzīves līmeni un nodarbinātību atsevišķos reģionos, Polijas Republika nesniedz argumentus konkrēti par šo iespēju, bet tāpat kā pret nogaidīšanas periodu izteiktajos iebildumos atsaucas uz saviem argumentiem par pienākumu attiecībā uz transportlīdzekļu atgriešanos, kas liekot veikt papildu braucienus, nepaskaidrojot, kā šī pēdējā minētā pienākuma sekas ir attiecināmas arī uz minēto iespēju.

1128 Tādēļ, tā kā nav neviena konkrēta elementa, kas var pierādīt Polijas Republikas argumentācijas par nodarbinātības līmeni pamatotību, tā jāuzskata par spekulatīvu.

1129 Otrkārt, Polijas Republikas argumentācijai, ka Regulas 2020/1055 2. panta 5. punkta b) apakšpunkts izraisīs transportlīdzekļu un transporta infrastruktūru stāvokļa pasliktināšanos, jo palielināsies tukšbraucienu skaits, kā arī kombinētie pārvadājumi tiks aizstāti ar pārvadājumiem tikai pa autoceļiem, arī nevar piekrist šī sprieduma 1106. un 1107. punktā izklāstīto iemeslu dēļ. Turklāt šī argumentācija daļēji balstās uz pieņēmumu, ka šajā tiesību normā paredzēto iespēju vienlaicīgi īstenošot ievērojams skaits dalībvalstu, bet to gan nevar prezumēt.

1130 Otrām kārtām, runājot par argumentāciju par apgalvotu LESD 94. panta pārkāpumu, pietiek ar atgādinājumu, ka šai tiesību normai, atbilstoši kurai visos pasākumos, ko Līgumu sakarā veic "attiecībā uz pārvadājumu likmēm un nosacījumiem", ņem vērā pārvadātāju ekonomiskos apstākļus, šajā gadījumā nav nozīmes. Proti, Regulas 2020/1055 2. panta 5. punkta b) apakšpunkts, ciktāl tajā ir paredzēta iespēja piemērot Regulas Nr. 1072/2009 8. pantu kombinēto pārvadājumu ietvaros, nereglamentē kravu vai pasažieru pārvadājumu cenas vai nosacījumus, bet paredz iespēju dalībvalstīm, lai izvairītos no nepareizas izmantošanas, reglamentēt kārtību, kādā tiek veikti sākuma un/vai beigu autoceļa posmi, kuri ir šādu kombinēto pārvadājumu neatņemama sastāvdaļa.

1131 Tālab otrais un trešais pamats, ko Polijas Republika izvirzījusi pret Regulas 2020/1055 2. panta 5. punkta b) apakšpunktu, jānoraida kā nepamatoti.

c) Par LESD 11. panta un Hartas 37. panta pārkāpumu

1) Lietas dalībnieku argumenti

1132 Polijas Republika ar savu pamatu, kas kopīgs visām apstrīdētajām Regulas 2020/1055 tiesību normām, ciktāl tas ir vērsts pret tās 2. panta 5. punkta b) apakšpunktu, apgalvo, ka, pieņemot šo tiesību normu, Savienības likumdevējs esot pārkāpis LESD 11. pantu un Hartas 37. pantu.

1133 Šajā pamatā šī dalībvalsts attiecībā uz 2. panta 5. punkta b) apakšpunktu izvirza tos pašus argumentus, kuri būtībā izklāstīti šī sprieduma 990.–1002. punktā, lai apgalvotu, ka Savienības likumdevējs nav veicis pienācīgu novērtējumu par šīs tiesību normas nopietno ietekmi uz vidi smago kravas transportlīdzekļu papildu braucienu, tostarp tukšbraucienu, dēļ, ko tā radot un no kā izrietot CO_2 un gaisu piesārņojošo vielu emisiju pieaugums.

1134 Turklāt Polijas Republika precizē, ka pētījums par kabotāžas ierobežojumiem kombinētajos pārvadājumos apstiprina Regulas 2020/1055 2. panta 5. punkta b) apakšpunktā paredzētā pasākuma saistībā ar kombinētajiem pārvadājumiem negatīvo ietekmi uz vidi un faktu, ka tas ir pretrunā Eiropas zaļā kursa mērķiem.

1135 Parlaments un Padome uzskata, ka šie argumenti nav pamatoti.

2) Tiesas vērtējums

1136 Tā kā ar pamatu, kas kopīgs visām apstrīdētajām Regulas 2020/1055 tiesību normām, ciktāl tas vērsts pret tās 2. panta 5. punkta b) apakšpunktu, Polijas Republika attiecībā uz šo tiesību normu izvirza tos pašus argumentus, ko šī dalībvalsts izvirzījusi pret citām apstrīdētajām Regulas 2020/1055 tiesību normām, šī sprieduma 1011.–1030. punktā izklāstītie apsvērumi ir piemērojami minētajā tiesību normā paredzētajai iespējai.

1137 Attiecībā uz pārējo šī sprieduma 1106., 1107. un 1129. punktā norādīto iemeslu dēļ jānoraida Polijas Republikas apgalvojums, ka šī iespēja liks veikt papildu braucienus tādā apmērā, ka tā radīs ievērojamu negatīvu ietekmi uz vidi, kas var būt LESD 11. panta, lasot to kopsakarā ar Hartas 37. pantu, prasību pārkāpums.

1138 Turklāt attiecībā uz pētījumu par kabotāžas ierobežojumiem kombinētajos pārvadājumos – tas, kā konstatēts šī sprieduma 1110.–1114. punktā, ir balstīts uz hipotēzi, kas veido stingrāku Direktīvas 92/106 4. panta piemērošanas ierobežojumu nekā Regulas 2020/1055 2. panta 5. punkta b) apakšpunktā Savienības likumdevēja paredzētās iespējas tvērums.

1139 Tālab Polijas Republikas pamats, kas kopīgs visām apstrīdētajām Regulas 2020/1055 tiesību normām, ciktāl tas ir vērsts pret tās 2. panta 5. punkta b) apakšpunktu, jānoraida kā nepamatots.

1140 Ņemot vērā visu iepriekš minēto, Polijas Republikas celtā prasība (lieta C-554/20), ciktāl tās mērķis ir panākt Regulas 2020/1055 2. panta 5. punkta b) apakšpunkta atcelšanu, jānoraida.

6. Secinājumi par Regulu 2020/1055

1141 No visiem iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka Lietuvas Republikas (lieta C-542/20), Bulgārijas Republikas (lieta C-545/20), Rumānijas (lieta C-547/20), Kipras Republikas (lieta C-550/20), Ungārijas (lieta C-551/20), Maltas Republikas (lieta C-552/20) un Polijas Republikas (lieta C-554/20) celtās prasības jāapmierina, ciktāl ar tām prasīts atcelt Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, jo ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, un pārējā daļā tās jānoraida.

C. Par Direktīvu 2020/1057

1142 Lietuvas Republika (lieta C-541/20), Rumānija (lieta C-548/20), Ungārija (lieta C-551/20) un Polijas Republika (lieta C-555/20) prasa galvenokārt atcelt vairākas Direktīvas 2020/1057 tiesību normas vai pakārtoti – atcelt šo direktīvu pilnībā. Bulgārijas Republika (lieta C-544/20) un Kipras Republika (lieta C-550/20) prasa atcelt minēto direktīvu pilnībā.

1143 Pirmām kārtām, Lietuvas Republikas, Rumānijas, Ungārijas un Polijas Republikas prasības ir celtas, lai panāktu Direktīvas 2020/1057 1. panta atcelšanu vai atsevišķu šī panta 3.–7. punkta normu atcelšanu (turpmāk tekstā – "apstrīdētās Direktīvas 2020/1057 1. panta normas"), ciktāl ar šīm tiesību normām ir veikts nošķirums starp dažādiem autopārvadājumu veidiem un atsevišķi šo darbību veidi ir atbrīvoti no Direktīvā 96/71 paredzēto noteikumu par darba ņēmēju norīkošanu darbā piemērošanas. Runājot par Bulgārijas Republikas un Kipras Republikas celtajām prasībām, kaut arī to mērķis ir panākt Direktīvas 2020/1057 atcelšanu pilnībā, to pamatojumam tās izvirza arī pamatus un argumentus, kuri attiecas vienīgi uz šīs direktīvas 1. panta normām un it īpaši uz šī panta 3. un 4. punktu.

1144 Otrām kārtām, Polijas Republikas celtās prasības mērķis ir panākt arī Direktīvas 2020/1057 9. panta 1. punkta atcelšanu, ciktāl tajā ir noteikts termiņš tās transponēšanai.

1. Pamatu apskats

1145 Lai pamatotu prasījumus savā prasībā atcelt galvenokārt Direktīvas 2020/1057 1. panta 3. un 7. punktu vai pakārtoti – šo direktīvu pilnībā (lieta C-541/20), Lietuvas Republika izvirza trīs pamatus, no kuriem pirmais attiecas uz Hartas 20. pantā nostiprinātā vispārējā diskriminācijas aizlieguma principa pārkāpumu, otrais – uz LES 5. panta 4. punktā nostiprinātā samērīguma principa pārkāpumu un trešais – uz "pareiza likumdošanas procesa" principa pārkāpumu. Tomēr jāatgādina, ka tiesas sēdē, kā jau norādīts šī sprieduma 68. punktā, minētā dalībvalsts atsauca savu prasību atcelt šī 1. panta 7. punktu, kas attiecas uz kabotāžas pārvadājumiem.

1146 Lai pamatotu savas attiecīgās prasības atcelt Direktīvu 2020/1057 pilnībā (lietas C-544/20 un C-550/20), Bulgārijas Republika un Kipras Republika katra izvirza piecus pamatus, kuri lielā mērā pārklājas un galvenokārt attiecas uz šīs direktīvas 1. panta 3. un 4. punktu. Pirmie pamati attiecas uz LES 5. panta 4. punktā un protokola par subsidiaritātes un samērīguma principiem 1. pantā nostiprinātā samērīguma principa pārkāpumu. Otrie pamati attiecas uz vienlīdzīgas attieksmes un diskriminācijas aizlieguma principu pārkāpumu, kuri nostiprināti LESD 18. pantā, kā arī Hartas 20. un 21. pantā, uz LES 4. panta 2. punktā nostiprinātā principa par dalībvalstu vienlīdzību saistībā ar Līgumiem pārkāpumu un, "ja Tiesa to atzītu par nepieciešamu", uz LESD 95. panta 1. punkta pārkāpumu. Trešie pamati attiecas uz LESD 91. panta 1. punkta pārkāpumu. Ceturtie pamati attiecas uz LESD 90. panta pārkāpumu, lasot to kopsakarā ar LES 3. panta 3. punktu, uz LESD 91. panta 2. punkta un 94. panta pārkāpumu. Piektie pamati attiecas uz LESD 34. un 35. panta pārkāpumu (pirmā daļa), kā arī galvenokārt uz LESD 58. panta 1. punkta pārkāpumu, lasot to kopsakarā ar LESD 91. pantu, vai pakārtoti – uz LESD 56. panta pārkāpumu (otrā daļa).

1147 Lai pamatotu savu prasību atcelt Direktīvas 2020/1057 1. panta 3.–6. punktu vai pakārtoti – atcelt šo direktīvu pilnībā (lieta C-548/20), Rumānija izvirza divus pamatus, no kuriem pirmais attiecas uz LES 5. panta 4. punktā nostiprinātā samērīguma principa pārkāpumu un otrais – uz LESD 18. pantā paredzētā diskriminācijas pilsonības dēļ aizlieguma principa pārkāpumu.

1148 Lai pamatotu prasījumus savā prasībā galvenokārt atcelt Direktīvas 2020/1057 1. pantu (lieta C-551/20), Ungārija izvirza vienīgo pamatu par Direktīvas 96/71 1. panta 3. punkta a) apakšpunkta pārkāpumu. Lai pamatotu prasījumus šajā pašā prasībā pakārtoti atcelt Direktīvas 2020/1057 1. panta 6. punktu, Ungārija izvirza divus pamatus, no kuriem pirmais attiecas uz acīmredzamu kļūdu vērtējumā, kā arī samērīguma principa pārkāpumu un otrais – uz diskriminācijas aizlieguma principa pārkāpumu.

1149 Lai pamatotu prasījumus savā prasībā atcelt Direktīvas 2020/1057 1. panta, 3., 4., 6. un 7. punktu vai pakārtoti – atcelt šo direktīvu pilnībā (lieta C-555/20), Polijas Republika izvirza četrus pamatus, no kuriem pirmais attiecas uz LES 5. panta 4. punktā nostiprinātā samērīguma principa pārkāpumu, otrais – uz LESD 91. panta 2. punkta pārkāpumu, trešais – uz LESD 94. panta pārkāpumu un ceturtais – uz LESD 11. panta un Hartas 37. panta pārkāpumu. Lai pamatotu prasījumus šajā pašā prasībā atcelt Direktīvas 2020/1057 9. panta 1. punktu vai pakārtoti – atcelt šo direktīvu pilnībā, Polijas Republika izvirza trīs pamatus, no kuriem pirmais attiecas uz tiesiskās drošības principa pārkāpumu, otrais – uz LES 5. panta 4. punktā nostiprinātā samērīguma principa pārkāpumu un trešais – uz LESD 94. panta pārkāpumu.

1150 Pēc tā Savienības tiesiskā regulējuma rezumēšanas, kas piemērojams transportlīdzekļu vadītāju norīkošanai darbā autotransporta nozarē, un pēc tam, kad šajā kontekstā būs izklāstīti dažādi autopārvadājumu veidi, kas minēti Direktīvas 2020/1057 1. pantā, būs secīgi jāpārbauda prasījumi, kas izteikti prasībās atcelt šo 1. pantu vai kādas tā normas, kā arī šīs direktīvas 9. panta 1. punktu.

2. Par Savienības tiesisko regulējumu, kas piemērojams transportlīdzekļu vadītāju norīkošanai darbā autotransporta nozarē

1151 Ievadā jāatgādina – kā izriet no Direktīvas 96/71 1. panta 1. punkta –, ka šīs direktīvas mērķis ir nodrošināt darbā norīkoto darba ņēmēju aizsardzību viņu norīkojuma laikā saistībā ar pakalpojumu sniegšanas brīvību, paredzot obligātus noteikumus attiecībā uz darba apstākļiem, kā arī darba ņēmēju veselības un drošības aizsardzību. Šajā nolūkā šīs direktīvas 2. panta 1. punktā darbā norīkots darba ņēmējs ir definēts kā darba ņēmējs, kurš uz ierobežotu laiku veic darbu dalībvalstī, kas nav tā dalībvalsts, kurā viņš parasti strādā. Minētās direktīvas 3. panta 1. punktā ir noteikts – dalībvalstis nodrošina, ka attiecīgie uzņēmumi šo dalībvalstu teritorijā darbā norīkotajiem darba ņēmējiem, pamatojoties uz vienlīdzīgu attieksmi, nodrošina darba un nodarbinātības noteikumus tajā dalībvalstī, kurā darbs tiek veikts, šiem noteikumiem aptverot šajā tiesību normā uzskaitītās jomas, kuru starpā ir attiecīgi b) un c) apakšpunktā minētais minimālais apmaksātais ikgadējais atvaļinājums un atalgojums.

1152 Kā Tiesa jau ir nospriedusi, izņemot pakalpojumus, ko sniedz tirdzniecības flotes uzņēmumu kuģu apkalpe, Direktīvu 96/71 principā piemēro visiem starptautiskajiem pakalpojumiem, kam nepieciešama darba ņēmēju norīkošana darbā, neatkarīgi no tā, ar kuru ekonomikas nozari šāds pakalpojums ir saistīts, ieskaitot arī autotransporta jomu (spriedums, 2020. gada 1. decembris, *Federatie Nederlandse Vakbeweging*, C-815/18, EU:C:2020:976, 33. punkts).

1153 Runājot par Direktīvu 2020/1057, tā, kā izriet no tās nosaukuma, attiecas uz diviem galvenajiem aspektiem. Pirmkārt, ar to attiecībā uz Direktīvu 96/71 un Direktīvu 2014/67 nosaka īpašus noteikumus autotransporta nozarē strādājošo transportlīdzekļu vadītāju norīkošanai darbā. Otrkārt, ar to groza Direktīvu 2006/22 attiecībā uz izpildes nodrošināšanas prasībām un groza Regulu Nr. 1024/2012. Dalībvalstis, kuras lūdz atcelt Direktīvu 2020/1057 vai tās daļu, vērš savas prasības pret pirmo no šiem diviem aspektiem.

1154 Šajā ziņā, kā izriet no Direktīvas 2020/1057 1. panta 1. punkta formulējuma, ar tās 1. pantu ir paredzēti īpaši noteikumi par autotransporta nozarē strādājošo transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā. Saskaņā ar šīs direktīvas 1. apsvērumu šādu īpašu noteikumu ieviešanas mērķis ir nodrošināt pienācīgus darba apstākļus un sociālo aizsardzību transportlīdzekļu vadītājiem, no vienas puses, un radīt atbilstošus un godīgas konkurences apstākļus autotransporta uzņēmumiem, no otras puses, lai izveidotu drošu, efektīvu un sociāli atbildīgu autotransporta nozari. No šī paša apsvēruma izriet arī, ka, ņemot vērā autotransporta nozares darbaspēka augsta līmeņa mobilitāti, Savienības likumdevējs, izstrādājot šādus īpašus noteikumus, ir vēlējies nodrošināt līdzsvaru starp šo uzņēmumu brīvību sniegt pārrobežu pakalpojumus, preču brīvu apriti, kā arī pienācīgiem darba apstākļiem un transportlīdzekļu vadītāju sociālo aizsardzību.

1155 Proti, kā izriet no Direktīvas 2020/1057 8. apsvēruma, ņemot vērā transporta nozares ļoti mobilo raksturu, transportlīdzekļu vadītāji, pretēji noteikumiem, kādi paredzēti citās nozarēs, parasti netiek norīkoti darbā uz citu dalībvalsti saskaņā ar pakalpojumu līgumiem uz ilgu laikposmu. Tādēļ, kā uzsvērts arī šīs direktīvas 2. un 3. apsvērumā, lai šajos konkrētajos apstākļos nodrošinātu, ka autotransporta pakalpojumu sniegšanas brīvība ir balstīta uz transporta

uzņēmumu godīgu konkurenci, un lai tādējādi nodrošinātu iekšējā tirgus normālu darbību, nozarei specifiskie noteikumi, kas paredzēti ar minēto direktīvu, precizē, kādos apstākļos transportlīdzekļu vadītāji ir vai nav pakļauti Direktīvā 96/71 paredzētajiem noteikumiem par darba ņēmēju norīkošanu darbā.

1156 No Direktīvas 2020/1057 9. apsvēruma izriet, ka Savienības likumdevējs ir nolēmis balstīt šos nozarei specifiskos noteikumus uz pietiekamas saiknes esamību starp transportlīdzekļa vadītāju un sniegto pakalpojumu ar uzņēmējas dalībvalsts teritoriju un, lai veicinātu minēto noteikumu izpildi, nošķirt dažādus pārvadājumu veidus atkarībā no tā, cik cieša ir saikne ar uzņēmējas dalībvalsts teritoriju.

1157 Tādējādi šīs direktīvas 1. panta 3. un 7. punktā, lasot tos kopsakarā ar minētās direktīvas 7.–13. apsvērumu, ir nošķirti pieci starptautisko autopārvadājumu veidi, proti, divpusējie pārvadājumi, pārvadājumi, kas nav divpusēji (turpmāk tekstā – "trešo valstu pārvadājumi"), tranzīta pārvadājumi, kombinētie pārvadājumi un kabotāžas pārvadājumi.

1158 Pirmām kārtām, runājot par divpusējiem pārvadājumiem, tie, kā izriet no Direktīvas 2020/1057 10. apsvēruma, ir pārvadājumi no dalībvalsts, kurā transporta uzņēmums veic uzņēmējdarbību, uz citas dalībvalsts teritoriju vai uz trešās valsts teritoriju vai, otrādi, pārvadājumi no dalībvalsts vai trešās valsts uz dalībvalsti, kurā transporta uzņēmums veic uzņēmējdarbību.

1159 No Direktīvas 2020/1057 1. panta 3. punkta pirmās daļas un 4. punkta pirmās daļas izriet, ka, neskarot Direktīvas 96/71 2. panta 1. punktu, transportlīdzekļa vadītāju neuzskata par norīkotu darbā Direktīvas 96/71 izpratnē, kad viņš veic divpusējus kravu vai pasažieru pārvadājumus. Direktīvas 2020/1057 1. panta 3. punkta trešajā līdz piektajā daļā un 4. punkta trešajā un ceturtajā daļā turklāt ir paredzēti atbrīvojumi papildu darbībām gan saistībā ar divpusējiem kravu pārvadājumiem, gan divpusējiem pasažieru pārvadājumiem.

1160 Otrām kārtām, attiecībā uz trešo valstu pārvadājumiem no Direktīvas 2020/1057 13. apsvēruma izriet, ka šos pārvadājumus raksturo tas, ka transportlīdzekļa vadītājs veic starptautisku pārvadājumu ārpus dalībvalsts, kurā uzņēmums, kas veic norīkošanu, veic uzņēmējdarbību. Tātad tie ir pārvadājumi no dalībvalsts, kas nav dalībvalsts, kurā šis uzņēmums veic uzņēmējdarbību, vai no trešās valsts uz citas dalībvalsts, kas arī nav minētā dalībvalsts, kurā uzņēmums veic uzņēmējdarbību, teritoriju vai uz trešās valsts teritoriju. Tādējādi, kā izriet arī no šī apsvēruma, šajos gadījumos nozarei specifiski noteikumi ir vajadzīgi tikai attiecībā uz administratīvajām prasībām un kontroles pasākumiem.

1161 Trešām kārtām, attiecībā uz tranzīta pārvadājumiem, kā izriet no Direktīvas 2020/1057 11. apsvēruma, tie ir pārvadājumi, kuros transportlīdzekļa vadītājs šķērso dalībvalsti, neveicot kravas iekraušanu vai izkraušanu un neuzņemot vai neizsēdinot pasažierus. Šīs direktīvas 1. panta 5. punktā ir paredzēts, ka transportlīdzekļa vadītāju neuzskata par norīkotu darbā Direktīvas 96/71 izpratnē, ja viņš šādi tranzītā šķērso dalībvalsts teritoriju.

1162 Ceturtām kārtām, attiecībā uz kombinētajiem pārvadājumiem – tie ir definēti Direktīvas 92/106 1. panta otrajā daļā, uz kuru ir skaidra atsauce Direktīvā 2020/1057, kā 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 – dzelzceļu vai iekšzemes ūdensceļu, vai jūras ceļu. Direktīvas 2020/1057 1. panta 6. punktā ir noteikts, ka, neskarot Direktīvas 96/71 2. panta

1. punktu, transportlīdzekļa vadītāju neuzskata par norīkotu darbā, ja viņš veic kombinēta pārvadājuma sākuma vai beigu autoceļa posmu, ja attiecīgajā autoceļa posmā pašā par sevi ietilpst divpusēji pārvadājumi.

1163 Piektām kārtām, attiecībā uz kabotāžas pārvadājumiem – Regulas Nr. 1072/2009 2. panta 6. punktā kopsakarā ar tās 15. apsvērumu tie ir definēti kā pakalpojumi, ko pārvadātājs sniedz dalībvalstī, kurā tas neveic uzņēmējdarbību, un tiek norādīts, ka šie pārvadājumi nav aizliegti, ja vien tos neveic tā, ka rodas pastāvīga vai nepārtraukta darbība šajā dalībvalstī. Direktīvas 2020/1057 1. panta 7. punktā ir paredzēts, ka transportlīdzekļa vadītājs, kas veic šādus pārvadājumus, tiek uzskatīts par norīkotu darbā saskaņā ar Direktīvu 96/71.

3. Par Direktīvas 2020/1057 1. pantu

1164 Lai pamatotu savas attiecīgās prasības atcelt Direktīvas 2020/1057 1. pantu vai atsevišķas tā 3.–7. punkta normas, Lietuvas Republika (lieta C-541/20), Bulgārijas Republika (lieta C-544/20), Rumānija (lieta C-548/20), Kipras Republika (lieta C-550/20), Ungārija (lieta C-551/20) un Polijas Republika (lieta C-555/20) atkarībā no gadījuma būtībā atsaucas uz to, ka:

– ir pārkāpts Direktīvas 96/71 1. panta 3. punkta a) apakšpunkts (Ungārijas vienīgais kā galvenais izvirzītais pamats);

– ir pārkāpti vienlīdzīgas attieksmes un diskriminācijas aizlieguma principi (Lietuvas Republikas pirmais pamats, Bulgārijas Republikas otrais pamats, Rumānijas otrais pamats, Kipras Republikas otrais pamats un Ungārijas otrais pamats, kas izvirzīts pakārtoti);

– ir pārkāpts samērīguma princips (Lietuvas Republikas otrais un trešais pamats, Bulgārijas Republikas pirmais pamats, Rumānijas pirmais pamats, Kipras Republikas pirmais pamats, Ungārijas pirmais pamats, kas izvirzīts pakārtoti, un Polijas Republikas pirmais pamats);

– nav ievērotas Savienības tiesību normas kopējās transporta politikas jomā, kas paredzētas, pirmkārt, LESD 91. panta 1. punktā (Bulgārijas Republikas un Kipras Republikas trešie pamati) un, otrkārt, LESD 90. pantā, lasot to kopsakarā ar LES 3. panta 3. punktu, LESD 91. panta 2. punktā un 94. pantā (Bulgārijas Republikas ceturtais pamats, Polijas Republikas otrais pamats attiecībā uz LESD 91. panta 2. punktu, Polijas Republikas trešais pamats attiecībā uz LESD 94. pantu, kā arī Kipras Republikas ceturtais pamats);

– nav ievērota LESD 34. un 35. pantā paredzētā preču brīva aprite (Bulgārijas Republikas un Kipras Republikas piekto pamatu pirmās daļas);

– ir pārkāpta pakalpojumu sniegšanas brīvība, kas paredzēta LESD 58. panta 1. punktā, lasot to kopsakarā ar LESD 91. pantu, vai pakārtoti – LESD 56. pantā (Bulgārijas Republikas un Kipras Republikas piekto pamatu otrās daļas), kā arī

– nav ievērotas Savienības tiesību normas vides aizsardzības jomā, kas paredzētas LESD 11. pantā un Hartas 37. pantā (Polijas Republikas ceturtais pamats).

1165 Šādi sagrupēti un šādā secībā jāizskata pamati, kas vērsti pret Direktīvas 2020/1057 1. pantu.

a) Par Direktīvas 96/71 1. panta 3. punkta a) apakšpunkta pārkāpumu

1) Lietas dalībnieku argumenti

1166 Ungārija ar savu vienīgo kā galveno izvirzīto pamatu apgalvo, ka ar Direktīvas 2020/1057 1. pantu esot pārkāpts Direktīvas 96/71 1. panta 3. punkta a) apakšpunkts, ar pamatojumu, ka uz transportlīdzekļu vadītājiem, kuri veic starptautiskus autopārvadājumus, parasti neattiecas šīs pēdējās minētās direktīvas piemērošanas joma, ņemot vērā to veiktās darbības īpašās iezīmes.

1167 Pirmām kārtām, atbilstoši Direktīvas 96/71 1. panta 3. punkta a) apakšpunktam, uz kuru ir atsauce Direktīvas 2020/1057 1. panta 2. punktā, regulējumu par norīkošanu darbā ir iespējams piemērot transportlīdzekļu vadītājiem, kas veic starptautiskos autopārvadājumus, tikai gadījumā, ja pastāv līgumattiecības starp transporta uzņēmumu, kurš tos nodarbina, un sūtījuma adresātu. Tā kā šādas līgumattiecības ir neierastas pārvadājumu līgumos, Direktīvā 2020/1057 – nolūkā piemērot regulējumu par norīkošanu darbā – neesot prasīts, ka jānoslēdz šāds līgums starp nosūtītāju uzņēmumu un saņēmēju uzņēmumu. Proti, pietiekot ar to, ka transportlīdzekļa vadītājs šķērso valsts robežu.

1168 Otrām kārtām, norīkošana darbā Direktīvas 96/71 izpratnē esot cieši saistīta ar pakalpojumu sniegšanu, ko darba devējs veic uzņēmējā dalībvalstī. Tomēr pārvadājumu darbības gadījumā uzsvars esot likts nevis uz transportlīdzekļa vadītāja sniegto pakalpojumu, bet uz preču apriti starp dalībvalstīm. Tātad neesot runa par darbību, kas var pamatot Direktīvā 96/71 paredzēto noteikumu par norīkošanu darbā piemērošanu. Turklāt šo argumentāciju apstiprinot atbilde, kuru Savienība sniedza uz Covid-19 pandēmijas izraisīto krīzi. Proti, pēc tam, kad dažādas dalībvalstis ieviesa pārvietošanās ierobežojumus, Komisija esot gandrīz nekavējoties iesaistījusies, lai nodrošinātu cik vien iespējams raitu preču pārvadājumu darbību.

1169 Trešām kārtām, sakarā ar darba ņēmēju lielo mobilitāti starptautisko kravas autopārvadājumu jomā esot jāuzskata, ka transportlīdzekļu vadītāji nevis uz laiku veic darbu citā dalībvalstī, bet, ka tie ir pastāvīgā kustībā starp vairākām dalībvalstīm. Turklāt 2019. gada 19. decembra spriedumā *Dobersberger* (C-16/18, EU:C:2019:1110) Tiesa esot nospriedusi, ka saskaņā ar Direktīvu 96/71 darba ņēmēju nevar uzskatīt par norīkotu darbā dalībvalsts teritorijā, ja viņa darba izpildei nav pietiekamas saiknes ar šo teritoriju. Īslaicīga, pat tikai dažas stundas ilga uzturēšanās citā dalībvalstī nevarot izveidot šādu saikni.

1170 2020. gada 1. decembra spriedums *Federatie Nederlandse Vakbeweging* (C-815/18, EU:C:2020:976) neatspēkojot šos apsvērumus. Proti, pat ja no šī sprieduma izrietot, ka Direktīvas 96/71 piemērošana autopārvadātājiem principā nav izslēgta, tomēr, ja nepastāv pietiekama saikne ar dalībvalstīm, kurās transportlīdzekļu vadītāji veic savu darbu, daudzi sniegtie autotransporta pakalpojumi neatbilstot nosacījumiem par norīkošanu darbā, uz kuru attiecas šīs direktīvas piemērošanas joma, kā to interpretējusi Tiesa minētajā spriedumā. Tādējādi, izņemot kabotāžu, attiecībā uz kuru Tiesa esot konstatējusi šādas pietiekamas saiknes esamību, Tiesa neesot sniegusi kategorisku atbildi attiecībā uz citiem gadījumiem, jo katrs gadījums jāizvērtē atkarībā no katra atsevišķā gadījuma atbilstošajiem apstākļiem.

1171 Parlaments un Padome apgalvo, ka šis pamats ir neefektīvs vai nepamatots.

2) Tiesas vērtējums

1172 Ievadā jāatgādina, kā izriet no šī sprieduma 431. punktā minētās Tiesas judikatūras, ka atvasināto tiesību akta iekšējais tiesiskums nevar principā tikt izvērtēts no kāda cita Savienības tiesību akta, kam ir tāds pats normatīvais rangs, skatpunkta. Tādēļ Ungārija nevar lietderīgi apgalvot, ka Direktīvas 2020/1057 1. panta normas nav spēkā attiecībā uz Direktīvas 96/71 1. panta 3. punkta a) apakšpunktu.

1173 Ciktāl Ungārija ar savu vienīgo pamatu norāda uz apgalvotu konsekvences trūkumu starp attiecīgajām Direktīvas 96/71 un Direktīvas 2020/1057 piemērošanas jomām, jānorāda, ka šāds trūkums katrā ziņā nepastāv, turklāt neatkarīgi no jautājuma par to, vai tas būtu pietiekams, lai pamatotu pēdējās minētās direktīvas 1. panta atcelšanu. Proti, pirmām kārtām, Tiesa ir nospriedusi, ka Direktīva 96/71 ir piemērojama starptautisko pakalpojumu sniegšanai autopārvadājumu nozarē (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2020. gada 1. decembris, *Federatie Nederlandse Vakbeweging*, C-815/18, EU:C:2020:976, 33.–41. punkts, un 2021. gada 8. jūlijs, *Rapidsped*, C-428/19, EU:C:2021:548, 34.–36. punkts). No tā izriet, ka uz transportlīdzekļu vadītājiem, kas veic starptautiskos autopārvadājumus, var attiekties Direktīvas 96/71 piemērošanas joma, pamatojoties uz šīs direktīvas tiesību normām, nevis, kā, šķiet, kļūdaini ierosina Ungārija, Direktīvas 2020/1057 pieņemšanas dēļ.

