



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (ένατο τμήμα)

της 25ης Ιανουαρίου 2018*

«Παράβαση κράτους μέλους – Μεταφορές – Οδηγία 2006/126/EK – Άδεια οδήγησης – Ορισμοί των κατηγοριών C1 και C καθώς και D1»

Στην υπόθεση C-314/16,

με αντικείμενο προσφυγή λόγω παραβάσεως δυνάμει του άρθρου 258 ΣΛΕΕ, που ασκήθηκε την 1η Ιουνίου 2016,

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τις J. Hottiaux και Z. Malůšková,

προσφεύγουσα,

κατά

Τσεχικής Δημοκρατίας, εκπροσωπούμενης από τους M. Smolek, T. Müller και J. Vláčil,

καθής,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (ένατο τμήμα),

συγκείμενο από τους E. Juhász (εισηγητή), προεδρεύοντα τμήματος, K. Jürimäe και K. Λυκούργο, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: Y. Bot

γραμματέας: I. Šléssy, διοικητικός υπάλληλος,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 1ης Ιουνίου 2017,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 7ης Σεπτεμβρίου 2017,

εκδίδει την ακόλουθη

* Γλώσσα διαδικασίας: η τσεχική.

Απόφαση

- 1 Με την προσφυγή της, η Επιτροπή ζητεί από το Δικαστήριο να διαπιστώσει ότι η Τσεχική Δημοκρατία:
- παραλείποντας να εκπληρώσει την υποχρέωση να περιλάβει στους ορισμούς των κατηγοριών C1 και C αποκλειστικώς τα οχήματα που δεν εμπίπτουν στις κατηγορίες D1 ή D, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 4, παράγραφος 1 και παράγραφος 4, στοιχεία δ' και στ', της οδηγίας 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2006, για την άδεια οδήγησης (ΕΕ 2006, L 403, σ. 18), και
 - περιορίζοντας τον ορισμό της κατηγορίας D1 στα οχήματα που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για τη μεταφορά πλέον των οκτώ επιβατών, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 4, παράγραφος 1 και παράγραφος 4, στοιχείο η', της οδηγίας αυτής.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

- 2 Η οδηγία 91/439/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την άδεια οδήγησης (ΕΕ 1991, L 237, σ. 1), προέβλεπε στο άρθρο 3, παράγραφος 2, τα εξής:

«Στα πλαίσια των κατηγοριών Α, Β, Β + Ε, Γ, Γ + Ε, Δ και Δ + Ε, μπορεί να εκδίδεται ειδική άδεια για την οδήγηση οχημάτων των παρακάτω υποκατηγοριών:

[...]

υποκατηγορία Δ1:

- αυτοκίνητα μεταφοράς προσώπων με περισσότερες από οκτώ θέσεις καθημένων εκτός από τη θέση του οδηγού, όχι όμως περισσότερες από 16 θέσεις καθημένων, εκτός από τη θέση του οδηγού· τα αυτοκίνητα της υποκατηγορίας αυτής μπορούν να έλκουν ρυμουλκούμενο του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 750 kg,

[...]».

- 3 Οι αιτιολογικές σκέψεις 2 και 12 της οδηγίας 2006/126 έχουν ως εξής:

«(2) Οι κανόνες σχετικά με την άδεια οδήγησης αποτελούν απαραίτητο στοιχείο της κοινής πολιτικής μεταφορών, συμβάλλουν στην βελτίωση της ασφάλειας της οδικής κυκλοφορίας και διευκολύνουν την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων που εγκαθίστανται σε κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο που χορήγησε την άδεια. [...] Παρά την πρόοδο που έχει επιτευχθεί στον τομέα της εναρμόνισης των κανόνων που αφορούν την άδεια οδήγησης, εξακολουθούν να υφίστανται σημαντικές διαφορές μεταξύ κρατών μελών στους κανόνες για την περιοδική ανανέωση των αδειών και στις υποκατηγορίες οχημάτων, οι οποίες απαιτούσαν πιο προωθημένη εναρμόνιση προκειμένου να προωθηθεί η υλοποίηση κοινοτικών πολιτικών.

[...]

