



Сборник съдебна практика

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ
У. ВОТ
представено на 7 септември 2017 година¹

Дело C-314/16

**Европейска комисия
срещу**

Чешка република

„Неизпълнение на задължения от държава членка — Директива 2006/126/ЕО — Транспорт — Свидетелство за управление на моторно превозно средство — Разширяване на определенията на категории С1 и С, както и ограничаване на определението на категория D1“

1. С исковата си молба Европейската комисия иска от Съда да установи, че:

- като не е изпълнила задължението да включи в определението на категории С1 и С единствено моторните превозни средства, различни от тези в категории D1 или D, Чешката република не е изпълнила задълженията си по член 4, параграф 1 и параграф 4, букви г) и е) от Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 година относно свидетелства за управление на превозни средства², и
- като ограничава определението на категория D1 само за моторни превозни средства, проектирани и конструирани за превоз на не повече от 8 пътници, Чешката република не е изпълнила задълженията си по член 4, параграф 1 и параграф 4, буква з) от тази директива.

2. В настоящото заключение ще изложа съображенията, поради които считам, че искът за установяване на неизпълнение на задължения от държава членка е основателен.

I. Правна уредба

A. Правото на Съюза

3. Съгласно съображения 1, 2 и 12 от Директива 2006/126:

„(1) Директива 91/439/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 г. относно свидетелствата за управление на моторни превозни средства [3] бе значително изменяна неколкократно. Сега, когато се правят нови изменения на упоменатата директива, е желателно въпросните разпоредби да бъдат преработени, за да се изяснят.

¹ Език на оригиналния текст: френски.

² ОВ L 403, 2006 г., стр. 18; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 17, стр. 216.

³ ОВ L 237, 1991 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 2, стр. 62.

(2) Правилата за свидетелствата за управление на превозни средства са съществен елемент на общата транспортна политика и допринасят за подобряване на пътната безопасност и улесняват свободното движение на хора, които се установяват в държава членка, различна от тази, която е издала свидетелството за управление. Предвид важноста на индивидуалните транспортни средства, притежаването на свидетелство за управление, надлежно признато от държавата членка домакин, насърчава свободното движение и свободата на установяване на хората. Независимо от постигнатия напредък в хармонизирането на правилата относно свидетелствата за управление, все още между държавите членки остават различия при правилата относно [...] подкатегиите на превозните средства, които е необходимо да се хармонизират по-пълно, за да допринесат за прилагането на политиките на Общността.

[...]

(12) Определенията на категориите следва в по-голяма степен да отразяват техническите характеристики на съответните превозни средства и уменията, необходими за управление на превозно средство“.

4. Озаглавеният „Образец на свидетелството“ член 1 от посочената директива предвижда в параграф 1:

„1. Държавите членки въвеждат национално свидетелство за управление на основата на образца на Общността, уреден в приложение I, в съответствие с разпоредбите на настоящата директива. Емблемата на страница 1 на образца на Общността на свидетелство за управление на превозно средство съдържа отличителния знак на държавата членка, която издава свидетелството“.

5. Член 4 от посочената директива, озаглавен „Категории, определения и минимална възраст“, гласи в параграфи 1 и 4:

„1. Свидетелството за управление, предвидено в член 1, разрешава управлението на превозни средства със силово задвижване в категориите, определени по-нататък. То може да бъде използвано от минималната възраст, посочена за всяка категория. „Превозно средство със силово задвижване“ означава самоходно превозно средство, придвижващо се по шосе на собствена тяга, с изключение на релсовите превозни средства.

[...]

4. Моторни превозни средства:

– „моторно превозно средство“ означава превозно средство със силово задвижване, което нормално се използва за превоз на пътници или стоки по шосе или да тегли по шосе превозни средства, предназначени за превоз на пътници или стоки. Този термин включва и тролейбуси, т.е. нерелсови превозни средства, които са свързани към електрически проводник. Тук не се включват селскостопански или горски трактори;

[...]

г) Категория С1:

моторни превозни средства, различни от тези в категории D1 или D, с максимално разрешено тегло над 3 500 kg, но [не] по-голямо от 7 500 kg, които са проектирани и конструирани за превоз на не повече от осем пътници] плюс водача; моторните превозни средства от тази категория могат да се комбинират с ремарке с максимална допустима маса, която не надвишава 750 kg;

[...]

е) Категория С:

моторни превозни средства, различни от тези в категории D1 или D, с максимално разрешено тегло над 3 500 kg, които са проектирани и конструирани за превоз на не повече от осем пътници плюс водача; моторните превозни средства от тази категория могат да се комбинират с ремарке с максимална допустима маса, която не надвишава 750 kg;

[...]