1174 Otrām kārtām, kā pamatoti uzsver Parlaments, Direktīva 2020/1057 ir *lex specialis* attiecībā pret Direktīvu 96/71, jo pirmās minētās direktīvas mērķis ir nevis paplašināt otrās minētās direktīvas piemērošanas jomu, bet precizēt, kādos apstākļos transportlīdzekļu vadītāji, kuri veic starptautiskos autopārvadājumus, jāuzskata par darbā norīkotiem darba ņēmējiem Direktīvas 96/71 2. panta 1. punkta izpratnē un tātad par tādiem, uz kuriem attiecas pēdējās minētās direktīvas piemērošanas joma.

1175 Konkrētāk – tā kā Ungārija pārmet Savienības likumdevējam, ka ar Direktīvas 2020/1057 1. panta pieņemšanu tas ir padarījis noteikumus par norīkošanu darbā piemērojamus arī tādiem pārvadājumiem, kuri nav saistīti ar kādu no Direktīvas 96/71 1. panta 3. punkta a) apakšpunktā minētajiem starptautiskajiem pasākumiem, jānorāda, kā uzsver pati šī dalībvalsts, ka Direktīvā 2020/1057 ir skaidra atsauce uz šo tiesību normu, paredzot tās 1. panta 2. punktā, ka tās 1. pantā paredzētie īpašie noteikumi par transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā ir piemērojami transportlīdzekļu vadītājiem, kurus nodarbina transporta uzņēmumi, kas veic uzņēmējdarbību dalībvalstī un kas veic Direktīvas 96/71 1. panta 3. punkta a) apakšpunktā minēto starptautisko pasākumu, proti, norīko darbā darba ņēmējus citā 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. No tā noteikti izriet, ka minētie īpašie noteikumi neskar nepieciešamību izpildīt šajā 1. panta 3. punkta a) apakšpunktā paredzētos nosacījumus, lai uzskatītu, ka attiecīgais pārvadājums ietilpst Direktīvas 96/71 piemērošanas jomā.

1176 Attiecībā uz šajā kontekstā izvirzīto Ungārijas argumentāciju, kurā ir atsauce uz Savienības reakciju uz Covid-19 pandēmiju, tā, kā izriet no šī sprieduma 1173. punkta, ir balstīta uz kļūdainu pieņēmumu, ka Direktīva 96/71 nebija piemērojama pārvadājumiem pirms Direktīvas 2020/1057 stāšanās spēkā. Tādējādi šī argumentācija, kura turklāt ir vispārēja un neattiecas konkrēti uz darba ņēmēju norīkošanas darbā regulējumu ar Savienības tiesībām, arī jānoraida.

1177 Trešām kārtām, Direktīvas 2020/1057 1. panta tiesību normas nevar arī uzskatīt par spēkā neesošām ar pamatojumu, ka, tā kā nepastāv pietiekama saikne ar dalībvalstīm, kurās transportlīdzekļu vadītāji veic savu darbu, daudzi sniegtie autotransporta pakalpojumi neatbilstot darbā norīkošanas situācijas nosacījumiem, uz kuru attiecas Direktīvas 96/71 piemērošanas joma, kā to interpretējusi Tiesa 2020. gada 1. decembra spriedumā *Federatie Nederlandse Vakbeweging* (C-815/18, EU:C:2020:976).

1178 Šajā ziņā jānorāda, pirmkārt, ka, pieņemot Direktīvas 2020/1057 1. panta tiesību normas, Savienības likumdevējs ir izvēlējies pieeju, kas sakrīt ar domu gājienu, ko ir piemērojusi Tiesa minētajā spriedumā.

1179 It īpaši minētā sprieduma 49., 62. un 63. punktā Tiesa, interpretējot Direktīvu 96/71, ir nospriedusi, ka šajā direktīvā paredzētie noteikumi par norīkošanu darbā nav piemērojami it īpaši tranzīta pārvadājumiem un divpusējiem pārvadājumiem, taču principā ir piemērojami kabotāžas pārvadājumiem, jo tie pilnībā notiek uzņēmējas dalībvalsts teritorijā.

1180 Tāpat Direktīvas 2020/1057 1. panta 3. un 4. punktā no Direktīvas 96/71 piemērošanas jomas ir izslēgti visi divpusējie pārvadājumi un šī panta 5. punktā no minētās piemērošanas jomas ir izslēgti visi tranzīta pārvadājumi, kaut gan Direktīvas 2020/1057 1. panta 7. punktā ir precizēts, ka Direktīva 96/71 ir piemērojama kabotāžas pārvadājumiem.

1181 Turklāt 2020. gada 1. decembra sprieduma *Federatie Nederlandse Vakbeweging* (C-815/18, EU:C:2020:976) 45. punktā Tiesa ir nospriedusi, no vienas puses, ka darba ņēmēju var uzskatīt par "norīkotu darbā" dalībvalstī Direktīvas 96/71 2. panta 1. punkta izpratnē tikai tad, ja viņa darba izpilde ir pietiekami cieši saistīta ar šīs dalībvalsts teritoriju, un, no otras puses, ka pārbaude par to, vai pastāv šāda saikne, nozīmē veikt visaptverošu visu to elementu vērtējumu, kas raksturo konkrētā darba ņēmēja darbību.

1182 Kā izriet no Direktīvas 2020/1057 9. apsvēruma, Savienības likumdevējs ir pieņēmis nozarei specifiskos noteikumus par Direktīvas 96/71 piemērošanu autotransporta nozarei, kas ir balstīti arī uz pietiekamas saiknes esamību starp transportlīdzekļa vadītāju un sniegto pakalpojumu un uzņēmējas dalībvalsts teritoriju. Šādā kontekstā, lai atvieglotu šo noteikumu piemērošanu, likumdevējs ir izvēlējies risinājumu, ar kuru precizē, kādos apstākļos šāda saikne jāuzskata par pastāvošu.

1183 Šādā nolūkā, no vienas puses, minētais likumdevējs ir skaidri noraidījis, ka atsevišķas pārvadājumu kategorijas jāatbrīvo no noteikumu par norīkošanu darbā piemērošanas, proti, saskaņā ar Direktīvas 2020/1057 1. panta 3. punkta trešo līdz piekto daļu – noteikts skaits pārvadājumu darbību, kas saistītas ar divpusēju pārvadājumu, un saskaņā ar šīs direktīvas 1. panta 6. punktu – atsevišķi posmi, kas veido kombinētu pārvadājumu.

1184 No otras puses, kā izriet it īpaši no Direktīvas 2020/1057 13. apsvēruma, attiecībā uz pārvadājumiem, kuriem nepiemēro atbrīvojumu saskaņā ar šo direktīvu, Savienības likumdevējs ir uzskatījis, ka pastāv pietiekama saikne ar uzņēmējas dalībvalsts teritoriju un ka tādēļ jāuzskata, ka var tikt piemērota Direktīva 96/71.

1185 Otrkārt, tas vien, ka Savienības likumdevējs ir izvēlējies konkretizēt jēdzienu "pietiekama saikne", uz kuru Tiesa ir balstījusies 2019. gada 19. decembra spriedumā *Dobersberger* (C-16/18, EU:C:2019:1110, 31. punkts) un 2020. gada 1. decembra spriedumā *Federatie Nederlandse Vakbeweging* (C-815/18, EU:C:2020:976, 45. punkts), norādot autopārvadājumu kategorijas,

kurām esot vai neesot jāpiemēro noteikumi par norīkošanu darbā, nevar padarīt Direktīvas 2020/1057 1. panta normas spēkā neesošas. Proti, šajos spriedumos Tiesas argumentācijas mērķis ir interpretēt tiesisko regulējumu, kurš bija spēkā, kad radās strīdi, kuros tika pasludināti minētie spriedumi, tādā ziņā, ka Tiesa precizēja, kā jāsaprot "pietiekama saikne", balstoties tikai uz Direktīvas 96/71 normām, kas bija piemērojamas tobrīd. Turklāt Tiesa nekādā veidā nav ierosinājusi, ka tās sniegtā jēdziena "pietiekama saikne" interpretācija šajā kontekstā ir vienīgā, kas var būt atbilstoša Līgumu tiesību normām.

1186 Ņemot to vērā, iepriekš minētie apsvērumi neskar jautājumu, uz kuru attiecas pārējie šajās prasībās izvirzītie pamati, par to, vai veids, kādā Savienības likumdevējs ir izvēlējies novērtēt šādas "pietiekamas saiknes" esamību ikvienas Direktīvas 2020/1057 1. panta 3.–7. punktā minētās pārvadājumu kategorijas gadījumā, ir saderīgs ar primārajām tiesībām.

1187 Ņemot vērā iepriekš minēto, vienīgais Ungārijas galvenokārt izvirzītais pamats jānoraida kā nepamatots.

b) Par vienlīdzīgas attieksmes un diskriminācijas aizlieguma principu pārkāpumu

1) Lietas dalībnieku argumenti

1188 Lietuvas Republika ar pirmo pamatu, Bulgārijas Republika ar otro pamatu, Rumānija ar otro pamatu, Kipras Republika ar otro pamatu un Ungārija ar otro pamatu, kas izvirzīts pakārtoti, apgalvo, ka ar Direktīvas 2020/1057 1. pantu neesot ievērotas prasības, kas izriet no diskriminācijas aizlieguma principa.

1189 Bulgārijas Republika un Kipras Republika šajā ziņā apgalvo, ka tas, ka trešo valstu pārvadājumiem jāpiemēro noteikumi par norīkošanu darbā, vienlaikus atbrīvojot no šo noteikumu piemērošanas divpusējos pārvadājumus, izraisa atšķirīgu attieksmi pret līdzīgām vai pat identiskām situācijām, tādējādi pārkāpjot diskriminācijas aizlieguma principu.

1190 Pirmām kārtām, šī atšķirīgā attieksme pret trešo valstu pārvadājumiem un divpusējiem pārvadājumiem izraisot tādas sekas, ka transportlīdzekļu vadītājiem piešķir atšķirīgu sociālo aizsardzību atkarībā no to darba devēja valstspiederības un vietas, kur notiek pārvadājumi. Tādējādi, piemēram, ja krava tiek iekrauta Itālijā un tiek vesta uz Frankfurti (Vācija), tiekot uzskatīts, ka transportlīdzekļa vadītājs ir norīkots darbā uz Vāciju, ja viņa darba devējs ir no Portugāles, taču ne tad, ja darba devējs ir no Itālijas. Taču abos gadījumos saikne ar Vācijas teritoriju esot vienāda, jo preces tiek izkrautas Vācijā. Vēl bez tā, ka pret transportlīdzekļu vadītājiem esot atšķirīga attieksme atkarībā no pārvadājumu maršrutiem, pastāvot pat diskriminācija starp transportlīdzekļu vadītājiem, kurus nodarbina viens un tas pats pārvadātājs.

1191 Otrām kārtām, Bulgārijas Republika un Kipras Republika apgalvo, ka šī atšķirīgā attieksme pret trešo valstu pārvadājumiem un divpusējiem pārvadājumiem izraisot lielāku negatīvu ietekmi uz uzņēmumiem, kuri veic trešo valstu pārvadājumus, nekā uz tiem, kuri galvenokārt vai tikai veic divpusējos pārvadājumus.

1192 Trešām kārtām, ar minēto atšķirīgo attieksmi pret trešo valstu pārvadājumiem un divpusējiem pārvadājumiem tiekot pārkāpts dalībvalstu vienlīdzības princips, jo atsevišķas dalībvalstis izjūtot šīs atšķirīgās attieksmes ietekmi vairāk nekā citas.

1193 Visbeidzot, ceturtām kārtām, šīs pašas atšķirīgās attieksmes dēļ transporta uzņēmumi saskaroties ar atšķirīgām algu un administratīvajām izmaksām atkarībā no valsts, kurā notiek iekraušana vai izkraušana. Tādējādi šiem uzņēmumiem esot mudinājums izrakstīt rēķinus ar atšķirīgiem tarifiem par vienu un to pašu preču pārvadājumiem vienos un tajos pašos maršrutos atkarībā no pārvadāto preču izcelsmes vai galamērķa valsts, un tas esot pretrunā LESD 95. panta 1. punkta būtībai.

1194 Rumānija norāda, ka ar norīkošanu darbā saistītās administratīvās un finanšu izmaksas būs jāsedz pārsvarā tiem transporta uzņēmumiem, kas uzņēmējdarbību veic Savienības perifērijā esošajās dalībvalstīs, un ka tie tiekot atturēti veikt tādas darbības, kas reglamentētas ar Direktīvas 2020/1057 1. panta 3.–6. punktu, jo šo uzņēmumu konkurētspēja esot iznīcināta *de facto*. Turklāt transportlīdzekļu vadītāju sociālo aizsardzību nevar nodrošināt, ja transporta uzņēmumi no Savienības perifērijas tiek izstumti no tirgus. Saskaņā ar citu scenāriju transportlīdzekļu vadītāji būtu spiesti pārcelties uz dalībvalsti, kura atrodas izdevīgākā vietā attiecībā pret Savienības transporta darbību centru. Tādējādi rodoties jautājums, cik lielā mērā apstrīdētās šīs direktīvas 1. panta normas ir atbilstošas LESD 91. panta 2. punktā, kā arī LSED 94. pantā izklāstītajiem mērķiem.

1195 Turklāt Rumānijas ieskatā ne tikai attiecīgās Direktīvas 2020/1057 tiesību normas, bet arī tās tiesību normas, uz kurām attiecas Rumānijas prasības daļēji atcelt Regulu 2020/1054 un Regulu 2020/1055 (lietas C-546/20 un C-547/20), gan katra atsevišķi, gan visas kopā izraisot to transporta uzņēmumu diskrimināciju, kas uzņēmējdarbību veic Savienības perifērijā esošās dalībvalstīs.

1196 Rumānija uzskata, ka Tiesas judikatūra, uz kuru atsaucas Parlaments un Padome un kas izriet no 2018. gada 21. jūnija sprieduma Polija/Parlaments un Padome (C-5/16, EU:C:2018:483, 167. punkts), kā arī no 2019. gada 13. marta sprieduma Polija/Parlaments un Padome (C-128/17, EU:C:2019:194, 106. punkts), nevarot tikt piemērota *mutatis mutandis* šajā lietā. Attiecībā uz apstrīdētajām "Mobilitātes pakotnes" tiesību normām neesot ņemts vērā ne tikai vienas dalībvalsts īpašais stāvoklis. Gluži pretēji – apstrīdētie pasākumi iedalot dalībvalstis divās lielās kategorijās atkarībā no to ģeogrāfiskās atrašanās vietas, proti, no vienas puses, centrs izdevīgā stāvoklī un, no otras puses, perifērija neizdevīgā stāvoklī, kaut arī mainīgās proporcijās. Taču Savienības līmenī pieņemtajos tiesiskajos regulējumos būtu jāņem vērā šīs atšķirības un jācenšas tās kompensēt, mazinot pastāvošās atšķirības, kā arī tiecoties panākt, lai ieguvumi un izmaksas, ko rada piederība Savienībai, būtu sadalīti viendabīgāk.

1197 Turklāt Padome būtībā pieļaujot, ka Direktīva 2020/1057 atvieglo divpusējos pārvadājumus, bet ne trešo valstu pārvadājumus un tādējādi neatvieglo to transporta uzņēmumu veiktos pārvadājumus, kas uzņēmējdarbību veic Eiropas austrumos esošajās dalībvalstīs – ārpus teritorijas, kurā ir koncentrēti Savienības starptautiskie autopārvadājumi.

1198 Savukārt Ungārija apgalvo, ka praksē var nošķirt divu veidu kombinētos pārvadājumus, proti, pirmkārt, pārvadājumus transportlīdzekļa vadītāja pavadībā un, otrkārt, pārvadājumus bez transportlīdzekļa vadītāja pavadības. Gadījumā, ja vadītājs pavada transportlīdzekli un kravu visu pārvadājuma laiku, to galu galā varētu uzskatīt par vienu pārvadājumu. Mainoties tikai transporta veids. Tādā gadījumā kombinētais pārvadājums būtībā būtu pielīdzināms divpusējam pārvadājumam tādā ziņā, ka vienlīdzīgas attieksmes pamatprincips attaisnotu, ka Direktīvas 2020/1057 1. panta 3. punktā paredzētais atbrīvojums aptver visu pārvadājumu, proti, abus autoceļa posmus.

1199 Tomēr atbilstoši šīs direktīvas 1. panta 6. punktam transportlīdzekļa vadītāju, kurš veic kombinēto pārvadājumu, neuzskatītu par norīkotu darbā vienīgi gadījumā, ja autoceļa posms pats par sevi sastāv no divpusējiem pārvadājumiem minētās direktīvas 1. panta 3. punkta izpratnē. Savienības likumdevējs tādā veidā esot mākslīgi sadalījis kombinētos pārvadājumus divos autoceļa posmos – sākotnējā autoceļa posmā un beigu autoceļa posmā, no kuriem viens neatbilst nosacījumam par divpusējiem pārvadājumiem. Tādējādi, neattiecinot uz kombinētajiem pārvadājumiem, kuri notiek transportlīdzekļa vadītāja pavadībā, atbrīvojumu, kas paredzēts divpusējiem kravu pārvadājumiem, likumdevējs esot pārkāpis vienlīdzīgas attieksmes principu.

1200 Parlaments un Padome norāda, ka šie pamati un argumenti nav pamatoti.

2) Tiesas vērtējums

i) Ievada apsvērumi

1201 Pirmām kārtām, jānorāda, ka, lai arī Bulgārijas Republika un Kipras Republika prasa atcelt Direktīvu 2020/1057 pilnībā, no šo dalībvalstu izklāstītās argumentācijas par vienlīdzīgas attieksmes un diskriminācijas aizlieguma principu pārkāpumu izriet, ka tās it īpaši apstrīd nošķīrumu starp trešo valstu pārvadājumiem un divpusējiem pārvadājumiem, kas veikts šīs direktīvas 1. panta 3. un 4. punktā, lasot tos kopsakarā ar tās 13. apsvērumu.

1202 Otrām kārtām, Ungārijas argumentācija, lai pierādītu šo principu pārkāpumu, ir vērsta tikai uz Direktīvas 2020/1057 1. panta 6. punktu, kurš attiecas uz kombinētajiem pārvadājumiem.

1203 Visbeidzot, trešām kārtām, attiecībā uz Rumānijas argumentāciju jānorāda, ka šī dalībvalsts prasa atcelt Direktīvas 2020/1057 1. panta 3.–6. punktu, apgalvojot, ka tajos paredzētie noteikumi atturot transporta uzņēmumus, kas uzņēmējdarbību veic "Savienības perifērijā", no šajās tiesību normās minēto pārvadājumu veikšanas, un it īpaši izceļot apgalvotās negatīvās sekas šiem uzņēmumiem, kuras izriet no nošķīruma starp trešo valstu pārvadājumiem un divpusējiem pārvadājumiem.

1204 [Labots ar 2024. gada 19. decembra rīkojumu] Šajā ziņā tomēr jākonstatē, ciktāl, pirmkārt, Rumānija atsaucas uz Direktīvas 2020/1057 1. panta 5. punkta atcelšanu, ka šī dalībvalsts tikai vispārīgi apgalvo, ka dalībvalstis, kas atrodas "Savienības perifērijā", tiekot netieši diskriminētas apstrīdēto 1. panta normu dēļ, nepaskaidrojot, kā minētais 5. punkts varētu izraisīt neērtības šīm dalībvalstīm, lai gan ar šo pēdējo minēto tiesību normu pārvadātājam, kurš veic pārvadājumu, tranzītā šķērsojot dalībvalsts teritoriju, tiek piešķirts atbrīvojums no noteikumiem par norīkošanu darbā, ja ir izpildīti tajā paredzētie nosacījumi. Šāds atbrīvojums var ierobežot ietekmi, kāda ir garākam vai īsākam attālumam starp dalībvalsti, kurā pārvadātājs veic uzņēmējdarbību, un citu dalībvalsti, kurā notiek preču iekraušana vai izkraušana vai pasažieru uzņemšana vai izsēdināšana, uz jautājumu par to, vai attiecīgajam autopārvadājumam ir jāpiemēro Direktīvā 96/71 paredzētie noteikumi par darba ņēmēju norīkošanu darbā.

1205 Tāpat, ciktāl, otrkārt, Rumānija vēršas pret Direktīvas 2020/1057 1. panta 6. punktu, šī dalībvalsts tāpat nepamato, kā ar šo tiesību normu, kas attiecas uz kombinētajiem pārvadājumiem, tiek pārkāpti vienlīdzīgas attieksmes un diskriminācijas aizlieguma principi, nostādot nelabvēlīgākā stāvoklī galvenokārt transporta uzņēmumus, kas veic uzņēmējdarbību "Savienības perifērijā" esošajās dalībvalstīs. Proti, arguments, kas izvirzīts, lai pierādītu visu

Direktīvas 2020/1057 1. panta 3.–6. punktā ietverto tiesību normu diskriminējošo raksturu, par to, ka starptautisko pārvadājumu tirgus daļa, ko aizņem autopārvadātāji, kas uzņēmējdarbību veic "Savienības perifērijā" esošajās dalībvalstīs, pieaug, neļauj pierādīt šo principu pārkāpumu.

1206 Šādos apstākļos jāizvērtē argumenti, ar kuriem Savienības likumdevējam tiek pārmests, ka šīs direktīvas 1. panta 3. un 4. punktā, lasot tos kopsakarā ar šīs direktīvas 13. apsvērumu, tas ir veicis nošķirumu starp trešo valstu pārvadājumiem un divpusējiem pārvadājumiem, lai piemērotu noteikumus par norīkošanu darbā, kā arī īpašie argumenti, kurus izvirzījusi Ungārija par šo noteikumu piemērošanu kombinētajiem pārvadājumiem, kā paredzēts minētās direktīvas 1. panta 6. punktā.

ii) Par apgalvotas diskriminējošas attieksmes pastāvēšanu

1207 Nav strīda par to, ka apstrīdētās Direktīvas 2020/1057 1. panta normas, ciktāl ar tām ir ieviesti īpaši noteikumi par transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā autotransporta nozarē, ir piemērojamas bez izšķirības visiem attiecīgajiem transporta uzņēmumiem neatkarīgi no tā, kurā dalībvalstī tie veic uzņēmējdarbību, visiem transportlīdzekļu vadītājiem neatkarīgi no viņu valstspiederības un no dalībvalsts, kurā uzņēmējdarbību veic viņu darba devējs, kā arī visām dalībvalstīm tādējādi, ka tās nerada tiešu diskrimināciju, kas ir aizliegta Savienības tiesībās.

1208 Tādēļ saskaņā ar šī sprieduma 308.–310. punktā atgādināto judikatūru jāpārbauda, vai ar minētajām tiesību normām, ciktāl ar tām ir veikts nošķirums starp šī sprieduma 1206. punktā minētajiem pārvadājumiem, atšķirīgi noteikumi nepamatoti tiek piemēroti salīdzināmām situācijām, it īpaši ņemot vērā to mērķi, un vai tādēļ tās ir Savienības tiesībās aizliegta netieša diskriminācija, pēc savas būtības varēdamas vairāk skart transporta uzņēmumus, kas veic uzņēmējdarbību "Savienības perifērijā" esošās dalībvalstīs, transportlīdzekļu vadītājus, kurus nodarbina šie uzņēmumi, un šo dalībvalstu grupu.

1209 Kā izriet no iepriekšējā punktā minētās judikatūras, lai pārbaudītu vienlīdzīgas attieksmes principa ievērošanu, attiecīgo aplūkoto situāciju salīdzināmība jāizvērtē, it īpaši ņemot vērā Savienības tiesību akta, ar ko tiek ieviests attiecīgais nošķirums, priekšmetu un mērķi.

1210 Šajā ziņā Direktīvas 2020/1057 mērķis, kā izriet no tās 3.–7. apsvēruma, ir paredzēt īpašus noteikumus, lai noteiktu dalībvalsti, kuras nodarbinātības noteikumi un nosacījumi ir garantēti autotransportlīdzekļu vadītājiem, kuros ņemta vērā šajā nozarē nodarbinātajam darbaspēkam raksturīgā augstā mobilitāte un kuri iekšējā tirgus normālai darbībai nodrošina līdzsvaru starp transportlīdzekļu vadītāju sociālo un darba apstākļu uzlabošanu un faktu, ka tiek sekmēta uz transporta uzņēmumu godīgu konkurenci balstītas autotransporta pakalpojumu sniegšanas brīvības īstenošana.

1211 Šāds ir Direktīvas 2020/1057 vispārējais mērķis, kurā, kā izriet no šīs direktīvas 9. apsvēruma, iekļaujas īpašais mērķis, kas piemīt tās 1. panta tiesību normām, kurās precizēts, kādos apstākļos transportlīdzekļu vadītāji ir vai nav pakļauti Direktīvā 96/71 paredzētajiem noteikumiem par ilglaicīgu norīkošanu darbā.

1212 Tādēļ, ņemot vērā šo mērķi, jāpārbauda, vai Savienības likumdevējs Direktīvas 2020/1057 1. pantā ir piemērojis diskriminējošu attieksmi trešo valstu pārvadājumiem un kombinētajiem pārvadājumiem salīdzinājumā ar divpusējiem pārvadājumiem.

– Par apgalvoto diskriminējošo attieksmi pret trešo valstu pārvadājumiem salīdzinājumā ar divpusējiem pārvadājumiem

1213 Pirmām kārtām, runājot par apgalvotas diskriminācijas pastāvēšanu attiecībā uz transporta uzņēmumiem un to nodarbinātajiem transportlīdzekļu vadītājiem atkarībā no tā, vai tie veic trešo valstu pārvadājumus vai divpusējos pārvadājumus, jāatgādina, ka no Direktīvas 2020/1057 1. panta tiesību normām, it īpaši no tā 3. punkta pirmās daļas un 4. punkta pirmās daļas kopsakarā ar šīs direktīvas 13. apsvērumu, izriet, ka transportlīdzekļa vadītāju, kurš veic divpusējus pārvadājumus, neuzskata par norīkotu darbā Direktīvas 96/71 izpratnē, lai gan transportlīdzekļa vadītāju, kas veic trešo valstu pārvadājumus, principā uzskata par norīkotu darbā. Turklāt Direktīvas 2020/1057 1. panta 3. punkta trešajā līdz piektajā daļā un 1. panta 4. punkta trešajā un ceturtajā daļā ir paredzēts, ka šajos punktos divpusējiem pārvadājumiem paredzētie atbrīvojumi ir piemērojami arī atsevišķām papildu darbībām, kas saistītas ar šādiem pārvadājumiem.

1214 No tā izriet, ka atšķirīgā attieksme pret trešo valstu pārvadājumiem un divpusējiem pārvadājumiem, kas izriet no šīm Direktīvas 2020/1057 tiesību normām, lai piemērotu noteikumus par norīkošanu darbā, ir balstīta uz attiecīgajiem pārvadājumu veidiem, kuri atšķiras ar saikni, kas pastāv starp transportlīdzekļa vadītāju un sniegto pakalpojumu, no vienas puses, un uzņēmējas dalībvalsts teritoriju un tās dalībvalsts teritoriju, kurā veic uzņēmējdarbību, no otras puses. Proti, lai gan divpusējā pārvadājumā pakalpojuma būtība ir cieši saistīta ar dalībvalsti, kurā veic uzņēmējdarbību, tas tā nav trešās valsts pārvadājuma gadījumā, kad transportlīdzekļa vadītājs veic pārvadājumus no vienas valsts uz otru valsti, no kurām neviena nav dalībvalsts, kurā veic uzņēmējdarbību.

1215 No tā izriet, ka trešo valstu pārvadājumi un divpusējie pārvadājumi nav salīdzināmi, ņemot vērā Direktīvas 2020/1057 mērķi un, konkrētāk, šīs direktīvas 1. pantā paredzēto noteikumu, kuri ir atgādināti šī sprieduma 1210. un 1211. punktā, mērķi. Tādēļ, kā ģenerāladvokāts ir norādījis secinājumu 1086. punktā, nedz transportlīdzekļu vadītāji, nedz transporta uzņēmumi, kas veic šo divu kategoriju pārvadājumus, neatrodas salīdzināmā situācijā, ņemot vērā šo pēdējo minēto mērķi.

1216 Šo secinājumu neatspēko konkrēti pārvadājumu piemēri, kurus norāda dalībvalstis prasītājas un kuri šo dalībvalstu ieskatā pierādot, ka vienāda veida darbu var izpildīt divi dažādi transportlīdzekļu vadītāji, kuri atkarībā no gadījuma strādā viena un tā paša uzņēmuma labā, taču apstrīdēto Direktīvas 2020/1057 1. panta normu dēļ šiem abiem transportlīdzekļu vadītājiem netiekot piemēroti vienādi nodarbinātības noteikumi un nosacījumi un, it īpaši, vienāda atalgojuma likme.

1217 Šajā ziņā pietiek ar norādi, ka šī argumentācija ir balstīta uz kļūdainu pieņēmumu, ka šo transportlīdzekļu vadītāju attiecīgo situāciju salīdzināmības novērtēšana, lai noteiktu darbā norīkošanas noteikumu piemērošanu, jāveic tikai atkarībā no to darba veida, kaut arī, kā izriet no iepriekš minētajiem apsvērumiem, lai veiktu šo novērtējumu, nozīme ir saiknei, kas, ņemot vērā apstrīdēto Direktīvas 2020/1057 1. panta normu mērķi, attiecīgo transportlīdzekļa vadītāju un sniegto pakalpojumu saista ar dalībvalsti, kurā veic uzņēmējdarbību, vai ar uzņēmēju dalībvalsti.

1218 Katrā ziņā jāuzsver, ka Savienības likumdevējam, kā izriet no šī sprieduma 247. punkta, ir plaša rīcības brīvība, lai noteiktu kopējo transporta politiku, kurā ietilpst Direktīvā 2020/1057 paredzētie pasākumi. Šī direktīva, kas pieņemta, pamatojoties uz LESD 91. panta 1. punktu, nozīmē politiska rakstura izvēles un sarežģītus novērtējumus par šo pasākumu ietekmi uz ekonomiku un sociālo jomu.

1219 Tādēļ nevar Savienības likumdevējam pārmest vienlīdzīgas attieksmes un diskriminācijas aizlieguma principu pārkāpumu tikai tā iemesla dēļ, ka tas, īstenojot šo plašo rīcības brīvību, ir izvēlējies noteikt vispārējus kritērijus, lai novērtētu, vai pastāv pietiekama saikne starp sniegto transporta pakalpojumu un uzņēmējas dalībvalsts teritoriju, nevis ir atstājis attiecīgo pārvadātāju ziņā šādas saiknes pastāvēšanas pārbaudi katrā konkrētajā gadījumā.

1220 Otrām kārtām, runājot par apgalvotas diskriminācijas starp dalībvalstīm pastāvēšanu, ar ko esot pārkāpts LES 4. panta 2. punktā nostiprinātais princips par to vienlīdzību saistībā ar Līgumiem, noteikti nevar izslēgt, ka nošķirums starp divpusējiem pārvadājumiem un trešo valstu pārvadājumiem, kas veikts Direktīvas 2020/1057 1. panta 3. un 4. punktā, lasot tos kopsakarā ar šīs direktīvas 13. apsvērumu, dažas dalībvalstis skar vairāk nekā citas.

1221 Tā kā starp lietas dalībniekiem nav strīda par to, ka ievērojama pieprasījuma daļa pārvadājumu tirgū koncentrējas dalībvalstīs, kuras vairāk atrodas "Savienības centrā", ir iespējams, ka transporta uzņēmumi, kuri dalībvalstu prasītāju ieskatā veic uzņēmējdarbību "Savienības perifērijā", ir tie, kas veic lielāko daļu trešo valstu pārvadājumu Savienībā un kas tādēļ visbiežāk ir pakļauti noteikumiem par norīkošanu darbā, savukārt to konkurenti, kuri uzņēmējdarbību veic drīzāk "Savienības centrā", veicot galvenokārt vai tikai divpusējus pārvadājumus.

1222 Tomēr jāatgādina, pirmkārt, ka saskaņā ar šī sprieduma 332. punktā izklāstīto judikatūru Savienības tiesību aktu, kura mērķis ir vienādot dalībvalstu standartus, ciktāl tas ir vienādi piemērojams visām dalībvalstīm, nevar uzskatīt par diskriminējošu, jo šāds saskaņošanas akts nenovēršami rada atšķirīgu ietekmi atkarībā no dažādu valstu tiesību aktu un valstu prakses iepriekšējā stāvokļa.

1223 Šajā gadījumā, pieņemot nozarei specifiskos noteikumus darba ņēmēju norīkošanas darbā jomā, ko paredzēts īstenot visā Savienībā, lai nodrošinātu iekšējā tirgus normālu darbību, Savienības likumdevējs ir vēlējies sasniegt, kā izriet no Direktīvas 202/1057 3., 7. un 9. apsvēruma, līdzsvaru starp, no vienas puses, transportlīdzekļu vadītāju sociālo un darba apstākļu uzlabošanu un, no otras puses, faktu, ka tiek sekmēta uz transporta uzņēmumu godīgu konkurenci balstītas autotransporta pakalpojumu sniegšanas brīvības īstenošana.