(12) Οι ορισμοί των κατηγοριών θα πρέπει να αντικατοπτρίζουν περισσότερο τα τεχνικά χαρακτηριστικά των σχετικών οχημάτων καθώς και την δεξιότητα που είναι αναγκαία για την οδήγηση των οχημάτων.»

4 Το άρθρο 1, παράγραφος 1, πρώτη περίοδος, της οδηγίας 2006/126 ορίζει ότι «[τ]α κράτη μέλη εκδίδουν τις εθνικές άδειες οδήγησης που βασίζονται στο κοινοτικό υπόδειγμα του Παραρτήματος Ι, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας».

5 Η οδηγία αυτή ορίζει, στο άρθρο 4, που φέρει τον τίτλο «Κατηγορίες, ορισμοί και κατώτατα όρια ηλικίας», τα εξής:

«1. Η άδεια οδήγησης που προβλέπεται στο άρθρο 1 παρέχει δικαίωμα οδήγησης μηχανοκίνητων οχημάτων των κατηγοριών που ορίζονται κατωτέρω. Μπορεί να εκδίδεται από το κατώτατο όριο ηλικίας που ορίζεται για κάθε κατηγορία. Ως “μηχανοκίνητο όχημα” νοείται κάθε αυτοπροωθούμενο όχημα που κυκλοφορεί σε δρόμους με δικά του μέσα, εκτός από τα οχήματα που κινούνται πάνω σε τροχιές.

[...]

4. αυτοκίνητα:

– ως “αυτοκίνητο” νοείται το μηχανοκίνητο όχημα που χρησιμοποιείται συνήθως για την οδική μεταφορά προσώπων ή αγαθών ή για την έλξη, επί οδού, οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά προσώπων ή αγαθών. Ο όρος αυτός περιλαμβάνει τα ηλεκτροκίνητα λεωφορεία (τρόλεϊ), δηλαδή τα οχήματα τα οποία συνδέονται με γραμμή μεταφοράς ηλεκτρικού ρεύματος και δεν κυκλοφορούν σε τροχιά. Δεν περιλαμβάνει τους γεωργικούς και δασικούς ελκυστήρες·

[...]

δ) κατηγορία C1:

αυτοκίνητα πλην εκείνων των κατηγοριών D1 ή D, η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα των οποίων υπερβαίνει τα 3.500 kg όχι όμως τα 7.500 kg και τα οποία σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για τη μεταφορά οκτώ, το πολύ, επιβατών εκτός του οδηγού· τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής μπορούν να συνδυάζονται με ρυμουλκούμενο του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 750 kg,

[...]

στ) κατηγορία C:

αυτοκίνητα πλην εκείνων των κατηγοριών D1 ή D, η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα των οποίων υπερβαίνει τα 3.500 kg και τα οποία σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για τη μεταφορά το πολύ οκτώ επιβατών, εκτός του οδηγού· τα αυτοκίνητα αυτής της κατηγορίας μπορούν να συνδυάζονται με ρυμουλκούμενο η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του οποίου δεν υπερβαίνει τα 750 kg,

[...]

η) κατηγορία D1:

αυτοκίνητα που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για τη μεταφορά μέχρι 16 επιβατών, εκτός του οδηγού, μεγίστου μήκους 8 m· τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής μπορούν να συνδυάζονται με ρυμουλκούμενο, του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 750 kg,

[...]

ι) κατηγορία D:

αυτοκίνητα τα οποία σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για τη μεταφορά άνω των 8 επιβατών, εκτός του οδηγού· τα αυτοκίνητα των οποίων η οδήγηση επιτρέπεται με άδεια κατηγορίας D μπορούν να συνδυάζονται με ρυμουλκούμενο του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 750 kg,

[...]».

- 6 Το άρθρο 16 της εν λόγω οδηγίας, το οποίο φέρει τον τίτλο «Μεταφορά στο εσωτερικό δίκαιο», προβλέπει τα εξής:

«1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν το αργότερο έως τις 19 Ιανουαρίου 2011, τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις προκειμένου να συμμορφωθούν με το άρθρο 1, παράγραφος 1, το άρθρο 3, το άρθρο 4, παράγραφοι 1, 2, 3 και 4, στοιχεία β) έως ια) [...] Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

2. Εφαρμόζουν τις διατάξεις αυτές από τις 19 Ιανουαρίου 2013.

[...]»