з) Категория D1:

моторни превозни средства, проектирани и конструирани за превоз на не повече от 16 пътници плюс водача и с максимална [дължина,] не превишаваща 8 м; към моторните превозни средства от тази категория може да се прикачва ремарке, чиято допустима максимална маса не надвишава 750 kg;

[...]

й) Категория D

моторни превозни средства, проектирани и конструирани за превоз на повече от осем пътници плюс водача; към моторните превозни средства, които могат да се управляват със свидетелство от категория D може да се прикачва ремарке, чиято допустима максимална маса не надвишава 750 kg;

[...]“.

6. Член 7 от Директива 2006/126, озаглавен „Издаване, валидност и подновяване“, гласи в параграф 1, буква а):

„1. Свидетелства за управление на превозно средство се издават само на кандидатите:

а) които са взели изпит по умения и поведение и теоретичен изпит и отговарят на медицинските стандарти в съответствие с разпоредбите на приложения II и III“.

7. Член 16 от посочената директива, озаглавен „Транспониране“, предвижда:

„1. Държавите членки приемат и публикуват преди 19 януари 2011 г. закони, подзаконови и административни разпоредби, необходими, за да се съобразят с член 1, параграф 1, член 3, член 4, параграфи 1, 2, 3 и параграф 4, букви б) до к), [...]. Те съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

2. Те прилагат тези разпоредби от 19 януари 2013 г.

[...]“.

Б. Чешката правна уредба

8. Член 80а, параграф 1, букви g), h) и i) от Zákon č. 361/2000 Sb. о provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Закон № 361/2000 Сб. за движението по сухоземните пътища и за изменение на някои закони), в редакцията с последните изменения⁴, предвижда:

„1) В категория:

[...]

- g) C1 се класират моторни превозни средства, без трактори, с максимално разрешено тегло над 3 500 kg, но не по-голямо от 7 500 kg, които са предназначени за превоз на не повече от осем пътници плюс водача и могат да се комбинират с ремарке с максимална допустима маса, която не надвишава 750 kg;
- h) C се класират моторни превозни средства, без трактори и превозни средства по буква g), с максимално разрешено тегло над 3 500 kg, които са предназначени за превоз на не повече от осем пътници плюс водача и могат да се комбинират с ремарке с максимална допустима маса, която не надвишава 750 kg;
- i) D1 се класират моторни превозни средства с максимална дължина до 8 m, които са предназначени за превоз на осем до шестнадесет пътници плюс водача и могат да се комбинират с ремарке с максимална допустима маса, която не надвишава 750 kg“.

II. Досъдебната процедура

9. На 11 юли 2014 г. Комисията изпраща на Чешката република официално уведомително писмо, в което обръща внимание на тази държава членка, че някои разпоредби от вътрешното ѝ законодателство, и по-специално относно определението на категории C1, C и D1 на свидетелствата за управление, не са в съответствие с Директива 2006/126.

10. След като разглежда доводите на Чешката република в отговора ѝ от 8 октомври 2014 г., Комисията приема мотивирано писмено становище от 27 февруари 2015 г. Тя отправя също така покана към Чешката република да предприеме необходимите мерки, за да се съобрази с това становище в срок от два месеца, считано от съобщаването му. По искане на Чешката република срокът е продължен до 27 май 2015 г.

11. С писмо от 22 май 2015 г. Чешката република отговаря на мотивираното становище, като във връзка с определенията на категории C, C1 и D1 на превозните средства посочва, че „за да се избегнат всякакви рискове от двусмислие и за да се постигне по-голяма правна сигурност, Чешката република приема да внесе в действащите правни разпоредби частични изменения, които би следвало да отговорят на изискванията на Комисията“.

12. В отсъствието на уведомление относно евентуалното приемане на така предвидените изменения, като счита, че при всички положения твърдяното неизпълнение към датата на изтичане на предоставения с мотивираното становище срок е налице, Комисията сезира Съда с настоящия иск.

⁴ Става дума за една от националните мерки за изпълнение, за които Комисията е уведомена, че транспонира Директива 2006/126, изменена с Директива 2009/113/ЕО на Комисията от 25 август 2009 г. (ОВ L 223, 2009 г., стр. 31) и с Директива 2011/94/ЕС на Комисията от 28 ноември 2011 г. (ОВ L 314, 2011 г., стр. 31).

III. Доводи на страните

1. Комисията

13. В подкрепа на иска Комисията сочи две основания.

14. В рамките на първото основание тя твърди, че в член 4, параграф 4 от Директива 2006/126 се прави изрично разграничение на определенията на категориите моторни превозни средства C1 и C от определенията на категории D1 и D, както и че чешката правна уредба не възпроизвежда това положение, формулирано по следния начин: „моторни превозни средства, различни от тези в категории D1 или D“. В резултат от този пропуск в посочената държава членка притежателят на свидетелство за управление за категория C1 или C имал право да управлява превозно средство, конструирано за превоз на не повече от осем пътници, независимо от това, че е проектирано за превоза на пътници или стоки, докато Директивата изисква свидетелство за управление категория D1 или D, ако превозното средство е проектирано и конструирано за превоза на пътници.

