TIESAS SPRIEDUMS (trešā palāta)

2024. gada 26. septembrī*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Autopārvadājumi – Dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošana – Regula (EK) Nr. 561/2006 – 9. panta 3. punkts – Jēdziens "darba devēja darbības centrs, kur transportlīdzekļa vadītājs parasti atrodas" – Vieta, kur transportlīdzekļa vadītājs pārņem šīs regulas piemērošanas jomā ietilpstoša transportlīdzekļa vadību – Jēdziens "cits darbs" – Laiks, kad šis transportlīdzekļa vadītājs vada transportlīdzekli, kas neietilpst šīs regulas piemērošanas jomā, dodoties uz šo darbības centru vai atgriežoties no tā

Lietā C-164/23

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Szegedi Törvényszék* (Segedas tiesa, Ungārija) iesniegusi ar 2023. gada 14. marta lēmumu un kas Tiesā reģistrēts 2023. gada 16. martā, tiesvedībā

VOLÁNBUSZ Zrt.

pret

Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal,

TIESA (trešā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētāja K. Jirimēe [*K. Jürimäe*], Tiesas priekšsēdētājs K. Lēnartss [*K. Lenaerts*], kas pilda trešās palātas tiesneša pienākumus, tiesneši N. Pisarra [*N. Piçarra*] (referents)], N. Jēskinens [*N. Jääskinen*] un M. Gavalecs [*M. Gavalec*],

ģenerāladvokāte: T. Čapeta [*T. Ćapeta*],

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

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko snieguši:

– *VOLÁNBUSZ Zrt.* vārdā – *K. Mészáros* un *P. Varsányi*, *jogtanácsosok*,

– Itālijas valdības vārdā – *G. Palmieri*, pārstāve, kurai palīdz *A. Lipari*, *procuratore dello Stato*, kā arī *G. Santini*, *avvocato dello Stato*,

* Tiesvedības valoda – ungāru.

– Eiropas Komisijas vārdā – *C. Kovács* un *P. A. Messina*, pārstāvji,

ņemot vērā pēc ģenerāladvokātes uzklausīšanas pieņemto lēmumu izskatīt lietu bez ģenerāladvokāta secinājumiem,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt 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.), 9. panta 3. punktu.

2 Šis lūgums ir iesniegts tiesvedībā starp *VOLÁNBUSZ Zrt.* (turpmāk tekstā – "*Volánbusz*"), sabiedriskā transporta akciju sabiedrību Ungārijā, un *Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal* (Bāčas-Kiškunas meģes administratīvie dienesti, Ungārija) par to, vai ir likumīgs šai sabiedrībai adresētais brīdinājums saistībā ar tās nodarbināto transportlīdzekļu vadītāju darba laika reģistrēšanas pienākuma pārkāpumu.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

Direktīva 2002/15/EK

3 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2002/15/EK (2002. gada 11. marts) par darba laika organizēšanu personām, kas ir autotransporta apkalpes locekļi (OV 2002, L 80, 35. lpp.), 3. pantā noteikts:

"Šajā direktīvā:

a) "darba laiks" ir:
   1) transportlīdzekļa apkalpes locekļiem: laiks no darba sākuma līdz beigām, kurā transportlīdzekļa apkalpes loceklis ir savā darba vietā darba devēja rīcībā un pilda savas funkcijas vai veic darbības, tas ir:

      – laiks, kas veltīts visām autotransporta darbībām. Šīs darbības ir šādas:

         i) braukšana;
         ii) iekraušana un izkraušana;
         iii) palīdzība pasažieriem, iekāpjot transportlīdzeklī un izkāpjot no tā;
         iv) tīrīšana un tehnikas apkope;

v) visi pārējie darbi, lai nodrošinātu transportlīdzekļa, tā kravas un pasažieru drošību vai izpildītu juridiskas vai normatīvas saistības, kas tieši saistītas ar īpašu pārvadāšanas sagatavošanu, tostarp iekraušanas un izkraušanas uzraudzību, administratīvās formalitātes ar policiju, muitu, imigrācijas iestādēm utt.,