1224 Šajā kontekstā pieejai, ar kuru tiek nošķirti dažādu veidu pārvadājumi nolūkā piemērot noteikumus par norīkošanu darbā, kas neapdraud dalībvalstu vienlīdzību, gluži pretēji, kā būtībā izriet no šīs direktīvas 4. apsvēruma, ir mērķis novērst nevienlīdzīgo attieksmi, kas būtu varējusi rasties iepriekš tā iemesla dēļ, ka dalībvalstis atšķirīgi interpretēja, piemēroja un īstenoja noteikumus, kuri bija piemērojami pirms minētās direktīvas stāšanās spēkā, tādējādi radot smagu administratīvo slogu transportlīdzekļu vadītājiem un transporta uzņēmumiem.

1225 Otrkārt, iespējamā apstrīdēto Direktīvas 2020/1057 1. panta normu atšķirīgā ietekme uz dalībvalstīm atkarībā no tā, vai tās atrodas "Savienības centrā" vai "Savienības perifērijā", kā norādīts šī sprieduma 1220. un 1221. punktā, izriet nevis no apgalvotā diskriminējošā rakstura, kas piemīt nošķirumam starp trešo valstu pārvadājumiem un divpusējiem pārvadājumiem, bet galvenokārt no saimnieciskās darbības modeļa, kuru ir izvēlējušies transporta uzņēmumi, kuri uzņēmējdarbību veic atsevišķās dalībvalstīs, jo pārvadājumus, kurus veic transporta uzņēmumi, kuri lielāko daļu vai pat visus savus pakalpojumus sniedz dalībvalstīs, kas atrodas tālu no dalībvalsts, kur tie veic uzņēmējdarbību, lai kāda tā būtu, var vairāk kvalificēt par trešo valstu pārvadājumiem un tātad pakļaut noteikumiem par norīkošanu darbā.

1226 Protams, šo noteikumu piemērošana var radīt lielākas izmaksas darba devējiem, kuri sniedz trešo valstu pārvadājumu pakalpojumus dalībvalstīs, kurās sociālās aizsardzības līmenis, it īpaši atalgojuma līmenis, ir daudz augstāks nekā dalībvalstī, kurā tie veic uzņēmējdarbību.

1227 Tomēr šādas sekas ir raksturīgas mērķiem, kas izvirzīti Direktīvā 2020/1057, kuras konkrētais mērķis ir nodrošināt godīgu konkurenci starp transporta uzņēmumiem, garantējot transportlīdzekļu vadītājiem, kuri sniedz transporta pakalpojumu, kam ir pietiekama saikne ar uzņēmējas dalībvalsts teritoriju, nodarbinātības noteikumus un nosacījumus, kas ir vienlīdzīgi tiem, ko piemēro citiem transportlīdzekļu vadītājiem, kuri arī sniedz šādus pakalpojumus šajā teritorijā. Turklāt tikai fakts, ka atsevišķu pārvadātāju intereses var tikt skartas lielākā mērā salīdzinājumā ar citiem pārvadātājiem, ir saistīts ar centieniem panākt līdzsvaru starp dažādām konkurējošām interesēm, kas raksturo likumdošanas darbību. Tādējādi šajā gadījumā šādas sekas ir nenošķiramas no šīs direktīvas mērķa uzlabot transportlīdzekļu vadītāju sociālos un darba apstākļus, vienlaikus nodrošinot arī godīgu konkurenci starp transporta uzņēmumiem.

1228 Turklāt, kā norādīts šī sprieduma 322. punktā, nevar uzskatīt, ka Savienības tiesību norma pati par sevi ir pretrunā vienlīdzīgas attieksmes un diskriminācijas aizlieguma principiem tikai tādēļ, ka tā izraisa atšķirīgas sekas atsevišķiem saimnieciskās darbības subjektiem, ja šī situācija izriet no atšķirīgiem darbības veikšanas apstākļiem, kādos tie atrodas, it īpaši ģeogrāfiskās atrašanās vietas dēļ, nevis no nevienlīdzības tiesībās, kas raksturotu apstrīdēto tiesību normu.

1229 Katrā ziņā, pieņemot, ka apstrīdētās Direktīvas 2020/1057 1. panta normas liek salīdzināmas situācijas aplūkot atšķirīgi šī sprieduma 308. punktā atgādinātās judikatūras izpratnē, šo attieksmi saskaņā ar LESD 90. pantu objektīvi attaisnotu ar kopējo transporta politiku izvirzītie mērķi. Šie mērķi ietver tostarp LESD preambulā un LESD 151. panta pirmajā daļā minēto nodarbinātības nosacījumu uzlabošanu, kā arī LESD 9. pantā un 151. panta pirmajā daļā minēto atbilstīgas sociālās aizsardzības nodrošināšanu.

1230 Trešām kārtām, runājot par Bulgārijas Republikas un Kipras Republikas izvirzīto īpašo argumentāciju par LESD 95. panta 1. punkta pārkāpumu, jāatgādina, ka ar šo tiesību normu attiecībā uz pārvadājumiem Savienībā aizliedz "tādu diskrimināciju, ka pārvadātāji vienādu preču pārvadāšanai pa vieniem un tiem pašiem transporta ceļiem piemēro atšķirīgas likmes un nosacījumus atkarībā no tā, kas ir attiecīgo preču izcelsmes valsts vai galamērķa valsts".

1231 Ciktāl Bulgārijas Republika un Kipras Republika apgalvo, ka pārvadātājiem būs mudinājums izrakstīt rēķinus ar atšķirīgiem tarifiem par vienām un tām pašām precēm un par vieniem un tiem pašiem maršrutiem atkarībā no šo preču izcelsmes vai galamērķa valsts, lai segtu dažādās darbaspēka un administratīvās izmaksas, kas izriet no apstrīdētajām Direktīvas 2020/1057 1. panta normām, jānorāda, pirmkārt, ka šo tiesību normu mērķis ir nodrošināt transportlīdzekļu vadītājiem apmierinošus darba apstākļus un palielinātu sociālo aizsardzību, nosakot kritērijus noteikumu par transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā autotransporta nozarē piemērošanai. Tādējādi ar minētajām tiesību normām nekādā veidā netiek reglamentētas pārvadājumu likmes un nosacījumi paši par sevi, un tādēļ nevar uzskatīt, ka uz tām attiecas LESD 95. panta 1. punktā minētie pasākumi.

1232 Otrkārt, kā izriet no šī sprieduma 1213.–1224. punkta, Direktīvas 2020/1057 1. pantā iedibinātā atšķirība attiecībā uz darbā norīkošanas noteikumu piemērošanu divpusējiem pārvadājumiem un trešo valstu pārvadājumiem ir balstīta nevis uz attiecīgo preču izcelsmes vai galamērķa valsti, bet uz faktu, ka pakalpojumam, ko sniedz šo abu veidu pārvadājumos, nav vienāda saikne ar dalībvalsti, kurā veic uzņēmējdarbību.

1233 Ceturtām kārtām, tā kā Rumānija savas prasības otrajā pamatā, kas formāli attiecas uz diskriminācijas aizlieguma principa pārkāpumu, atsaucas uz LESD 91. panta 2. punkta un 94. panta pārkāpumu, tās argumentācija sakrīt ar argumentāciju, kuru izvirzījusi Bulgārijas Republika un Kipras Republika savu attiecīgo prasību ceturtajos pamatos, kā arī ar argumentāciju, kuru Polijas Republika izvirzījusi savas prasības otrajā un trešajā pamatā. Tātad šī argumentācija tiks izskatīta šajā kontekstā.

1234 Ņemot vērā iepriekš minēto, nevar uzskatīt, ka vienlīdzīgas attieksmes un diskriminācijas aizlieguma principi ir pārkāpti ar pieeju, ko Savienības likumdevējs izmantojis Direktīvas 2020/1057 1. panta 3. un 4. punktā, lasot tos kopsakarā ar šīs direktīvas 13. apsvērumu, kas vispārēji nošķir dažādus pārvadājumu veidus atkarībā no saiknes starp transportlīdzekļa vadītāju un sniegto pakalpojumu, no vienas puses, un uzņēmējas dalībvalsts teritoriju vai dalībvalsts, kurā veic uzņēmējdarbību, teritoriju, no otras puses, lai piemērotu noteikumus par norīkošanu darbā, un, it īpaši, padara šos noteikumus piemērojamus trešo valstu pārvadājumiem, vienlaikus no minētajiem noteikumiem atbrīvojot divpusējos pārvadājumus, kā arī dažas ar tiem saistītas papildu darbības.

– Par apgalvoto diskriminējošo attieksmi pret kombinētajiem pārvadājumiem salīdzinājumā ar divpusējiem pārvadājumiem

1235 Ar savu argumentāciju, kas attiecas uz Regulas 2020/1057 1. panta 6. punktu par kombinētajiem pārvadājumiem, Ungārija apgalvo, ka tad, ja viens un tas pats transportlīdzekļa vadītājs pavada transportlīdzekli un tā kravu visu kombinētā pārvadājuma laiku, šis pārvadājums kopumā esot jāpielīdzina divpusējam pārvadājumam tādā ziņā, ka abiem autoceļa posmiem varot piemērot atbrīvojumu no noteikumiem par norīkošanu darbā, jo šāda kombinētā pārvadājuma dažādajos posmos mainās tikai transporta veids. Šī argumentācija tādējādi balstās uz pieņēmumu, ka šāds kombinētais pārvadājums kopumā ir salīdzināms ar divpusēju pārvadājumu, ņemot vērā Direktīvas 2020/1057 1. pantā paredzēto noteikumu mērķi.

1236 Šajā ziņā no definīcijas, kas norādīta Direktīvas 92/106 1. pantā, uz kuru ir atsauce Direktīvas 2020/1057 1. panta 6. punktā, izriet, ka kombinētie pārvadājumi ir kravu pārvadājumi starp dalībvalstīm, kuru maršruta sākumposmā vai beigu posmā izmanto autoceļu, bet atlikušajā posmā, kura garums pārsniedz noteiktu minimālo attālumu, izmanto dzelzceļu, iekšzemes ūdensceļus vai jūras ceļus.

1237 Kā izriet no paša Direktīvas 2020/1057 nosaukuma, tās mērķis ir noteikt īpašus noteikumus autotransporta nozarē strādājošo transportlīdzekļu vadītāju norīkošanai darbā. Tāpat, kā izriet no šī sprieduma 1210. punkta, šīs direktīvas mērķis un, konkrētāk, tās 1. panta mērķis ir paredzēt noteikumus, lai noteiktu dalībvalsti, kuras nodarbinātības noteikumi un nosacījumi ir garantēti autotransportlīdzekļu vadītājiem, kuros ņemtas vērās šīs nozares īpatnības, jo noteikumu par norīkošanu darbā piemērošana konkrētam transportlīdzekļa vadītājam ir atkarīga no tā, vai pastāv pietiekama saikne, kas viņu saista ar pakalpojumu, ko viņš sniedz uzņēmējā dalībvalstī.

1238 Šajā nolūkā ar Direktīvas 2020/1057 1. panta 6. punktu, kurš attiecas uz to, kā jākvalificē autoceļu posmi, kuri ir daļa no kombinēta pārvadājuma, no noteikumiem par norīkošanu darbā ir atbrīvots šāda pārvadājuma sākuma vai beigu autoceļa posms, ja šis autoceļa posms pats par sevi sastāv no divpusējiem pārvadājumiem šīs direktīvas 1. panta 3. punkta izpratnē.

1239 Jāatgādina, ka Savienības likumdevējam, kā izriet no šī sprieduma 247. punktā atgādinātās judikatūras, ir plaša rīcības brīvība, lai noteiktu kopējo transporta politiku, kurā ietilpst Direktīvā 2020/1057 paredzētie pasākumi. Šī direktīva, kas pieņemta, pamatojoties uz LESD 91. panta 1. punktu, nozīmē politiska rakstura izvēles un sarežģītus novērtējumus par šo pasākumu ietekmi uz ekonomiku un sociālo jomu.

1240 Tādēļ, ņemot vērā šī sprieduma 309. punktā atgādināto judikatūru, no kuras izriet, ka attiecīgo aplūkoto situāciju salīdzināmība jāizvērtē, ņemot vērā interpretējamā Savienības tiesību akta priekšmetu un mērķi, nevar pārmest Savienības likumdevējam, ka tas, īstenojot šo rīcības brīvību, ir uzskatījis, ka noteikumu par norīkošanu darbā piemērošanas nolūkā divpusējam pārvadājumam var pielīdzināt tikai tos kombinētā pārvadājuma posmus, kas tiek veikti pa autoceļiem, nevis visu kombinēto pārvadājumu kopā.

1241 Šo konstatāciju neatspēko arguments, ka esot mākslīgi sadalīt kombinēto pārvadājumu divos atsevišķos autoceļa posmos, ja visai šai transporta darbībai pārvadājumu nodrošina viens un tas pats transportlīdzekļa vadītājs. Proti, apstāklim, ka kravu var pavadīt viens un tas pats transportlīdzekļa vadītājs visu minētā pārvadājuma laiku, šajā ziņā nav nozīmes, jo nav strīda par to, ka viens no transporta veidiem, no kuriem sastāv šis pārvadājums, neietilpst Direktīvas 2020/1057 piemērošanas jomā, kuras mērķis ir izstrādāt īpašus noteikumus tikai autotransporta nozarē strādājošo transportlīdzekļu vadītāju norīkošanai darbā.

1242 Šī sprieduma 1240. punktā izklāstīto konstatāciju neatspēko arī apstāklis, ka attiecīgā gadījumā kombinētais pārvadājums esot jāuzskata par vienotu pārvadājumu, kuram ir citi mērķi, nevis tie, attiecībā uz kuriem ir paredzēti Direktīvas 2020/1057 1. pantā minētie noteikumi. Proti, pat pieņemot, ka tas tā ir, šāds apstāklis nevar pierādīt, ka Savienības likumdevējs, ņemot vērā plašo rīcības brīvību, kas tam ir, lai noteiktu kopējo transporta politiku, neesot ievērojis vienlīdzīgas attieksmes un diskriminācijas aizlieguma principus, uzskatot, ka tikai tos kombinētā pārvadājuma posmus, kas tiek veikti pa autoceļiem, var pielīdzināt divpusējam pārvadājumam noteikumu par norīkošanu darbā piemērošanas nolūkā.

1243 Visbeidzot fakts, ka tikai vienu no diviem autoceļa, kurš ietilpst kombinētajā pārvadājumā, posmiem uzskata par tādu, kas atbilst nosacījumiem, kuri paredzēti Direktīvas 2020/1057 1. panta 6. punktā, lasot to kopsakarā ar šīs direktīvas 1. panta 3. punktu, lai izmantotu atbrīvojumu saskaņā ar šo normu, izriet no tā, ka tiek ņemtas vērā katram posmam specifiskās īpatnības. Proti, kā izriet no minētās direktīvas 12. apsvēruma, ja šādu autoceļa posmu pašu par sevi var pielīdzināt divpusējam pārvadājumam, šajā autoceļa posmā sniegtā pakalpojuma būtība ir cieši saistīta ar dalībvalsti, kurā veic uzņēmējdarbību, kas pamato, ka šajā 3. punktā paredzēto atbrīvojumu attiecina arī uz minēto autoceļa posmu.

1244 Ņemot vērā iepriekš minēto, jākonstatē, ka, kombinētos pārvadājumus, kad viens un tas pats transportlīdzekļa vadītājs pavada transportlīdzekli un kravu, nepielīdzinot divpusējiem pārvadājumiem, kas minēti Direktīvas 2020/1057 1. panta 3. punktā, Savienības likumdevējs nav pārkāpis vienlīdzīgas attieksmes un diskriminācijas aizlieguma principus.

1245 Šo secinājumu nevar apšaubīt ar Rumānijas apgalvojumu par vispārējo diskriminējošo ietekmi, kas izrietot no visām "Mobilitātes pakotnē" ietilpstošajām tiesību normām, uz kurām attiecas trīs prasības, ko cēlusi šī valsts lietās no C-546/20 līdz C-548/20. Proti, pietiek ar norādi, ka Rumānija lietā C-548/20 nav pierādījusi, ka diskriminācija izrietētu no Direktīvas 2020/1057, un ka šīs dalībvalsts argumenti šajā ziņā, kas vērsti pret Regulu 2020/1054 un Regulu 2020/1055, kas jau izskatīti saistībā ar prasībām lietās C-546/20 un C-547/20, tika noraidīti.

1246 Tālab kā nepamatots jānoraida Lietuvas Republikas pirmais pamats, Bulgārijas Republikas otrais pamats, Rumānijas otrais pamats, Kipras Republikas otrais pamats un Ungārijas otrais pamats, kas izvirzīts pakārtoti.

c) Par samērīguma principa pārkāpumu

1247 Lietuvas Republika ar otro un trešo pamatu, Bulgārijas Republika ar pirmo pamatu, Rumānija ar pirmo pamatu, Kipras Republika ar pirmo pamatu, Ungārija ar pirmo pamatu, kas izvirzīts pakārtoti, un Polijas Republika ar pirmo pamatu apgalvo, ka ar Direktīvas 2020/1057 1. pantu vai atsevišķām tā normām neesot ievērotas no samērīguma principa izrietošās prasības.

1248 Pirmkārt, šīs dalībvalstis apstrīd, ka Savienības likumdevējs ir pārbaudījis Direktīvas 2020/1057 1. panta 3.–7. punktā iekļauto normu samērīgumu, it īpaši tā iemesla dēļ, ka nav veikts ietekmes novērtējums par šo tiesību normu vai par dažu no tām galīgo redakciju. It īpaši, lai arī Lietuvas Republikas trešais pamats formāli attiecas uz "pareiza likumdošanas procesa" principa pārkāpumu un "būtisku formas prasību" pārkāpumu, no tā pamatojumam izvirzītās argumentācijas izriet, ka patiesībā šīs dalībvalsts mērķis ir pierādīt samērīguma principa pārkāpumu ar pamatojumu, ka nav pienācīgi novērtētas šīs direktīvas 1. panta 3. punkta sekas. Tāpat šajā ziņā, lai arī Ungārija ar pirmo pamatu, kas izvirzīts pakārtoti, formāli apgalvo acīmredzamu kļūdu vērtējumā un samērīguma principa pārkāpumu, šajā kontekstā tās argumentācijas mērķis ir vienīgi pierādīt šī pēdējā minētā principa pārkāpumu.

1249 Otrkārt, minētās dalībvalstis, izņemot Ungāriju, apstrīd to kritēriju vai dažu no tiem samērīgumu pašu par sevi, kuri paredzēti Direktīvas 2020/1057 1. panta 3.–7. punktā, lai noteiktu situācijas, kurās noteikumi par norīkošanu darbā ir piemērojami transportlīdzekļu vadītājiem autotransporta nozarē.

1) Par to, vai Savienības likumdevējs ir pārbaudījis Direktīvas 2020/1057 1. panta 3.–7. punkta samērīgumu

i) Lietas dalībnieku argumenti

1250 Bulgārijas Republika un Kipras Republika atgādina, ka Savienības likumdevējs ir nolēmis bez jebkāda laika ierobežojuma trešo valstu pārvadājumiem piemērot noteikumus par norīkošanu darbā, vienlaikus no šiem noteikumiem atbrīvojot divpusējos pārvadājumus. Parlamenta un Padomes rīcībā neesot bijis ietekmes novērtējuma par šiem tiesību aktiem, lai gan vairākas dalībvalstis vairākkārt esot lūgušas veikt šādu novērtējumu, nedz jebkādas citas informācijas, kas būtu varējusi apstiprināt, ka šī atšķirīgā attieksme pret divpusējiem pārvadājumiem un pret trešo valstu pārvadājumiem ir samērīga. Proti, priekšlikumā direktīvai par "norīkošanu darbā" bija paredzēta pilnīgi atšķirīga pieeja.

1251 Lietuvas Republika norāda, ka ar Direktīvas 2020/1057 1. panta 3. punktu esot pārkāpts "pareiza likumdošanas procesa" princips, jo neesot pienācīgi novērtētas šīs tiesību normas sekas.

1252 Šī dalībvalsts šajā ziņā uzsver, ka atbilstoši LES 11. panta 3. punktam, lai nodrošinātu Savienības darbību saskaņotību un pārredzamību, Komisijai jāveic plašas konsultācijas ar ieinteresētajām personām. Protokola par subsidiaritātes un samērīguma principiem 2. pantā Komisijai esot noteikts analogs pienākums veikt vispusīgas konsultācijas. Tas pats attiecoties uz šī protokola 5. pantu, kurā ir noteikts, ka leģislatīvo aktu projekti ir pamatoti, ņemot vērā subsidiaritātes

principu un samērīguma principu, un noteikta prasība, ka jebkurā leģislatīvā akta projektā jābūt iekļautam sīki izstrādātam ziņojumam, kas ļautu izvērtēt atbilstību šiem principiem, no kā izrietot, ka šajos projektos jāņem vērā vajadzība nodrošināt to, ka visi apgrūtinājumi, kas rodas uzņēmējdarbības subjektiem, ir cik iespējams mazi un atbilstīgi noteiktajam mērķim. Turklāt saskaņā ar Iestāžu nolīgumu Komisijai esot jāveic ietekmes novērtējumi par savām leģislatīvajām iniciatīvām, kas var būtiski ietekmēt ekonomiku, vidi un sociālo jomu.

1253 Protams, atsevišķos gadījumos esot iespējams neveikt ietekmes novērtējumu. Tomēr šajā lietā neviens objektīvs iemesls neesot pamatojis ietekmes novērtējuma neveikšanu un Savienības iestādes neesot norādījušas pamatojumu to lēmumā neveikt šādu novērtējumu. 2019. gada 3. decembra spriedumam Čehijas Republika/Parlaments un Padome (C-482/17, EU:C:2019:1035), uz kuru atsaukusies Padome, šajā lietā neesot nozīmes, jo lietā, kurā tika taisīts šis spriedums, esot ticis veikts ietekmes novērtējums, taču šajā gadījumā apstrīdēto tiesību normu ietekme neesot tikusi novērtēta.

1254 Lietuvas Republika uzskata, ka ietekmes novērtējumu piemērotību un nepieciešamību nevar interpretēt kā tādu, uz kuru attiecas tikai subjektīvs vērtējums, kas atkarīgs vienīgi no Savienības likumdevēja gribas. Gluži pretēji, šim vērtējumam esot jābūt pamatotam ar objektīviem pastāvošiem datiem, jo tas esot vienīgais veids, kā garantēt, ka likumdevējs savu rīcības brīvību neizmanto ļaunprātīgi.

1255 Rumānija formulē būtībā tādu pašu kritiku attiecībā uz Direktīvas 2020/1057 1. panta 3.–6. punktu. Tā it īpaši norāda, ka ar dokumentiem, kuros analizē tikai nepieciešamību pēc likumdevēja iesaistīšanās darbā norīkošanas jomā, nepietiekot. Proti, nepieciešamu un piemērotu risinājumu identificēšana cīņā pret konstatētajām nepilnībām neesot varējusi balstīties vienīgi uz pārvadājumu tirgū iepriekš pastāvošās situācijas novērtējumu. Esot bijis jāveic arī faktisks un izsmeļošs plānoto pasākumu gaidāmo seku vērtējums. Šajā ziņā tikai apstāklis, ka likumdošanas procesa laikā Komisija esot norādījusi, ka Savienības likumdevēja nostāja nodrošinot to pašu mērķi, ko nodrošina priekšlikums direktīvai par "norīkošanu darbā", nekompensējot ietekmes novērtējuma neveikšanu.

1256 Polijas Republika norāda, ka šajā lietā nekas neliecina par to, ka Parlamenta un Padomes rīcībā bija nepieciešamie dati, lai novērtētu apstrīdēto Direktīvas 2020/1057 1. panta normu ietekmi uz vidi, dažādo pārvadātāju ekonomisko situāciju un nozari kopumā. It īpaši, runājot par ekonomiskajām sekām, pārvadātājiem esot jāsedz augstas izmaksas, kas izriet, pirmkārt, no nepieciešamības pielāgot transportlīdzekļu vadītāju atalgojumu tarifiem, kas ir spēkā dalībvalstīs, kuras tiek šķērsotas. Saskaņā ar informāciju, kas norādīta ietekmes novērtējumā par uzņēmējdarbības jautājumiem (1/2. daļa, 9. un 10. lpp.), starp dalībvalstīm pastāvot būtiskas atšķirības transportlīdzekļu vadītāju algu līmeņa ziņā. Šīs izmaksas esot nesamērīgas ar transportlīdzekļu vadītāju gūtajām priekšrocībām un godīgas konkurences ziņā, ja pārvadājumi attiecīgajā dalībvalstī ir reti vai nenozīmīgi, it īpaši to ilguma dēļ. Otrkārt, administratīvās izmaksas, kas saistītas ar uzņēmējas dalībvalsts regulējuma par transportlīdzekļu vadītāju algām piemērošanu, varot sasniegt līdz 14 000 EUR gadā vienam pārvadātājam, neskaitot izmaksas, kas saistītas ar kontrolēm un iespējamiem naudas sodiem.

1257 Izmaksu palielināšanās un grūtības, kas saistītas ar trešo valstu pārvadājumiem un kabotāžas pārvadājumiem, ierobežojot šo pārvadājumu veidu skaitu, kas savukārt ietekmējot tukšbraucienu skaita palielināšanos un tādējādi izraisot ceļu satiksmes drošības līmeņa vispārēju pazemināšanos galvenajos maršrutos Savienībā, kā arī autotransporta efektivitātes pazemināšanos. Tas arī izraisot piesārņojošo vielu emisiju pieaugumu.

1258 Tādu iemeslu dēļ, kas būtībā ir analoģiski šī sprieduma 1250.–1257. punktā rezumētajiem iemesliem, Ungārija norāda, ka ietekmes novērtējuma pilnīga neesamība ir Savienības likumdevēja acīmredzama kļūda vērtējumā un samērīguma principa pārkāpums.

1259 It īpaši 2020. gada 15. aprīļa paziņojumā (Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, ko izstrādā atbilstīgi [LESD] 294. panta 6. punktam, par Padomes nostāju, kas vajadzīga, lai pieņemtu regulu, ar ko groza Regulu Nr. 1071/2009, Regulu Nr. 1072/2009 un Regulu Nr. 1024/2012, lai tās pielāgotu norisēm nozarē, regulu, ar ko Regulu 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 Nr. 165/2014 groza attiecībā uz pozicionēšanu ar tahogrāfu palīdzību, un direktīvu, ar ko attiecībā uz izpildes nodrošināšanas prasībām groza Direktīvu 2006/22 un attiecībā uz Direktīvu 96/71 un Direktīvu 2014/67 nosaka īpašus noteikumus autotransporta nozarē strādājošo transportlīdzekļu vadītāju norīkošanai darbā, un groza Regulu Nr. 1024/2012 (COM(2020) 151 final)) Komisija esot uzskatījusi, ka kombinētajiem pārvadājumiem piemērojamie ierobežojumi radīšot problēmas, it īpaši saistībā ar to, ka šie ierobežojumi varot samazināt atbalsta preču multimodālajiem pārvadājumiem efektivitāti.

1260 Parlaments un Padome norāda, ka šie pamati un argumenti nav pamatoti.

ii) Tiesas vērtējums

1261 Attiecībā uz argumentāciju par apgalvoto ietekmes novērtējuma neesamību vai tā nepietiekamību – jāatgādina, ka priekšlikumā direktīvai par norīkošanu darbā Komisija piedāvāja sistēmu, kurā, balstoties uz pieņēmumu, ka Direktīva 96/71 ir piemērojama autotransporta nozarei, divi no deviņiem uzņēmējas dalībvalsts darba noteikumu un nosacījumu aspektiem, kuri uzskaitīti šīs direktīvas 3. panta 1. punktā, proti, minimālais apmaksātais ikgadējais atvaļinājums un atalgojums, netiktu piemēroti norīkojumiem darbā, kuru ilgums ir mazāks vai vienāds ar trim dienām mēnesī, ja transportlīdzekļu vadītāji veic starptautiskos pārvadājumus Regulas Nr. 1072/2009 un Regulas Nr. 1073/2009 izpratnē. Turpretī saskaņā ar šo priekšlikumu, ja norīkojuma darbā ilgums pārsniegtu šo trīs dienu slieksni, visi deviņi minēto darba noteikumu un nosacījumu aspekti būtu bijuši piemērojami visam norīkojuma laikposmam attiecīgajā mēnesī.

1262 Tādējādi saskaņā ar minēto priekšlikumu transportlīdzekļu vadītāji, kuri veic starptautiskos pārvadājumus, visos gadījumos būtu bijuši norīkoti darbā un lielākā daļa uzņēmējas dalībvalsts darba noteikumu un nosacījumu, kas uzskaitīti Direktīvas 96/71 3. panta 1. punktā, būtu bijuši piemērojami šiem transportlīdzekļu vadītājiem. Turklāt darba devējiem būtu bijis pienākums uzskaitīt laiku, ko katrs transportlīdzekļa vadītājs katru mēnesi pavada dažādās dalībvalstīs, lai noteiktu, vai šo dalībvalstu noteikumi par minimālo apmaksāto ikgadējo atvaļinājumu un atalgojumu, kas minēti šajā tiesību normā, arī ir piemērojami.

1263 Uzskatīdams, ka šis risinājums nav apmierinošs, Savienības likumdevējs galu galā izvēlējās pasākumu, ar kuru tas nošķir dažādus pārvadājumu veidus. Tādējādi Direktīvas 2020/1057 1. panta 3.–7. punktā, lasot tos kopsakarā ar šīs direktīvas 13. apsvērumu, ir paredzēts atbrīvojums no noteikumiem par norīkošanu darbā un tātad no visiem uzņēmējas dalībvalsts darba nosacījumiem un noteikumiem visiem divpusējiem pārvadājumiem, visiem tranzīta pārvadājumiem, kā arī atsevišķiem kombinēto pārvadājumu posmiem, taču ir noteikts, ka principā šiem noteikumiem ir pakļauti gan trešo valstu pārvadājumi, gan kabotāžas pārvadājumi.

1264 Tādēļ nav strīda par to, ka ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem nav novērtēta ietekme, kas izriet no galu galā izmantotā risinājuma, un ka par šo risinājumu nav veikts papildu ietekmes novērtējums.

1265 Tomēr jāuzsver, ka saskaņā ar šī sprieduma 218.–226. punktā atgādināto judikatūru ietekmes novērtējums Savienības likumdevējam nav saistošs un tas saglabā brīvību noteikt citus pasākumus, kuri nav tie, kas norādīti ietekmes novērtējumā. Tāpat no šīs judikatūras izriet, ka, lai izvērtētu tā noteikto pasākumu samērīgumu, Savienības likumdevējs var ņemt vērā ne tikai attiecīgo ietekmes novērtējumu, bet arī jebkādus citus informācijas avotus, arī tos, kas ir publiski.

1266 Tātad tikai apstāklis, ka šajā gadījumā Savienības likumdevējs Direktīvā 2020/1057 ir noteicis atšķirīgus pasākumus, no kuriem daži autotransporta uzņēmumiem ir apgrūtinošāki nekā tie, kurus sākotnēji bija ierosinājusi Komisija priekšlikumā direktīvai par "norīkošanu darbā" un kuri tika vērtēti ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem, nevar pats par sevi pierādīt, ka Savienības likumdevējs nav ievērojis samērīguma principu.

1267 Pretēji tam, ko rosina domāt Lietuvas Republika un mazākā mērā – Rumānija, Iestāžu nolīguma normas nekādā veidā neatspēko šos apsvērumus. Proti, lai arī šī nolīguma 15. punktā ir norādīts, ka "Parlaments un Padome veiks ietekmes novērtējumus saistībā ar to izdarītajiem būtiskajiem grozījumiem Komisijas priekšlikumā", tomēr, kā norādīts šī sprieduma 224. un 231. punktā, minētais nolīguma punkts neietver nekādu konkrētu pienākumu šīm iestādēm, jo tajā ir vienīgi paredzēta iespēja veikt šādu ietekmes novērtējumu, ja – kā skaidri formulēts – Parlaments un Padome "to uzskata par piemērotu un vajadzīgu likumdošanas procesam".

1268 Tālab, pirmām kārtām, jāizvērtē pārējie informācijas avoti, kurus norāda Parlaments un Padome, lai pārbaudītu, vai, kā apgalvo šīs iestādes, tie kopā ar ietekmes novērtējumu par sociālajiem jautājumiem ļāva novērtēt sekas, kas izriet no trešo valstu pārvadājumu nošķiršanas no divpusējiem pārvadājumiem, kas īstenota Direktīvas 2020/1057 1. panta 3. un 4. punktā, lasot tos kopsakarā ar šīs direktīvas 13. apsvērumu.