15. Комисията илюстрира последиците от подобен пропуск, като дава пример с микробуси, осигуряващи висок комфорт, или частни бронирани автомобили, проектирани за превоз на пътници. С оглед на техническите си характеристики (не повече от осем пътници, максимално тегло над 3 500 kg и дължина до осем метра) те биха могли да се управляват от притежател на свидетелство за управление категория C1, въпреки че с оглед на превоза на хора било необходимо свидетелство категория D1.

16. В рамките на второто си основание Комисията твърди, че докато в определението на категория D1 съгласно член 4, буква з) от Директива 2006/112 се включват моторни превозни средства, „проектирани и конструирани за превоз на не повече от 16 пътници плюс водача“, като въвежда минимален брой от осем души, чешката правна уредба поставя допълнително условие в разрез с член 4, буква з) от Директивата.

17. В подкрепа на двете си основания Комисията разяснява, че по традиция категория C включва моторни превозни средства, предназначени за превоза на стоки, а категория D моторни превозни средства, предназначени за превоза на пътници. Това обаче не било пречка в моторни превозни средства от категория C да могат да се превозват и пътници. В този случай става дума най-вече за превозвания екип за обработка на товара на превозното средство.

18. Тъй като определени технически характеристики на категории C и C1 са идентични с тези на категории D1 и D, Комисията подчертава необходимостта в последните да се класират единствено превозните средства, проектирани за превоза на хора.

19. Комисията се позовава в подкрепа на твърденията си на законодателната история на правната уредба на Съюза относно свидетелството за управление. Тя сочи, че:

- Първа директива 80/1263/ЕИО⁵ за въвеждането на общностно свидетелство за управление на превозни средства, в член 3, параграф 1, въвежда най-напред разграничение между категории C и D в зависимост от това дали моторните превозни средства са предназначени за превоза на стоки (категория C) или пътници (категория D), като последната освен това се отличава с допустимия брой пътници, който трябва да е над осем,

⁵ Първа директива на Съвета от 4 декември 1980 година за въвеждането на общностно свидетелство за управление на превозни средства (ОВ L 375, 1980 г., стр. 1).

– впоследствие Директива 91/439/ЕИО⁶ относно свидетелствата за управление на моторни превозни средства въведа в член 3, параграфи 1 и 2 подялбата в подкатегории С и С1, от една страна, както и D и D1, от друга страна. Разграничението на моторните превозни средства в зависимост от предназначението им (превоз на пътници или стоки) вече не било „толкова ясно“⁷, тъй като определенията на категории С и С1 вече не упоменавали превоза на стоки. Въпреки това в нея категории С и D били определени като взаимно изключващи се. Подкатегиите, обозначени с цифрата 1, по принцип се отнасяли за превозни средства с по-малки размери.

20. Комисията посочва и обстоятелството, че определението на категориите претърпява леко изменение в Директива 2006/126. В нея законодателят на Съюза добавил максималния допустим брой пътници, които могат да бъдат превозвани в моторни превозни средства от категории С и С1, който съответства на екипа, който би могъл да бъде транспортиран с тези превозни средства най-вече за целите на обработката на съответния товар. Изразът „превоз на стоки“ не се съдържа буквално в разпоредбите, които определят категориите С. Същевременно от приложение II, озаглавено „Минимални изисквания към изпитите за придобиване на свидетелство за управление на превозно средство“, личало, че превозните средства от категориите С са предназначени основно за превоза на стоки, а превозните средства от категориите D за превоза на пътници. Освен това Директива 2006/126 премахвала минималното изискване за осем пътници във връзка с моторните превозни средства от категория D1. При това положение категорията се определяла единствено от максималния брой пътници, който не може да надвишава 16, както и от максималната дължина на превозното средство, определена на осем метра.

2. Чешка република

21. Чешката република счита, че искът на Комисията е неоснователен, и моли Съда да го отхвърли. Твърди, че изборният от самата нея метод води до пълно и точно транспониране на разглежданите разпоредби, което гарантира преследваната с Директива 2006/126 цел.

22. Ответникът е на мнение, от една страна, че в съответствие с правото на Съюза не е задължен да извърши буквално транспониране на разпоредбите на Директивата и че има избора да изясни обективните критерии, позволяващи разграничаването на различните категории превозни средства, при положение че този избор води до очаквания резултат.