– laiks, kurā viņš nevar rīkoties brīvi un viņam jābūt savā darbstacijā, gatavam veikt parasto darbu ar konkrētu uzdevumu, kas saistīts ar dežūru, īpaši laikposmos, kad gaida iekraušanu vai izkraušanu, ja to ilgums nav zināms iepriekš, tas ir, vai nu pirms prombraukšanas, vai tikai pirms attiecīgā laikposma faktiskā sākuma, vai saskaņā ar vispārīgiem nosacījumiem, par ko vienojas sarunās starp sociālajiem partneriem un/vai saskaņā ar dalībvalstu tiesību aktiem;

[..].”

Regula Nr. 561/2006

4 Regulas Nr. 561/2006 5. un 17. apsvērumā teikts:

“(5) Šajā regulā paredzētie noteikumi attiecībā uz darba apstākļiem nedrīkst apdraudēt nozares darba devēju un darba ņēmēju tiesības, noslēdzot kolektīvo līgumu vai kā citādi, paredzēt strādniekiem labvēlīgākus nosacījumus.

[..]

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

5 Šīs regulas 1. pantā paredzēts:

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

6 Minētās regulas 3. pantā noteikts:

“Šī regula neattiecas uz pārvadājumiem ar:

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

[..]”

7 Saskaņā ar šīs pašas regulas 4. panta e) punktu:

"Šajā regulā:

[..]

e) "cits darbs" nozīmē jebkādas darbības, kas tiek definētas kā darba laiks Direktīvas [2002/15] 3. panta a) apakšpunktā un kas nav "transportlīdzekļa vadīšana", tostarp jebkuru darbu tam pašam vai citam darba devējam transporta nozarē vai ārpus tās".

8 Regulas Nr. 561/2006 9. panta 3. punktā noteikts:

"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."

Ungārijas tiesības

9 *Munka törvénykönyvéről szóló 2012. évi I. törvény* (2012. gada Likums Nr. I, ar ko izveido Darba kodeksu; *Magyar Közlöny* 2012/2; turpmāk tekstā – "Ungārijas Darba kodekss") 86. panta 3. punktā paredzēts:

"Par darba laiku neuzskata:

[..]

b) darba ņēmēja ceļā pavadīto laiku no tā domicila vai pastāvīgās dzīvesvietas uz faktisko darba vietu un no darba vietas uz tā domicilu vai pastāvīgo dzīvesvietu."

10 Šī kodeksa 134. panta 1. punkta a) apakšpunktā noteikts:

"Darba devējam ir jāizveido reģistrs:

a) par parasto darba laiku un virsstundām.

[..]"

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

11 *Volánbusz* ir sabiedriskā transporta akciju sabiedrība, kuras vienīgā akcionāre ir Ungārijas valsts. Tā nodrošina regulārus pasažieru pārvadājumus ar autobusu dažādos maršrutos, no kuriem daži pārsniedz 50 kilometrus, bet citi nepārsniedz 50 kilometrus. Atbilstoši Regulas Nr. 561/2006 3. panta a) punktam tās piemērošanas jomā neietilpst tikai tie autobusi, kurus izmanto vienīgi pēdējā minētā veida maršrutos.

12 Daži *Volánbusz* nodarbinātie transportlīdzekļu vadītāji pārņem autobusu vadību un tos novieto šai sabiedrībai piederošās ārējās novietnēs, no kurām viņi regulāri veic savu darbu un uz kurām tā beigās atgriežas, īstenojot savus pienākumus parastos apstākļos, t.i., nepildot konkrētus minētās

sabiedrības norādījumus. Šajās ārējās novietnēs, no kurām lielākā daļa ir autostāvvietas, nav transportlīdzekļu vadītājiem paredzētu labierīcību, proti, sanitāro telpu vai platību socializācijai vai atpūtai. Minētās ārējās novietnes nav reģistrētas komercreģistrā kā *Volánbusz* uzņēmējdarbības veikšanas vietas vai filiāles. Tomēr tās ir norādītas kā vietas, kurās tiek pārņemta tās transportlīdzekļu vadība, kurās sākas un beidzas ceļazīmē noteiktais maršruts un kuras atrodas tuvāk transportlīdzekļu vadītāju dzīvesvietai nekā *Volánbusz* uzņēmējdarbības veikšanas vieta vai filiāles. Šis tuvums šiem transportlīdzekļu vadītājiem nodrošina īsākus brauciena laikus, lai pārņemtu šo transportlīdzekļu vadību un pēc darba nokļūtu savās dzīvesvietās.