1269 Šajā ziņā jānorāda, ka, ņemot vērā Direktīvas 2020/1057 1. pantā paredzēto noteikumu būtību, ekspluatācijas un atbilstības nodrošināšanas izmaksas, kā arī iespējamie ietaupījumi, ko konkrētam uzņēmumam rada šo noteikumu izpilde, ir atkarīgi no tā, cik lielā mērā šis uzņēmums veic dažāda veida pārvadājumus. Taču, kā uzsver Padome, Savienības likumdevēja rīcībā bija *Eurostat* publicētie dati par dažādo veikto pārvadājumu veidiem, un it īpaši dati, kas norādīti pētījumā par laikposmu no 2014. līdz 2018. gadam ("*Road freight transport by journey characteristics*" (Kravu autopārvadājumi atkarībā no brauciena raksturojuma), 3.–5., 10. un 11. lpp.) un tabulā par 2018. gadu. Tā kā šie dati ļāva noteikt apjomu, kādā viena gada laikā starp divām konkrētām dalībvalstīm ir veikti trešo valstu pārvadājumi un divpusējie pārvadājumi, tie varēja būt atbilstīgs informācijas avots Savienības likumdevējam, lai novērtētu trešo valstu pārvadājumu un divpusējo pārvadājumu nošķiršanas, kas galu galā tika izmantota Direktīvā 2020/1057, samērīgumu.

1270 Turklāt šādi dati ļauj novērtēt, kādā mērā dažādu dalībvalstu transportlīdzekļu vadītājus uzskatīs par norīkotiem darbā citās dalībvalstīs, lai piemērotu noteikumus, kas paredzēti Direktīvas 2020/1057 1. panta 3. un 4. punktā, lasot tos kopsakarā ar šīs direktīvas 13. apsvērumu.

1271 Kā Tiesā apgalvoja arī Padome, šie dati par dažādajiem pārvadājumu veidiem apvienojumā ar informāciju, ko satur ietekmes novērtējums par sociālajiem jautājumiem (1/2. daļa, 62.–65. lpp.), un ar informāciju, kas minēta publiski pieejamos pētījumos, uz kuriem balstās šis vērtējums,

piemēram, Komisijas (Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāts) pētījumā "*Support study for an impact assessment for the revision of the social legislation in road transport. Final report*" ("Pētījums ietekmes novērtējuma atbalstam, lai pārskatītu sociālās jomas tiesību aktus autotransporta nozarē. Galīgais ziņojums", 2017. gada maijs, 62.–76. lpp.), un kas attiecas tostarp uz algu atšķirībām dažādos dalībvalstu pāros, ļauj aplēst izmaksas, kas izriet no trešo valstu pārvadājumu nošķiršanas no divpusējiem pārvadājumiem, kas noteikta Direktīvas 2020/1057 1. panta 3. un 4. punktā, lasot tos kopsakarā ar šīs direktīvas 13. apsvērumu.

1272 Šajā ziņā jāuzsver, ka dalībvalstis prasītājas, apstrīdot Direktīvas 2020/1057 ietekmes novērtējuma neesamību vai nepietiekamību, nav paskaidrojušas, kādēļ šī sprieduma 1269.–1271. punktā izklāstītās Padomes konstatācijas būtu kļūdainas. Tāpat nav arī ticis paskaidrots, kādēļ vispārējie secinājumi, kas minēti ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem (1/2. daļa, 60. lpp.) un atbilstoši kuriem ietekme uz satiksmes drošību un veselības aizsardzību darbā būs nenozīmīga, nebūtu attiecināmi uz galu galā izvēlēto modeli.

1273 Šādos apstākļos Savienības likumdevēja rīcībā bija pietiekama informācija, lai novērtētu sekas, kas izriet no divpusējo pārvadājumu un trešo valstu pārvadājumu nošķīruma, kas ietverts Direktīvas 2020/1057 1. panta 3. un 4. punktā, lasot tos kopsakarā ar šīs direktīvas 13. apsvērumu.

1274 Otrām kārtām, nevar Savienības likumdevējam pārmest, ka tas nav pārbaudījis sekas, kas izriet no Direktīvas 2020/1057 1. panta 5. punkta, atbilstoši kuram tranzīta pārvadājumiem piemēro atbrīvojumu no noteikumiem par norīkošanu darbā, un no šīs direktīvas 1. panta 7. punkta, atbilstoši kuram uzskata, ka kabotāžas pārvadājumi nozīmē norīkošanu darbā tādā ziņā, ka tiem minētie noteikumi ir jāpiemēro.

1275 Šajā ziņā pietiek ar norādi, kā izriet no šī sprieduma 1179. punkta, ka Tiesa, interpretējot Direktīvu 96/71 tās redakcijā, kas bija piemērojama pirms Direktīvas 2020/1057 stāšanās spēkā, jau ir nospriedusi, ka Direktīvā 96/71 paredzētie noteikumi par norīkošanu darbā nav piemērojami tranzīta pārvadājumiem, taču principā ir piemērojami kabotāžas pārvadājumiem, kuri pilnībā notiek uzņēmējas dalībvalsts teritorijā.

1276 Tā kā uz Direktīvas 2020/1057 1. panta 5. un 7. punktu nevar konkrēti attiecināt nekādus piemērojamo materiālo tiesību normu grozījumus, arguments, lai pierādītu, ka esot bijis nepieciešams papildu ietekmes novērtējums par šīm tiesību normām, jānoraida.

1277 Trešām kārtām, ciktāl Ungārija būtībā pārmet Savienības likumdevējam, ka tas esot pārkāpis samērīguma principu, pieņemot Direktīvas 2020/1057 1. panta 6. punktu, nepārbaudīdams šīs tiesību normas ietekmi, jāatgādina, kā izriet no šīs direktīvas 12. apsvēruma, ka Savienības likumdevējs ir uzskatījis, ka tā pakalpojuma raksturs, kuru sniedz kombinētā pārvadājuma sākuma vai beigu autoceļa posmā, ir cieši saistīts ar dalībvalsti, kurā veic uzņēmējdarbību, ja šis autoceļa posms pats par sevi ir divpusējs pārvadājums, un ka tādā gadījumā nepastāv pietiekama saikne ar uzņēmējas dalībvalsts teritoriju tādā ziņā, ka noteikumu par norīkošanu darbā piemērošanai nav pamatojuma. Turpretim, ja pārvadājums aplūkotajā autoceļa posmā tiek veikts uzņēmējā dalībvalstī vai kā trešās valsts pārvadājums, pastāv šāda pietiekama saikne ar uzņēmējas dalībvalsts teritoriju un noteikumi par norīkošanu darbā ir jāpiemēro.

1278 Nav strīda par to, ka Direktīvas 2020/1057 1. panta 6. punktā paredzēto noteikumu par norīkošanu darbā piemērošana kombinētajiem pārvadājumiem arī nav tikusi aplūkota ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem. Kaut arī, kā izriet no šī sprieduma 1261.–1264. punkta, priekšlikumā direktīvai par norīkošanu darbā, kas izstrādāts, balstoties uz šo ietekmes

novērtējumu, Komisija bija paredzējusi noteikt kritēriju, kas saistīts ar pārvadājuma ilgumu, lai noteiktu apstākļus, kādos būtu jāpiemēro minētie noteikumi, Savienības likumdevējs Direktīvā 2020/1057 galu galā izvēlējās pieeju, atbilstoši kurai tiek nošķirti dažādi pārvadājumu veidi, tostarp kombinētie pārvadājumi.

1279 Tādēļ jāpārbauda, vai šajā gadījumā informācija, kuru zināja Parlaments un Padome, bija pietiekama, lai tie varētu novērtēt Direktīvas 2020/1057 1. panta 6. punktā minētā atbrīvojuma samērīgumu.

1280 Šajā ziņā no Tiesai iesniegtajiem elementiem izriet, ka Savienības likumdevēja rīcībā bija nozīmīga apjoma informācija par kombinētajiem pārvadājumiem no sagatavošanas darbiem saistībā ar ieteiktajiem grozījumiem Direktīvā 91/106. Šī informācija bija ietverta tostarp ietekmes novērtējumā par šīs direktīvas pārskatīšanu (Komisijas ietekmes novērtējums, kas pievienots Priekšlikumam COM(2017) 648, SWD(2017) 362), dokumentā, kas izstrādāts 2015. gadā pēc Komisijas lūguma un kas ietver datus par kombinētajiem pārvadājumiem (*KombiConsult*, "*Analysis of the EU Combined Transport*" (ES kombinēto pārvadājumu novērtējums), 2015), šo datu atjauninājumā, kas veikts 2017. gadā (*ISL*/*KombiConsult*, "*Updating EU combined transport data*" (Datu par ES kombinētajiem pārvadājumiem atjauninājums), 2017), šo pašu datu 2018. gada papildinājumā (*TRT Trasporti e Territorio srl*, "*Gathering additional data on EU combined transport*" (Papildu datu vākšana par ES kombinētajiem pārvadājumiem), 2017), kā arī konsultācijā, kuru pasūtīja Komisija ietekmes novērtējuma atbalstam (*KombiConsult*, "*Consultations and related analysis in the framework of impact assessment for the amendment of Combined Transport Directive (92/106/EEC)*" (Konsultācijas un saistīti novērtējumi direktīvas par kombinētajiem pārvadājumiem (92/106/EEK) grozījumu ietekmes novērtējuma ietvaros), 2017).

1281 It īpaši pētījumā "*Analysis of the EU Combined Transport*" ("ES kombinēto pārvadājumu novērtējums") (175.–177. lpp.) bija sniegts detalizēts vērtējums par kombinēto pārvadājumu – ar pavadību un bez pavadības – tirgu, kurā tostarp tika prezentēti pakalpojumi, ko sniedz visi seši uzņēmumi, kuri Savienībā sniedz autotransporta pakalpojumus ar pavadību, kā arī lielākie autoceļa/dzelzceļa kombinēto pārvadājumu bez pavadības pakalpojumu sniedzēji. Šajā pētījumā bija izklāstīti arī dati par attālumiem, kas veikti autoceļa/dzelzceļa kombinēto pārvadājumu sākuma vai beigu posmā (67.–70. lpp.). Turklāt šī sprieduma 1280. punktā minētais Komisijas ietekmes novērtējums, kas pievienots priekšlikumam direktīvai, ar ko groza Direktīvu 92/106, ietvēra datus, pirmkārt, par kombinēto pārvadājumu autoceļu un ne-autoceļu posmu vidējiem, mediāniem un garākajiem attālumiem un, otrkārt, par to multimodālo pārvadājumu veidu un apjomu, kuri ietilpst jēdzienā "kombinētie pārvadājumi" Direktīvas 92/106 izpratnē un tādējādi ietilpst Direktīvas 2020/1057 1. panta 6. punkta piemērošanas jomā.

1282 Tādējādi no informācijas, ko ietver saistībā ar šīm prasībām Tiesai iesniegtie dokumenti, kuru lietderību Ungārija īpaši neapstrīd, izriet, ka, lai pieņemtu Direktīvu 2020/1057, Savienības likumdevēja rīcībā bija atbilstīgas datubāzes par kombinēto pārvadājumu tirgu. Šie dati kopā ar citu informāciju, kas bija Savienības likumdevējam, it īpaši informāciju par algu atšķirībām dažādos dalībvalstu pāros, uz kuru ir atsauce šī sprieduma 1271. punktā, tam ļāva novērtēt to Direktīvas 2020/1057 1. panta 6. punktā paredzēto kritēriju ietekmi, kuri attiecas uz noteikumu par norīkošanu darbā piemērošanu kombinētajiem pārvadājumiem. Tādējādi Savienības likumdevēja rīcībā bija pietiekama informācija, kas tam ļauj pamatot šo kritēriju izvēli, īstenojot savu plašo rīcības brīvību.

1283 Iepriekš minētos apsvērumus nevar atspēkot ar Polijas Republikas argumentāciju, ka neesot ņemta vērā Direktīvas 2020/1057 un Regulas 2020/1055 apstrīdēto tiesību normu kumulatīvā negatīvā iedarbība. Proti, lai arī ar šo argumentāciju šī dalībvalsts, šķiet, pārmet Savienības likumdevējam nekonsekvenci izvēlēs, kas ir ikviena šo tiesību akta apstrīdēto normu pamatā, šajā ziņā pietiek ar norādi, kā apgalvo Parlaments, ka "Mobilitātes pakotni" veido vairāki leģislatīvi akti, kuriem, protams, ir sasvstarpēji papildinoši, tomēr atšķirīgi mērķi. Tādēļ nevar uzskatīt, ka likumdevējs ir pārkāpis samērīguma principu tikai tā iemesla dēļ, ka ar Regulu 2020/1055 noteiktie nosacījumi, lai pierādītu, ka saimnieciskās darbības subjektam ir stabila un faktiska uzņēmējdarbības veikšanas vieta dalībvalstī, atšķiroties no kritērijiem, kas paredzēti Direktīvas 2020/1057 tiesību normās, lai noteikumus par norīkošanu darbā piemērotu autotransportlīdzekļu vadītājiem.

1284 Tādēļ argumentācija par to, ka Savienības likumdevējs neesot pārbaudījis Direktīvas 2020/1057 1. panta 3.–7. punkta samērīgumu, jānoraida kā nepamatota.

2) Par Direktīvas 2020/1057 1. panta 3.–7. punkta samērīgumu

i) Lietas dalībnieku argumenti

1285 Bulgārijas Republika un Kipras Republika uzskata, ka no Direktīvā 2020/1057 noteiktā nošķīruma starp trešo valstu pārvadājumiem un divpusējiem pārvadājumiem izrietot nelabvēlīga iedarbība tādu izmaksu ziņā, kas saistītas ar atbilstības jaunajām prasībām nodrošināšanu, kā arī tādu izmaksu ziņā, kas saistītas ar katra norīkojuma dokumentēšanu un uzņēmējas dalībvalsts noteikumu piemērošanu. Transportlīdzekļu vadītāji bieži veicot trešo valstu pārvadājumus apvienojumā ar divpusējiem pārvadājumiem. Taču atbrīvojumu no darbā norīkošanas noteikumu piemērošanas nevarot piemērot visiem trešo valstu pārvadājumiem, kas veikti vienlaikus ar divpusējiem pārvadājumiem. Tādēļ pārvadātājam esot ļoti sarežģīti novērtēt, kad pastāv norīkošana darbā un kad tā nepastāv. Direktīvā 2020/1057 neesot arī precizēts, kā aprēķināt stundas, kuru laikā transportlīdzekļa vadītājs jāuzskata par norīkotu darbā konkrētā dalībvalstī. No tā šiem pārvadātājiem, kuru lielākā daļa ir MVU, izrietot smags slogs.

1286 Tā kā pārvadātājiem, kuri veic trešo valstu pārvadājumus, noteiktais slogs esot kļuvis pārāk smags, tas varot izraisīt pārorientēšanos uz citiem darbības veidiem, darbības pārcelšanu uz trešām valstīm, apgrozījuma samazinājumu un pat pārvadātāju bankrotu. Turklāt esot iespējams, ka šis slogs izraisa efektivitātes trūkumu un palielina autotransporta ietekmi uz vidi. Piedevām pastāvot risks, ka tas var kropļot konkurenci, ciktāl ar Direktīvu 2020/1057 netiek noteikti nekādi pienākumi un tā netiek piemērota pārvadātājiem, kas veic uzņēmējdarbību ārpus Savienības.

1287 Varot nošķirt trīs leģitīmus mērķus, kas izvirzīti ar Direktīvu 2020/1057, proti, pirmkārt, apmierinoši darba apstākļi un sociālā aizsardzība transportlīdzekļu vadītājiem, otrkārt, atbilstoši uzņēmējdarbības apstākļi transporta uzņēmumiem un to godīgas konkurences nepieciešamība, kā arī, treškārt, brīvība sniegt pārrobežu pakalpojumus. Tomēr ne tikai šai direktīvai neizdodoties saglabāt līdzsvaru starp šiem mērķiem, bet turklāt tā neļaujot sasniegt nevienu no tiem.

1288 Proti, runājot par pirmo mērķi, augstāks atalgojums, ko varētu saņemt transportlīdzekļu vadītāji, visbiežāk attiecoties uz īsiem laikposmiem, kas pavadīti iekraušanas vai izkraušanas dalībvalstī, tādējādi transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļi un sociālā aizsardzība tiekot uzlaboti tikai nedaudz.

1289 Runājot par otro mērķi, tas, ka uzņēmumiem, kuri veic trešo valstu pārvadājumus, piemēro noteikumus par norīkošanu darbā, kaut gan divpusējos pārvadājumus veicošie uzņēmumi no tiem tiek atbrīvoti, veicinot negodīgu konkurenci. Proti, to pārvadātāju salīdzinošās priekšrocības, kuri veic uzņēmējdarbību Savienības perifērijā esošās dalībvalstīs, esot viņu zemākas izmaksas, kuras izrietot it īpaši no zemākas dzīves dārdzības un zemākām algām. Apstrīdēto Direktīvas 2020/1057 1. panta normu dēļ pārvadātāji, kuri iesaistīti trešo valstu pārvadājumos, turpmāk esot nostādīti mazāk konkurētspējīgā situācijā nekā pārvadātāji, kas veic divpusējos pārvadājumus. Tas kropļojot konkurenci starp Savienības centru, kurā pārvadātāji galvenokārt veic divpusējos pārvadājumus, un tādām dalībvalstīm kā Bulgārijas Republika un Kipras Republika, kurās pārvadātāji īsteno galvenokārt trešo valstu pārvadājumus.

1290 Runājot par trešo mērķi, šīs tiesību normas ierobežojot pārrobežu pakalpojumu sniegšanas brīvību, jo izraisot izmaksu pieaugumu.

1291 Bulgārijas Republikas un Kipras Republikas ieskatā, lai piemērotu noteikumus par norīkošanu darbā, divpusējo pārvadājumu un trešo valstu pārvadājumu nošķiršana neesot nedz piemērota, nedz nepieciešama. Ne vienā, ne otrā gadījumā nepastāvot pietiekami stipra saikne ar kādu no valstīm, kuras transportlīdzekļa vadītājs šķērso. Abstrahējoties no sākumpunkta vai galamērķa dalībvalsts, darba ņēmēji, kuri veic divpusējos pārvadājumus, veicot to pašu darbu, ko darba ņēmēji, kuri veic trešo valstu pārvadājumus. Sākumpunkta vai galamērķa dalībvalsts nekādi neietekmējot saikni starp transportlīdzekļa vadītāju un uzņēmēju dalībvalsti. Turpretī pastāvot acīmredzama saikne ar teritoriju kabotāžas pārvadājumu gadījumā.

1292 Bulgārijas Republika un Kipras Republika uzskata, ka piemērots pasākums būtu starptautisko pārvadājumu pilnīgs atbrīvojums no noteikumu par norīkošanu darbā piemērošanas. Šādu atbrīvojumu pamatotu starptautisko pārvadājumu īpašā situācija un to īpaši mobilā būtība, kas ir situācija, ko raksturo pietiekamas saiknes neesamība ar citu dalībvalstu, kas nav dalībvalsts, kurā veic uzņēmējdarbību, teritoriju. Tādējādi pilnīgs atbrīvojums ļautu sasniegt visus izvirzītos mērķus. Runājot par risinājumu, kas izpaustos kā noteikumu par norīkošanu darbā piemērošana ar laika ierobežojumu visai starptautisko pārvadājumu nozarei, tas noteikti būtu piemērotāks nekā izmantotais modelis, taču tas izraisītu tikpat nopietnas problēmas, jo tā ietekme aizvien būtu nesamērīga izmaksu ziņā, MVU uzliktā administratīvā sloga ziņā, kā arī to grūtību ziņā, kas saistītas ar noteikumu interpretāciju un piemērošanu. Alternatīva pieeja, kas ieviestu skaidrību, esot pieeja, kuru Tiesa izmantojusi 2020. gada 1. decembra sprieduma *Federatie Nederlandse Vakbeweging* (C-815/18, EU:C:2020:976) 48. punktā, ar kuru prezumētu pietiekamas saiknes esamību gadījumā, ja trešo valstu pārvadājumu ietvaros konkrētā dalībvalstī viena mēneša laikā tiktu veikts minimāls skaits noteiktu uzdevumu, piemēram, kravas iekraušanas vai izkraušanas darbi, transportlīdzekļu uzturēšanas vai tīrīšanas darbi.

1293 Lietuvas Republika apgalvo, ka ar Direktīvas 2020/1057 1. panta 3. punktu esot pārkāpts samērīguma princips, jo šajā tiesību normā paredzētie kritēriji ir acīmredzami nepiemēroti to radīto nelabvēlīgo ekonomisko un sociālo seku dēļ. Principā darbā norīkošanas noteikumi esot domāti tam, lai kompensētu papildu izmaksas, kas rodas darba ņēmējam tā iemesla dēļ, ka viņš veic savus darba pienākumus citā dalībvalstī, nevis tajā, kurā ir viņa pastāvīgā dzīvesvieta. Tomēr īslaicīgas kabotāžas un trešo valstu pārvadājumu gadījumā transportlīdzekļu vadītājiem parasti neesot nekādas saiknes ar uzņēmēju dalībvalsti, pārsvarā viņi tajā pavadot ļoti īsu laikposmu un tādēļ viņiem tajā esot tikai minimālas izmaksas.

1294 Turklāt kritērijs, kas balstīts uz pārvadājumu veidu, lai noteiktu, vai ir vai nav jāpiemēro darbā norīkošanas noteikumi, radot to transporta uzņēmumu netiešu diskrimināciju, kuri uzņēmējdarbību veic Savienības perifērijā esošajās dalībvalstīs, atturot no pakalpojumu sniegšanas īsterminā un būtībā ierobežojot konkurenci, nostādot nelabvēlīgā situācijā īpaši MVU, kas veidojot 99 % no visa Savienības autotransporta tirgus. Turklāt esot iespējams, ka šo noteikumu rezultātā MVU rodas mudinājums pārtraukt trešo valstu pārvadājumu nodrošināšanu vai pārcelt savu darbību uz dalībvalstīm, kas atrodas Savienības centrā vai tā tuvumā. Līdz Direktīvas 2020/1057 pieņemšanai nekāds administratīvs slogs šajā jomā neesot pastāvējis.

1295 Lietuvas Republika uzsver, ka laika kritērijs ir piemērs objektīvam kritērijam, kas pierādot faktiskas saiknes ar dalībvalsti, kurā darbs tiek faktiski veikts, esamību, tomēr nenoraidot iespēju piemērot citus kritērijus, ja tie ir objektīvi pamatoti, nodrošina pietiekamu saikni ar dalībvalsti, kurā tiek veikts darbs, un atbilst samērīguma principam. Turklāt, kad Tiesa vērtēja laika kritēriju lietā, kurā tika taisīts 2020. gada 1. decembra spriedums *Federatie Nederlandse Vakbeweging* (C-815/18, EU:C:2020:976), tā esot paudusi nostāju tikai par kabotāžas pārvadājumiem, nevis par divpusējiem un trešo valstu pārvadājumiem.

1296 Rumānija arī norāda, ka kritērijs pietiekamas saiknes ar dalībvalsti identificēšanai, kuru Savienības likumdevējs ir izvēlējies, lai piemērotu noteikumus par norīkošanu darbā autotransporta jomā, ir acīmredzami nepiemērots, jo ar to nevarot pierādīt, ka pastāv pietiekama saikne starp transportlīdzekļa vadītāju un uzņēmēju dalībvalsti.

1297 Turklāt šī kritērija piemērošana radot nenoteiktību uzņēmējas dalībvalsts un tātad piemērojamo tiesību aktu noteikšanas ziņā. Tādējādi neesot skaidri noteikts, vai minētā kritērija piemērošana nozīmē vienas uzņēmējas dalībvalsts identificēšanu, ar kuru transportlīdzekļa vadītājam ir pietiekama saikne attiecīgā pārvadājuma vispārējā kontekstā, vai arī ir kumulatīvi jāpiemēro tiesību normas, kas ir spēkā visās dalībvalstīs, kur ir veikta iekraušana vai izkraušana.

1298 Katrā ziņā tas, ka Direktīvas 2020/1057 1. panta 3. punkta trešajā un ceturtajā daļā ir ņemta vērā preču iekraušanas un/vai izkraušanas darbības esamība, lai noteiktu pietiekamu saikni, kas saista transportlīdzekļu vadītāju ar uzņēmējas dalībvalsts teritoriju, neesot optimāli. Proti, transportlīdzekļu vadītāji šādas darbības veicot neregulāri, proti, 29 % gadījumu. Turklāt tiesiskais regulējums par norīkošanu darbā pārvadājumu jomā, ņemot vērā pārvadājuma veida kritēriju, tiešā veidā ietekmējot tirgu, proti, tiekot laupīts stimuls veikt gan trešo valstu pārvadājumus, gan kombinētos pārvadājumus, lai gan šie pēdējie minētie esot svarīgi, lai samazinātu pārvadājumu piesārņojošo vielu emisiju.

1299 Kā izrietot arī no ietekmes novērtējuma par sociālajiem jautājumiem, transporta jomai piemērojamo sociālo noteikumu elastības trūkums radot situācijas, kurās tiesību akti netiek ievēroti. Tādējādi gadījumā, ja pārvadājuma laikā tiktu grozīts ar divpusējo pārvadājumu saistīto papildu darbību skaits, izraisot darbā norīkošanas regulējuma piemērojamību, pārvadātājam varētu nebūt iespējas iesniegt norīkojuma deklarāciju dalībvalsts kompetentajām iestādēm, jo Direktīvas 2020/1057 1. panta 11. punkta a) apakšpunktā esot noteikts, ka šāda deklarācija jāiesniedz, vēlākais, līdz norīkojuma darbā laikposma sākumam. Šo tiesību normu atsevišķos gadījumos būtu grūti izpildīt apstrīdēto šīs direktīvas 1. panta normu dēļ.

1300 Ņemot vērā šādi minētās problēmas, kas saistītas ar tiesiskās drošības principa ievērošanu, Direktīva 2020/1057 varot radīt traucējumus MVU transporta pakalpojumu sniegšanā un noteikt tiem nesamērīgus pienākumus salīdzinājumā ar ieguvumiem transportlīdzekļu vadītājiem.

1301 2011. gada 15. marta spriedumā *Koelzsch* (C-29/10, EU:C:2011:151, 44.–49. punkts) Tiesa esot konstatējusi nepieciešamību izmantot vairākus kumulatīvus kritērijus, lai identificētu dalībvalsti, ar kuru darbam ir būtiska sasaiste, ja pārvadājumu darbības ir īstenotas vairākās dalībvalstīs. Tikai viena kritērija izmantošana, kā tas ir Direktīvas 2020/1057 gadījumā, esot nepietiekama un tādēļ neļaujot pierādīt šādas saiknes esamību. Šajā ziņā Rumānija arī apgalvo, ka šajā direktīvā esot bijis jāizvēlas piemērot laika elementu, proti, darbības minimālo ilgumu kā kritēriju, lai identificētu pietiekamu saikni ar uzņēmējas dalībvalsts teritoriju, attiecībā uz pārējiem pārvadājumu veidiem, kas nav kabotāža. Šī kritērija piemērošanas atbilstība izrietot gan no ietekmes novērtējuma par sociālajiem jautājumiem, gan no vispārējā norīkošanai darbā piemērojamā tiesiskā regulējuma. Proti, nozīmīgas saiknes ar uzņēmējas dalībvalsts teritoriju neesamība gadījumā, ja darbība tiek veikta īsā laikposmā, izrietot it īpaši no Direktīvas 96/71 3. panta 4. punkta, ar kuru dalībvalstīm esot atzītas tiesības atkāpties no pienākumiem darbā norīkošanas jomā, ja norīkojuma darbā ilgums nepārsniedz vienu mēnesi.

1302 Polijas Republika norāda, ka Direktīvas 2020/1057 1. panta 3., 4., 6. un 7. punktā neesot ievērots samērīguma princips, ciktāl šajās tiesību normās paredzētie kritēriji par darbā norīkošanas noteikumu piemērošanu transportlīdzekļu vadītājiem nav objektīvi, tajos nav ņemti vērā tās situācijas apstākļi, ko ar tiem ir paredzēts reglamentēt, un rada nesamērīgu slogu uzņēmumiem, kā arī nelabvēlīgu ietekmi uz vidi.

1303 Šīs tiesību normas neesot piemērotas, lai sasniegtu paziņotos mērķus, jo it īpaši tā vietā, lai nodrošinātu godīgu konkurenci, tās ierobežo to uzņēmumu sniegtos pakalpojumus, kuri uzņēmējdarbību veic Savienības perifērijā esošajās dalībvalstīs. Proti, noteikumi par norīkošanu darbā esot piemērojami trešo valstu pārvadājumiem un kabotāžas pārvadājumiem, kuru īstenošanā šiem uzņēmumiem esot dominējoša loma.

1304 Savienības likumdevējs neesot ņēmis vērā pārējos faktorus, kas apliecina saiknes pastāvēšanu starp transportlīdzekļa vadītāju un uzņēmēju dalībvalsti, tostarp transportlīdzekļa vadītāja uzturēšanās šīs valsts teritorijā ilgumu, kā arī dalībvalsti, kurā veic uzņēmējdarbību. Kā izrietot no ietekmes novērtējuma par sociālajiem jautājumiem, laika kritērijs vislabāk atbilst transporta pakalpojumu mobilajam raksturam. 2001. gada 15. marta spriedumā *Mazzoleni* un *ISA* (C-165/98, EU:C:2001:162) Tiesa esot nospriedusi, ka uzņēmējas dalībvalsts kompetentajām iestādēm, lai noteiktu, vai tās tiesiskā regulējuma, ar kuru nosaka minimālo algu, piemērošana ir nepieciešama un samērīga, ir jāvērtē visi atbilstīgie elementi, tostarp pakalpojumu sniegšanas ilgums.

1305 Atbilstoši Direktīvai 2020/1057 divi transportlīdzekļu vadītāji, kuri veic pārvadājumu vienā maršrutā, saņemot atšķirīgu atalgojumu atkarībā no vietas, kur tie veic iekraušanu vai izkraušanu. Turklāt nepastāvot objektīvs pamatojums tam, ka šīs direktīvas 1. panta 3. un 4. punktā paredzēto atbrīvojumu piemēro dažiem pārvadājumiem starp trešām valstīm. Polijas Republika arī nesaprot, kā var izskaidrot nosacījumu, ka atbrīvojums saistībā ar divām kravu pārvadājumu darbībām starp trešām valstīm ir piemērojams atpakaļceļa braucienam pēc divpusēja pārvadājuma no dalībvalsts, kurā veic uzņēmējdarbību, bet netiek piemērots turpceļam uz uzņēmēju dalībvalsti.

1306 Turklāt apstrīdētajās Direktīvas 2020/1057 1. panta normās paredzētie atbrīvojumi radot šaubas par to interpretāciju. Piemēram, esot jānoskaidro, kā tiek noteikts brīdis, sākot ar kuru jāsāk piemērot uzņēmējas dalībvalsts noteikumus, ja transportlīdzekļa vadītājs veic iekraušanas vai izkraušanas papildu darbību, uz kuru neattiecas šī 1. panta 3. punktā paredzētais atbrīvojums. Šīs direktīvas 1. panta 4. punkta interpretācija radot līdzīgas šaubas. Piedevām nepastāvot objektīvs

pamatojums tam, ka saskaņā ar minēto 3. punktu attiecībā uz kravu pārvadājumiem ir atļauti divi atbrīvojumi papildu darbībām, kas saistītas ar divpusēju pārvadājumu, taču ir paredzēts tikai viens atbrīvojums papildu darbībai pasažieru pārvadājumu gadījumā.

1307 Parlaments un Padome norāda, ka šie pamati un argumenti nav pamatoti.

ii) Tiesas vērtējums

1308 Jāatgādina, ka Direktīvas 2020/1057 izvirzītais mērķis, kurš jāņem vērā, pārbaudot šīs direktīvas 1. panta 3.–7. punkta samērīgumu, ir paredzēt īpašus noteikumus, lai noteiktu dalībvalsti, kuras nodarbinātības noteikumi un nosacījumi ir garantēti autotransportlīdzekļu vadītājiem, nolūkā rast līdzsvaru starp, no vienas puses, šo transportlīdzekļu vadītāju sociālo un darba apstākļu uzlabošanu un, no otras puses, autotransporta pakalpojumu sniegšanas brīvības īstenošanas atvieglošanu, balstoties uz transporta uzņēmumu godīgu konkurenci, šajā līdzsvarā ņemot vērā īpatnības, kas saistītas ar augsto mobilitāti, kas piemīt darbaspēkam šajā nozarē, un cenšoties nodrošināt iekšējā tirgus normālu darbību.

1309 Lietuvas Republika, Bulgārijas Republika, Rumānija, Kipras Republika un Polijas Republika neapstrīd šī mērķa paša par sevi leģitimitāti, bet apgalvo, ka ar Direktīvas 2020/1057 1. panta 3.–7. punktā paredzētajiem kritērijiem vai dažiem no tiem pašiem par sevi esot pārkāpts samērīguma princips.