23. От друга страна, счита, че законодателят на Съюза е определил категориите превозни средства в член 4, параграф 4 от посочената директива чрез технически характеристики, които частично се припокриват, без да се позовава на превоза на стоки и хора, като същевременно е оставил на държавите членки задачата да разграничат посочените категории, видно от израза „моторни превозни средства, различни от тези в категории D1 или D“. При това положение Чешката република провела разграничение на национално ниво на категориите превозни средства С1, С и D1, което е точно, всеобхватно и което на практика не пораждало никакви спорове и отговаряло на определената в правото на Съюза цел, а именно да се разграничат категориите превозни средства в зависимост от предмета на превоза⁸. Така Чешката република обосновава решението си да разграничи категория D1 чрез броя пътници, които могат да бъдат превозвани (долна граница от осем пътници).

⁶ Директива на Съвета от 29 юли 1991 година относно свидетелствата за управление на моторни превозни средства (ОВ L 237, 1991 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 2, стр. 62).

⁷ Вж. точка 5 от писмената реплика.

⁸ Вж. точки 19 и 20 от писмената защита.

24. Чешката република подчертава, че всъщност разнообразието от разграничителни критерии, например теглото на превозното средство (за категории С и С1), неговата дължина (за категория D1) или пък максималния или минималния брой превозвани лица (С, С1, D, D1), води до частично припокриване, което поражда неразбиране или объркване, тъй като едно и също превозно средство може да попадне в няколко категории.

25. Тя уточнява също, че ако не бъде направено разграничение, категорията моторни превозни средства D1 (моторни превозни средства с максимална дължина от осем метра, които могат да превозват не повече от 16 пътници) фактически би погълнала категории С1 и С. Можело също да се направи извод, че управлението на камион с дължина под осем метра може да се извършва със свидетелство за управление за категория D1, а свидетелство за управление от категория С1 би било необходимо само в случай че дължината му е над осем метра.

26. В писмената си дублика Чешката република отбелязва, че дадената от Комисията обосновка, съгласно която превозните средства от категория С са „предназначени основно за превоза на стоки“, а превозните средства от категория D са „предназначени основно за превоза на пътници“⁹, било поначало несигурно и спорно от практическа гледна точка. Според Чешката република понятието „основно“ съдържа възможност за отклонение от правилото, още повече че стриктната класификация на превозните средства според единия или другия критерий невинаги била възможна и освен това с течение на времето можели да настъпят промени в основния начин на използване на превозните средства.

27. Чешката република също не е съгласна с твърдението на Комисията, че транспонирането в чешката правна уредба води до неприемливо ограничаване на определението на категорията превозни средства D1. Комисията неправилно твърдяла, че микробусите, осигуряващи висок комфорт, или частните бронирани автомобили, които могат да поемат до осем пътници плюс шофьора, попадат в категория превозни средства D1 съгласно Директива 2006/126.

28. Според Чешката република категорията превозни средства D1 е обособена подкатегория в рамките на категорията превозни средства D, видно от наименованието и законодателната история на определението на категориите превозни средства на равнището на Европейския съюз. Това била „олекотена“ категория D, обхващаща следователно определена част от превозните средства от категория D, по отношение на които с оглед на техните характеристики било достатъчно притежаването на олекотен вариант на свидетелство за управление от категория D. След като минималният брой пътници, които могат да бъдат превозвани, се включвал в определението за категория D¹⁰, той трябвало да бъде възпроизведен в категория D1. Под този брой превозните средства можели да бъдат единствено от категория С или евентуално от категория С1.

IV. Анализ

29. Предмет на обсъждане е съдържанието на разпоредбите на Директива 2006/126, които определят две основни категории превозни средства (С, D) и техните подкатегории (С1, D1), както и по същество тяхното предназначение, което не е изрично посочено в член 4, параграф 4, букви г), е), з) и й) от нея, а именно да се направи разграничение между превозните средства, с които се извършва превоз на хора, и останалите.

⁹ Вж. точка 7 от писмената дублика.

¹⁰ „[3]а превоз на повече от осем пътници плюс водача“ съгласно член 4, параграф 4, буква й) от Директива 2006/126.

30. Подобно на Комисията, струва ми се необходимо да очертая смисъла и обхвата на изключването на категории D и D1, въведено като първи разграничителен критерий на категории C и C1, като то бъде разгледано отново в неговия контекст¹¹ и като се припомнят целите, които си поставя правната уредба, от която е част това изключване¹².

31. Разпоредбите на Директива 2006/126 са резултат от преработването на Директива 91/439 вследствие на няколкократно изменения, внасяни в последната.

32. Директива 91/439 отменя Директива 80/1263, с която се урежда въвеждането на общностно свидетелство за управление, за да се осигури взаимно признаване на националните свидетелства за управление от държавите членки, както и замяната на свидетелствата на притежатели, които прехвърлят обичайното си пребиваване или месторабота от една държава членка в друга.