- 7 Υπό τον τίτλο I που επιγράφεται «Ελάχιστες απαιτήσεις για τις εξετάσεις οδήγησης», τμήμα A που επιγράφεται «Θεωρητική εξέταση», σημείο 4 που επιγράφεται «Ειδικές διατάξεις για τις κατηγορίες C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E», του παραρτήματος II της οδηγίας 2006/126, τα σημεία 4.1.9 και 4.1.10 του παραρτήματος αυτού ορίζουν τα εξής:

«4.1.9. παράγοντες ασφαλείας σχετιζόμενοι με τη φόρτωση του οχήματος: έλεγχος του φορτίου (στοιβασία και πρόσδεση), δυσχέρειες αναλόγως των διαφόρων ειδών φορτίου (π.χ. υγρά, αναρτημένα φορτία, [...]), φόρτωση και εκφόρτωση εμπορευμάτων και χρήση του εξοπλισμού φόρτωσης (κατηγορίες C, CE, C1, C1E μόνο)·

4.1.10. ευθύνη του οδηγού όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών· άνεση και ασφάλεια επιβατών· μεταφορά παιδιών· αναγκαίοι έλεγχοι πριν την εκκίνηση· όλα τα είδη λεωφορείων πρέπει να αποτελούν μέρος της θεωρητικής εξέτασης (λεωφορεία δημοσίας χρήσεως και πούλμαν, λεωφορεία ειδικών διαστάσεων, [...]) (κατηγορίες D, DE, D1, D1E μόνο).»

- 8 Υπό τον ίδιο τίτλο I, τμήμα B που επιγράφεται «Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς», σημείο 8 που επιγράφεται «Εξέταση προσόντων και συμπεριφοράς για τις κατηγορίες C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 και D1E», τα σημεία 8.1.6, 8.1.8, 8.2.3 και 8.2.4 του εν λόγω παραρτήματος προβλέπουν τα εξής:

«8.1.6. έλεγχος των παραγόντων ασφαλείας που συνδέονται με τη φόρτωση του οχήματος: αμαξώμα, ελάσματα, θύρες διαμερίσματος φορτίου, μηχανισμός φόρτωσης (αν υπάρχει), ασφάλιση του θαλάμου (εάν υπάρχει), τρόπος φόρτωση[ς], στερέωση φορτίου (κατηγορίες C, CE, C1, C1E μόνο)·

[...]

8.1.8. ικανότητα λήψης ειδικών μέτρων ασφαλείας στο αυτοκίνητο· έλεγχος αμαξώματος, θυρών, εξόδων κινδύνου, εξοπλισμού πρώτων βοηθειών, πυροσβεστήρων και άλλων εξοπλισμών ασφαλείας (κατηγορίες D, DE, D1, D1E μόνο)·

[...]

- 8.2.3. ασφαλής στάθμευση για φόρτωση/εκφόρτωση σε κεκλιμένο επίπεδο/εξέδρα ή παρόμοια εγκατάσταση (κατηγορίες C, CE, C1, C1E μόνο)·
- 8.2.4. στάθμευση για την ασφαλή επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών λεωφορείου (κατηγορίες D, DE, D1, D1E μόνο).»

Το τσεχικό δίκαιο

- 9 Το άρθρο 80a, παράγραφος 1, στοιχεία g έως i, του Ζάκον č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích (νόμος 361/2000 για την κυκλοφορία στους άξονες χερσαίων μεταφορών), όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της υπό κρίση υποθέσεως, προβλέπει τα εξής:

«Στην κατηγορία

- g) C1 υπάγονται τα αυτοκίνητα, πλην των ελκυστήρων, η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα των οποίων υπερβαίνει τα 3 500 kg όχι όμως τα 7 500 kg, τα οποία προορίζονται για τη μεταφορά το πολύ οκτώ επιβατών, εκτός του οδηγού, και τα οποία μπορούν να συνδυάζονται με ρυμουλκούμενο η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του οποίου δεν υπερβαίνει τα 750 kg,
- h) C υπάγονται τα αυτοκίνητα, πλην των ελκυστήρων και των οχημάτων του σημείου g, η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα των οποίων υπερβαίνει τα 3 500 kg, τα οποία προορίζονται για τη μεταφορά το πολύ οκτώ επιβατών, εκτός του οδηγού, και τα οποία μπορούν να συνδυάζονται με ρυμουλκούμενο του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 750 kg,
- i) D1 υπάγονται τα αυτοκίνητα μεγίστου μήκους 8 m, τα οποία προορίζονται για τη μεταφορά άνω των 8 και έως 16 το πολύ επιβατών, εκτός του οδηγού, και τα οποία μπορούν να συνδυάζονται με ρυμουλκούμενο, του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 750 kg.»