1310 Lai novērtētu šādu iebildumu pamatotību, jāpārbauda, vai šie kritēriji ir piemēroti izvirzītā mērķa sasniegšanai, vai tie acīmredzami nepārsniedz to, kas ir nepieciešams šī mērķa sasniegšanai, un vai tie ir samērīgi ar minēto mērķi.

– *Par Direktīvas 2020/1057 1. panta 3.–7. punkta piemērotību izvirzītā mērķa sasniegšanai*

1311 Pirmām kārtām, runājot par Direktīvas 2020/1057 1. panta 3.–7. punkta piemērotību izvirzītā mērķa sasniegšanai, ir jāatgādina, ka šajās tiesību normās ir paredzēti uz veikto pārvadājumu veidu balstīti kritēriji un, kā ir norādījis ģenerāladvokāts secinājumu 968. punktā, katrs pārvadājumu veids, kas norādīts minētajās tiesību normās, pārstāv atšķirīgu saikni vai nu ar tās dalībvalsts teritoriju, kurā pārvadātājs veic uzņēmējdarbību, vai nu ar vienas vai vairāku uzņēmēju dalībvalstu teritoriju.

1312 It īpaši, kā izriet no Direktīvas 2020/1057 1. panta 3. un 4. punkta, transportlīdzekļa vadītāju, kurš veic divpusēju kravu vai pasažieru pārvadājumu, neuzskata par norīkotu darbā Direktīvas 96/71 izpratnē, jo, kā izriet no Direktīvas 2020/1057 10. apsvēruma, tādā gadījumā pakalpojuma raksturam ir cieša saikne ar dalībvalsti, kurā veic uzņēmējdarbību. Turpretī, kā izriet no šīs direktīvas 13. apsvēruma, transportlīdzekļa vadītāju, kurš veic trešās valsts pārvadājumu, uzskata par norīkotu darbā tajā pašā izpratnē, jo šim transportlīdzekļa vadītājam un šai pārvadājuma darbībai ir pietiekama saikne ar uzņēmējas dalībvalsts teritoriju. Turklāt atsevišķas kravas iekraušanas un/vai izkraušanas papildu darbības, kā arī pasažieru uzņemšanas un/vai izsēdināšanas papildu darbības dalībvalstīs vai trešās valstīs, ko transportlīdzekļa vadītājs šķērso, ir atbrīvotas no noteikumiem par norīkošanu darbā saskaņā ar minētās direktīvas 1. panta 3. punkta trešo līdz piekto daļu un 4. punkta trešo un ceturto daļu ar pamatojumu, ka šīs papildu darbības ir saistītas ar divpusēju pārvadājumu, kam arī piemēro atbrīvojumu tā iemesla dēļ, ka tam ir saikne ar tās dalībvalsts teritoriju, kurā veic uzņēmējdarbību, un ka šīm darbībām nav tāda tvēruma, ka tās var likt apšaubīt šo saikni.

1313 Tāpat no Direktīvas 2020/1057 1. panta 5. punkta, lasot to kopsakarā ar šīs direktīvas 11. apsvērumu, izriet, ka transportlīdzekļa vadītāju, kurš veic tranzīta pārvadājumu, kas izpaužas kā dalībvalsts šķērsošana, neveicot kravas iekraušanu vai izkraušanu un neuzņemot vai neizsēdinot pasažierus, neuzskata par norīkotu darbā. Proti, šādā gadījumā nepastāv nozīmīga saikne starp transportlīdzekļa vadītāja darbībām un tranzīta dalībvalsti.

1314 Turpretī, kā izriet no šīs direktīvas 1. panta 7. punkta, lasot to kopsakarā ar tās 13. apsvērumu, transportlīdzekļa vadītāju, kurš veic kabotāžas pārvadājumu, uzskata par norīkotu darbā, jo viss pārvadājums notiek uzņēmējā dalībvalstī, līdz ar to pakalpojums ir cieši saistīts ar šīs pēdējās minētās dalībvalsts teritoriju.

1315 Visbeidzot atbilstoši Direktīvas 2020/1057 1. panta 6. punktam transportlīdzekļa vadītāju, kurš veic kombinētā pārvadājuma sākuma vai beigu autoceļa posmu, neuzskata par norīkotu darbā, ja šis autoceļa posms pats par sevi sastāv no divpusējiem pārvadājumiem. Proti, šādā gadījumā, kā izriet no šīs direktīvas 12. apsvēruma, minētajā posmā sniegtā pakalpojuma būtība ir cieši saistīta ar dalībvalsti, kurā veic uzņēmējdarbību, kaut gan, ja pārvadājumu attiecīgajā autoceļa posmā veic uzņēmējā dalībvalstī vai kā trešās valsts pārvadājumu, pastāv pietiekama saikne ar uzņēmējas dalībvalsts teritoriju tādā ziņā, ka jāpiemēro noteikumi par norīkošanu darbā.

1316 No tā izriet, kā pamatoti norāda Padome un kā ģenerāladvokāts ir norādījis secinājumu 969. punktā, ka, izvēloties Direktīvas 2020/1057 1. panta 3.–7. punktā uz pārvadājumu veidu balstītus kritērijus, Savienības likumdevējs ir ne tikai ņēmis vērā teritoriju, kurā transportlīdzekļa vadītājs atrodas, bet attiecībā uz katra sniegtā pakalpojuma veidu ir salīdzinājis saikni, kas to saista ar uzņēmēju dalībvalsti, un saikni, kas to saista ar dalībvalsti, kurā veic uzņēmējdarbību, lai panāktu taisnīgu līdzsvaru starp iesaistītajām interesēm.

1317 Turklāt, interpretējot Direktīvas 96/71 tiesību normas redakcijā, kas bija piemērojama pirms Direktīvas 2020/1057 stāšanās spēkā, Tiesa ir nospriedusi, ka darba ņēmējs jāuzskata par norīkotu darbā dalībvalsts teritorijā Direktīvas 96/71 izpratnē, ja viņa darba izpilde ir pietiekami saistīta ar šīs dalībvalsts teritoriju (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2020. gada 1. decembris, *Federatie Nederlandse Vakbeweging*, C-815/18, EU:C:2020:976, 45. punkts un tajā minētā judikatūra).

1318 Pēc tam, kad šajā spriedumā Tiesa bija norādījusi, ka pietiekamas saiknes ar uzņēmējas dalībvalsts teritoriju esamības konstatācija nozīmē veikt visaptverošu visu to elementu vērtējumu, kas raksturo konkrētā darba ņēmēja darbību, tā turklāt identificēja, no vienas puses, vairākus autopārvadājumu veidus, attiecībā uz kuriem jāuzskata, ka tiem ir šāda saikne un tātad pastāv norīkojums darbā, un, no otras puses, citus autopārvadājumu veidus, kuriem gluži pretēji nav šādas saiknes un kuri tādēļ jāatbrīvo no darbā norīkošanas noteikumu piemērošanas. It īpaši Tiesa konstatēja, ka transportlīdzekļa vadītāju, kurš veic tranzīta pārvadājumu vai divpusēju pārvadājumu, nevar uzskatīt par "norīkotu darbā" Direktīvas 96/71 izpratnē, savukārt transportlīdzekļa vadītājs, kurš veic kabotāžas pārvadājumu, principā par tādu jāuzskata (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2020. gada 1. decembris, *Federatie Nederlandse Vakbeweging*, C-815/18, EU:C:2020:976, 45., 49., 62., 63. un 65. punkts, kā arī tajos minētā judikatūra).

1319 Šādi nospriežot, Tiesa netieši, bet noteikti ir atzinusi, ka, lai noteiktu, vai pastāv tāda pietiekama saikne starp transportlīdzekļa vadītāju, kurš veic starptautisku autopārvadājumu, un uzņēmēju dalībvalsti, kas pamato noteikumu par norīkošanu darbā piemērošanu šim transportlīdzekļa vadītājam, no vienas puses, pieeja, ar kuru identificē šādas saiknes esamību atkarībā no attiecīgā pārvadājuma veida, un, no otras puses, nozīme, kāda šajā kontekstā ir atsevišķiem konkrētiem

pārvadājumu veidiem, kas uzskaitīti Direktīvas 2020/1057 1. panta 3.–7. punktā, lasot tos kopsakarā ar šīs direktīvas 13. apsvērumu, proti, divpusējiem un tranzīta pārvadājumiem, kuriem darbā norīkošanas noteikumi nav piemērojami, un trešo valstu un kabotāžas pārvadājumiem, kuriem minētos noteikumus var piemērot, ir atbilstīgas.

1320 Protams, kārtība, kādā piemēro noteikumus par norīkošanu darbā trešo valstu pārvadājumiem atbilstoši Direktīvai 96/71, kā to interpretējusi Tiesa šī sprieduma 1317.–1319. punktā izklāstītajā judikatūrā, lai arī tā atbilst tādai pašai loģikai, tā nav gluži identiska kārtībai, kas izriet no Direktīvas 2020/1057 tiesību normu piemērošanas.

1321 It īpaši, pirmkārt, pirms Direktīvas 2020/1057 stāšanās spēkā bija jāveic visaptverošs visu to elementu vērtējums, kas raksturo tāda transportlīdzekļa vadītāja darbību, kurš veic trešo valstu pārvadājumus, lai noteiktu, vai viņa darba izpildei ir pietiekama saikne ar uzņēmēju dalībvalsti (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2020. gada 1. decembris, *Federatie Nederlandse Vakbeweging*, C-815/18, EU:C:2020:976, 45. un 51. punkts). Turpretī saskaņā ar šīs direktīvas 1. panta 3. un 4. punktu, lasot tos kopsakarā ar tās 13. apsvērumu, tiek uzskatīts, ka šāda saikne principā pastāv, ja transportlīdzekļa vadītājs veic trešās valsts pārvadājumu.

1322 Tomēr šī atšķirība nelaupa nozīmi Direktīvā 2020/1057 veiktajam nošķirumam starp trešo valstu pārvadājumiem un divpusējiem pārvadājumiem, lai piemērotu noteikumus par norīkošanu darbā. Gluži pretēji, šāda atšķirība drīzāk liecina par lielāku tiesisko drošību, ko rada sistēma, kas izriet no noteikumiem, kuri paredzēti šīs direktīvas 1. panta 3. un 4. punktā, lasot tos kopsakarā ar tās 13. apsvērumu, salīdzinājumā ar pirms tās stāšanās spēkā piemērojamo sistēmu tādā ziņā, ka šī pirmā minētā sistēma ievieš skaidrību par to, ka trešo valstu pārvadājumi parasti nozīmē transportlīdzekļa vadītāja norīkojumu darbā, jo pakalpojums tiek sniegts ārpus dalībvalsts, kurā veic uzņēmējdarbību.

1323 Otrkārt, papildus tam, ka tā apstrīd uz pārvadājumu veidu balstītā vispārējā kritērija izvēli, Rumānija apšauba tā īpašā kritērija nozīmi, kurš attiecas uz preču iekraušanas vai izkraušanas vietu un kurš paredzēts Direktīvas 2020/1057 1. panta 3. punkta trešajā līdz piektajā daļā.

1324 Šajā ziņā ir taisnība, ka šī tiesību norma tāpat kā šīs direktīvas 1. panta 4. punkta trešā un ceturtā daļa, kas attiecas uz pasažieru pārvadājumiem, šajā jautājumā atšķiras no sistēmas, kas bija piemērojama pirms minētās direktīvas stāšanās spēkā. Proti, lai gan saskaņā ar šīm tiesību normām ierobežotam skaitam iekraušanas un/vai izkraušanas papildu darbību piemēro divpusējiem pārvadājumiem piemērojamā atbrīvojuma paplašinājumu, Tiesa, interpretējot Direktīvu 96/71 redakcijā, kas bija piemērojama pirms Direktīvas 2020/1057 stāšanās spēkā, ir nospriedusi, ka preču iekraušanas un/vai izkraušanas darbības ir viens no faktoriem, kam ir nozīme, lai novērtētu, vai transportlīdzekļa vadītāja darba izpildei ir pietiekama saikne ar uzņēmējas dalībvalsts teritoriju tādā ziņā, ka Direktīvā 96/71 paredzētie noteikumi par norīkošanu darbā ir viņam piemērojami (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2020. gada 1. decembris, *Federatie Nederlandse Vakbeweging*, C-815/18, EU:C:2020:976, 48. punkts).

1325 Tomēr tas, ka Tiesa tādējādi ir atzinusi šādu papildu darbību nozīmīgumu visaptverošajā vērtējumā par to, vai pastāv pietiekama saikne starp pārvadājumu un uzņēmēju dalībvalsti, neliedza Savienības likumdevējam, izmantojot tā plašo rīcības brīvību šajā kontekstā, nolemt to padarīt par īpašu kritēriju. Tādējādi šajā gadījumā minētais likumdevējs nav pārkāpis šo brīvību, kad, lai atvieglotu tādu darbību veikšanu, ko uzskata par efektīvām, un līdz ar to pakalpojumu sniegšanas brīvību, nepamatoti nepasliktinot sociālās aizsardzības līmeni, kas garantēts transportlīdzekļu vadītājiem, kuri veic divpusējos pārvadājumus, bet arī lai stiprinātu tiesisko

drošību, tas uzskatīja, ka jāatļauj šiem transportlīdzekļu vadītājiem veikt ierobežotu skaitu preču iekraušanas un/vai izkraušanas papildu darbību tā, lai šo darbību dēļ neuzskatītu, ka attiecīgais pakalpojums ir sniegts, esot norīkojumā Direktīvas 96/71 izpratnē.

1326 Polijas Republika arī norāda, ka saskaņā ar Direktīvas 2020/1057 1. panta 3. punkta trešo daļu atbrīvojumu var piemērot tikai vienai iekraušanas un/vai izkraušanas darbībai, kaut gan atbilstoši šīs direktīvas 1. panta 3. punkta ceturtajai daļai atbrīvojumu var piemērot divām iekraušanas un/vai izkraušanas darbībām.

1327 Šajā ziņā ir taisnība, kā izriet no šīm tiesību normām, skatītām kopsakarā, ka atbrīvojumu var piemērot tikai vienai iekraušanas un/vai izkraušanas papildu darbībai tādā divpusējā pārvadājumā, kura sākumpunkts ir dalībvalsts, kurā veic uzņēmējdarbību, lai arī atpakaļceļā, proti, kad divpusējais pārvadājums beidzas dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, atbrīvojumu var piemērot ne vairāk kā divām šādām darbībām, ja neviena papildu darbība nav tikusi veikta turpceļā, izbraucot no minētās dalībvalsts.

1328 Tomēr, no vienas puses, kā ir norādījis ģenerāladvokāts secinājumu 993. punktā un kā būtībā izriet no šī sprieduma 1324. punkta, to papildu darbību skaita ierobežošana, kurām var piemērot divpusējiem pārvadājumiem paredzētā atbrīvojuma no darbā norīkošanas noteikumiem paplašinājumu, pauž Savienības likumdevēja politisko izvēli, ar kuru tas cenšas rast taisnīgu līdzsvaru starp mērķi atvieglot pakalpojumu sniegšanas brīvības īstenošanu un mērķi nodrošināt noteiktu sociālās aizsardzības līmeni transportlīdzekļu vadītājiem autotransporta nozarē. Turklāt šādi kvantitatīvi ierobežojumi var arī stiprināt tiesisko drošību salīdzinājumā ar regulējumu, kas bija spēkā iepriekš Direktīvā 96/71.

1329 No otras puses, lai arī to papildu darbību skaits, kurām var tikt piemērots atbrīvojums šajā ziņā, mainās atkarībā no tā, vai divpusējais pārvadājums ir veikts no dalībvalsts vai uz dalībvalsti, kurā veic uzņēmējdarbību, šis apstāklis tomēr neļauj secināt, ka Savienības likumdevējs ir izvēlējies pasākumu, kas nav piemērots izvirzītā mērķa sasniegšanai, uzskatīdams, ka šāda atšķirības ieviešana vislabāk ļauj nodrošināt, kā ir apgalvojusi Padome, to, ka valsts iestādes efektīvi pārbauda nosacījumus, kuri pamato šajā ziņā piešķirtos atbrīvojumus. Proti, lai arī, kad transportlīdzekļa vadītājs izbrauc no dalībvalsts, kurā veic uzņēmējdarbību, šīs iestādes nevar zināt, cik papildu darbības transportlīdzekļa vadītājs pēc tam veiks atpakaļceļā, minētās iestādes šajā pēdējā posmā var pārbaudīt to papildu darbību skaitu, ko šis transportlīdzekļa vadītājs ir veicis.

1330 Visbeidzot, runājot par kombinētajiem pārvadājumiem, lai arī judikatūrā par Direktīvas 96/71 interpretāciju tās redakcijā, kas bija piemērojama pirms Direktīvas 2020/1057 stāšanās spēkā, Tiesa nav precizējusi veidu, kā noteikumi par norīkošanu darbā ir piemērojami šiem pārvadājumiem, izvēle, kuru šajā ziņā ir veicis Savienības likumdevējs un kas konkretizēta Direktīvas 2020/1057 1. panta 6. punktā, tomēr atbilst domu gājienam, ko Tiesa izmantojusi 2020. gada 1. decembra spriedumā *Federatie Nederlandse Vakbeweging* (C-815/18, EU:C:2020:976). Proti, lai gan minētā sprieduma 49. punktā Tiesa ir konstatējusi, ka divpusējie pārvadājumi jāatbrīvo no noteikumiem par norīkošanu darbā, Savienības likumdevējs šajā 1. panta 6. punktā ir tikai paplašinājis šī atbrīvojuma piemērošanu pārvadātājiem, to attiecinot uz kombinētā pārvadājuma posmiem, kas veikti pa autoceļu un ko var pielīdzināt divpusējam pārvadājumam.

1331 Turklāt jānorāda, ka, izvēloties sniegt šādu precizējumu attiecībā uz kombinētajiem pārvadājumiem, Savienības likumdevējs ir stiprinājis tiesisko drošību attiecībā uz veidu, kādā noteikumi par norīkošanu darbā ir piemērojami šim īpašajam pārvadājumu veidam, un, šādi rīkojoties, pretēji tam, ko apgalvo Rumānija, ir sekmējis šo pārvadājumu veidu saskaņā ar Direktīvas 2020/1057 vispārīgāko mērķi atvieglot pakalpojumu sniegšanas brīvību.

1332 Ņemot vērā šos apsvērumus, nevar uzskatīt, ka, nosakot Direktīvas 2020/1057 1. panta 3.–7. punktā darbā norīkošanas noteikumu piemērošanas kritēriju, kas balstīts uz dažādiem autopārvadājumu veidiem, Savienības likumdevējs ir izvēlējies kritēriju, kas nav piemērots, lai sasniegtu izvirzīto mērķi.

1333 Neviens no argumentiem, ko izvirzījusi Lietuvas Republika, Bulgārijas Republika, Rumānija, Kipras Republika un Polijas Republika, nevar atspēkot šo secinājumu.

1334 Pirmkārt, attiecībā uz Rumānijas un Polijas Republikas izvirzīto argumentāciju par apgalvoto tiesisko nenoteiktību un nedrošību, ko radot apstrīdētās Direktīvas 2020/1057 1. panta normas, jānorāda, no vienas puses, ka vispārīgi samērīguma princips un, kā izriet no šī sprieduma 159. punkta, tiesiskās drošības princips nav pretrunā tam, ka Savienības likumdevējs tā pieņemtajā tiesību normā izmanto abstraktu juridisku jēdzienu, un šie principi neparedz arī, ka šādā abstraktā tiesību normā jāmin dažādi konkrēti gadījumi, kad tas var būt piemērojams, jo likumdevējs visus šos gadījumus nevar noteikt iepriekš.

1335 Konkrētāk – runājot par jautājumu, no kura brīža jāpiemēro noteikumi par norīkošanu darbā saskaņā ar Direktīvas 2020/1057 1. panta 3. punktu, no šīs tiesību normas pietiekami skaidri izriet, ka tad, ja nav izpildīts viens vai otrs tajā paredzētais nosacījums, proti, ja konkrēta divpusēja pārvadājuma turpceļā ir īstenotas vairākas papildu darbības, divpusējiem pārvadājumiem paredzēto atbrīvojumu nevar piemērot.

1336 Tāpat nevar pārmest Savienības likumdevējam, ka tas ir pieņēmis nepiemērotu kritēriju darbā norīkošanas noteikumu piemērošanai trešo valstu pārvadājumiem, jo gadījumā, ja šāds pārvadājums tiek veikts vairākās dalībvalstīs, tas nav precizējis, kuras dalībvalsts vai kuru dalībvalstu tiesību aktus var piemērot attiecīgajam transportlīdzekļa vadītājam. Kā izriet no šī sprieduma 1321. un 1322. punkta, Direktīvas 2020/1057 13. apsvērumā attiecībā uz šo pārvadājumu veidu ir precizēts, ka principā tiek uzskatīts, ka pastāv pietiekama saikne starp sniegto pakalpojumu un uzņēmējas dalībvalsts teritoriju, ja transportlīdzekļa vadītājs veic trešās valsts pārvadājumu, un no šī apsvēruma formulējuma izriet, ka sniegtajam pakalpojumam var būt šāda saikne ar vairākām uzņēmējām dalībvalstīm. Tādējādi transporta uzņēmumiem un kompetentajām valsts iestādēm saskaņā ar Direktīvas 2020/1057 1. panta 3.–7. punktā paredzētajiem īpašajiem kritērijiem jāizvērtē, kurai dalībvalstij vai kurām dalībvalstīm ir šāda saikne, kas pamato tās vai to nodarbinātības noteikumu un nosacījumu jomas tiesību aktu piemērošanu.

1337 Turklāt Rumānija apgalvo, ka kritērijs, kurš balstīts uz pārvadājumu veidu, kā arī, attiecīgā gadījumā, uz preču iekraušanas un/vai izkraušanas un pasažieru uzņemšanas un/vai izsēdināšanas darbības pastāvēšanu, rada transporta uzņēmumiem grūtības ievērot Direktīvas 2020/1057 1. panta 11. punkta a) apakšpunktā paredzēto pienākumu iesniegt norīkojuma darbā deklarāciju kompetentajām iestādēm, vēlākais, līdz norīkojuma darbā laikposma sākumam. Šajā ziņā pietiek ar norādi, ka šī dalībvalsts nav paskaidrojusi iemeslus, kuru dēļ gadījumā, ja dalībvalstī notiek neplānots pārvadājums, par kuru nav iesniegta norīkojuma

darbā deklarācija, transporta uzņēmums nevarētu, kā ierosina Padome, iesniegt šādu deklarāciju, atkārtoti izmantojot datus, kas jau ir iesniegti, un papildinot tos ar ziņām par papildu dalībvalsti, kurā būs norīkojums darbā.

1338 No otras puses, Rumānija nav arī paskaidrojusi, kādā veidā risinājums, attiecībā uz kuru tā būtu vēlējusies, lai to izvēlas Savienības likumdevējs, un atbilstoši kuram tiktu pārbaudītas visas ikviena pārvadājuma īpašības, tostarp tā ilgums, lai noteiktu, vai pastāv pietiekama saikne starp konkrēto pārvadājumu un uzņēmēju dalībvalsti, radītu lielāku tiesisko drošību, atvieglojot to situāciju identificēšanu, kurās transportlīdzekļa vadītājs jāuzskata par "norīkotu darbā" Direktīvas 96/71 2. panta 1. punkta izpratnē.

1339 Otrkārt, dažas dalībvalstis prasītājas apgalvo, ka tā iemesla dēļ, ka Savienības likumdevējs ir izvēlējies nepiemērotus kritērijus, apstrīdētās Direktīvas 2020/1057 1. panta normas var drīzāk likt šķēršļus pakalpojumu sniegšanas brīvībai, nevis to veicināt, it īpaši attiecībā uz trešo valstu pārvadājumiem vai kombinētajiem pārvadājumiem.

1340 Tomēr, no vienas puses, jāatgādina, kā izriet no šī sprieduma 1318. un 1319. punkta, ka noteikumi par norīkošanu darbā, kas piemērojami kabotāžas pārvadājumiem, nav mainījušies līdz ar Direktīvas 2020/1057 stāšanos spēkā. No otras puses, attiecībā uz kombinētajiem pārvadājumiem, kā izriet no šī sprieduma 1330. un 1331. punkta, Savienības likumdevējs būtībā ir tikai precizējis apstākļus, kādos šādā pārvadājumā iesaistītās puses jāatbrīvo no šiem noteikumiem tādā ziņā, ka nevar arī uzskatīt, ka minētās direktīvas 1. panta normas, kas uz tiem attiecas, attur no šāda pārvadājuma veida veikšanas.

1341 Katrā ziņā, kā būtībā ir norādījis ģenerāladvokāts secinājumu 995. un 996. punktā, Savienības likumdevējs saskaņā ar savu plašo rīcības brīvību varēja uzskatīt, ka, ņemot vērā nepieciešamību atjaunot līdzsvaru starp attiecīgajām interesēm, transportlīdzekļu vadītāju palielināta sociālā aizsardzība var izpausties kā atsevišķu transporta uzņēmumu segto izmaksu palielināšanās. Šādā kontekstā tas, ka likumdevējs nav devis priekšroku atsevišķām darbībām tirgū tādā veidā, kā to vēlējās atsevišķas dalībvalstis, ietilpst šajā rīcības brīvībā un nenozīmē, ka tādējādi noteiktie kritēriji nav piemēroti izvirzīto mērķu sasniegšanai.

1342 Ņemot vērā iepriekš minēto, jākonstatē, ka apstrīdētajās Direktīvas 2020/1057 1. panta normās noteiktie kritēriji ir piemēroti, lai sasniegtu ar šīm tiesību normām izvirzīto mērķi.

– *Par Direktīvas 2020/1057 1. panta 3.–7. punkta nepieciešamību*

1343 Otrām kārtām, runājot par Direktīvas 2020/1057 1. panta 3.–7. punkta nepieciešamību, Lietuvas Republika, Bulgārijas Republika, Rumānija, Kipras Republika un Polijas Republika to apstrīd ar pamatojumu, ka pastāvot mazāk apgrūtinošas alternatīvas iespējas šīm tiesību normām, proti, pirmkārt, vispārināta atbrīvojuma no darbā norīkošanas noteikumiem attiecināšana uz starptautiskiem pārvadājumiem, otrkārt, tāda ilguma sliekšņa ieviešana, kas līdzīgs tam, kurš minēts priekšlikumā direktīvai par norīkošanu darbā, un treškārt, attiecīgā pakalpojuma visu raksturojošo elementu, tostarp tā ilguma uzņēmējā dalībvalstī, ņemšana vērā.

1344 Tomēr, noraidot šīs iespējas, Savienības likumdevējs nav pārkāpis savu plašo rīcības brīvību, lai noteiktu šim nolūkam atbilstošus kritērijus.

1345 Pirmkārt, attiecībā uz iespēju, kuru izceļ Bulgārijas Republika un Kipras Republika un atbilstoši kurai starptautiskie autopārvadājumi tiktu pilnībā izslēgti no noteikumiem par norīkošanu darbā, pietiek ar norādi, ka šāds risinājums pēc savas būtības neļautu sasniegt vēlamo līdzsvaru starp iesaistītajām interesēm, jo konkrēti tas nedz palielinātu transportlīdzekļu vadītāju sociālo aizsardzību, nedz arī radītu taisnīgākus konkurences apstākļus tirgū.

1346 Otrkārt, attiecībā uz iespēju, atbilstoši kurai tiktu ieviests laika ierobežojums, šīs iespējas mazāk ierobežojošo raksturu priekšplānā izvirza Lietuvas Republika un mazākā mērā – Bulgārijas Republika un Kipras Republika. Savukārt Rumānija uzsver nozīmi, kāda esot pārvadājuma ilguma kritērijam kopā ar citiem elementiem, it īpaši uzsverot, ka tā atbilstīgums izriet no Direktīvas 96/71 3. panta 4. punkta, kurš ļauj dalībvalstīm paredzēt, ka var atkāpties no atsevišķiem pienākumiem norīkošanas darbā jomā, ja norīkojuma ilgums nepārsniedz vienu mēnesi.

1347 Tomēr jākonstatē, ka Direktīva 2020/1057 neliek šķērsli iespējai, kas paredzēta Direktīvas 96/71 3. panta 3. un 4. punktā, kuru tiesību normas ļauj dalībvalstīm nepiemērot atsevišķus uzņēmējas dalībvalsts nodarbinātības noteikumus un nosacījumus, kas parasti ir nodrošināti darbā norīkotajam transportlīdzekļa vadītājam, ja norīkojuma ilgums nepārsniedz vienu mēnesi. Risinājums, atbilstoši kuram tiek nošķirti dažādi pārvadājumu veidi, tādējādi attiecīgā gadījumā var būt apvienots ar valsts noteikumiem, ar kuriem īsteno šīs tiesību normas.

1348 Attiecībā uz pārējo no Tiesā iesniegtajiem lietas materiāliem, it īpaši no ietekmes novērtējuma par sociālajiem jautājumiem (1/2. daļa, 54. lpp.), izriet, ka Savienības likumdevējs galu galā noraidīja iespēju, atbilstoši kurai noteikumu par norīkošanu darbā piemērošana būtu atkarīga no laika ierobežojuma, it īpaši apiešanas riska dēļ, kas rastos no iespējamās transportlīdzekļu vadītāju rotācijas, lai panāktu, ka tie konkrētā dalībvalstī pavada laiku, kas ir īsāks par noteikto limitu.

1349 Treškārt, attiecībā uz Bulgārijas Republikas, Kipras Republikas, Rumānijas un Polijas Republikas atbalstīto iespēju, atbilstoši kurai, lai novērtētu pietiekamas saiknes pastāvēšanu starp sniegto pakalpojumu un uzņēmēju dalībvalsti, tiktu pieprasīts visaptverošs visu to elementu vērtējums, kas raksturo šo pakalpojumu, no šī sprieduma 1311.–1331. punktā izklāstītajiem apsvērumiem izriet, ka Savienības likumdevējs ir izvēlējies atsevišķus kritērijus, kurus Tiesa ir piemērojusi 2020. gada 1. decembra spriedumā *Federatie Nederlandse Vakbeweging* (C-815/18, EU:C:2020:976), vienlaikus paredzot papildu kritērijus, kuri iekļaujas tajā pašā loģikā. Tādējādi nevar uzskatīt, ka, šādi rīkojoties, Savienības likumdevējs ir pieņēmis kritērijus, kuri nav nepieciešami, lai identificētu pietiekamas saiknes esamību starp pārvadājuma pakalpojumu un uzņēmēju dalībvalsti.

1350 No tā izriet, ka Savienības likumdevējs varēja leģitīmi uzskatīt, ka Lietuvas Republikas, Bulgārijas Republikas, Rumānijas, Kipras Republikas un Polijas Republikas paredzētie alternatīvie pasākumi neļautu sasniegt tādu pašu rezultātu kā Direktīvas 2020/1057 1. panta 3.–7. punkts.

– *Par Direktīvas 2020/1057 1. panta 3.–7. punkta samērīgumu*

1351 Trešām kārtām, attiecībā uz Direktīvas 2020/1057 1. panta 3.–7. punktā paredzēto kritēriju samērīgumu uzreiz jāatgādina nozīme, kāda saskaņā ar LESD preambulu ir "svarīgākajam mērķim" pastāvīgi uzlabot dzīves un darba apstākļus, kas Savienības likumdevējam atbilstoši LESD 9. un 90. pantam ir pilnībā jāņem vērā, īstenojot savu kompetenci kopējās transporta politikas

jomā. It īpaši likumdevējam šajā ziņā saskaņā ar LESD 151. panta pirmo daļu jātiecas nodrošināt tostarp augstas nodarbinātības veicināšanu, dzīves un darba apstākļu uzlabošanu, pienācīgu sociālo aizsardzību, kā arī augstu cilvēku veselības aizsardzības līmeni.

1352 Taču, kā būtībā izriet no šī sprieduma 1341. punkta, tas, ka Savienības likumdevējs stiprina atsevišķu darba ņēmēju kategoriju sociālo aizsardzību – šajā gadījumā, izmantojot no Direktīvas 2020/1057 1. panta 3.–7. punkta izrietošo pienākumu piemērot noteikumus par norīkošanu darbā transportlīdzekļu vadītājiem, kas veic noteikta veida pārvadājumus, – var nozīmēt atsevišķas papildu izmaksas darba devējiem, kuriem jānodrošina tā izpilde. Tas, ka pienākums, kuru nosaka Savienības likumdevējs, var izraisīt noteiktas izmaksas transporta uzņēmumiem, kuriem tās jāsedz, tomēr pats par sevi nav samērīguma principa pārkāpums, ja vien šīs izmaksas nav acīmredzami nesamērīgas ar sasniedzamo mērķi.