33. В посочената директива европейският законодател определя различните категории превозни средства със собствена тяга, обозначени с букви от A до D, отличаващи се помежду си в зависимост от различни критерии.

34. Така в член 3, параграф 1 от посочената директива във възходящ ред са класирани превозните дву- или триколесните превозни средства (категория A), след това моторните превозни средства, различни от попадащите в тази категория, с ограничение в теглото (3 500 kg) и ограничен брой места (осем плюс това на водача), които попадат в категория B.

35. Останалите превозни средства се разграничават от тази категория по следните характеристики:

- C: „моторни превозни средства, освен тези от категория D, с допустима максимална маса над 3 500 килограма“,
- D: моторни превозни средства, предназначени за „превоз на пътници и разполагащи с повече от осем места плюс мястото на водача“.

36. Образецът на свидетелството за управление, съдържащ се в приложение I към Директива 80/1263, възпроизвежда текста на тези разпоредби.

37. Приложение II към същата директива, озаглавено „Минимални изисквания към изпитите за придобиване на свидетелство за управление на превозно средство“, не предвижда специални условия за теоретичния изпит, които да позволяват разграничаване на свидетелството за категория C или D.

38. Считано от 1 юли 1996 г., датата на влизане в сила на Директива 91/439, законодателят решава да разграничи категории C и D по друг начин с конкретна цел.

39. Всъщност, видно от трето, четвърто и пето съображение, посочената директива представлява втория етап, след отбелязания през 1980 г., изразяващ се в хармонизирането на категориите и подкатегиите превозни средства, както и на минимума от изисквания за издаване на свидетелство за управление, и в напомняне на императивния характер на общите разпоредби¹³. На фона на тези обстоятелства в член 3, параграф 2 от посочената директива са създадени подкатегории C1 и D1.

¹¹ Вж. обобщителната таблица, приложена към настоящото заключение.

¹² В съответствие възприетия от Съда аналитичен метод вж. решение от 26 октомври 2006 г., Комисия/Испания (C-36/05, EU:C:2006:672, т. 24 и 25).

¹³

40. Разграничението между категориите превозни средства С и D, обосновано с оглед на превоза на стоки и пътници в Директива 80/1263, вече не е формулирано по същия начин в Директива 91/439. Категория D е запазена за „моторни превозни средства, предназначени за превоз на пътници“, а категория С, както и подкатегория С1, е определена по подразбиране: „моторни превозни средства, освен тези от категория D“.

41. Това разграничение всъщност е закрепено за първи път в образеца на свидетелство за управление, съдържащ се в приложение I към тази директива. В него, срещу буквата С, се виждат пиктограми на камион или тежкотоварно превозно средство. С1 се намира отстрани на това с по-малки размери. Срещу буквата D има пиктограми на два автобуса, като този срещу D1 е с по-малка дължина.

42. В приложение II към тази директива се съдържат необходимите условия за управление на превозните средства със специални изисквания за всяка категория, включително С и D, а отделен списък има само за категория D:

„5.5. Категория D:

Водачите на превозни средства от тази категория трябва да покажат познаване на:

5.5.1. правилата относно превозваните пътници;

5.5.2. начините на поведение в случай на произшествие;

5.5.3. освен това, те трябва да могат да вземат специални мерки за обезопасяване на превозното средство“.

43. Желанието за запазване на специалната категория превозни средства, изключително „предназначени за превоз на пътници“ (или с други думи на „категория D“), личи ясно от избраната формулировка на новите разпоредби, въведени с Директива 91/439.

44. Действително категория С вече се определя по подразбиране с оглед на категория D, а не на категория В¹⁴ в зависимост от масата на съответните превозни средства. Отчита се и необходимостта превозните средства от категория С да не се ограничават единствено до превоза на стоки. Превозът на пътници, за който има специално проектирани превозни средства, продължава да обосновава съществуването на специална категория (D).

45. Същите критерии са адаптирани за определяне на категории С1 и D1, в които се включват превозни средства със същите функции, но с по-малки размери (в тези случаи има ограничение за теглото или броя на пътниците). Теглото на превозното средство е разграничителен критерий в категориите¹⁵ С и С1, докато за категории D и D1 такъв е броят на пътниците, съответно над осем¹⁶ или повече от осем, но не повече от 16.

„[К]ато има предвид, че установеният с Директива [80/1263] общностен образец на свидетелство за управление трябва да бъде преработен, за да бъдат отразени, наред с другото, хармонизираните категории и подкатегории превозни средства и за да станат свидетелствата за управление по-лесно разбираеми както в Общността, така и извън нея;

като има предвид, че с оглед безопасността на движението по пътищата трябва да бъде установен минимум от изисквания за издаване на свидетелство за управление;

като има предвид, че съгласно член 3 от Директива [80/1263] окончателните разпоредби за категоризация на превозните средства в Общността, упоменати в този член, трябва да бъдат приети, без да се предвижда възможност за изключения, като същото се отнася и за условията за валидност на свидетелствата за управление“.