Η προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασία

- 10 Στις 11 Ιουλίου 2014, η Επιτροπή απηύθυνε στην Τσεχική Δημοκρατία προειδοποιητική επιστολή, με την οποία εφιστούσε την προσοχή του εν λόγω κράτους μέλους στο γεγονός ότι ορισμένες διατάξεις της νομοθεσίας του περί του ορισμού των κατηγοριών οχημάτων C1, C και D1 δεν ήταν σύμφωνες προς την οδηγία 2006/126.
- 11 Αφού εξέτασε τα προβληθέντα από την Τσεχική Δημοκρατία επιχειρήματα που περιλαμβάνονται στην από 8 Οκτωβρίου 2014 απάντηση στην επιστολή αυτή, η Επιτροπή εξέδωσε στις 27 Φεβρουαρίου 2015 αιτιολογημένη γνώμη, με την οποία κάλεσε το εν λόγω κράτος μέλος να λάβει τα αναγκαία μέτρα για να συμμορφωθεί προς την αιτιολογημένη γνώμη εντός προθεσμίας δύο μηνών από τη λήψη της. Κατόπιν αιτήσεως της Τσεχικής Δημοκρατίας, η προθεσμία παρατάθηκε έως τις 27 Μαΐου 2015.
- 12 Με έγγραφο της 22ας Μαΐου 2015, η Τσεχική Δημοκρατία απάντησε στην αιτιολογημένη γνώμη, αναφέροντας, σε σχέση με τον ορισμό των κατηγοριών αδειών οδήγησης C, C1 και D1, ότι «προκειμένου να αποκλειστεί κάθε κίνδυνος ασάφειας και να επιτευχθεί μεγαλύτερη ασφάλεια δικαίου, η Τσεχική Δημοκρατία δ[ε]χόταν] να τροποποιήσει εν μέρει τις ισχύουσες νομοθετικές διατάξεις κατά τρόπο ανταποκρινόμενο στις απαιτήσεις της Επιτροπής».
- 13 Η Επιτροπή, μη έχοντας λάβει κανένα στοιχείο σχετικά με τη θέσπιση των ως άνω σχεδιαζόμενων τροποποιήσεων και εκτιμώντας ότι, εν πάση περιπτώσει, η παράβαση που αποδιδόταν στη Τσεχική Δημοκρατία συνεχιζόταν μέχρι την ημερομηνία λήξεως της ταχθείσας με την αιτιολογημένη γνώμη προθεσμίας, αποφάσισε να ασκήσει την υπό κρίση προσφυγή.