1353 Pirmkārt, runājot par apgalvoto negatīvo ietekmi uz transporta uzņēmumiem vispārīgi, kas izriet no Direktīvas 2020/1057 1. panta 3.–7. punkta, jāatgādina, kā izriet no šī sprieduma 1311.–1331. punkta, no vienas puses, ka šajās tiesību normās paredzētie darbā norīkošanas noteikumu piemērošanas kritēriji iekļaujas tajā pašā loģikā, kurā iekļaujas kritēriji, kas bija piemērojami pirms šīs direktīvas stāšanās spēkā, un, no otras puses, atšķirības, kas var pastāvēt starp pirmajiem un otrajiem minētajiem kritērijiem, daļēji ir saistītas ar faktu, ka minētajā direktīvā turpmāk par labu pārvadātājiem ir noteikti skaidri atbrīvojumi no šiem noteikumiem, kuri nebija konkrēti noteikti iepriekš piemērojamā tiesiskajā regulējumā.

1354 It īpaši, Direktīvas 2020/1057 1. panta 3. punkta trešajā līdz piektajā daļā un 4. punkta trešajā un ceturtajā daļā ir paredzēta iespēja transportlīdzekļa vadītājam, kurš veic divpusēju pārvadājumu, turklāt veikt vairākas preču iekraušanas un/vai izkraušanas un pasažieru uzņemšanas un/vai izsēdināšanas papildu darbības dalībvalstīs vai trešās valstīs, ko tas šķērso, ievērojot šajās tiesību normās noteiktos nosacījumus, lai netiktu uzskatīts, ka ir piemērojami noteikumi par norīkošanu darbā un tātad arī uzņēmējas dalībvalsts nodarbinātības noteikumi un nosacījumi. Šī iespēja ar tās pamatā esošo elastīgo pieeju, kā izriet no šīs direktīvas 10. apsvēruma, konkrēti palīdz nodrošināt, ka šo noteikumu piemērošana trešo valstu pārvadājumiem nerada brīvības sniegt pārrobežu autotransporta pakalpojumus ierobežojumu, kas pārsniedz to, kas nepieciešams. Pieņemot skaidru noteikumu, kas par labu pārvadātājiem ļauj divpusējiem pārvadājumiem paredzēto atbrīvojumu piemērot ne vairāk kā divām papildu darbībām, Savienības likumdevējs ir tādējādi nodrošinājis, ka trešo valstu pārvadājumi, kuriem ir cieša saikne ar divpusēju pārvadājumu, nav pakļauti noteikumiem par norīkošanu darbā.

1355 No tā izriet, ka apgalvotās paaugstinātās izmaksas, kas pārvadātājiem izriet no apstrīdētajām Direktīvas 2020/1057 1. panta normām, katrā ziņā nav tik lielas, ka varētu uzskatīt, ka tās acīmredzami pārsniedz ieguvumus, kuri izriet no šīm tiesību normām, no vienas puses, attiecībā uz to izmaksu samazināšanos, kas rodas no vienota un skaidrāka tiesiskā regulējuma pastāvēšanas un, no otras puses, attiecībā uz transportlīdzekļu vadītājiem garantētās sociālās aizsardzības palielināšanos apvienojumā ar veselīgāku konkurenci tirgū.

1356 Kā izriet no šī sprieduma 1334.–1338. punkta, tā kā nav pierādīta nedz apgalvotā nenoteiktība par apstrīdēto Direktīvas 2020/1057 1. panta normu interpretāciju, nedz arī praktisku grūtību pastāvēšana, lai īstenotu šīs tiesību normas, iespējamās negatīvās sekas, ko rada minētās tiesību normas pārvadātājiem vispār, nav acīmredzami nesamērīgas ar sasniedzamajiem mērķiem.

1357 Otrkārt, runājot par argumentāciju, ka darbā norīkošanas noteikumu piemērošanai trešo valstu pārvadājumiem un kabotāžas pārvadājumiem var būt lielāka ietekme uz "Savienības perifērijā" esošajām dalībvalstīm, kurās uzņēmumi galvenokārt veic šāda veida pārvadājumus, no šī sprieduma 1318.–1329. punktā izklāstītajiem apsvērumiem izriet, ka šie noteikumi jau bija piemērojami kabotāžas pārvadājumiem un ka apstrīdētās Direktīvas 2020/1057 1. panta normas rada ierobežotas sekas trešo valstu pārvadājumiem. Turklāt jāatsaucas uz šī sprieduma 247. un 332. punktā atgādināto judikatūru par vienlīdzīgas attieksmes starp dalībvalstīm principu.

1358 Piedevām, lai arī ir taisnība, ka konkurence izmaksu ziņā ir daļa no dinamikas, kas ir iekšējā tirgus pamatā, Direktīvai 2020/1057 nav mērķa likvidēt uz izmaksām balstītu konkurenci, ne arī tādas sekas, bet tās mērķis ir nodrošināt transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību uz taisnīga pamata, proti, tādas konkurences apstākļos, kas nav atkarīga no pārmērīgām atšķirībām nodarbinātības noteikumos un nosacījumos, ko vienā dalībvalstī piemēro dažādu dalībvalstu transporta uzņēmumiem, vienlaicīgi sniedzot darbā norīkotajiem transportlīdzekļu vadītājiem labu aizsardzību.

1359 Turklāt, kā atgādināts šī sprieduma 266. un 573. punktā, Savienības likumdevējam nevar tikt liegta iespēja pielāgot leģislatīvu aktu jebkādai apstākļu maiņai vai jebkādai zināšanu attīstībai, ņemot vērā tā uzdevumu nodrošināt LESD atzīto vispārējo interešu aizsardzību un ņemt vērā Savienības transversālos mērķus, kuri ir noteikti LESD preambulā, 9. pantā un 151. panta pirmajā daļā, tostarp nodarbinātības nosacījumu uzlabošanu, kā arī atbilstīgas sociālās aizsardzības nodrošināšanu.

1360 It īpaši saskaņā ar šī sprieduma 267. punktā atgādināto judikatūru, ņemot vērā nozīmīgās pārmaiņas, kuras ir ietekmējušas iekšējo tirgu autotransporta nozarē, Savienības likumdevējam bija tiesības pielāgot Direktīvu 96/71, lai atjaunotu līdzsvaru starp iesaistītajām interesēm nolūkā palielināt transportlīdzekļu vadītāju sociālo aizsardzību, ieviešot izmaiņas nosacījumos, ar kādiem tiek īstenota pakalpojumu sniegšanas brīvība, un nodrošināt taisnīgu konkurenci. Šajā ziņā Tiesa jau ir konkrēti norādījusi, ka nepieciešamība pielāgot līdzsvaru, uz kuru bija balstīta šī direktīva, lai labāk sasniegtu vienlīdzīgākas konkurences mērķi kontekstā, kas turpina attīstīties, izrietēja tostarp no dalībvalstīs piemērojamo algas noteikumu un citu darba noteikumu un nosacījumu strukturālas diferenciācijas (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2020. gada 8. decembris, Ungārija/Parlaments un Padome, C-620/18, EU:C:2020:1001, 63. punkts).

1361 Taču šajā gadījumā, grozot Savienības tiesisko regulējumu, kas attiecas uz darbā norīkošanas noteikumu piemērojamību transportlīdzekļu vadītājiem autotransporta nozarē, Savienības likumdevēja konkrētais mērķis, kā izriet no Direktīvas 2020/1057 1., 3. un 7. apsvēruma, ir bijis panākt jaunu līdzsvaru starp pakalpojumu sniegšanas brīvību, preču brīvu apriti, transportlīdzekļu vadītāju sociālo un darba apstākļu uzlabošanu un godīgākas konkurences starp transporta uzņēmumiem nodrošināšanu tirgū.

1362 Proti, likumdevējs, īstenojot tam šajā ziņā esošo plašo rīcības brīvību, varēja pamatoti uzskatīt, ka transportlīdzekļu vadītājiem, kuri sniedz transporta pakalpojumus, kam ir saikne ar uzņēmējas dalībvalsts teritoriju, jāvar izmantot tādus pašus nodarbinātības noteikumus un nosacījumus kā tie, kurus izmanto transportlīdzekļu vadītāji, kurus nodarbina minētajā valstī uzņēmējdarbību veicošie transporta uzņēmumi.

1363 Tādēļ, pieņemot, ka ir pierādīta negatīvā iedarbība, kas atsevišķām dalībvalstīm, transporta uzņēmumiem, kas tajās veic uzņēmējdarbību, kā arī to nodarbinātajiem transportlīdzekļu vadītājiem izrietot no to noteikumu par norīkošanu darbā piemērošanas trešo valstu

pārvadājumiem, kuri izriet no Direktīvas 2020/1057 1. panta 3. un 4. punkta, lasot tos kopsakarā ar šīs direktīvas 13. apsvērumu, tā katrā ziņā nav acīmredzami nesamērīga ar sasniedzamajiem mērķiem.

1364 Treškārt, runājot par Bulgārijas Republikas un Kipras Republikas izvirzīto argumentāciju par to, ka veiktais nošķirums starp trešo valstu pārvadājumiem un divpusējiem pārvadājumiem radot konkurences izkropļošanas risku, jo Direktīvā 2020/1057 nav noteikts neviens pienākums un tā nav piemērojama to valstu pārvadātājiem, kuras nav Savienības dalībvalstis, jānorāda, kā ir apgalvojusi Padome rakstveida procedūrā un tiesas sēdē, ka transporta uzņēmumiem, kas uzņēmējdarbību veic trešās valstīs, nav tāda pati piekļuve iekšējam tirgum tādā ziņā, ka to situācija nav salīdzināma ar to transporta uzņēmumu situāciju, kas veic uzņēmējdarbību Savienībā (pēc analoģijas skat. spriedumu, 1997. gada 17. jūlijs, *SAM Schiffahrt* un *Stapf*, C-248/95 un C-249/95, EU:C:1997:377, 64. punkts).

1365 Turklāt, kā izriet no Direktīvas 2020/1057 1. panta 10. punkta un no Direktīvas 96/71 1. panta 4. punkta, uz kuru ir atsauce pirmās minētās direktīvas 15. apsvērumā, attieksme pret transporta uzņēmumiem, kas veic uzņēmējdarbību trešā valstī, nevar būt labvēlīgāka kā pret uzņēmumiem, kas veic uzņēmējdarbību Savienības dalībvalstī, tostarp saistībā ar Direktīvā 2020/1057 paredzētajiem īpašajiem noteikumiem par norīkošanu darbā.

1366 Ceturtkārt, attiecībā uz argumentiem, kas saistīti ar apgalvoto negatīvo ietekmi uz vidi, kas izrietot no apstrīdētajām Direktīvas 2020/1057 1. panta normām, šie argumenti pārklājas ar argumentāciju, ko izvirzījusi Polijas Republika ar ceturto pamatu, tādā ziņā, ka tie tiks izvērtēti šajā kontekstā.

1367 Tādēļ Direktīvas 2020/1057 1. panta 3.–7. punkta normas nerada acīmredzami nesamērīgus traucējumus attiecībā pret tajās izvirzītajiem mērķiem.

1368 Tālab kā nepamatots jānoraida Lietuvas Republikas otrais un trešais pamats, Bulgārijas Republikas pirmais pamats, Rumānijas pirmais pamats, Kipras Republikas pirmais pamats, Ungārijas pirmais pamats, kas izvirzīts pakārtoti, un Polijas Republikas pirmais pamats.

d) Par LESD 91. panta 1. punkta pārkāpumu

1) Lietas dalībnieku argumenti

1369 Ar savu attiecīgo prasību trešajiem pamatiem Bulgārijas Republika un Kipras Republika apgalvo, ka, pieņemot Direktīvu 2020/1057, Savienības likumdevējs esot pārkāpis LESD 91. panta 1. punktu.

1370 Šo dalībvalstu ieskatā minētā 91. panta 1. punktā, kas ir šīs direktīvas juridiskais pamats, bija prasīts, lai Savienības likumdevējs lemj saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru un pēc apspriešanās ar EESK un RK. Noteikumu par norīkošanu darbā piemērošanas nolūkā nošķirums starp divpusējiem pārvadājumiem un trešo valstu pārvadājumiem neesot bijis iekļauts priekšlikumā direktīvai par norīkošanu darbā tādā ziņā, ka šīs komitejas neesot varējušas to izvērtēt pirms savu attiecīgo atzinumu sniegšanas. Neapspriežoties ar šīm komitejām vēlāk par būtisko grozījumu šajā priekšlikumā, minētais likumdevējs esot pārkāpis LESD 91. panta 1. punktu.

1371 Bulgārijas Republika un Kipras Republika norāda, ka Tiesa par pienākumu apspriesties likumdošanas procedūras ietvaros ir spriedusi laikā, kad Parlamentam, kas nebija likumdevējs, tāpat kā šobrīd EESK un RK, bija konsultatīva loma. Tiesa esot nospriedusi, ka prasība par apspriešanos ar Parlamentu nozīmē prasību veikt jaunu apspriešanos ikreiz, kad noslēgumā pieņemtais teksts kopumā pēc savas būtības atšķiras no teksta, kas jau ticis apspriests ar Parlamentu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 1992. gada 16. jūlijs, Parlaments/Padome, C-65/90, EU:C:1992:325, 16. punkts).

1372 Tā kā šo konsultatīvo lomu tagad pildot EESK un RK atbilstoši LESD 91. panta 1. punktam, iepriekšējā punktā minētā judikatūra esot piemērojama pēc analoģijas pienākumam apspriesties ar šīm abām komitejām. Tālab šajā gadījumā esot bijis jāapspriežas no jauna ar šīm komitejām par būtisko grozījumu, kas ir nošķīruma starp divpusējiem pārvadājumiem un trešo valstu pārvadājumiem ieviešana nolūkā piemērot noteikumus par norīkošanu darbā.

1373 Neesot pareizi apgalvot, kā to dara Parlaments, ka šādai atkārtotai konsultācijai ar šīm komitejām likumdošanas procedūras ietvaros neesot precedenta. Kā piemērs jāmin likumdošanas procedūra par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai, kas attiecas uz veselības aprūpes tehnoloģiju novērtēšanu un ar ko groza Direktīvu 2011/24/ES (COM(2018)51 final), kuras laikā attiecīgā akta juridiskajam pamatam tika pievienota papildu tiesību norma, kas esot licis Savienības likumdevējam nolemt vēlreiz apspriesties ar EESK.

1374 Parlaments un Padome norāda, ka šie pamati un argumenti nav pamatoti.

2) Tiesas vērtējums

1375 Saistībā ar to, ka Savienības likumdevējs, pieņemot Direktīvu 2020/1057, esot pārkāpis LESD 91. panta 1. punktu, Bulgārijas Republika un Kipras Republika atsaucas uz tiem pašiem argumentiem, kurus pirmā minētā dalībvalsts ir izvirzījusi, lai apstrīdētu Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkta likumību (lieta C-545/20). Tādējādi šī sprieduma 898.–909. punktā izklāstīto iemeslu dēļ šiem argumentiem nevar piekrist, jo no minētā 91. panta 1. punkta neizriet prasība par atkārtotu apspriešanos ar EESK un RK gadījumā, ja tiek grozīts priekšlikums, par kuru apspriešanās ar šīm komitejām jau ir notikusi.

1376 Tālab Bulgārijas Republikas un Kipras Republikas trešie pamati jānoraida kā nepamatoti.

e) Par LESD 90. panta pārkāpumu, lasot to kopsakarā ar LES 3. panta 3. punktu, un LESD 91. panta 2. punkta un 94. panta pārkāpumu

1) Lietas dalībnieku argumenti

1377 Ar savu attiecīgo prasību ceturtajiem pamatiem Bulgārijas Republika un Kipras Republika apgalvo, ka ar Direktīvas 2020/1057 1. pantu esot pārkāpts LESD 90. pants, lasot to kopsakarā ar LES 3. panta 3. punktu, LESD 91. panta 2. punkts un 94. pants. Savukārt Polijas Republika ar otro un trešo pamatu apgalvo, ka ar minēto 1. pantu esot pārkāpts LESD 91. panta 2. punkts un 94. pants. Visbeidzot Rumānija neizvirza autonomu pamatu šajā ziņā, bet atsaucas uz šo divu pēdējo minēto LESD tiesību normu pārkāpumu otrajā pamatā, kurš attiecas uz diskriminācijas aizlieguma principa pārkāpumu, izvirzot šī sprieduma 1194. punktā izklāstītos argumentus.

1378 Konkrēti – Bulgārijas Republika un Kipras Republika pārmet Savienības likumdevējam minēto primāro tiesību normu pārkāpumu negatīvās ietekmes dēļ, kas izriet no nošķiruma, kas veikts Direktīvas 2020/1057 1. panta 3. un 4. punktā, lasot tos kopsakarā ar šīs direktīvas 13. apsvērumu, uz dzīves līmeni un nodarbinātību Bulgārijā un Kiprā, kā arī vispārīgi dalībvalstīs, kas atrodas Savienības perifērijā, kā arī uz to pārvadātāju ekonomisko situāciju, kas uzņēmējdarbību veic šajās dalībvalstīs. Proti, noteikumu par norīkošanu darbā piemērošana padarot trešo valstu pārvadājumu īstenošanu neiespējamu. Tāpat no tā izrietot negatīva ietekme uz vidi, kā arī sastrēgumu pieaugums. Tomēr neesot veikts neviens ietekmes novērtējums par šo nošķirumu un neesot notikusi neviena apspriešanās par šo tematu ar EESK vai RK.

1379 Polijas Republika apgalvo, ka, izraugoties patvaļīgu kritēriju, lai pārvadājumiem piemērotu noteikumus par norīkošanu darbā, Savienības likumdevējs esot pārkāpis LESD 91. panta 2. punktu un 94. pantu, jo tas nav ņēmis vērā apstākli, ka šis kritērijs var nopietni ietekmēt dzīves līmeni un nodarbinātību atsevišķos reģionos, transportlīdzekļu ekspluatāciju, kā arī pārvadātāju ekonomisko situāciju. Šī dalībvalsts nepiekrīt tādai šo tiesību normu interpretācijai, kādu piedāvā Parlaments un Padome. Proti, tas, ka Savienības likumdevējam ir plaša rīcības brīvība, nenozīmējot, ka tā pienākums ņemt vērā noteiktas sekas aprobežojas tikai ar iepazīšanos ar šīm sekām.

1380 Pirmām kārtām, runājot par LESD 91. panta 2. punkta pārkāpumu, pieņemot apstrīdētās Direktīvas 2020/1057 1. panta normas, neesot tikusi ņemta vērā ietekme, kas izriet no tādu transportlīdzekļu tukšbraucienu skaita pieauguma, kuri, ja tie neveiktu tukšbraucienus, veiktu trešo valstu pārvadājumu vai kabotāžas pārvadājumus. Ekonomiskais pamatojums, lai izmantotu transportlīdzekļus trešo valstu pārvadājumos, turklāt sakņojoties apstāklī, ka pārvadātāji, ņemot vērā ģeogrāfisko perspektīvu, var elastīgi atbildēt uz transporta jomā pastāvošo vajadzību izmaiņām, lai minimizētu tukšbraucienu skaitu un izvairītos no neefektīvas gaidīšanas, kamēr pienāks jauns preču pārvadājuma rīkojums uz dalībvalsti, kurā veic uzņēmējdarbību. Kabotāžas pārvadājumiem esot tādas pašas priekšrocības efektivitātes ziņā.

1381 Regulas 2020/1054 un Regulas 2020/1055 tiesību normu piemērošana uzliekot pienākumu uzņēmumiem, kas veic uzņēmējdarbību Polijā, veikt vismaz 1 221 120 000 papildu kilometru gadā. No šīm regulām izrietošajiem grozījumiem, kā arī papildu ierobežojumiem, kas izriet no apstrīdētajām Direktīvas 2020/1057 tiesību normām, esot nozīmīga ietekme uz dzīves līmeni un nodarbinātību atsevišķos reģionos, kā arī uz transportlīdzekļiem.

1382 Turklāt trešo valstu pārvadājumu un kabotāžas pārvadājumu veikšanas ierobežojumi, ko rada apstrīdētās Direktīvas 2020/1057 1. panta normas, varot pat izraisīt to, ka pārvadātāji izstāsies no tirgus, jo tie nespēs strādāt rentabli tādā pārvadājumu pakalpojumu modelī, kas prasa veikt mazāk ienesīgus pārvadājumus. Šīs sekas it īpaši izjutīšot pārvadātāji, kas uzņēmējdarbību veic Savienības perifērijā esošajās dalībvalstīs un kuru darbība esot galvenokārt balstīta uz trešo valstu un kabotāžas pārvadājumiem.

1383 Ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem esot veikts vienīgi virspusējs vērtējums par šo tiesību normu ietekmi uz nodarbinātības līmeni atsevišķos reģionos, un katrā ziņā tas attiecoties uz tāda ar laiku saistīta kritērija izmantošanu darbā norīkošanas noteikumu piemērošanas nolūkā, kurš atšķiras no kritērija, ko galu galā izmantoja Direktīvā 2020/1057, un kas nerada tādas pašas sekas attiecībā uz to dalībvalstu tirgiem, kas atrodas Savienības perifērijā. Turklāt šajā ietekmes novērtējumā esot ticis konstatēts apstāklis, ka 90 % transporta uzņēmumu nodarbina

mazāk par desmit personām, taču tas nav ticis ņemts vērā, lai novērtētu minēto tiesību normu ietekmi uz nodarbinātības līmeni. Minētajā ietekmes novērtējumā esot arī tikusi norādīta ietekme uz transporta infrastruktūru pasliktināšanos Savienībā, taču šī ietekme neesot tikusi novērtēta.

1384 Ceļu satiksmes pieaugumam arī esot negatīvas sekas uz dzīves līmeni apgabalos galveno transporta mezglu tuvumā. Šajā kontekstā esot lietderīgi norādīt it īpaši uz izdarīto grozījumu radīto risku ceļu satiksmes drošībai.

1385 Kā izrietot no vērtējuma, ko veikusi Polijas Republika, juridiskie grozījumi attiecībā uz autotransportu dalībvalstīs izraisīšot transportlīdzekļu vadītāju bīstamas uzvedības skaita pieaugumu vidēji par 19 % saistībā ar iespēju pārkāpt noteikumus, lai pielāgotos jaunajiem pienākumiem norīkošanas darbā jomā vai lai tos apietu, palielinot vēl vairāk to nāvējošo ceļu satiksmes negadījumu skaitu, kuros iesaistīti noteikti transportlīdzekļu veidi.

1386 Otrām kārtām, runājot par LESD 94. panta pārkāpumu, ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem neesot ņemta vērā to pārvadātāju ekonomiskā situācija, kuri uzņēmējdarbību veic Savienības perifērijā esošajās dalībvalstīs ar zemāku ekonomiskās attīstības līmeni un kuru darbība starptautisko autopārvadājumu jomā lielākā mērā tiek koncentrēta uz trešo valstu pārvadājumiem un kabotāžas pārvadājumiem. Papildu izmaksas, kuras gulstas uz šiem pārvadātājiem un kuras izriet no darbā norīkošanas noteikumu piemērošanas, radot tiem mazāk labvēlīgu situāciju nekā konkurējošajiem uzņēmumiem, kas atrodas vairāk Savienības centrā.

1387 Apstrīdēto Direktīvas 2020/1057 1. panta normu pieņemšana laikā, kad ekonomika cieta no smagiem Covid-19 pandēmijas izraisītiem traucējumiem, arī liecinot par to, ka pārvadātāju ekonomiskā situācija nav tikusi ņemta vērā. Šīs pandēmijas ekonomiskās sekas esot bijušas īpaši jūtamas transporta nozarē, kas bija īpaši pakļauta ne tikai pieprasījuma kritumam starptautiskajā tirdzniecībā, bet arī dažādu dalībvalstu noteiktajiem aizliegumiem šķērsot iekšējās robežas. Šīs sekas jau esot pastāvējušas Direktīvas 2020/1057 sagatavošanas darbu laikā.

1388 Parlaments un Padome norāda, ka šie pamati un argumenti nav pamatoti.

2) Tiesas vērtējums

1389 Pirmām kārtām, runājot par Bulgārijas Republikas un Kipras Republikas izvirzīto argumentāciju, kas attiecas uz LESD 90. panta pārkāpumu, lasot to kopsakarā ar LES 3. panta 3. punktu, tā iemesla dēļ, ka Savienības likumdevējs nav ņēmis vērā Līgumu mērķi nodrošināt augstu vides aizsardzības un tās kvalitātes uzlabošanas līmeni, šī argumentācija pārklājas ar to, kuru Polijas Republika ir izvirzījusi savā ceturtajā pamatā, kas attiecas uz LESD 11. panta un Hartas 37. panta pārkāpumu. Tādēļ šī argumentācija tiks izvērtēta šī pamata kontekstā.

1390 Otrām kārtām, attiecībā uz argumentāciju par apgalvotu LESD 94. panta pārkāpumu – pietiek ar norādi, ka šai tiesību normai, ar kuru Savienības likumdevējam ir noteikts pienākums ņemt vērā pārvadātāju ekonomiskos apstākļus, nosakot pasākumu "attiecībā uz pārvadājumu likmēm un nosacījumiem", šajā gadījumā nav nozīmes, jo, kā norādīts šī sprieduma 1231. punktā, Direktīvas 2020/1057 1. pants nereglamentē kravu vai pasažieru pārvadājumu cenas vai nosacījumus, bet nosaka kritērijus noteikumu par transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā piemērošanai autotransporta nozarē.

1391 Trešām kārtām, runājot par argumentāciju, kas attiecas uz LESD 91. panta 2. punkta pārkāpumu, jāatgādina, ka saskaņā ar šo tiesību normu Savienības likumdevējam, kad tas nosaka šī panta 1. punktā minētos pasākumus, kuru mērķis ir īstenot kopējo transporta politiku, ievērojot transporta nozares īpatnības, ir "jāņem vērā" gadījumi, kuros šo pasākumu piemērošana varētu "nopietni" ietekmēt dzīves līmeni un nodarbinātību atsevišķos reģionos, kā arī transportlīdzekļu ekspluatāciju.

1392 Šajā ziņā, tā kā Savienības likumdevējs Direktīvu 2020/1057 pieņēmis, pamatojoties uz LESD 91. panta 1. punktu un tā kā šis juridiskais pamats šajās prasībās nav apstrīdēts, likumdevējam, izstrādājot šīs direktīvas 1. panta 3.–7. punktā paredzētos darbā norīkošanas noteikumu piemērošanas kritērijus, bija jāņem vērā no LESD 91. panta 2. punkta izrietošās prasības.

1393 Ņemot to vērā, kā būtībā izriet no šī sprieduma 393.–396. punkta, LESD 91. panta 2. punkts nevar liegt Savienības likumdevējam, ņemot vērā tā plašo rīcības brīvību, lai noteiktu kopējo transporta politiku, noteikt ierobežojošus pasākumus, kas var ietekmēt dzīves līmeni un nodarbinātību, kā arī transportlīdzekļu ekspluatāciju atsevišķās dalībvalstīs vairāk nekā citās, ja vien likumdevējs ņem vērā nopietno nelabvēlīgo ietekmi uz šiem parametriem plašākā dažādu iesaistīto mērķu un interešu izsvēršanas kontekstā.

1394 Runājot par šajā lietā aplūkotajām prasībām, jānorāda, ka Bulgārijas Republikas, Kipras Republikas un Polijas Republikas izvirzītā argumentācija ir balstīta uz pieņēmumu, ka Savienības likumdevējs, neievērojot LESD 91. panta 2. punktu, nav ņēmis vērā Direktīvas 2020/1057 izraisīto ietekmi, proti, to, ka šīs direktīvas 1. pantā paredzēto darbā norīkošanas noteikumu piemērošana padarīs trešo valstu un kabotāžas pārvadājumu īstenošanu neiespējamu.

1395 Tomēr Tiesa jau ir nospriedusi, ka Direktīva 96/71 tās redakcijā, kas bija piemērojama pirms Direktīvas 2020/1057 stāšanās spēkā, principā attiecās uz visiem starptautiskajiem pakalpojumiem, kam nepieciešama darba ņēmēju norīkošana darbā, tostarp autopārvadājumu nozarē, un turklāt tā ir precizējusi, ka transportlīdzekļa vadītājs, kas veic kabotāžas pārvadājumus, principā jāuzskata par norīkotu darbā Direktīvas 96/71 2. panta 1. punkta izpratnē (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2020. gada 1. decembris, *Federatie Nederlandse Vakbeweging*, C-815/18, EU:C:2020:976, 33., 49., 62., 63. un 65. punkts).

1396 Protams, kā norādīts šī sprieduma 1320. punktā, noteikumu par norīkošanu darbā piemērošana trešo valstu pārvadājumiem, kas izriet no Direktīvas 2020/1057 tiesību normām, lai arī tā atbilst tādai pašai loģikai, nav gluži identiska piemērošanai, kas veikta atbilstoši Direktīvai 96/71, kā to interpretējusi Tiesa.

1397 Tomēr no dokumentiem, kas iesniegti Tiesā saistībā ar šīm prasībām, neizriet, ka, iespējams, augstākas izmaksas, kas rodas no darbā norīkošanas noteikumu piemērošanas trešo valstu pārvadājumiem, kas izriet no Direktīvas 2020/1057 1. panta 3. un 4. punkta, lasot tos kopsakarā ar šīs direktīvas 13. apsvērumu, varētu, pat ja tās aplūko kopā, "nopietni" ietekmēt dzīves līmeni un nodarbinātību atsevišķos reģionos LESD 91. panta 2. punkta izpratnē. Proti, jebkāda ietekme uz šiem pēdējiem minētajiem aspektiem nav pietiekama, lai pierādītu, ka ir sasniegts slieksnis, kas noteikts, lai konstatētu šīs pēdējās minētās tiesību normas pārkāpumu.

1398 Turklāt, vērtējot ietekmi, kas izriet no apstrīdēto Direktīvas 2020/1057 1. panta normu pieņemšanas, Savienības likumdevējam bija jāsaskaņo dažādās iesaistītās intereses, lai sasniegtu izvirzītos leģitīmos mērķus. Tādējādi, kā jau norādīts šī sprieduma 395. punktā, tam vien, ka

minētajam likumdevējam bija jāņem vērā dzīves līmenis un nodarbinātība atsevišķos reģionos un tātad – pārvadātāju ekonomiskās intereses, nebija pretrunā tas, ka šiem pārvadātājiem tiek piemēroti ierobežojoši pasākumi, kas tiem rada noteiktas izmaksas.

1399 Tāpat, pieņemot, kā to apgalvo Bulgārijas Republika, Kipras Republika un Polijas Republika, ka atsevišķiem pārvadātājiem būtu jāpamet tirgus tā iemesla dēļ, ka trešo valstu pārvadājumiem un kabotāžas pārvadājumiem tiek piemēroti noteikumi par norīkošanu darbā, kas izriet no Direktīvas 2020/1057 1. panta, radot atsevišķiem transportlīdzekļu vadītājiem darba zaudēšanas risku, šādas negatīvas sekas būtu jāaplūko kontekstā ar, pirmkārt, palielinātu sociālo aizsardzību, kas nodrošināta ļoti daudziem transportlīdzekļu vadītājiem, kuri turpinās būt nodarbināti autotransporta nozarē, un, otrkārt, apstākli, ka pakalpojumu sniegšanas brīvība tirgū turpmāk tiek īstenota, balstoties uz godīgāku konkurenci starp transporta uzņēmumiem.

1400 Vēl jāuzsver, kā būtībā apgalvo Padome, ka LESD 91. panta 2. punktu nevar interpretēt tā, ka ar to Savienības likumdevējam ir noteikts pienākums aizsargāt atsevišķu pārvadātāju esošās tirgus daļas, jo pastāv risks, ka tādējādi tam tiek liegts tiesisko regulējumu pielāgot izmaiņām tirgū, lai nodrošinātu tajā taisnīgu konkurenci.

1401 Attiecībā uz Polijas Republikas izvirzītajiem argumentiem par bīstamas uzvedības un nāvējošu ceļu satiksmes negadījumu skaita pieaugumu, kas tās ieskatā izrietēs no apstrīdēto Direktīvas 2020/1057 1. panta normu īstenošanas, tie nav pamatoti ar ticamām un saskanīgām norādēm. Šie argumenti ir spekulatīvi, līdz ar to tie neļauj pierādīt no LESD 91. panta 2. punkta izrietošo prasību pārkāpumu.

1402 Polijas Republika arī atsaucas uz negatīvo ietekmi uz transportlīdzekļu ekspluatāciju, ko rada papildu braucieni, kurus izraisa apstrīdētās Direktīvas 2020/1057 1. panta normas. Tomēr šī dalībvalsts nesniedz pietiekamas norādes, lai pamatotu savu argumentu par to, ka šīs tiesību normas izraisīs, kā tā to apgalvo, "papildu nobraukto kilometru skaita pieaugumu". Turklāt tāds pats arguments par papildu kilometriem, kurus izraisot Regulas 2020/1054 un Regulas 2020/1055 īstenošana, jau tika pārbaudīts un noraidīts pret šīm regulām vērstajās prasībās.