13 Atbilstoši Ungārijas Darba kodeksa 86. panta 3. punkta b) apakšpunktam laiks, kad *Volánbusz* nodarbinātie vadītāji vada savus personīgos transportlīdzekļus, dodoties uz vietu, kur tiek pārņemta Regulas Nr. 561/2006 piemērošanas jomā ietilpstošo transportlīdzekļu vadība, un darba beigās atgriežoties no tās, neietilpst viņu darba laikā. Taču saistībā ar to viņiem tiek izmaksāta kompensācija par ceļā pavadīto laiku.

14 Tomēr pēc vairākām pārbaudēm Bāčas-Kiškunas meģes administratīvie dienesti konstatēja, ka attiecībā uz 67 *Volánbusz* nodarbinātajiem transportlīdzekļu vadītājiem laiks, ko tie 2022. gada martā pavadījuši, dodoties no savas dzīvesvietas līdz šīs sabiedrības ārējām novietnēm un darba beigās atgriežoties no tām, atbilstoši Ungārijas Darba kodeksa 134. pantam būtu bijis jāreģistrē kā darba laiks. Tādēļ ar 2022. gada 19. oktobra lēmumu Bāčas-Kiškunas meģes administratīvie dienesti nosūtīja *Volánbusz* brīdinājumu.

15 Šie administratīvie dienesti uzsver, ka vairākas *Volánbusz* ārējās novietnes ir vienkāršas autostāvvietas. Autostāvvieta neesot labierīcība no 2001. gada 18. janvāra sprieduma *Skills Motor Coaches* u.c. (C-297/99, EU:C:2001:37), kā arī 2010. gada 29. aprīļa sprieduma *Smit Reizen* (C-124/09, EU:C:2010:238) izrietošās judikatūras izpratnē. Šādos apstākļos šīs ārējās novietnes nevarot tikt kvalificētas kā "darba devēja darbības centrs, kur transportlīdzekļa vadītājs parasti atrodas," Regulas Nr. 561/2006 9. panta 3. punkta izpratnē. Tāpēc laiks, kad transportlīdzekļa vadītājs vada transportlīdzekli, kas neietilpst šīs regulas piemērošanas jomā, dodoties uz šādām ārējām novietnēm, kā arī darba beigās atgriežoties no tām, esot jākvalificē kā "cits darbs" šīs Savienības tiesību normas izpratnē un jāreģistrē atbilstoši Ungārijas Darba kodeksa 134. pantam. Minētie dienesti uzskata, ka jēdziens "darba devēja darbības centrs, kur transportlīdzekļa vadītājs parasti atrodas" minētās Savienības tiesību normas izpratnē ir līdzvērtīgs šajos spriedumos ietvertajam jēdzienam "darbības centrs".

16 *Volánbusz* cēla *Szegedi Törvényszék* (Segedas tiesa, Ungārija), kas ir iesniedzējtiesa, prasību atcelt šī sprieduma 14. punktā minēto 2022. gada 19. oktobra lēmumu. Tā apgalvo, ka autobusu ārējās novietnes, kuras tika pārbaudītas, jākvalificē kā darba devēja darbības centri, kur transportlīdzekļa vadītāji parasti atrodas, Regulas Nr. 561/2006 9. panta 3. punkta izpratnē. Šādos apstākļos atbilstoši šai tiesību normai laiks, kad transportlīdzekļa vadītājs vada transportlīdzekli, kas neietilpst šīs regulas piemērošanas jomā, dodoties uz šādām novietnēm, kā arī darba beigās atgriežoties no tām, nevarot tikt kvalificēts kā "cits darbs" minētās tiesību normas izpratnē un tādējādi tai neesot pienākuma to kā tādu reģistrēt.