Επί της προσφυγής

Επιχειρήματα των διαδίκων

- 14 Η Επιτροπή προβάλλει δύο αιτιάσεις. Με την πρώτη αιτίαση υποστηρίζει ότι, ενώ οι ορισμοί των κατηγοριών C1 και C προβλέπουν ρητώς ότι πρόκειται για «αυτοκίνητα πλην εκείνων των κατηγοριών D1 ή D», η τσεχική νομοθεσία δεν επανέλαβε το κριτήριο αυτό. Ωστόσο, δεδομένου ότι το εν λόγω κριτήριο είναι καθοριστικό για την ορθή διενέργεια της αναγκαίας διακρίσεως μεταξύ των κατηγοριών C1/C και D1/D, η διαπραχθείσα με τον τρόπο αυτό παράλειψη έχει ως συνέπεια ότι, στο εν λόγω κράτος μέλος, ο κάτοχος άδειας οδήγησης της κατηγορίας C1 ή C δικαιούται να οδηγεί όχημα κατασκευασμένο για τη μεταφορά οκτώ επιβατών το πολύ, ανεξαρτήτως του γεγονότος ότι το όχημα αυτό έχει σχεδιαστεί για τη μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων, μολονότι η οδηγία 2006/126 απαιτεί άδεια οδήγησης κατηγορίας D1 ή D εφόσον το όχημα έχει σχεδιαστεί και κατασκευαστεί για τη μεταφορά επιβατών.
- 15 Με τη δεύτερη αιτίαση η Επιτροπή υποστηρίζει ότι, ενώ το άρθρο 4, παράγραφος 4, στοιχείο η', της οδηγίας 2006/126 ορίζει την κατηγορία D1 ως περιλαμβάνουσα τα αυτοκίνητα «που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για τη μεταφορά μέχρι 16 επιβατών, εκτός του οδηγού», η τσεχική νομοθεσία, επιβάλλοντας ελάχιστο όριο αριθμού άνω των οκτώ επιβατών, εισήγαγε μία προϋπόθεση αντίθετη προς το άρθρο 4, παράγραφος 4, στοιχείο η', της οδηγίας 2006/126.
- 16 Σε σχέση με τις δύο αυτές αιτιάσεις, η Επιτροπή εξηγεί ότι, παραδοσιακά, η κατηγορία C περιλαμβάνει τα αυτοκίνητα που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων, ενώ η κατηγορία D περιλαμβάνει τα αυτοκίνητα που προορίζονται για τη μεταφορά επιβατών. Αυτό, ωστόσο, δεν σημαίνει ότι τα αυτοκίνητα της κατηγορίας C δεν μπορούν να μεταφέρουν και επιβάτες. Στην περίπτωση αυτή, θα πρόκειται κυρίως για την ομάδα που επιβαίνει στο όχημα με κύριο σκοπό τον χειρισμό του φορτίου και όχι για επιβάτες που ταξιδεύουν από σημείο A σε σημείο B.
- 17 Δεδομένου ότι ορισμένα τεχνικά χαρακτηριστικά των κατηγοριών C και C1 είναι πανομοιότυπα με εκείνα των κατηγοριών D1 και D, η Επιτροπή υπογραμμίζει την ανάγκη να οριοθετηθούν με ακρίβεια οι κατηγορίες C1 και C, αφενός, και οι κατηγορίες D1 και D, αφετέρου. Η οριοθέτηση που γίνεται συναφώς δεκτή από την οδηγία 2006/126, δηλαδή η φράση «πλην εκείνων των κατηγοριών D1 ή D» που περιλαμβάνεται στον ορισμό των κατηγοριών C1 και C, σημαίνει επομένως ότι τα οχήματα που πληρούν τα τεχνικά κριτήρια των κατηγοριών C1/C και D1/D, αλλά που προορίζονται κυρίως για τη μεταφορά επιβατών, εμπίπτουν στις κατηγορίες D1 και D, ενώ τα οχήματα που δεν ανήκουν στις κατηγορίες D1 και D εμπίπτουν στις κατηγορίες C1 και C.
- 18 Η Τσεχική Δημοκρατία εκτιμά ότι η προσφυγή είναι αβάσιμη.
- 19 Κατά το κράτος μέλος αυτό, εφόσον επιτυγχάνεται ο επιδιωκόμενος με τις διατάξεις της οδηγίας 2006/126 σκοπός, ουδόλως απαιτείται κατά γράμμα μεταφορά τους στην εθνική έννομη τάξη. Εν προκειμένω, ο σκοπός αυτός επιτυγχάνεται, δεδομένου ότι η οριοθέτηση, σε εθνικό επίπεδο, των κατηγοριών οχημάτων C1, C και D1, μολονότι δεν έχει διατυπωθεί με όρους πανομοιότυπους με αυτούς της εν λόγω οδηγίας, εξασφαλίζει ότι κανένα όχημα δεν μπορεί να εμπίπτει σε περισσότερες κατηγορίες.
- 20 Το κατώτατο όριο αριθμού άνω των οκτώ επιβατών εκτός του οδηγού που προβλέπει η τσεχική νομοθεσία είναι αναγκαίο λόγω του ότι, κατά το εν λόγω κράτος μέλος, τα οχήματα που εμπίπτουν στην κατηγορία D1 αντιπροσωπεύουν υποσύνολο της κατηγορίας D.
- 21 Εξάλλου, ελλείψει αυτού του ορίου, η κατηγορία D1, καθόσον περιλαμβάνει τα αυτοκίνητα μεγίστου μήκους 8 μέτρων που δύνανται να μεταφέρουν δεκαέξι το πολύ επιβάτες, θα απορροφούσε de facto τις κατηγορίες C1 και C.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