1403 Pārējie apgalvojumi, kas izvirzīti šajos pamatos un kas turklāt ir vispārīgi un nepamatoti, lielā mērā pārklājas ar argumentiem, kas izvirzīti pamatos attiecīgi par samērīguma principa pārkāpumu tā iemesla dēļ, kā apgalvots, ka neesot ņemtas vērā Direktīvas 2020/1057 1. panta 3.–7. punktā paredzēto noteikumu sekas, un par LESD 91. panta 1. punkta pārkāpumu tā iemesla dēļ, ka neesot veikta atkārtota apspriešanās ar EESK un RK. Šie pārējie apgalvojumi jānoraida to pašu iemeslu dēļ, kuri izklāstīti šī sprieduma 1311.–1368. punktā, kā arī 1375. un 1376. punktā.

1404 Tālab kā nepamatoti jānoraida Bulgārijas Republikas un Kipras Republikas ceturtie pamati, Polijas Republikas otrais un trešais pamats, kā arī argumentācija, kuru Rumānija izvirzījusi otrajā pamatā.

f) Par preču brīvas aprites un pakalpojumu sniegšanas brīvības pārkāpumu

1) Lietas dalībnieku argumenti

1405 Ar savu attiecīgo prasību piektajiem pamatiem Bulgārijas Republika un Kipras Republika apgalvo, ka pieeja, ar kuru tiek nošķirti divpusējie pārvadājumi no trešo valstu pārvadājumiem, nolūkā piemērot noteikumus par norīkošanu darbā ir gan preču brīvas aprites (pirmās daļas), gan transporta pakalpojumu sniegšanas brīvības (otrās daļas) nepamatots ierobežojums.

1406 Pirmkārt, runājot par preču brīvu apriti, noteikumu par norīkošanu darbā piemērošana trešo valstu pārvadājumiem no tiem izrietošās kaitīgās iedarbības dēļ esot jāvērtē kā pasākums ar kvantitatīviem ierobežojumiem līdzvērtīgu iedarbību LESD 34. un 35. panta izpratnē. Šādu pasākumu nevarot pamatot ar LESD 36. pantu, jo šai starptautisko pārvadājumu kategorijai nav pietiekamas saiknes ar attiecīgo dalībvalsti un tas rada nesamērīgu administratīvo slogu, kurš kavē iekšējā tirgus normālu darbību.

1407 Paziņojumā presei "Komisija lūdz Austriju nodrošināt, lai tās tiesību akti par minimālo algu nepamatoti neierobežo iekšējo tirgu" (IP/17/1053) šī iestāde precizējot, ka valsts tiesību aktu piemērošana visiem starptautiskajiem pārvadājumiem, kuri ietver vienu iekraušanu un/vai izkraušanu valsts teritorijā, ir nesamērīgs ierobežojums, ņemot vērā it īpaši preču brīvu apriti, un ka šī pasākuma piemērošana starptautiskajiem pārvadājumiem, kuriem nav pietiekamas saiknes ar attiecīgo dalībvalsti, nav pamatota, jo ir nesamērīga.

1408 Otrkārt, runājot par transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību, darbā norīkošanas noteikumu piemērošana trešo valstu pārvadājumiem ierobežojot šo brīvību, pārkāpjot LESD 58. panta 1. punktu, lasot to kopsakarā ar LESD 91. pantu.

1409 Šajā ziņā, kā izrietot no 1985. gada 22. maija sprieduma Parlaments/Padome (13/83, EU:C:1985:220) 64. un 65. punkta, pirmkārt, LESD 91. panta 1. punkta a) un b) apakšpunktā noteiktie pienākumi ietverot pienākumu ieviest pakalpojumu sniegšanas brīvību transporta jomā, un no šo pakalpojumu sniegšanas brīvības izrietošo prasību starpā esot prasība likvidēt jebkādu diskrimināciju pret minēto pakalpojumu sniedzēju tā valstspiederības dēļ vai tā apstākļa dēļ, ka tas veic uzņēmējdarbību citā dalībvalstī, kas nav dalībvalsts, kurā jāsniedz pakalpojums. Otrkārt, Savienības likumdevēja rīcībā šajā jautājumā neesot rīcības brīvības, uz kuru tas var atsaukties citās kopējās transporta politikas jomās.

1410 Divpusējo pārvadājumu nošķiršana no trešo valstu pārvadājumiem nolūkā piemērot noteikumus par norīkošanu darbā no jauna esot ieviesusi noteikta veida diskrimināciju, un tas esot regress kopējās transporta politikas ieviešanā.

1411 Gadījumā, ja Tiesa uzskatītu, ka šo jautājumu reglamentē arī LESD 56. pants, šis pamats būtu balstīts arī uz šo tiesību normu.

1412 Parlaments un Padome norāda, ka šie pamati un argumenti nav pamatoti.

2) Tiesas vērtējums

i) Par preču brīvu apriti

1413 Runājot par Bulgārijas Republikas un Kipras Republikas attiecīgo prasību piekto pamatu pirmajām daļām, kas attiecas uz preču brīvas aprites pārkāpumu, šīs dalībvalstis nekādi neizklāsta, kā Direktīva 2020/1057 ierobežotu šo brīvību, nedz kā tās iedarbība būtu līdzvērtīga apgalvotam kvantitatīvam ierobežojumam, uz kuru šīs dalībvalstis atsaucas.

1414 It īpaši, izņemot to, ka minētās dalībvalstis atgādina LESD 34.–36. pantu un Tiesas judikatūru par apstākļiem, kādos šādu kvantitatīvu ierobežojumu var uzskatīt par pamatotu saskaņā ar LESD 36. pantu, tās vienīgi atsaucas uz argumentiem, kas izvirzīti to attiecīgo prasību pirmajos pamatos.

1415 Taču, kā būtībā izriet no šī sprieduma 1308.–1368. punkta, Bulgārijas Republika un Kipras Republika nav pierādījušas, ka noteikumu par norīkošanu darbā piemērošana trešo valstu pārvadājumiem acīmredzami pārsniedz to, kas nepieciešams, lai sasniegtu leģitīmo mērķi, kurš izvirzīts ar apstrīdētajām Direktīvas 2020/1057 1. panta normām.

1416 Tālab, tā kā nav atbilstošas argumentācijas, lai pamatotu piekto pamatu pirmās daļas, jāuzskata, ka, pat pieņemot, ka var uzskatīt, ka šīs tiesību normas ir ierobežojums, uz kuru attiecas LESD 34. un 35. pants, tas katrā ziņā ir pamatots ar LESD 36. pantu to iemeslu dēļ, ar kuriem pamatota šo pirmo pamatu noraidīšana.

1417 Attiecībā uz pārējo, runājot par šī sprieduma 1407. punktā norādīto paziņojumu presei, kuru Bulgārijas Republika un Kipras Republika piemin, nenorādot tā atbilstību, pietiek ar norādi, ka šāds nesaistošs dokuments nevar būt saistošs Tiesai, interpretējot Direktīvu 2020/1057 vai vērtējot tās spēkā esamību.

1418 Katrā ziņā, lai arī šajā paziņojumā presei Komisija kritizē pieeju, atbilstoši kurai uzņēmējas dalībvalsts tiesiskais regulējums tiek piemērots ikvienam starptautiskam pārvadājumam, kura ietvaros tiek veikta viena iekraušana un/vai izkraušana šīs dalībvalsts teritorijā, ar apstrīdētajām Direktīvas 2020/1057 1. panta 3. punkta normām no šīs piemērošanas ir atbrīvoti gan divpusēji pārvadājumi, gan atsevišķas iekraušanas un/vai izkraušanas papildu darbības, kas saistītas ar šādiem pārvadājumiem, un tas tā ir tieši tādēļ, lai nodrošinātu jebkāda tāda iespējama preču brīvas aprites, kā arī pakalpojumu sniegšanas brīvības ierobežojuma samērīgumu, kurš izrietētu no noteikumu par norīkošanu darbā piemērošanas transportlīdzekļu vadītājiem, kas veic starptautiskos pārvadājumus.

1419 Tālab Bulgārijas Republikas un Kipras Republikas piekto pamatu pirmās daļas jānoraida kā nepamatotas.

ii) Par pakalpojumu sniegšanas brīvību

1420 Runājot par Bulgārijas Republikas un Kipras Republikas piekto pamatu otrajām daļām, kas attiecas uz LESD noteikumu par pakalpojumu sniegšanas brīvību pārkāpumu, jāuzsver, kā izriet no šī sprieduma 352.–358. punkta, ka pakalpojumu sniegšanas brīvība transporta jomā ir reglamentēta nevis ar LESD 56. pantu, kurš attiecas uz pakalpojumu sniegšanas brīvību vispār, bet ar LESD 58. panta 1. punktu, kas ir īpaša tiesību norma, atbilstoši kurai "pakalpojumu sniegšanas brīvību transporta jomā reglamentē noteikumi, kas izklāstīti sadaļā par transportu", proti, LESD trešās daļas VI sadaļā, kas aptver LESD 90.–100. pantu. Tādējādi transporta uzņēmumiem ir tiesības uz pakalpojumu sniegšanas brīvību tikai tiktāl, ciktāl šīs tiesības tiem ir piešķirtas ar atvasināto tiesību pasākumiem, kurus noteicis Savienības likumdevējs, pamatojoties uz LESD tiesību normām par kopējo transporta politiku, it īpaši LESD 91. panta 1. punktu.

1421 Tieši tāds ir mērķis Direktīvai 2020/1057, kuru Savienības likumdevējs pieņēmis, pamatojoties uz šo tiesību normu, lai tostarp izstrādātu īpašus noteikumus attiecībā uz Direktīvu 96/71 un tādējādi saskaņotu dažus sociālās jomas tiesību aktus autotransporta jomā.

1422 Attiecībā uz atziņām, kas gūtas no 1985. gada 22. maija sprieduma Parlaments/Padome (13/83, EU:C:1985:220, 64. un 65. punkts), uz kuru atsaucas Bulgārijas Republika un Kipras Republika, jāatgādina, kā izklāstīts šī sprieduma 982. punktā, ka ir taisnība, ka Tiesa ir nospriedusi, ka attiecībā uz pakalpojumu sniegšanas brīvības ieviešanu transporta jomā Savienības likumdevējam

nav rīcības brīvības, uz kuru tas var atsaukties citās kopējās transporta politikas jomās. Tomēr šis apstāklis neatspēko faktu, ka tad, kad Savienības likumdevējs šajā ziņā īsteno savu kompetenci, tam šajā ziņā, kā atgādināts šī sprieduma 242.–247. punktā, ir plaša rīcības brīvība.

1423 Katrā ziņā, ciktāl Bulgārijas Republika un Kipras Republika pārmet Savienības likumdevējam, ka, padarot noteikumus par norīkošanu darbā piemērojamus trešo valstu pārvadājumiem, tas nav ievērojis īpašos pienākumus, kas tam noteikti LESD 91. pantā, jo tas esot no jauna ieviesis noteikta veida diskrimināciju pret pārvadātājiem to valstspiederības dēļ vai tās vietas dēļ, kurā tie veic uzņēmējdarbību, to argumentācija pārklājas ar argumentāciju, kas izvirzīta to attiecīgo prasību otrajos pamatos, kas attiecas uz vienlīdzīgas attieksmes principa un diskriminācijas aizlieguma principa pārkāpumu. Tādēļ šī argumentācija jānoraida ar to pašu pamatojumu, kas ir norādīts šī sprieduma 1213.–1234. punktā.

1424 Turklāt, tā kā neatkarīgi no iepriekšējā punktā noraidītās argumentācijas Bulgārijas Republika un Kipras Republika pārmet Savienības likumdevējam, ka tas esot izraisījis kopējās transporta politikas, ar ko garantē pakalpojumu sniegšanas brīvību, regresu, to argumentācijai nav pamatojuma.

1425 Proti, kā it īpaši izriet no šī sprieduma 1210., 1223., 1308. un 1361. punkta, Direktīvas 2020/1057 1. panta mērķis tieši pretēji ir atvieglot pakalpojumu sniegšanas brīvību, precizējot apstākļus, kādos Direktīvā 96/71 paredzētie noteikumi par norīkošanu darbā ir vai nav obligāti transportlīdzekļu vadītājiem, kuri veic autopārvadājumu, tostarp tiem vadītājiem, kuri veic trešo valstu pārvadājumus, vienlaikus nodrošinot labāku līdzsvaru starp dažādajām iesaistītajām interesēm, ņemot vērā izmaiņas tirgū, tādējādi izpildot pienākumus, kas tam noteikti LESD 91. pantā (pēc analoģijas skat. spriedumu, 2020. gada 8. decembris, Ungārija/Parlaments un Padome, C-620/18, EU:C:2020:1001, 48. punkts).

1426 Turklāt jāatgādina, kā norādīts šī sprieduma 266. punktā, ka tad, ja ar kādu leģislatīvu aktu jau ir tikuši koordinēti dalībvalstu tiesību akti kādā konkrētā Savienības darbības jomā, Savienības likumdevējam nevar tikt liegta iespēja pielāgot šo aktu jebkādai apstākļu maiņai vai jebkādai zināšanu attīstībai, ņemot vērā tā uzdevumu nodrošināt LESD atzīto vispārējo interešu aizsardzību un ņemt vērā Savienības transversālos mērķus, kuri ir noteikti šī Līguma 9. pantā un kuru starpā ir atbilstīgas sociālās aizsardzības nodrošināšana. Proti, šādā situācijā Savienības likumdevējs savu uzdevumu uzraudzīt šo vispārējo interešu un transversālo mērķu aizsardzību var pienācīgi izpildīt tikai tad, ja tas ir tiesīgs pielāgot attiecīgos Savienības tiesību aktus šādām izmaiņām vai attīstībai.

1427 No tā izriet, ka tikai apstākli, ka atsevišķiem pārvadātājiem var būt lielākas izmaksas tādēļ, ka ir uzlaboti nodarbinātības nosacījumi un ir palielināta sociālā aizsardzība, kas atsevišķiem transportlīdzekļu vadītājiem nodrošināta ar apstrīdētajām Direktīvas 2020/1057 1. panta normām, nevar uzskatīt par regresu kopējās transporta politikas ieviešanā, kas ir LESD 91. panta 2. punkta pārkāpums.

1428 Līdz ar to Bulgārijas Republikas un Kipras Republikas piekto pamatu otrās daļas jānoraida kā nepamatotas un tātad jānoraida šie pamati kopumā.

g) Par LESD 11. panta un Hartas 37. panta pārkāpumu

1) Lietas dalībnieku argumenti

1429 Ar ceturto pamatu Polijas Republika apgalvo, ka LESD 11. pants un Hartas 37. pants jāinterpretē tādējādi, ka ar tiem Savienības iestādēm ir noteikts pienākums ņemt vērā vides aizsardzības prasības, gan nosakot un īstenojot pārējās Savienības politikas, gan citās Savienības darbībās. Proti, LESD 191. pantā noteikto vides aizsardzības mērķi nevarot nedz ņemt vērā, nedz īstenot tikai ar pasākumiem, kas noteikti, piemērojot LESD 192. pantu, atsevišķā un autonomā politikā. Integrēšanas princips ļaujot saskaņot vides aizsardzības mērķus un prasības ar citām Savienības interesēm un izvirzītajiem mērķiem.

1430 Interpretācija, atbilstoši kurai LESD 11. pants attiecoties uz Savienības tiesību jomām, nevis uz konkrētiem pasākumiem, neļaujot sasniegt šīs tiesību normas mērķi. Direktīvas 2020/1057 iekļaušanās plašākā pakotnē, kuras mērķis ir samazināt piesārņojošo vielu emisijas autotransporta nozarē, nepierādot, ka šīs direktīvas ietekme uz vidi, it īpaši uz iespēju sasniegt vides aizsardzības mērķus, kas noteikti plānošanas dokumentos un tiesību aktos, ko Savienība pieņēmusi vides jomā, ir tikusi pienācīgi ņemta vērā. Turklāt neesot arī iespējams uzskatīt, ka tad, kad siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināšanas mērķi ir noteikti, tie paliekot nemainīgi, lai arī kādas būtu papildu emisijas, kas radītas nākotnē pēc tam, kad ir izpildīti no jauna Savienības tiesiskā regulējuma izrietoši pienākumi.

1431 Polijas Republika piekrīt interpretācijai, kuru izmantojis ģenerāladvokāts L. A. Hēlhuds secinājumu lietā Austrija/Parlaments un Padome (C-161/04, EU:C:2006:66) 59. un 60. punktā, atbilstoši kurai tad, ja ekoloģiskās intereses acīmredzami nav ņemtas vērā vai arī ja tās nav pilnīgi ievērotas, LESD 11. pants var kalpot par standartu, lai pārskatītu Savienības tiesību aktu tiesiskumu. Ja tiek pierādīts, ka Savienības likumdevēja veiktam konkrētam pasākumam ir sekas, kas apdraud to mērķu sasniegšanu, ko tas noteicis citos vides jomā pieņemtajos atvasināto tiesību aktos, likumdevējam esot pienākums līdzsvarot pretrunīgās intereses un vajadzības gadījumā veikt atbilstīgas izmaiņas vides jomā piemērojamos aktos.

1432 Šajā lietā Savienības likumdevējs neesot izpildījis šo pienākumu tādā ziņā, ka tas neesot pārbaudījis apstrīdēto Direktīvas 2020/1057 1. panta normu īstenošanas ietekmi uz vides aizsardzības prasībām. It īpaši tas neesot ņēmis vērā, ka šo tiesību normu īstenošana radot smago kravas transportlīdzekļu papildu braucienus lielos attālumos, tostarp bez kravas, no kuriem, kā to apliecina šī sprieduma 416. punktā minētie dati un pētījumi, izrietot CO_2 un gaisu piesārņojošo vielu emisijas, kas ir daudzu veselības problēmu pamatā.

1433 Un kaut gan, ja nebūtu minēto tiesību normu, attiecīgie transportlīdzekļi varētu veikt trešo valstu pārvadājumus un kabotāžas pārvadājumus, šo divu pārvadājumu veidu samazināšanās izraisītu divpusējo pārvadājumu skaita palielināšanos, kas radītu tukšbraucienu skaita pieaugumu. Taču trešo valstu pārvadājumi esot lietderīgi tādā ziņā, ka tie mazina tukšbraucienu skaitu, novērš neefektīvu gaidīšanu, kamēr pienāk preču pārvadājuma rīkojums uz dalībvalsti, kurā veic uzņēmējdarbību, un ļauj reaģēt uz pārvadājumu pieprasījumu, kas mainās atkarībā no atrašanās vietas.

1434 Apstrīdēto Direktīvas 2020/1057 1. panta normu ietekme uz vidi būtu jāvērtē kopā ar ietekmi, ko rada Regula 2020/1054 un Regula 2020/1055, kuras arī ietilpst "Mobilitātes pakotnē" un kurās arī esot noteikts pienākums smagajiem kravas transportlīdzekļiem veikt papildu braucienus, bieži bez kravas, lielos attālumos.

1435 Šiem emisiju pieaugumiem to apjoma dēļ varot būt ievērojama ietekme uz to vides aizsardzības mērķu sasniegšanu, kas noteikti šī sprieduma 417.–419. punktā minētajos plānošanas dokumentos un tiesību aktos, ko Savienība pieņēmusi vides aizsardzības jomā, kā arī uz to pienākumu izpildi, kas šajos aktos noteikti dalībvalstīm. Taču nevienā no apstrīdētajiem tiesību aktiem, kas veido "Mobilitātes pakotni", šie dažādie ietekmes riski nav aplūkoti. Ietekmes novērtējumā par sociālajiem jautājumiem Komisija tikai konstatējot, ka tā nav identificējusi nekādu paredzēto izvēļu ietekmi uz vidi, taču šī konstatācija neesot nedz pamatota, nedz ticama.

1436 Lai arī atsevišķas dalībvalstis un Komisija ir uzsvērušas nepieciešamību ņemt vērā "Mobilitātes pakotnē" paredzēto pasākumu ietekmi uz tukšbraucienu skaita un CO_2 emisiju palielināšanos, Savienības likumdevējs šīs bažas neesot ņēmis vērā. Tādu papildu novērtējumu izstrāde līdz 2020. gada beigām, kā paziņoja transporta komisāre A. I. Veleana, kuros būtu aplūkotas sekas, ko rada transportlīdzekļu obligātā atgriešanās ik pēc astoņām nedēļām dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, un kombinētajiem pārvadājumiem piemērojamie ierobežojumi, nekādā veidā nekompensējot šo neizpildi, pat drīzāk apstiprinot šī pamata pamatotību.

1437 Bulgārijas Republika un Kipras Republika savukārt atkārto šī sprieduma 1377. un 1378. punktā izklāstīto argumentāciju, ka esot pārkāpts LESD 90. pants, lasot to kopsakarā ar LES 3. panta 3. punktu, nelabvēlīgās ietekmes uz vidi dēļ, kas izriet no nošķīruma starp trešo valstu pārvadājumiem un divpusējiem pārvadājumiem, kas veikts Direktīvas 2020/1057 1. panta 3. un 4. punktā, lasot tos kopsakarā ar šīs direktīvas 13. apsvērumu.

1438 Parlaments un Padome norāda, ka šie argumenti nav pamatoti.

2) Tiesas vērtējums

1439 Uzreiz jānoraida Bulgārijas Republikas un Kipras Republikas izvirzītā argumentācija par LESD 90. panta pārkāpumu, lasot to kopsakarā ar LES 3. panta 3. punktu, šī sprieduma 423., 424. un 934. punktā norādīto iemeslu dēļ.

1440 Šādos apstākļos un šī sprieduma 428.–430. punktā izklāstīto iemeslu dēļ ir tikai jāpārbauda, vai, kā to apgalvo Polijas Republika, Savienības likumdevējs, pieņemot apstrīdētās Direktīvas 2020/1057 1. panta normas, nav ievērojis ar vides aizsardzību saistītās prasības, kas izriet no LESD 11. panta kopsakarā ar Hartas 37. pantu.

1441 Šajā ziņā jānorāda, ka Polijas Republikas ceturtajā pamatā paustie argumenti attiecas gandrīz tikai nevis uz Direktīvas 2020/1057 tiesību normām, bet uz citu "Mobilitātes pakotnē" ietilpstošo tiesību aktu normām, it īpaši uz Regulas 2020/1055 normām. Proti, galvenie pētījumi un cita informācija, uz kuru Polijas Republika balstās šajā kontekstā, attiecas uz pienākumu, kas paredzēts šīs regulas 1. panta 3. punktā, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts, un kas attiecas uz transportlīdzekļu atgriešanos ik pēc astoņām nedēļām darbības centrā, kas atrodas dalībvalstī, kurā attiecīgais transporta uzņēmums veic uzņēmējdarbību. Uz šo pēdējo minēto tiesību normu attiecas atšķirīgi pamati prasībās, kas vērstas pret Regulu 2020/1055 lietās C-542/20, C-545/20, C-547/20, no C-549/20 līdz C-552/20 un C-554/20. Tā kā Polijas Republikas izvirzītie argumenti neattiecas uz Direktīvas 2020/1057 tiesību normām, tie jānoraida kā neefektīvi.

1442 Tā kā tomēr Polijas Republikas argumentācija par to, ka esot pārkāpts LESD 11. pants kopsakarā ar Hartas 37. pantu, konkrēti attiecas uz Direktīvas 2020/1057 tiesību normām, jāatgādina, pirmām kārtām, kā norādīts šī sprieduma 436. punktā, ka LESD 11. pants ir transversāls, kas nozīmē, ka Savienības likumdevējam jāiekļauj ar vides aizsardzību saistītās prasības Savienības politikās un darbībās un tostarp kopējā transporta politikā, kurā ietilpst Direktīva 2020/1057.

1443 Otrām kārtām, tiesiskuma pārbaude, kas Tiesai jāveic, šajā gadījumā ņemot vērā LESD 11. pantu kopsakarā ar Hartas 37. pantu, attiecas uz Savienības tiesību aktu, kurā, kā uzsvērts it īpaši šī sprieduma 1210., 1223., 1308. un 1361. punktā, Savienības likumdevējam ir jānodrošina līdzsvars starp iesaistītajām interesēm un mērķiem.

1444 Šādos apstākļos jāatgādina, ka, pat ja apstrīdētajām Direktīvas 2020/1057 1. panta normām, tās aplūkojot atsevišķi, būtu ievērojama negatīva ietekme uz vidi, lai noteiktu, vai jākonstatē LESD 11. panta pārkāpums, lasot to kopsakarā ar Hartas 37. pantu, būtu jāņem vērā pārējās darbības, ko Savienības likumdevējs ir veicis, lai ierobežotu šādu autotransporta ietekmi uz vidi un sasniegtu kopējo piesārņojošo vielu emisiju samazināšanas mērķi.

1445 Šajā gadījumā ar savu argumentāciju par Savienības tiesību normu vides aizsardzības jomā neievērošanu Polijas Republika balstās uz pieņēmumu, ka noteikumu par norīkošanu darbā piemērošanas kritēriji, kas noteikti apstrīdētajās Direktīvas 2020/1057 1. panta normās, nelabvēlīgi ietekmēs vidi piesārņojošo vielu emisiju pieauguma dēļ, kuru izraisīs šo kritēriju izpilde. It īpaši šī dalībvalsts apgalvo, ka minētās tiesību normas izraisīs papildu braucienus, bieži bez kravas, lielos attālumos, jo kabotāžas pārvadājumus un trešo valstu pārvadājumus, kuri, kā tā apgalvo, esot labvēlīgāki videi, pārvadātāji aizstās ar divpusējiem pārvadājumiem, lai izmantotu pilnīgu atbrīvojumu no minētajiem noteikumiem, kas ir piemērojams šiem pēdējiem minētajiem pārvadājumiem.

1446 Šajā ziņā jāatgādina, pirmkārt, kā it īpaši izriet no šī sprieduma 1318., 1321. un 1395. punkta, ka pienākums principā piemērot noteikumus par norīkošanu darbā transportlīdzekļu vadītājiem, kas veic trešo valstu pārvadājumus un kabotāžas pārvadājumus, izrietēja jau no tiesiskā regulējuma, kas pastāvēja pirms Direktīvas 2020/1057 stāšanās spēkā, kā to interpretējusi Tiesa 2020. gada 1. decembra spriedumā *Federatie Nederlandse Vakbeweging* (C-815/18, EU:C:2020:976).

1447 Tādēļ liela daļa apgalvoto negatīvo seku uz vidi, ko Polijas Republika piedēvē Direktīvas 2020/1057 1. pantā ietvertajiem noteikumiem, pieņemot, ka šī sekas ir pierādītas, patiesībā izriet nevis no šīs direktīvas, bet gan no Savienības tiesību normām, kas bija piemērojamas pirms tās stāšanās spēkā.

1448 Otrkārt, katrā ziņā jānorāda, ka dažādie pārvadājumu veidi, ko min Polijas Republika, ne vienmēr ir aizstājami. Proti, lai arī trešās valsts pārvadājums un divpusējs pārvadājums, kā uzsver Padome, principā var tikt aizstāti viens ar otru, kabotāžas pārvadājumu tā būtības dēļ nevar aizstāt ar divpusēju pārvadājumu.

1449 Turklāt, kā būtībā izriet no šī sprieduma 358. punkta, ar LESD 49. pantu, kā tas transporta nozarē īstenots ar Regulu Nr. 1071/2009, ikvienam uzņēmumam ir garantētas tiesības veikt uzņēmējdarbību pastāvīgi, attiecīgā gadījumā dibinot meitasuzņēmumus, jebkurā dalībvalstī pēc savas izvēles, lai optimāli organizētu savas darbības, izpildot savus pienākumus, kas izriet no Savienības tiesībām. Tādējādi pārvadātāji, kas paredz veikt iekšzemes pārvadājumus citā dalībvalstī sistemātiski vai ļoti regulāri, var tajā izveidot meitasuzņēmumu vai jebkuru citu

pastāvīgu uzņēmumu, kas varētu ļaut izvairīties no transportlīdzekļu atgriešanās no lieliem attālumiem, attiecībā uz kuriem Polijas Republika apgalvo, ka tie izraisīs negatīvu ietekmi uz vidi CO_2 un atmosfēru piesārņojošo vielu emisiju pieauguma dēļ.

1450 Tādēļ Direktīvas 2020/1057 1. pants pats par sevi nevar izraisīt ievērojamu negatīvu ietekmi uz vidi, jo, tā kā tas var mudināt dažus pārvadātājus iedibināties tuvāk vietai, kur ir transporta pakalpojumu faktiskais pieprasījums, nekā tas bija pirms tās stāšanās spēkā, tas veicina ciešākas saiknes pastāvēšanu starp šo pakalpojumu sniedzēja uzņēmējdarbības veikšanas vietu un vietu, kur šie pakalpojumi tiek faktiski sniegti.

1451 Treškārt, gadījumā, ja, kā ierosina Polijas Republika, transporta uzņēmums izvēlētos iebraukt dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, ar transportlīdzekli bez kravas, lai pārvadājums tiktu kvalificēts kā divpusējs, jānorāda, ka šāda izvēle katrā ziņā nebūtu pietiekama, lai attiecīgo pārvadājumu kvalificētu par divpusēju Direktīvas 2020/1057 1. panta 3. un 4. punkta izpratnē, jo šajās tiesību normās ir noteikts, ka precēm vai pasažieriem ir jābūt pārvadātiem no dalībvalsts vai uz dalībvalsti, kurā veic uzņēmējdarbību, lai pārvadājumu varētu kvalificēt šādi.

1452 Turklāt, kā izriet no šī sprieduma 377. punkta, Savienības likumdevējam ir tiesības, pielāgojot leģislatīvu aktu, lai palielinātu attiecīgo personu sociālo aizsardzību, grozīt nosacījumus, ar kādiem īsteno pakalpojumu sniegšanas brīvību, un nodrošināt taisnīgu konkurenci. Proti, atbilstoši LESD 58. panta 1. punktam liberalizācijas līmeni nosaka nevis tieši ar LESD 56. pantu, bet gan pats Savienības likumdevējs, īstenojot kopējo transporta politiku.

1453 Attiecībā uz pārējo – Polijas Republikas izvirzītie argumenti par saimnieciskās darbības subjektiem, kuri būšot spiesti aiziet no tirgus to apgalvoto palielināto izmaksu dēļ, kas izriet no Direktīvas 2020/1057 1. pantā definētajiem noteikumu par norīkošanu darbā piemērošanas kritērijiem, kuri piemērojami trešo valstu pārvadājumiem un kabotāžas pārvadājumiem, ir spekulatīvi. Tas tā ir vēl jo vairāk, ņemot vērā šī sprieduma 1448.–1450. punktā izklāstītos apsvērumus. Katrā ziņā šī dalībvalsts nepierāda, ka šādas apgalvotas izstāšanās no tirgus radītu ievērojamu negatīvu ietekmi uz vidi.

1454 Ceturtkārt, kā norāda Padome, Polijas Republikas argumentācija neatklāj būtisku atšķirību efektivitātes un ietekmes uz vidi ziņā starp trešās valsts pārvadājumu un divpusēju pārvadājumu, ja šo pārvadājumu mērķis ir vairāk vai mazāk pastāvīgi reaģēt uz transporta pieprasījumu noteiktā Savienības daļā. Turklāt, kā būtībā izriet no šī sprieduma 1354. punkta, atbilstoši Direktīvas 2020/1057 1. panta 3. punkta trešajai līdz piektajai daļai, lasot tās kopsakarā ar šīs direktīvas 10. apsvērumu, arī atsevišķām papildu darbībām, kas saistītas ar divpusējiem pārvadājumiem, piemēro šiem pēdējiem minētajiem pārvadājumiem paredzēto atbrīvojumu no darbā norīkošanas noteikumiem tieši tādēļ, lai ņemtu vērā iespējamos efektivitātes ieguvumus, kas izriet no šādas autotransporta organizācijas.

1455 Visbeidzot, tā kā Polijas Republika apgalvo, ka noteikumu par norīkošanu darbā piemērošana kombinētajiem pārvadājumiem, kura paredzēta Direktīvas 2020/1057 1. panta 6. punktā, atturot no tādu pārvadājumu veikšanas, kuru labvēlīgā ietekme uz vidi esot atzīta, pietiek ar šī sprieduma 1330., 1331. un 1340. punktā izklāstīto apsvērumu atgādinājumu, no kuriem izriet, ka salīdzinājumā ar sistēmu, kas bija piemērojama pirms šīs direktīvas stāšanās spēkā, šīs tiesību normas mērķis ir tikai precizēt apstākļus, kādos pārvadātāji, kuri veic kombinēto pārvadājumu, var izmantot atbrīvojumu no minētajiem noteikumiem attiecībā uz atsevišķiem šī pārvadājuma posmiem. Tādējādi nav pierādīts, ka minētā tiesību norma atturētu no šāda veida pārvadājumu veikšanas.

1456 Katrā ziņā, ņemot vērā Direktīvas 2020/1057 būtību, kuras mērķis ir rast līdzsvaru starp dažādiem tās mērķiem, kaut arī tā pati neiekļaujas Savienības politikā vides aizsardzības jomā, nevar konstatēt, ka ir pārkāpts LESD 11. pants, lasot to kopsakarā ar Hartas 37. pantu, pamatojoties tikai uz to, ka, pieņemot šo tiesību aktu, Savienības likumdevējs nav devis priekšroku visiem pārvadājumu veidiem, ko varētu uzskatīt par labvēlīgiem videi, kaitējot lielākai transportlīdzekļu vadītāju sociālajai aizsardzībai.