17 *Volánbusz* ieskatā pretēja Regulas Nr. 561/2006 9. panta 3. punkta interpretācija radītu paradoksālu situāciju. Lai gan brauciena laiks, kas tiek pavadīts, vadot transportlīdzekli, kurš neietilpst šīs regulas piemērošanas jomā, dodoties uz ārējo novietni, būtu jāreģistrē kā darba laiks, tas tā nebūtu attiecībā uz brauciena laiku, lai pārņemtu tāda transportlīdzekļa vadību, kas neietilpst šīs regulas piemērošanas jomā, nevis minētajā ārējā novietnē, bet gan šī uzņēmuma vai

tā filiāļu uzņēmējdarbības veikšanas vietā, pat ja iemesls attiecīgās ārējās novietnes noteikšanai ir bijusi šī brauciena laika samazināšana. Tādējādi pārvadājumu uzņēmumi tiekot atturēti noteikt šādas ārējas novietnes kā vietu, kur tiek pārņemta minētās regulas piemērošanas jomā ietilpstoša transportlīdzekļa vadība.

18 Šāda prakse esot vērsta uz to, lai uzlabotu transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus, kā arī satiksmes drošību atbilstoši šīs pašas regulas 1. pantam tās 17. apsvēruma gaismā. *Volánbusz* šajā ziņā precizēja, ka attiecīgo transportlīdzekļu vadītāju konkrētā bāzes vieta tikusi noteikta, balstoties uz vairākiem kritērijiem, un darba organizācijā tiek ņemtas vērā šo transportlīdzekļu vadītāju personīgās vēlmes, lai pēc iespējas samazinātu brauciena laiku no viņu dzīvesvietas līdz vietai, kur tiek pārņemta minētās regulas piemērošanas jomā ietilpstošo transportlīdzekļu vadība.

19 Iesniedzējtiesa vispirms norāda, ka pamatlietas risinājums atkarīgs no jēdziena "darba devēja darbības centrs, kur transportlīdzekļa vadītājs parasti atrodas," Regulas Nr. 561/2006 9. panta 3. punkta izpratnē interpretācijas. Konkrēti tas atkarīgs no tā, vai šis jēdziens ir attiecināms uz vietu, kurā nav nekādu labierīcību un kura tiek izmantota vienīgi kā šīs regulas piemērošanas jomā ietilpstošo transportlīdzekļu novietne. Turklāt esot jānosaka, vai noteiktu labierīcību, piemēram, sanitāro telpu vai platību socializācijai vai atpūtai, esamība ir nepieciešama kvalifikācijai par "darba devēja darbības centru, kur transportlīdzekļa vadītājs parasti atrodas," šīs tiesību normas izpratnē. Koplīgumā, kas noslēgts starp *Volánbusz* un arodbiedrību, kura pārstāv attiecīgās nozares darba ņēmējus, par tādu esot kvalificēta attiecīgā transportlīdzekļa vadītāja konkrētā bāzes vieta, t.i., vieta – uzņēmuma telpas vai autostāvvieta vai cits ģeogrāfisks punkts –, kurā sākas ceļazīmē noteiktais maršruts un no kuras šis transportlīdzekļa vadītājs veic savu darbu un uz kuru tā beigās atgriežas, īstenojot savus pienākumus parastos apstākļos, nepildīdams konkrētus sava darba devēja norādījumus.

20 Turpinājumā šī tiesa atsaucas uz 2010. gada 29. aprīļa spriedumu *Smit Reizen* (C-124/09, EU:C:2010:238), kurā Tiesa jēdzienu "uzņēmuma darbības centrs" ir definējusi, izmantojot formulējumu, kas pārņemts iepriekšējā punktā minētajā koplīgumā ietvertajā jēdziena "darba devēja darbības centrs, kur transportlīdzekļa vadītājs parasti atrodas" definīcijā. Kā norāda minētā tiesa, "transportlīdzekļa vadītāja konkrētā bāzes vieta var būt pasažieru autopārvadājumu uzņēmuma telpas vai autostāvvieta, [vai] jebkurš cits ģeogrāfisks punkts, kas ceļazīmē [transportlīdzekļa vadītājam] noteikts kā maršruta sākuma punkts".