14 В тази категория попадат превозните средства, чиято максимална маса не надхвърля 3 500 kg.

15 Което е вторият критерий за посочените категории, както и в Директива 80/1263.

16 Тзи праг от повече от осем души трябва да бъде разглеждан във връзка с тавана, който се съдържа в категория В.

46. Определението на различните категории е уточнено допълнително в Директива 2006/126¹⁷, без обаче да се изменя основната разграничителна характеристика на категория D, която остава запазена за превоза на пътници.

47. Действително изключването на категория D в определението на категории C и C1 е запазено и допълнено с добавянето на категория D1. Образецът на свидетелство за управление съдържа същите пиктограми като описаните в точка 41 от настоящото заключение¹⁸. Освен това съвпадат и специалните изисквания, съдържащи се в приложение II¹⁹, на които се позовава и чешкото правителство в писмената си защита²⁰.

48. Преследваната цел е уточнена в съображение 12 на посочената директива, съгласно което „[о]пределенията на категориите следва в по-голяма степен да отразяват техническите характеристики на съответните превозни средства и уменията, необходими за управление на превозно средство“.

49. В този смисъл, във връзка с минималните изисквания към изпитите за придобиване на свидетелство за управление на превозно средство и теоретичния изпит, специфичните разпоредби на Директива 2006/126 относно категории C и D, както и относно техните подкатегории, отново онагледяват разграничението според основния предмет на превоза:

„4.1.9 Фактори на безопасността, свързани с натоварването на превозното средство: контролиране на товара (товарене и закрепване), трудности при различни видове товар (например, течности, висящи товари,...), товарене и разтоварване на стоки и използване на оборудване за товарене (*само за категории C, CE, C1 и C1E*);

4.1.10 Отговорността на водача на превозно средство по отношение на превоза на пътници, удобство и безопасност [на] пътниците; транспортиране на деца; необходими проверки преди тръгване; всички видове автобуси следва да бъдат част от теоретичния изпит (градски и междуградски автобуси, автобуси със специални габарити,...) (*само за категории D, DE, D1 и D1E*);

[...]

4.2. Задължителна проверка на общите познания на следните допълнителни разпоредби, засягащи категории C, CE, D и DE:

[...]

4.2.8. Отговорността на водача на превозно средство по отношение на получаването, превоза и доставката на стоки в съответствие с договорените условия (*само за категории C, CE*)“.

50. Същото се отнася за изпита за проверка на уменията и поведението: „5.2. Използваните превозни средства за проверка на уменията и поведението следва да отговарят на минималните критерии, посочени по-долу. Държавите членки могат да предвидят по-строги критерии или да добавят нови.

[...]

¹⁷ Вж. съображение 2 от посочената директива.

¹⁸ Образецът е потвърден с Директива 2011/94.

¹⁹ Курсивът в откъсите, цитирани в точки 49—51 от настоящото заключение, е мой.

²⁰ Вж. точки 15—17 от писмената защита.

Категория С:

Моторно превозно средство от категория С, чиято допустима максимална маса *надвишава 12 000 kg*, с дължина *не по-малка от 8 m*, и широчина *най-малко 2,40 m*, което е в състояние да развие скорост не по-ниска от 80 km/h; снабдено с антиблокиращи спирачки, оборудвано с предавателна кутия с *най-малко осем предавателни числа на степените на преден ход* и записващо оборудване, както е определено с Регламент (ЕИО) № 3821/85 ^[21]; *товарното отделение се състои от тяло затворена кутия, което е най-малкото толкова широко и високо, колкото кабината*; превозното средство се представя с минимум 10 000 kg реална обща маса;

[...]

Категория С1:

Моторно превозно средство от категория С1 с максимално разрешено тегло *най-малко 4 000 kg*, дължина *не по-малка от 5 m*, което е в състояние да развие скорост не по-ниска от 80 km/h; снабдено с антиблокиращи спирачки, оборудвано с предавателна кутия с *най-малко осем предавателни числа на степените на преден ход* и записващо оборудване, както е дефинирано с Регламент [...] № 3821/85; *товарното отделение се състои от тяло затворена кутия, което е най-малкото толкова широко и високо, колкото кабината*;

[...]

Категория D:

Моторно превозно средство от категория D с дължина *не по-малка от 10 m* и широчина *най-малко 2,40 m* и развиващо скорост не по-ниска от 80 km/h; снабдено с антиблокиращи спирачки, и записващо оборудване, както е определено с Регламент [...] № 3821/85;

[...]