1457 Ņemot vērā iepriekš minēto, tā kā no apstrīdētajām Direktīvas 2020/1057 1. panta normām, kas attiecas uz trešo valstu pārvadājumiem, kombinētajiem pārvadājumiem un kabotāžas pārvadājumiem, neizriet ievērojama negatīva ietekme uz vidi, Polijas Republikas izvirzītie argumenti par LESD 11. panta pārkāpumu, lasot to kopsakarā ar Hartas 37. pantu, jānoraida.

1458 Šādos apstākļos nav jāpārbauda nedz šīs dalībvalsts argumenti par citiem Savienības tiesību aktiem, kuru mērķus vides jomā, kā apgalvots, apdraudot Direktīvas 2020/1057 1. panta pieņemšana, nedz dažādie pasākumi, kurus Savienības likumdevējs noteicis autotransporta nozarē, uz kuriem atsaucas Parlaments un Padome, lai novērtētu, kādā mērā likumdevējs ir ņēmis vērā kopējo mērķi samazināt piesārņojošo vielu emisijas šajā nozarē.

1459 Tādēļ Polijas Republikas ceturtais pamats jānoraida kā nepamatots.

1460 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, prasības, ko cēlusi Lietuvas Republika (lieta C-541/20), Bulgārijas Republika (lieta C-544/20), Rumānija (lieta C-548/20) un Kipras Republika (lieta C-550/20), jānoraida pilnībā. Tāpat prasības, ko cēlusi Ungārija (lieta C-551/20) un Polijas Republika (lieta C-555/20) jānoraida, ciktāl to mērķis ir panākt Direktīvas 2020/1057 1. panta 3.–7. punkta vai dažu no šīm normām atcelšanu.

4. Par Direktīvas 2020/1057 9. panta 1. punktu

1461 Lai pamatotu savu prasību atcelt Direktīvas 2020/1057 9. panta 1. punktu, ciktāl ar šo tiesību normu šīs direktīvas transponēšanas termiņš ir noteikts 2022. gada 2. februārī, Polijas Republika (lieta C-555/20) izvirza trīs pamatus, kurus var pārbaudīt kopā un no kuriem pirmais attiecas uz tiesiskās drošības principa pārkāpumu, otrais – uz samērīguma principa pārkāpumu un trešais – uz LESD 94. panta pārkāpumu.

a) Lietas dalībnieku argumenti

1462 Pirmām kārtām, attiecībā uz apgalvoto tiesiskās drošības principa pārkāpumu Polijas Republika atgādina, ka šīs princips prasa, lai tiesību normas būtu skaidras un precīzas un to iedarbība būtu paredzama, lai tādējādi ieinteresētās personas varētu novērtēt savu tiesisko stāvokli un attiecības, kas ietilpst Savienības tiesību sistēmā. Minētais princips esot īpaši stingri jāievēro tāda tiesiskā regulējuma gadījumā, kas var izraisīt finansiālu slogu, kā tas ir Direktīvas 2020/1057 gadījumā.

1463 Taču apstrīdētajās šīs direktīvas 1. panta normās neesot precizēti pārvadātāju pienākumi. Attiecībā uz tām turklāt pastāvot interpretācijas problēmas, kā arī praktiskas grūtības saistībā ar to tiesību noteikšanu, kas jāpiemēro to transportlīdzekļu vadītāju nodarbinātības noteikumiem un nosacījumiem, kuri veic autopārvadājumus. Paskaidrojumi būtu jāsniedz ar valsts tiesību aktiem, ar kuriem veikta transponēšana, kā arī ar interpretācijas dokumentiem un Komisijas rokasgrāmatām, ja tādas tiktu pieņemtas.

1464 Turklāt šo tiesību normu īstenošana nozīmējot ilgu likumdošanas darbu valsts līmenī. Tādēļ liela daļa no 18 mēnešu ilgā termiņa, kas atvēlēts Direktīvas 2020/1057 transponēšanai, esot veltīts valsts tiesiskā regulējuma izstrādei un pieņemšanai. Tas būtiski saīsinot laikposmu, kas būs pārvadātāju rīcībā, lai iepazītos ar tiem noteikto pienākumu mērķi un apjomu. Turklāt valsts tiesiskajā regulējumā būšot arī noteikti nodarbinātības noteikumi un nosacījumi un pārvadātājiem būšot jāiepazīstas ar atbilstošajiem noteikumiem, ko paredzējušas vairākas dalībvalstis. Visbeidzot tas, ka nav pienākuma noteikt konkrētu transponēšanas laikposmu, nenozīmē pilnīgu Savienības likumdevēja rīcības brīvību šajā ziņā.

1465 Otrām kārtām, runājot par apgalvoto samērīguma principa pārkāpumu, Polijas Republika apgalvo, ka fakts, ka Savienības likumdevējs ir noteicis saīsinātu 18 mēnešu transponēšanas termiņu, neatbilst no šī principa izrietošajām prasībām.

1466 Savienības likumdevējs neesot norādījis objektīvus iemeslus, kas pamato šāda termiņa noteikšanu, kaut gan šāda veida tiesību aktiem noteiktais termiņš esot vismaz divi gadi. Ņemot vērā autotransporta nozares, ko raksturojot augsta mobilitāte, specifiku un tādējādi nepieciešamību piemērot daudzu dalībvalstu noteikumus īsā atsauces periodā, likumdevējam esot bijis jāņem vērā arī tas, ka pārvadātājiem būs jāsagatavojas piemērot arī prasības, kas izriet no pārējiem "Mobilitātes pakotni" veidojošajiem tiesību aktiem.

1467 Savienības likumdevējs neesot arī ņēmis vērā skaitlisko pārsvaru, kāds autopārvadājumu tirgū ir MVU, kuriem pielāgošanās jaunajiem tiesiskajiem regulējumiem nozīmējot īpašas grūtības un izmaksas. Turklāt Covid-19 pandēmija esot izraisījusi papildu grūtības. Visbeidzot pārvadātājiem, kuri nav spējīgi pielāgoties jaunajiem noteikumiem noteiktajā termiņā, tiekot piemēroti sodi, kas dažkārt ir bargi.

1468 Attiecībā uz to, cik lielā mērā ar Direktīvu 2020/1057 ir tikusi mainīta pārvadātāju iepriekšējā faktiskā un juridiskā situācija, jautājums par Direktīvas 96/71 piemērošanu autopārvadājumiem ilgi esot bijis strīdīgs. Tālab, kā izriet no Direktīvas 2020/1057 4. apsvēruma, pastāvot virkne atšķirību tajā, kā dalībvalstis interpretē, piemēro un īsteno Direktīvas 96/71 tiesību normas. 2020. gada 1. decembra spriedumā *Federatie Nederlandse Vakbeweging* (C-815/18, EU:C:2020:976) esot atbildēts tikai uz dažiem jautājumiem, kas attiecas uz starptautisko pārvadājumu īstenošanas kārtību.

1469 Trešām kārtām, attiecībā uz apgalvoto LESD 94. panta pārkāpumu Polijas Republika norāda, ka Direktīvas 2020/1057 9. panta 1. punktā paredzētajā transponēšanas termiņā neesot ņemta vērā pārvadātāju ekonomiskā situācija. Šajā kontekstā šī dalībvalsts atsaucas arī uz to, ka nozarē pārsvarā darbojas MVU, ka attiecīgie grozījumi nozīmē ievērojamas izmaksas un ka šie grozījumi tika ieviesti ekonomiskās krīzes laikā, kad pārvadājumu nozares darbība cieta no traucējumiem Covid-19 pandēmijas dēļ.

1470 Parlaments un Padome norāda, ka šie argumenti nav pamatoti.

b) Tiesas vērtējums

1471 Lai pārbaudītu šos pamatus, jāatgādina, ka Direktīvas 2020/1057 9. panta 1. punkta pirmajā daļā ir paredzēts, ka dalībvalstīm jāpieņem un jāpublicē valsts noteikumi, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības "līdz 2022. gada 2. februārim", un tā otrajā daļā ir piebilsts, ka tām pašām dalībvalstīm jāpiemēro minētie noteikumi no tā paša datuma.

1472 Pirmām kārtām, runājot par apgalvoto tiesiskās drošības principa pārkāpumu, jānorāda, ka Polijas Republika pārmet Savienības likumdevējam nevis to, ka tas ir noteicis neprecīzu transponēšanas termiņu, bet to, ka tas ir noteicis pārāk īsu transponēšanas termiņu, ņemot vērā nenoteiktību attiecībā uz Direktīvas 2020/1057 1. pantā paredzēto normu interpretāciju un praktiskās problēmas, kas saistītas ar to piemērošanu.

1473 Šajā ziņā jāatgādina, ka saskaņā ar LESD 288. panta trešo daļu direktīvas tām dalībvalstīm, kurām tās adresētas, uzliek saistības attiecībā uz sasniedzamo rezultātu, bet ļauj šo valstu iestādēm noteikt to īstenošanas formas un metodes. Tādēļ, kā uzsver Parlaments, sasniedzamais rezultāts jau ir izklāstīts pašā Savienības tiesību aktā. No tā izriet, ka šajā gadījumā pārvadātājiem bija iespēja iepazīties ar pienākumiem, kas no šīs direktīvas izrietēs nākotnē, vismaz sākot ar 2020. gada 31. jūliju, kad Direktīva 2020/1057 tika publicēta *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

1474 Turklāt to, kādā mērā Direktīvas 2020/1057 1. panta 3.–7. punktā paredzētās tiesību normas rada jaunus pienākumus transporta uzņēmumiem, katrā ziņā obligāti ierobežo apstāklis, kā izriet no šī sprieduma 1178.–1182. punkta, ka regulējums, ar ko reglamentē to noteikumu par norīkošanu darbā piemērošanu transportlīdzekļu vadītājiem, kas izriet no šajās tiesību normās noteiktajiem kritērijiem, zināmā mērā ir līdzīgs regulējumam, kas pastāvēja pirms šīs direktīvas stāšanās spēkā.

1475 Ciktāl Polijas Republika norāda uz interpretācijas problēmām un praktiskām grūtībām, ko izraisot transportlīdzekļu vadītāju nodarbinātības noteikumiem un nosacījumiem piemērojamo tiesību noteikšana, jānorāda, pirmkārt, ka pretēji tam, ko liek domāt šī dalībvalsts, konkrētā gadījumā piemērojamās valsts tiesības ir atkarīgas nevis no valsts tiesību aktiem, ar kuriem veikta transponēšana, bet no pašām Direktīvas 2020/1057 1. panta normām, kurās ir uzskaitīti skaidri definēti pārvadājumu veidi un kurās ir precizēts, attiecībā uz kādiem pārvadājumu veidiem noteikumi par norīkošanu darbā un tātad uzņēmējas dalībvalsts valsts normas nodarbinātības noteikumu un nosacījumu jomā ir jāuzskata par piemērojamām.

1476 Otrkārt, kā izriet no Direktīvas 2020/1057 4., 8. un 9. apsvēruma un kā būtībā izklāstīts šī sprieduma 1224. punktā, konkrēti tā iemesla dēļ, ka tika konstatēta virkne atšķirību tajā, kā dalībvalstis interpretē, piemēro un īsteno Savienības tiesību normas, kuras bija piemērojamas pirms šīs direktīvas stāšanās spēkā, Savienības likumdevējs paredzēja pieņemt transporta nozarei specifiskus tiesību aktus, kuros paredzēti kritēriji, kas ļauj noteikt, kādos gadījumos uz transportlīdzekļu vadītājiem attiecas Direktīvā 96/71 paredzētie noteikumi par ilglaicīgu norīkošanu darbā.

1477 Tā kā Polijas Republika apgalvo, ka ievērojama daļa no 18 mēnešu termiņa esot jāatvēl valsts tiesiskā regulējuma pieņemšanai, kas nepieciešams, lai transponētu Direktīvu 2020/1057, šī dalībvalsts balstās uz kļūdainu pieņēmumu, ka pārvadātāju pienākumi transportlīdzekļu vadītāju nodarbinātības noteikumiem un nosacījumiem piemērojamo tiesību noteikšanas jomā izriet no dalībvalstu pieņemtajiem transponēšanas tiesību aktiem, kaut gan, kā izklāstīts šī sprieduma 1473. punktā, šie pienākumi izriet no šīs direktīvas 1. panta. No tā izriet, ka fakts, ka attiecīgajā gadījumā Polijas valsts likumdevējam ir bijis jāvelta minētā termiņa lielāka vai mazāka daļa tam, lai pieņemtu šajā ziņā nepieciešamos transponēšanas tiesību aktus, nepierāda, ka Savienības likumdevējs nav izpildījis savus pienākumus, kuri izriet no tiesiskās drošības principa.

1478 Polijas Republika arī norāda, ka pārvadātājiem vajadzēs laiku, lai iepazītos ar vairāku dalībvalstu atbilstošajiem noteikumiem, tostarp tādēļ, ka Savienības tiesībās ir noteikts ne tikai pienākums maksāt minimālo algas likmi, bet arī – atbilstoši Direktīvai 2020/1057 – piemērot uzņēmējas

dalībvalsts nodarbinātības noteikumus un nosacījumus. Šajā ziņā jānorāda, pirmkārt, kā uzsver Padome, ka transponēšanas termiņš līdz 2022. gada 2. februārim, kā skaidri izriet no Direktīvas 2020/1057 9. panta 1. punkta otrās daļas, lasot to kopsakarā ar šīs direktīvas 43. apsvērumu, tika paredzēts kā noteikts datums, sākot ar kuru ir jāpiemēro valstu tiesību normas, lai izvairītos no jauniem šķēršļiem, kas rastos no dalībvalstu īstenotas diferencētas piemērošanas līdz noteiktā transponēšanas termiņa beigām. Tādēļ neatkarīgi no tā, cik lielu daļu no 18 mēnešu transponēšanas termiņa dalībvalsts atvēl Direktīvas 2020/1057 transponēšanai, tā katrā ziņā nevarēja noteikt jaunus pienākumus, kas no šīs direktīvas izriet transporta uzņēmumiem pirms 2022. gada 2. oktobra.

1479 Otrkārt, kā uzsver pati Polijas Republika, Direktīvas 2018/957 3. panta 3. punktā bija paredzēts, ka šo pēdējo minēto direktīvu piemēro autotransporta nozarē, sākot no dienas, kad piemēro tiesību aktu, ar ko groza Direktīvu 2006/22 attiecībā uz kontroles prasībām un paredz konkrētus noteikumus attiecībā uz Direktīvu 96/71 un Direktīvu 2014/67 saistībā ar autovadītāju norīkošanu darbā autotransporta nozarē. Tālab, lai arī ir taisnība, ka nosacījumi, kas paredzēti Direktīvā 96/71, kurā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2018/597, kļuva piemērojami, sākot ar datumu, kurā bija jātransponē Direktīva 2020/1057, transporta uzņēmumi kopš Direktīvas 2018/957 pieņemšanas, proti, kopš 2018. gada 28. jūnija, bija informēti par to, ka Savienības likumdevējs ir paredzējis *lex specialis* autotransporta nozarē un ka grozījumi, kas Direktīvā 96/71 izdarīti ar Direktīvu 2020/1057, stāsies spēkā, kad šis *lex specialis* kļūs piemērojams.

1480 Tādējādi Polijas Republika ar tās apgalvotajām grūtībām saistībā ar Direktīvas 2020/1057 1. panta interpretāciju un piemērošanu nepierāda, ka, nosakot 18 mēnešu termiņu šīs direktīvas transponēšanai, Savienības likumdevējs ir pārkāpis tiesiskās drošības principu.

1481 Otrām kārtām, runājot par apgalvoto samērīguma principa pārkāpumu, jānorāda, ka Iestāžu nolīguma 42. punktā Parlaments, Padome un Komisija attiecībā uz parasto likumdošanas procedūru ir uzsvēruši nepieciešamību paredzēt cik vien iespējams īsu direktīvu transponēšanas termiņu, kurš parasti nepārsniedz divus gadus. Šī pieeja iekļaujas vispārīgākā mērķī nodrošināt ātru un pareizu Savienības tiesību aktu piemērošanu dalībvalstīs.

1482 Turklāt Savienības likumdevējam ir rīcības brīvība, lai noteiktu direktīvas transponēšanas termiņu, un pretēji tam, ko pauž Polijas Republika, tam nav nekāda pienākuma precizēt iemeslus, kas ir pamatojuši šī termiņa noteikšanu, ikreiz, kad tas ir īsāks par diviem gadiem.

1483 Tāpat nevar pieņemt absolūti vispārīgo argumentu, ka no pārējiem tiesību aktiem, kas veido "Mobilitātes pakotni", izrietošo pienākumu ņemšanai vērā esot bijis jāizraisa garāka transponēšanas termiņa noteikšana attiecībā uz Direktīvas 2020/1057 tiesību normām. Proti, vienīgi fakts, ka katrā šīs "Mobilitātes pakotnes" tiesību aktā noteiktajiem atbilstošajiem pienākumiem ir piemērojami dažādi īstenošanas termiņi, konkrēti pierāda, ka Savienības likumdevējs ir ņēmis vērā pienākumu būtību un katram šim tiesību aktam specifiskos apstākļus, lai noteiktu atbilstošu transponēšanas vai piemērošanas termiņu.

1484 Turklāt ar savu tikpat vispārīgo argumentāciju par Covid-19 pandēmiju Polijas Republika nepierāda, kā izmaksām, pakalpojumu sniegšanas ierobežojumiem vai dalībvalstu tiesiskajos regulējumos ieviestajiem grozījumiem, ko izraisījusi šī pandēmija, varēja būt jelkāda ietekme uz Direktīvas 2020/1057 transponēšanas termiņa noteikšanu. Katrā ziņā Savienības likumdevējam

nebija pienākuma novērst šīs pandēmijas sekas ar Direktīvu 2020/1057, kuras mērķis it īpaši ir uzlabot transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus, un vēl jo mazāk tāpēc, kā izriet no šī sprieduma 286. punkta, ka šāds mērķis bija citiem konkrētiem Savienības tiesību aktiem.

1485 Turklāt Polijas Republika nevar apgalvot, ka ir pierādījusi Direktīvas 2020/1057 transponēšanas termiņa nesamērīgumu, izdarot spekulatīvus apgalvojumus par tādas rīcības biežumu, ar kuru nav ievēroti no tās izrietošie pienākumi darba ņēmēju norīkošanas darbā jomā autotransporta nozarē, jo to sodu iespējamā bardzība, ko dalībvalstis piemēro nodarbinātības noteikumu un nosacījumu un ar tiem saistīto formālo prasību neievērošanas gadījumā, nekādā veidā nevar likt apšaubīt šī termiņa ilgumu pašu par sevi.

1486 Tādēļ, ņemot vērā šī sprieduma 1473.–1476., 1478. un 1479. punktā izklāstītos apsvērumus, no kuriem it īpaši izriet, ka Savienības likumdevējs ir ņēmis vērā autotransporta nozares īpatnības, tostarp MVU klātesamību tirgū, uz ko ir atsauce Direktīvas 2020/1057 20. apsvērumā, nevar uzskatīt, ka, nosakot šīs direktīvas 9. panta 1. punkta pirmajā daļā 18 mēnešu transponēšanas termiņu, likumdevējs ir acīmredzami pārsniedzis to, kas nepieciešams, lai ar minētās direktīvas transponēšanu sasniegtu mērķi nodrošināt ātru un pareizu Savienības tiesību aktu piemērošanu dalībvalstīs.

1487 Trešām kārtām, runājot par apgalvoto LESD 94. panta pārkāpumu, pietiek ar atgādinājumu, kā izriet no šī sprieduma 1390. punkta, ka Direktīvas 2020/1057 1. panta 3.–7. punkts nereglamentē "pārvadājumu likmes un nosacījumus" šī 94. panta izpratnē, bet tajā ir tikai noteikti kritēriji noteikumu par transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā piemērošanai autotransporta nozarē. Tā kā tādēļ minētais 94. pants nav piemērojams šiem šīs direktīvas 1. panta punktiem, argumentācija par tā pārkāpumu to transponēšanai paredzētā termiņa garuma dēļ jānoraida.

1488 Tā kā neviens no pamatiem, ko Polijas Republika izvirzījusi savas prasības par Direktīvas 2020/1057 9. panta 1. punkta atcelšanu pamatojumam (lieta C-555/20), nav apmierināts, tās prasījumi un tādējādi prasība kopumā jānoraida.

5. Secinājumi par Direktīvu 2020/1057

1489 No visa iepriekš minētā izriet, ka jānoraida, pirmkārt, Lietuvas Republikas (lieta C-541/20) un Ungārijas (lieta C-551/20) prasības, ciktāl tās attiecas uz Direktīvu 2020/1057, kā arī, otrkārt, Bulgārijas Republikas (lieta C-544/20), Rumānijas (lieta C-548/20), Kipras Republikas (lieta C-550/20) un Polijas Republikas (lieta C-555/20) prasības.

D. Vispārējie secinājumi par prasībām

1490 Ievērojot visu iepriekš izklāstīto,

– jāatceļ Regulas 2020/1055 1. panta 3. punkts, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts;

– prasības pārējā daļā jānoraida.

V. Par tiesāšanās izdevumiem

1491 Atbilstoši Reglamenta 138. panta 1. punktam lietas dalībniekam, kuram spriedums ir nelabvēlīgs, piesprież atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs.

1492 Šī reglamenta 138. panta 3. punktā ir paredzēts, ka tad, ja lietas dalībniekiem spriedums ir daļēji labvēlīgs un daļēji nelabvēlīgs, lietas dalībnieki sedz savus tiesāšanās izdevumus paši. Tomēr Tiesa, ja to pamato lietas apstākļi, var nolemt, ka lietas dalībnieks papildus saviem tiesāšanās izdevumiem atlīdzina daļu no pretējās puses tiesāšanās izdevumiem.

1493 Tā kā Parlaments un Padome ir prasījuši piespriest Lietuvas Republikai (lieta C-541/20), Bulgārijai Republikai (lietas C-543/20 un C-544/20), Rumānijai (lietas C-546/20 un C-548/20), Kipras Republikai (lieta C-550/20), kā arī Polijas Republikai (lietas C-553/20 un C-555/20) atlīdzināt tiesāšanās izdevumus un šīm dalībvalstīm spriedums ir nelabvēlīgs, tām jāpiesprież atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, tostarp – Lietuvas Republikai – arī tos, kas saistīti ar pagaidu noregulējuma tiesvedību (lieta C-541/20 R).

1494 Tā kā Kipras Republika ir prasījusi piespriest Parlamentam un Padomei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus (lieta C-549/20) un šīm iestādēm spriedums ir nelabvēlīgs, tām jāpiesprież atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, kas saistīti ar šo lietu.

1495 Tā kā Lietuvas Republikai, Bulgārijas Republikai, Rumānijai, Ungārijai, Maltas Republikai un Polijas Republikai spriedums ir daļēji labvēlīgs un daļēji nelabvēlīgs (lietas C-542/20, C-545/20, C-547/20, C-551/20, C-552/20 un C-554/20), katra šī dalībvalsts pati sedz savus tiesāšanās izdevumus, kas saistīti ar šīm lietām, tostarp Bulgārijas Republika sedz arī tos, kas saistīti ar pagaidu noregulējuma tiesvedību (lieta C-545/20 R).

1496 Saskaņā ar šī paša reglamenta 140. panta 1. punktu Beļģijas Karaliste, Dānijas Karaliste, Vācijas Federatīvā Republika, Igaunijas Republika, Grieķijas Republika, Francijas Republika, Itālijas Republika, Latvijas Republika, Lietuvas Republika, Luksemburgas Lielhercogiste, Nīderlandes Karaliste, Austrijas Republika, Rumānija un Zviedrijas Karaliste sedz savus tiesāšanās izdevumus pašas kā personas, kas iestājušās lietā.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (virspalāta) nosprież:

1) Lietā C-541/20 Lietuva/Parlaments un Padome:

– **prasību noraidīt;**

– **Lietuvas Republika atlīdzina tiesāšanās izdevumus, ieskaitot izdevumus, kas saistīti ar pagaidu noregulējuma tiesvedību (lieta C-541/20 R);**

– **Dānijas Karaliste, Vācijas Federatīvā Republika, Igaunijas Republika, Francijas Republika, Itālijas Republika, Latvijas Republika, Luksemburgas Lielhercogiste, Nīderlandes Karaliste, Austrijas Republika, Rumānija un Zviedrijas Karaliste savus tiesāšanās izdevumus sedz pašas.**

2) Lietā C-542/20 Lietuva/Parlaments un Padome:

– **atcelt Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (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, 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1071/2009 (2009. gada 21. oktobris), ar ko nosaka kopīgus noteikumus par autopārvadātāja profesionālās darbības veikšanas nosacījumiem un atceļ Padomes Direktīvu 96/26/EK, 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts;**

– **prasību pārējā daļā noraidīt;**

– **katrs lietas dalībnieks savus tiesāšanās izdevumus sedz pats;**

– **Dānijas Karaliste, Vācijas Federatīvā Republika, Igaunijas Republika, Grieķijas Republika, Francijas Republika, Itālijas Republika, Latvijas Republika, Luksemburgas Lielhercogiste, Nīderlandes Karaliste, Austrijas Republika, Rumānija un Zviedrijas Karaliste savus tiesāšanās izdevumus sedz pašas.**

3) **Lietā C-543/20 Bulgārija/Parlaments un Padome:**

– **prasību noraidīt;**

– **Bulgārijas Republika atlīdzina tiesāšanās izdevumus;**

– **Dānijas Karaliste, Vācijas Federatīvā Republika, Grieķijas Republika, Francijas Republika, Itālijas Republika, Latvijas Republika, Luksemburgas Lielhercogiste, Nīderlandes Karaliste, Austrijas Republika, Rumānija un Zviedrijas Karaliste savus tiesāšanās izdevumus sedz pašas.**

4) **Lietā C-544/20 Bulgārija/Parlaments un Padome:**

– **prasību noraidīt;**

– **Bulgārijas Republika atlīdzina tiesāšanās izdevumus;**

– **Dānijas Karaliste, Vācijas Federatīvā Republika, Igaunijas Republika, Francijas Republika, Itālijas Republika, Latvijas Republika, Luksemburgas Lielhercogiste, Nīderlandes Karaliste, Austrijas Republika, Rumānija un Zviedrijas Karaliste savus tiesāšanās izdevumus sedz pašas.**

5) **Lietā C-545/20 Bulgārija/Parlaments un Padome:**

– **atcelt Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts;**

– **prasību pārējā daļā noraidīt;**

– **katrs lietas dalībnieks savus tiesāšanās izdevumus sedz pats, ieskaitot izdevumus, kas saistīti ar pagaidu noregulējuma tiesvedību (lieta C-545/20 R);**

– **Dānijas Karaliste, Vācijas Federatīvā Republika, Igaunijas Republika, Grieķijas Republika, Francijas Republika, Itālijas Republika, Latvijas Republika, Lietuvas Republika, Luksemburgas Lielhercogiste, Nīderlandes Karaliste, Austrijas Republika, Rumānija un Zviedrijas Karaliste savus tiesāšanās izdevumus sedz pašas.**

6) **Lietā C-546/20 Rumānija/Parlaments un Padome:**

– **prasību noraidīt;**

– **Rumānija atlīdzina tiesāšanās izdevumus;**

– **Dānijas Karaliste, Vācijas Federatīvā Republika, Grieķijas Republika, Francijas Republika, Itālijas Republika, Latvijas Republika, Luksemburgas Lielhercogiste, Nīderlandes Karaliste, Austrijas Republika un Zviedrijas Karaliste savus tiesāšanās izdevumus sedz pašas.**

7) **Lietā C-547/20 Rumānija/Parlaments un Padome:**

– **atcelt Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts;**

– **prasību pārējā daļā noraidīt;**

– **katrs lietas dalībnieks savus tiesāšanās izdevumus sedz pats;**

– **Dānijas Karaliste, Vācijas Federatīvā Republika, Igaunijas Republika, Grieķijas Republika, Francijas Republika, Itālijas Republika, Latvijas Republika, Lietuvas Republika, Luksemburgas Lielhercogiste, Nīderlandes Karaliste, Austrijas Republika un Zviedrijas Karaliste savus tiesāšanās izdevumus sedz pašas.**

8) **Lietā C-548/20 Rumānija/Parlaments un Padome:**

– **prasību noraidīt;**

– **Rumānija atlīdzina tiesāšanās izdevumus;**

– **Dānijas Karaliste, Vācijas Federatīvā Republika, Igaunijas Republika, Francijas Republika, Itālijas Republika, Latvijas Republika, Luksemburgas Lielhercogiste, Nīderlandes Karaliste, Austrijas Republika un Zviedrijas Karaliste savus tiesāšanās izdevumus sedz pašas.**

9) **Lietā C-549/20 Kipra/Parlaments un Padome:**

– **atcelt Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts;**

– **Parlaments un Padome atlīdzina tiesāšanās izdevumus;**

– **Dānijas Karaliste, Vācijas Federatīvā Republika, Igaunijas Republika, Francijas Republika, Itālijas Republika, Latvijas Republika, Lietuvas Republika, Luksemburgas**

Lielhercogiste, Nīderlandes Karaliste, Austrijas Republika, Rumānija un Zviedrijas Karaliste savus tiesāšanās izdevumus sedz pašas.

10) Lietā C-550/20 Kipra/Parlaments un Padome:

– **prasību noraidīt;**

– **Kipras Republika atlīdzina tiesāšanās izdevumus;**

– **Dānijas Karaliste, Vācijas Federatīvā Republika, Igaunijas Republika, Francijas Republika, Itālijas Republika, Latvijas Republika, Luksemburgas Lielhercogiste, Nīderlandes Karaliste, Austrijas Republika, Rumānija un Zviedrijas Karaliste savus tiesāšanās izdevumus sedz pašas.**

11) Lietā C-551/20 Ungārija/Parlaments un Padome:

– **atcelt Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts;**

– **pārējā daļā prasību noraidīt;**

– **katrs lietas dalībnieks savus tiesāšanās izdevumus sedz pats;**

– **Dānijas Karaliste, Vācijas Federatīvā Republika, Igaunijas Republika, Grieķijas Republika, Francijas Republika, Itālijas Republika, Latvijas Republika, Lietuvas Republika, Luksemburgas Lielhercogiste, Nīderlandes Karaliste, Austrijas Republika, Rumānija un Zviedrijas Karaliste savus tiesāšanās izdevumus sedz pašas.**

12) Lietā C-552/20 Malta/Parlaments un Padome:

– **atcelt Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts;**

– **pārējā daļā prasību noraidīt;**

– **katrs lietas dalībnieks savus tiesāšanās izdevumus sedz pats;**

– **Beļģijas Karaliste, Dānijas Karaliste, Vācijas Federatīvā Republika, Igaunijas Republika, Francijas Republika, Itālijas Republika, Latvijas Republika, Lietuvas Republika, Luksemburgas Lielhercogiste, Nīderlandes Karaliste, Austrijas Republika, Rumānija un Zviedrijas Karaliste savus tiesāšanās izdevumus sedz pašas.**

13) Lietā C-553/20 Polija/Parlaments un Padome:

– **prasību noraidīt;**

– **Polijas Republika atlīdzina tiesāšanās izdevumus;**

– **Dānijas Karaliste, Vācijas Federatīvā Republika, Francijas Republika, Itālijas Republika, Latvijas Republika, Luksemburgas Lielhercogiste, Nīderlandes Karaliste,**

Austrijas Republika, Rumānija un Zviedrijas Karaliste savus tiesāšanās izdevumus sedz pašas.

14) Lietā C-554/20 Polija/Parlaments un Padome:

– **atcelt Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 1071/2009 5. pantā ir ieviests 1. punkta b) apakšpunkts;**

– **prasību pārējā daļā noraidīt;**

– **katrs lietas dalībnieks savus tiesāšanās izdevumus sedz pats;**

– **Dānijas Karaliste, Vācijas Federatīvā Republika, Igaunijas Republika, Francijas Republika, Itālijas Republika, Latvijas Republika, Lietuvas Republika, Luksemburgas Lielhercogiste, Nīderlandes Karaliste, Austrijas Republika, Rumānija un Zviedrijas Karaliste savus tiesāšanās izdevumus sedz pašas.**

15) Lietā C-555/20 Polija/Parlaments un Padome:

– **prasību noraidīt;**

– **Polijas Republika atlīdzina tiesāšanās izdevumus;**

– **Dānijas Karaliste, Vācijas Federatīvā Republika, Igaunijas Republika, Francijas Republika, Itālijas Republika, Latvijas Republika, Luksemburgas Lielhercogiste, Nīderlandes Karaliste, Austrijas Republika, Rumānija un Zviedrijas Karaliste savus tiesāšanās izdevumus sedz pašas.**

[Paraksti]