21 Visbeidzot, tāpat kā *Volánbusz*, iesniedzējtiesa uzskata, ka tāda Regulas Nr. 561/2006 9. panta 3. punkta interpretācija, saskaņā ar kuru par darba laiku būtu jāuzskata jebkurš brauciena laiks, kad transportlīdzekļa vadītājs vada savu personīgo transportlīdzekli, dodoties uz "darba devēja darbības centru, kur transportlīdzekļa vadītājs parasti atrodas", lai pārņemtu šīs regulas piemērošanas jomā ietilpstoša transportlīdzekļa vadību, būtu pretrunā minētās regulas mērķiem.

22 Šādos apstākļos *Szegedi Törvényszék* (Segedas tiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai Regulas [Nr. 561/2006] 9. panta 3. punktā ietverto jēdzienu "darba devēja darbības centrs, kur transportlīdzekļa vadītājs parasti atrodas" var interpretēt tādējādi, ka ar to ir jāsaprot vieta, kur konkrēti ir bāzēts transportlīdzekļa vadītājs, proti, pasažieru autopārvadājumu uzņēmuma telpas vai autostāvvieta, vai cits ģeogrāfisks punkts, kas ceļazīmē definēts kā maršruta sākuma vieta, no kuras šis transportlīdzekļa vadītājs regulāri veic savu darbu un uz kuru tā beigās atgriežas, īstenojot savus pienākumus parastos apstākļos, nepildīdams konkrētus sava darba devēja norādījumus?

2) Vai, novērtējot, vai noteikta vieta ir "darba devēja darbības centrs, kur transportlīdzekļa vadītājs parasti atrodas," Regulas [Nr. 561/2006] 9. panta 3. punkta izpratnē, ir nozīme tam, vai minētā vieta ir aprīkota ar atbilstošām telpām (piemēram, higiēnas un labierīcību telpas, atpūtas vieta)?

3) Vai, novērtējot, vai noteikta vieta ir darba devēja darbības centrs, kur transportlīdzekļa vadītājs parasti atrodas, Regulas [Nr. 561/2006] 9. panta 3. punkta izpratnē, ir nozīme tam, ka šīs konkrētās bāzes vietas atrašanās vieta ir labvēlīga darbiniekiem (transportlīdzekļu vadītājiem), jo tā jebkurā gadījumā atrodas tuvāk viņu mājām nekā komercreģistrā reģistrētās uzņēmuma uzņēmējdarbības veikšanas vietas un filiāles, un tādējādi transportlīdzekļu vadītāju ceļā pavadītais laiks ir īsāks par to, kas viņiem būtu nepieciešams, ja viņi darbu sāktu un pabeigtu šajās uzņēmējdarbības veikšanas vietās vai filiālēs?

4) Vai gadījumā, ja Regulas [Nr. 561/2006] 9. panta 3. punktā ietverto jēdzienu "darba devēja darbības centrs, kur transportlīdzekļa vadītājs parasti atrodas" nevar definēt kā vietu, kur konkrēti ir bāzēts transportlīdzekļa vadītājs, proti, pasažieru autopārvadājumu uzņēmuma telpas vai autostāvvieta, vai cits ģeogrāfisks punkts, kas ceļazīmē definēts kā maršruta sākuma vieta, no kuras šis transportlīdzekļa vadītājs veic savu darbu un uz kuru tā beigās atgriežas, īstenojot savus pienākumus parastos apstākļos, nepildīdams konkrētus sava darba devēja norādījumus, Regulā [Nr. 561/2006] ietverto šī jēdziena definīciju, ņemot vērā šīs regulas 5. apsvērumu, var uzskatīt par noteikumu attiecībā uz darba apstākļiem, saistībā ar kuru nozares darba devēji un darba ņēmēji, noslēdzot darba koplīgumu vai kā citādi, var paredzēt darbiniekiem labvēlīgākus nosacījumus?"