- 22 Προκαταρκτικώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι, σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 2 της οδηγίας 2006/126, οι κανόνες σχετικά με την άδεια οδήγησης αποτελούν απαραίτητο στοιχείο της κοινής πολιτικής μεταφορών, συμβάλλουν στη βελτίωση της ασφάλειας της οδικής κυκλοφορίας και διευκολύνουν την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων που εγκαθίστανται σε κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο που χορήγησε την άδεια.
- 23 Λαμβανομένης υπόψη της υπάρξεως σημαντικών διαφορών μεταξύ των κρατών μελών στον τομέα αυτό, η οδηγία 2006/126, η οποία είναι η τρίτη οδηγία για την άδεια οδήγησης, επιδιώκει, όπως αποδεικνύεται από την ίδια αυτή αιτιολογική σκέψη, να επιτύχει πιο προωθημένη εναρμόνιση, προκειμένου να συμβάλει στην υλοποίηση των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- 24 Στα μέσα που προβλέπει η οδηγία για την επίτευξη του σκοπού αυτού συγκαταλέγονται, μεταξύ άλλων, οι ορισμοί των κατηγοριών αδειών οδήγησης οι οποίοι, κατά την αιτιολογική σκέψη 12 της οδηγίας αυτής, «θα πρέπει να αντικατοπτρίζουν περισσότερο τα τεχνικά χαρακτηριστικά των σχετικών οχημάτων καθώς και την δεξιότητα που είναι αναγκαία για την οδήγηση των οχημάτων».
- 25 Συγκεκριμένα, ενώ η πρώτη οδηγία 80/1263/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 4ης Δεκεμβρίου 1980, περί καθιέρωσης κοινοτικής αδειας οδήγησης (ΕΕ ειδ. έκδ. 13/010, σ. 89), είχε θεσπίσει μια πρώτη κατηγοριοποίηση των οχημάτων για τους σκοπούς κατάρτισης του κοινοτικού υποδείγματος εθνικής άδειας οδήγησης, η οδηγία 91/439, η οποία αντικατέστησε την πρώτη αυτή οδηγία, προέβη σε διάφορες διευκρινίσεις των ορισμών των κατηγοριών οχημάτων και των τύπων αδειών οδήγησης που απαιτούνται για την οδήγηση των εν λόγω οχημάτων και, μεταξύ άλλων, όρισε με μεγαλύτερη ακρίβεια και οριοθέτησε καλύτερα τις διάφορες κατηγορίες αδειών οδήγησης.
- 26 Συνεχίζοντας την εναρμόνιση στον τομέα αυτό, η οδηγία 2006/126 διευκρίνισε, όσον αφορά τις κατηγορίες C και C1, ότι αμφότερες αφορούν τα αυτοκίνητα τα οποία σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για τη μεταφορά το πολύ οκτώ επιβατών, ενώ εξάλλου οι δύο αυτές κατηγορίες διαφέρουν ως προς τη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα. Όσον αφορά τις κατηγορίες D και D1, η οδηγία 2006/126, ενώ διατήρησε το κατώτατο όριο αριθμού άνω των οκτώ επιβατών για την κατηγορία D, κατήργησε το όριο αυτό για την κατηγορία D1, με αποτέλεσμα για την τελευταία αυτή κατηγορία να εφαρμόζεται μόνον το ανώτατο όριο των δεκαέξι επιβατών.
- 27 Αυτές οι διευκρινίσεις και οι τροποποιήσεις σε σχέση με την οδηγία 91/439 κατέστησαν δυνατό, όπως εξηγεί η Επιτροπή στα δικόγραφα της, ορισμένα οχήματα να εμπίπτουν πλέον στην κατηγορία D1 και όχι στην κατηγορία C1. Ως παράδειγμα, η Επιτροπή αναφέρει τα μικρά λεωφορεία πολυτελείας καθώς και τα τεθωρακισμένα ιδιωτικά αυτοκίνητα. Τα οχήματα αυτά, στο μέτρο που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για τη μεταφορά το πολύ οκτώ επιβατών, εκτός του οδηγού, και εφόσον το μέγιστο μήκος τους δεν υπερβαίνει τα 8 μέτρα, εμπίπτουν πλέον σε κατηγορία που είναι ενδεδειγμένη για αυτά, λαμβανομένων υπόψη των τεχνικών χαρακτηριστικών τους και της συνήθους χρήσεώς τους, ήτοι στην κατηγορία D1.
- 28 Επομένως, στο παρόν στάδιο εξελίξεως του δικαίου της Ένωσης, οι κατηγορίες C και C1, οι οποίες ορίζονται, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1, της οδηγίας 2006/126, στην παράγραφο 4, στοιχεία δ' και στ', αντιστοίχως, του εν λόγω άρθρου, αφορούν τα αυτοκίνητα πλην εκείνων των κατηγοριών D1 ή D, η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα των οποίων υπερβαίνει τα 3 500 kg, όσον αφορά τα οχήματα της κατηγορίας C, ή υπερβαίνει τα 3 500 kg όχι όμως τα 7 500 kg, όσον αφορά τα οχήματα της κατηγορίας C1, και τα οποία σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για τη μεταφορά οκτώ, το πολύ, επιβατών, εκτός του οδηγού. Η κατηγορία D1, η οποία ορίζεται στην παράγραφο 4, στοιχείο η', του ίδιου άρθρου, αφορά τα αυτοκίνητα τα οποία σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για τη μεταφορά μέχρι δεκαέξι επιβατών, εκτός του οδηγού, μεγίστου μήκους 8 μέτρων.