Категория D1:

Моторно превозно средство от подкатегория D1 с максимално разрешено тегло *не по-малко от 4 000 kg*, с дължина *не по-малка от 5 m* и развиващо скорост не по-ниска от 80 km/h; снабдено с антиблокиращи спирачки, и записващо оборудване, както е дефинирано с Регламент [...] № 3821/85“.

51. Нещо повече, по същата логика, що се отнася до подлежащите на проверка умения и поведение за категории С и D и техните подкатегории, се уточнява следното:

„8.1.6. Извършване проверка на факторите на безопасността, свързани с товаренето на превозното средство: каросерия, платнища, товарни врати, товарен механизъм (ако има такъв), заключване на кабината, обезопасяване на товара (*само за категории С, СЕ, С1 и С1Е*);

[...]

21 Регламент на Съвета от 20 декември 1985 година относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт (ОВ L 370, 1985 г., стр. 8; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 1, стр. 234).

8.1.8. Да бъде способен да предприема мерки за безопасността на специални превозни средства: контролиране на каросерията, служебните врати, аварийни изходи, оборудване за първа помощ, пожарогасители и друго оборудване за безопасност (*само за категории D, DE, D1 и D1E*);

[...]

8.2. Специални маневри, подлежащи на изпитване по отношение на пътната безопасност [...]

8.2.3. Безопасно паркиране за товарене/разтоварване при товарна рампа/платформа или подобни инсталации (*само за категории C, CE, C1 и C1E*).

8.2.4. Паркиране, за да се даде възможност за безопасно слизане на пътниците от автобуса (*само за категории D, DE, D1 и D1E*)“.

52. При запознаване с разпоредбите на Директива 2006/126, разгледани в тяхната съвкупност, няма никакво съмнение, че определенията на категориите превозни средства са организирани около разграничаването на превоза на хора — положение, останало непроменено от 1980 г. Това е ясен и точен критерий, който обосновава изключването на категории D1 или D в определението на категории C и C1. Въпреки че изборът на по-кратка формулировка подлежи на обсъждане²², според мен тя не оставя място за никакво двусмислие.

53. Следователно решението на законодателя на Съюза да уточни като последен критерий максималния брой лица, които могат да бъдат превозвани с камиони (от категории C или C1), не може да породи обръкване.

54. Това решение също не може да ограничи обхвата на добавения израз „различни от тези в категории D1 или D“ в началото на член 4, параграф 4, букви г) или е) от посочената директива съгласно подход, идентичен с възприетия в член 3 от Директива 91/439. Неговото значение всъщност се извежда от изискването водачът на превозно средство от тази категория да докаже познания относно превоза на пътници, тяхното удобство и безопасност.

55. Ето защо предвид императивната необходимост да се гарантира пътната безопасност на хората²³, при това по еднакъв начин в рамките на Съюза, поддържам, както правилно твърди Комисията в подкрепа на иска си, че е необходимо буквалното възпроизвеждане на ясните и точни разпоредби на Директивата²⁴. Освен това в конкретния случай буквалното транспониране позволява да се отговори на една друга цел от първостепенно значение, която се преследва още с Първа директива 80/1263, а именно насърчаването на свободното движение и свободата на установяване на хората посредством хармонизиране на правилата относно свидетелството за управление.

22 За да се избегнат всякакви съмнения дали в бъдеще не би трябвало да се отдаде предпочитание на изреча „различни от тези, които са предназначени само за превоз на хора“?

23 Вж. точка 51 от решение от 22 май 2014 г., Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350) и цитираната съдебна практика: „В това отношение съгласно постоянната съдебна практика повишаването на пътната безопасност представлява цел от общ интерес на Съюза (вж. в този смисъл по-специално решения от 5 октомври 1994 г., Van Schaik, C-55/93, EU:C:1994:363, т. 19; от 21 март 2002 г., Cura Anlagen, C-451/99, EU:C:2002:195, т. 59, от 15 март 2007 г., Комисия/Финландия, C-54/05, EU:C:2007:168, т. 40; от 10 февруари 2009 г., Комисия/Италия, C-110/05, EU:C:2009:66, т. 60; от 22 октомври 2009 г., Комисия/Португалия, C-438/08, EU:C:2009:651, т. 48; от 11 март 2010 г., Attanasio Group, C-384/08, EU:C:2010:133 точка 50; от 19 май 2011 г., Grasser, C-184/10, EU:C:2011:324, т. 26 и от 13 октомври 2011 г., Apelt, C-224/10, EU:C:2011:655, т. 47)“. Вж. също относно целта на Директива 2006/126, припомнена съвсем наскоро, решение от 26 април 2017 г., Popescu (C-632/15, EU:C:2017:303, т. 40).