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par pirmo līdz trešo jautājumu

23 Ar pirmo līdz trešo jautājumu, kuri jāizvērtē kopā, iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai Regulas Nr. 561/2006 9. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka šajā tiesību normā ietvertais jēdziens "darba devēja darbības centrs, kur transportlīdzekļa vadītājs parasti atrodas" ir attiecināms uz tādu vietu kā šīs regulas piemērošanas jomā ietilpstošo transportlīdzekļu ārēja novietne, no kuras attiecīgais transportlīdzekļa vadītājs regulāri veic savu darbu un uz kuru tā beigās atgriežas, īstenojot savus pienākumus parastos apstākļos, nepildīdams šajā ziņā sniegtus konkrētus sava darba devēja norādījumus. Šī tiesa vaicā arī, vai šajā nolūkā ir nozīme, pirmkārt, tam, vai šādā vietā ir sanitārās telpas vai platības socializācijai vai atpūtai, un, otrkārt, šīs vietas ģeogrāfiskajam tuvumam šī transportlīdzekļa vadītāja dzīvesvietai.

24 Regulas Nr. 561/2006 9. panta 3. punktā paredzēts, ka laiku, kad transportlīdzekļa vadītājs vada transportlīdzekli, uz kuru neattiecas šīs regulas darbības joma, dodoties uz transportlīdzekli, uz ko attiecas šīs regulas darbības joma, vai no tā, ja šis transportlīdzeklis neatrodas šī transportlīdzekļa vadītāja mājās vai darba devēja darbības centrā, kur minētais transportlīdzekļa vadītājs parasti atrodas, skaita kā citu darbu.

25 Šajā 9. panta 3. punktā minētais jēdziens "darba devēja darbības centrs, kur transportlīdzekļa vadītājs parasti atrodas" Regulā Nr. 561/2006 nav definēts un tā šajā nolūkā arī neietver skaidru norādi uz dalībvalstu tiesībām. Tātad šāds jēdziens ir jākvalificē kā autonoms Savienības tiesību jēdziens un jāinterpretē vienveidīgi.

26 No Regulas Nr. 561/2006 9. panta 3. punkta formulējuma izriet, ka šajā tiesību normā nav noteiktas nekādas prasības attiecībā uz noteiktu labierīcību, piemēram, sanitāro telpu vai platību socializācijai vai atpūtai, esamību "darba devēja darbības centrā, kur transportlīdzekļa vadītājs parasti atrodas". Minētajā tiesību normā arī nav prasīts, lai šis darbības centrs būtu tuvu transportlīdzekļa vadītāja dzīvesvietai. Savukārt šis formulējums neļauj atrisināt jautājumu, vai jēdziens "darba devēja darbības centrs, kur transportlīdzekļa vadītājs parasti atrodas" šīs tiesību normas izpratnē ir vieta, no kuras minētais transportlīdzekļa vadītājs regulāri veic savu darbu un uz kuru tā beigās atgriežas, īstenojot savus pienākumus parastos apstākļos, nepildīdams konkrētus sava darba devēja norādījumus.

27 Šī jēdziena un tiesību normas, kurā tas iekļauts, rašanās vēsture ļauj radīt skaidrību šajā jautājumā.

28 Kā rakstveida apsvērumos būtībā norāda Eiropas Komisija, Regulas Nr. 561/2006 9. panta 3. punktā ir kodificēts risinājums, ko Tiesa sniegusi 2001. gada 18. janvāra spriedumā *Skills Motor Coaches* u.c. (C-297/99, EU:C:2001:37), kurš attiecās uz Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 (1985. gada 20. decembris) par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā (OV 1985, L 370, 8. lpp.). Šajā spriedumā Tiesa atzina, ka transportlīdzekļa vadītāja pienākums reģistrēt visus pārējos darba laikposmus attiecas arī uz laikposmiem, kuri veltīti braucieniem, kas nepieciešami, lai pārņemtu tāda transportlīdzekļa vadību, uz kuru attiecas pienākums uzstādīt un izmantot reģistrācijas kontrolierīci (tahogrāfu) un kurš atrodas vietā, kas nav šī vadītāja domicils vai tā darba devēja darbības centrs (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2001. gada 18. janvāris, *Skills Motor Coaches* u.c., C-297/99, EU:C:2001:37, 35. punkts).