- 29 Ωστόσο, στην τσεχική νομοθεσία, ο ορισμός των κατηγοριών C και C1 δεν επαναλαμβάνει την οριοθέτηση των κατηγοριών C/C1 και D/D1 που προβλέπεται από το δίκαιο της Ένωσης και εκφράζεται με τη φράση «πλην εκείνων των κατηγοριών D1 ή D». Εκ των ανωτέρω συνάγεται ότι δεν μεταφέρθηκε στο τσεχικό δίκαιο η κατάργηση του κατώτατου ορίου αριθμού άνω των οκτώ επιβατών στην οποία προέβη ο νομοθέτης της Ένωσης με την έκδοση της οδηγίας 2006/126 στο πλαίσιο της προαναφερθείσας εξελίξεως του ρυθμιστικού πλαισίου.
- 30 Η ύπαρξη τέτοιων διαφορών ως προς τον ορισμό έχει ως συνέπεια ότι οχήματα που εμπίπτουν στην κατηγορία D1 μπορούν να οδηγούνται, δυνάμει της τσεχικής νομοθεσίας, από τους κατόχους άδειας οδηγήσεως C1, πράγμα αντίθετο προς τον σκοπό της οδηγίας 2006/126.
- 31 Τα παραδείγματα που προέβαλε η Επιτροπή, ήτοι τα μικρά λεωφορεία πολυτελείας, καθώς και τα τεθωρακισμένα ιδιωτικά αυτοκίνητα με τις τεχνικές προδιαγραφές που μνημονεύονται στη σκέψη 27 της παρούσας αποφάσεως, αποδεικνύουν την ύπαρξη τέτοιων διαφορών. Συγκεκριμένα, ενώ, σύμφωνα με το άρθρο 4, παράγραφος 4, στοιχείο η', της οδηγίας 2006/126, τέτοια οχήματα εμπίπτουν στην κατηγορία D1, τα ίδια οχήματα εμπίπτουν, σύμφωνα με την τσεχική ρύθμιση που μεταφέρει την οδηγία αυτή στο εσωτερικό δίκαιο, στην κατηγορία C1. Εξάλλου, δυνάμει της φράσεως «πλην εκείνων των κατηγοριών D1 ή D», με την οποία η εν λόγω οδηγία οριοθετεί τις κατηγορίες C/C1, αφενός, και D/D1, αφετέρου, τέτοια οχήματα, εφόσον εμπίπτουν στην κατηγορία D1, δεν είναι σε καμία περίπτωση δυνατόν να εμπίπτουν, κατά το δίκαιο της Ένωσης, στην κατηγορία C1.
- 32 Κατά συνέπεια, για τον ίδιο τύπο οχήματος, η κατηγορία άδειας οδηγήσεως που απαιτείται στην Τσεχική Δημοκρατία διαφέρει από εκείνη την οποία πρέπει να διαθέτει ο οδηγός στα άλλα κράτη μέλη. Μια τέτοια κατάσταση είναι αντίθετη προς τους κύριους σκοπούς που επιδιώκει η οδηγία 2006/126.
- 33 Τα επιχειρήματα που προβάλλει η Τσεχική Δημοκρατία δεν μπορούν να ανατρέψουν τη διαπίστωση αυτή και το υποστατό της παραβάσεως που απορρέει από αυτήν.
- 34 Πρώτον, το κράτος μέλος αυτό υποστηρίζει ότι, εφόσον επιτυγχάνεται ο επιδιωκόμενος με τις διατάξεις της οδηγίας 2006/126 σκοπός, το δίκαιο της Ένωσης δεν απαιτεί να προβαίνουν τα κράτη μέλη σε κατά γράμμα μεταφορά των ορισμών που προβλέπει η οδηγία 2006/126.