24 Този случай следва да се разграничи от хипотезите, в които Съдът приема, че „за транспонирането на директива във вътрешното право [...] може, в зависимост от нейното съдържание, да е достатъчен общият правен контекст, ако той осигурява ефективно пълното ѝ прилагане по достатъчно ясен и точен начин, така че, ако Директивата има за цел създаването на права за частноправни субекти, техните притежатели да имат възможност да се запознаят изцяло с тях и да ги упражняват, при необходимост пред националните юрисдикции“ (вж. решение от 9 април 1987 г., Комисия/Италия (356/85, EU:C:1987:196, т. 7 и цитираната съдебна практика).

56. Оттук следва, че не може да се приеме, че изборът на различни критерии води до резултат в разрез с Директива 2006/126, а именно че изключителният превоз на хора може да се осигурява от водачи с право да управляват превозни средства от категория С или С1, от които се иска да докажат най-вече познания във връзка с получаването, превоза и доставката на стоки, с товаренето, обезопасяването на товара, както и във връзка с разтоварването.

57. Даденият от Комисията пример онагледява отлично последиците от решението на чешкия законодател, който определя праг от над осем души за категория D1²⁵: минибус с дължина до осем метра, който се използва за превоза на не повече от осем души, попада в категория С или С1, докато всъщност се прилагат изискванията за превоза на хора.

58. Доводите на чешкото правителство, които не отчитат особеностите на превозното средство, доколкото то не се използва за превоза на стоки, следователно не са убедителни. Съпоставянето на всички технически характеристики на превозните средства, взети предвид в Директива 2006/126, също е без значение, тъй като те съответстват на начина на използване, за който са предназначени тези превозни средства. В този смисъл категория С, по традиция запазена за тежкотоварни превозни средства, е определена вторично от теглото на превозното средство, тъй като броят на пътниците е еквивалентен с този за категория В. Категория D е определена единствено чрез долната граница на броя пътници, а подкатегория D1 е отграничена чрез максималния брой превозвани лица и дължината на конструираното за целта превозно средство.

59. Всички тези съображения са причина да приема, че като не е изключила превозните средства от категории D и D1 от категории С и С1 и като в категория D1 е добавила долна граница от осем пътници, Чешката република не е изпълнила задълженията си по член 4, параграф 1 и параграф 4, букви г), е) и з) от Директива 2006/126.

V. Съдебни разноски

60. По силата на член 138, параграф 1 от Процедурния правилник загубилата делото страна се осъжда да заплати съдебните разноски, ако е направено такова искане. След като Комисията е направила искане за осъждане на Чешката република и последната е загубила делото, тя следва да бъде осъдена да заплати съдебните разноски.

VI. Заключение

61. С оглед на изложените съображения предлагам на Съда да постанови следното:

- „1) Като не е изпълнила задължението да включи в определението на категории С1 и С единствено моторните превозни средства, различни от тези в категории D1 или D, Чешката република не е изпълнила задълженията си по член 4, параграф 1 и параграф 4, букви г) и е) от Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 година относно свидетелства за управление на превозни средства.
- 2) Като е ограничила определението на категория D1 само за моторни превозни средства, проектирани и конструирани за превоз на повече от 8 пътници, Чешката република не е изпълнила задълженията си по член 4, параграф 1 и параграф 4, буква з) от тази директива.
- 3) Осъжда Чешката република да заплати съдебните разноски“.

²⁵ Който е отменен с Директива 2006/126 и е заменен от дължината на превозното средство.

ПРИЛОЖЕНИЕ: Обобщителна таблица относно съдържанието на основните директиви във връзка със свидетелството за управление

	Директива 80/1263 Член 3, параграф 1	Директива 91/439 Член 3, параграфи 1 и 2	Директива 2006/126 Член 4, параграф 4, букви г), е), з) и й)
C	Моторни превозни средства, „предназначени за превоза на стоки“ > 3 500 kg	Моторни превозни средства, „освен тези от категория D“ > 3 500 kg	Моторни превозни средства, „различни от тези в категории D1 или D“ > 3 500 kg „проектирани и конструирани за превоз на не повече от осем пътни[ци] “
C1	Не съществува	Моторни превозни средства, „освен тези от категория D“ > 3 500 kg и ≤ 7 500 kg	Моторни превозни средства, „различни от тези в категории D1 или D“ > 3 500 kg и ≤ 7 500 kg „проектирани и конструирани за превоз на не повече от осем пътни[ци] “
D	Моторни превозни средства, „предназначени за превоза на пътници “ Повече от осем места плюс водача	Моторни превозни средства, „предназначени за превоза на пътници “ Повече от осем места плюс водача	Моторни превозни средства, „проектирани и конструирани за превоз на повече от осем пътници плюс водача“
D1	Не съществува	Моторни превозни средства, „предназначени за превоза на пътници “ > осем и ≤ 16 места плюс водача	Моторни превозни средства, „проектирани и конструирани за превоз на не повече от 16 пътници плюс водача“ Максимална дължина: 8 m