29 Tiesa precizēja, ka šo jēdzienu "darba devēja darbības centrs" nevar definēt vienīgi atbilstoši kritērijiem, kas saistīti ar darba devēju, it īpaši attiecīgā pārvadājumu uzņēmuma struktūru vai organizāciju, bet jāņem vērā arī kritēriji, kuri attiecas uz konkrētā transportlīdzekļa vadītāja personu. Līdz ar to šo jēdzienu nevar pielīdzināt jēdzienam "juridiskā adrese", ne arī interpretēt tādējādi, ka jebkura attiecīgajam pārvadājumu uzņēmumam piederoša transportlīdzekļu novietne varētu tikt atzīta par darba devēja darbības centru. Tādējādi minētais jēdziens attiecas uz transportlīdzekļa vadītāja konkrēto bāzes vietu vai "vietu, kur bāzēts" šis transportlīdzekļa vadītājs, proti, vietu, uz kuru minētais regulāri dodas, lai pārņemtu Regulas Nr. 3821/85 piemērošanas jomā ietilpstoša transportlīdzekļa vadību un to vadītu, un no kuras viņš regulāri veic savu darbu un uz kuru tā beigās atgriežas, īstenojot savus pienākumus parastos apstākļos, nepildīdams šajā ziņā sniegtus konkrētus sava darba devēja norādījumus (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2010. gada 29. aprīlis, *Smit Reizen*, C-124/09, EU:C:2010:238, 24.–28. un 31. punkts).

30 Ņemot vērā iepriekš minēto, jāatzīst, ka šādi definēts jēdziens "darba devēja darbības centrs" būtībā atbilst Regulas Nr. 561/2006 9. panta 3. punktā ietvertajam jēdzienam "darba devēja darbības centrs, kur transportlīdzekļa vadītājs parasti atrodas".

31 Tāpat šajā tiesību normā ietvertais jēdziens "cits darbs", kas šīs regulas 4. panta e) punktā definēts kā "jebkādas darbības, kas tiek definētas kā darba laiks Direktīvas [2002/15] 3. panta a) apakšpunktā un kas nav "transportlīdzekļa vadīšana"", būtībā atbilst Regulas Nr. 3821/85 15. pantā ietvertajam jēdzienam "visi pārējie darba laikposmi".

32 Līdz ar to, ja transportlīdzekļa vadītājs pārņem Regulas Nr. 561/2006 piemērošanas jomā ietilpstoša transportlīdzekļa vadību vietā, kas ir "darba devēja darbības centrs, kur [šis] transportlīdzekļa vadītājs parasti atrodas", laiks, kad viņš vada transportlīdzekli, kas neietilpst šīs regulas piemērošanas jomā, dodoties uz šo darbības centru un atgriežoties no tā, nevar tikt kvalificēts kā "cits darbs" minētās regulas 4. panta e) punkta izpratnē.

33 Tādējādi šķiet, ka Regulas Nr. 561/2006 9. panta 3. punkts ir īpašai situācijai paredzēts regulējums un izslēdz jebkādu citu situāciju, proti, situāciju, kad transportlīdzekļa vadītājs pārņem šīs regulas piemērošanas jomā ietilpstoša transportlīdzekļa vadību vietā, kas nav viņa dzīvesvieta vai darba devēja darbības centrs, kur transportlīdzekļa vadītājs parasti atrodas.

34 Šāda interpretācija atbilst šīs regulas mērķim, kurš, kā izriet no tās 1. panta kopsakarā ar tās 17. apsvērumu, ir vērsts uz attiecīgo transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļu un satiksmes drošības uzlabošanu. Ņemot vērā šos mērķus, jēdzienu "darba devēja darbības centrs, kur transportlīdzekļa vadītājs parasti atrodas" Regulas Nr. 561/2006 9. panta 3. punkta izpratnē nevar definēt, ņemot vērā vienīgi kritērijus, kas saistīti ar attiecīgā pārvadājumu uzņēmuma iekšējo organizāciju, bet jāņem vērā arī kritēriji, kuri attiecas uz konkrētā transportlīdzekļa vadītāja personu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2010. gada 29. aprīlis, *Smit Reizen*, C-124/09, EU:C:2010:238, 24. punkts).

35 Tomēr tas, ka šāda vieta ir labvēlīgāka attiecīgajam transportlīdzekļa vadītājam, it īpaši ģeogrāfiskās atrašanās vietas dēļ, kas ir tuvāka viņa dzīvesvietai, nav pietiekams kritērijs, lai to kvalificētu kā "darba devēja darbības centru, kur transportlīdzekļa vadītājs parasti atrodas". Šajā gadījumā iesniedzējtiesai, ņemot vērā visus attiecīgā transportlīdzekļa vadītāja situāciju raksturojošos apstākļus, būs jāpārbauda, vai pamatlietā aplūkotā vieta ir šī transportlīdzekļa vadītāja konkrētā bāzes vieta (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2010. gada 29. aprīlis, *Smit Reizen*, C-124/09, EU:C:2010:238, 30. punkts).

36 Atbildot uz vienu konkrētu iesniedzējtiesas neskaidrību, jāpiebilst, ka, neskarot mērķi uzlabot attiecīgo transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus, Regulā Nr. 561/2006 nav noteikts, ka tādā vietā kā pamatlietā aplūkotajā, lai to kvalificētu kā "darba devēja darbības centru, kur transportlīdzekļa vadītājs parasti atrodas," Regulas Nr. 561/2006 9. panta 3. punkta izpratnē, būtu jābūt sanitārajām telpām vai platībām socializācijai vai atpūtai.

37 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, uz pirmo, otro un trešo jautājumu jāatbild, ka Regulas Nr. 561/2006 9. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka šajā tiesību normā ietvertais jēdziens "darba devēja darbības centrs, kur transportlīdzekļa vadītājs parasti atrodas" apzīmē tādu vietu kā šīs regulas piemērošanas jomā ietilpstošo transportlīdzekļu ārēja novietne, no kuras attiecīgais transportlīdzekļa vadītājs regulāri veic savu darbu un uz kuru tā beigās atgriežas, īstenojot savus pienākumus parastos apstākļos, nepildīdams šajā ziņā sniegtus konkrētus norādījumus. Šajā ziņā nav nozīmes, vai šādā vietā eventuāli ir sanitārās telpas vai platības socializācijai vai atpūtai. Savukārt ģeogrāfisko tuvumu šī transportlīdzekļa vadītāja dzīvesvietai var ņemt vērā, tomēr tas pats par sevi nav noteicošais.

Par ceturto jautājumu

38 Ņemot vērā uz pirmajiem trim jautājumiem sniegto atbildi, uz ceturto jautājumu nav jāatbild.

Par tiesāšanās izdevumiem

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

Ar šādu pamatojumu Tiesa (trešā palāta) nospriež:

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 561/2006 (2006. gada 15. marts), ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85, 9. panta 3. punkts

ir jāinterpretē tādējādi, ka

šajā tiesību normā ietvertais jēdziens "darba devēja darbības centrs, kur transportlīdzekļa vadītājs parasti atrodas" apzīmē tādu vietu kā šīs regulas piemērošanas jomā ietilpstošo transportlīdzekļu ārēja novietne, no kuras attiecīgais transportlīdzekļa vadītājs regulāri veic savu darbu un uz kuru tā beigās atgriežas, īstenojot savus pienākumus parastos apstākļos, nepildīdams šajā ziņā sniegtus konkrētus norādījumus. Šajā ziņā nav nozīmes, vai šādā vietā eventuāli ir sanitārās telpas vai platības socializācijai vai atpūtai. Savukārt ģeogrāfisko tuvumu šī transportlīdzekļa vadītāja dzīvesvietai var ņemt vērā, tomēr tas pats par sevi nav noteicošais.

[Paraksti]