- 35 Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι, κατά πάγια νομολογία, η μεταφορά οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο δεν απαιτεί, βεβαίως, κατ' ανάγκη τυπική και κατά γράμμα επανάληψη των διατάξεων της οδηγίας με ρητή και ειδική νομοθετική ή κανονιστική διάταξη, αλλά αρκεί ένα γενικό νομικό πλαίσιο, εφόσον αυτό εξασφαλίζει αποτελεσματικά την πλήρη εφαρμογή της οδηγίας κατά τρόπο αρκούντως σαφή και συγκεκριμένο (απόφαση της 30ής Ιουνίου 2016, Επιτροπή κατά Πολωνίας, C-648/13, EU:C:2016:490, σκέψη 73 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 36 Εντούτοις, όπως προκύπτει από τις σκέψεις 29 έως 32 της παρούσας αποφάσεως, οι εθνικές διατάξεις που επικαλείται η Τσεχική Δημοκρατία δεν καθιστούν δυνατή την επίτευξη του αποτελέσματος που επιδιώκεται με το άρθρο 4, παράγραφος 1 και παράγραφος 4, στοιχεία δ', στ' και η', της οδηγίας 2006/126. Υπό τις συνθήκες αυτές, το επιχείρημα ότι η κατά γράμμα μεταφορά στο εθνικό δίκαιο δεν είναι υποχρεωτική είναι αλυσιτελές στο πλαίσιο της παρούσας υποθέσεως.
- 37 Δεύτερον, η Τσεχική Δημοκρατία υποστηρίζει ότι οριοθέτησε σε εθνικό επίπεδο τις κατηγορίες οχημάτων C1, C και D1 κατά τρόπο ο οποίος είναι ακριβής, κατανοητός και, στην πράξη, δεν μπορεί να γεννήσει οποιαδήποτε διαφορά. Συγκεκριμένα, με βάση την αρχή ότι κανένα όχημα δεν θα πρέπει να εμπίπτει σε πλείονες κατηγορίες, το κράτος μέλος αυτό θεωρεί ότι ο εν λόγω σκοπός μπορεί να επιτευχθεί με δύο τρόπους, ήτοι είτε ορίζοντας μια κατηγορία με αρνητικό τρόπο σε σχέση με τις άλλες κατηγορίες, λύση την οποία δέχεται η οδηγία 2006/126, είτε ορίζοντας τις επιμέρους

κατηγορίες κατά τρόπο ώστε να μην επικαλύπτονται, λύση την οποία δέχθηκε ο Τσέχος νομοθέτης, καθορίζοντας κατώτατο όριο για τον αριθμό επιβατών που μπορούν να μεταφέρουν τα οχήματα της κατηγορίας D1.

- 38 Συναφώς, αρκεί να επισημανθεί ότι η Τσεχική Δημοκρατία, όπως παραδέχεται η ίδια, προέβλεψε, προκειμένου να εφαρμόσει την εν λόγω οριοθέτηση, στον εθνικό ορισμό της κατηγορίας D1, μια προϋπόθεση η οποία όμως δεν περιλαμβάνεται στο άρθρο 4, παράγραφος 4, στοιχείο η', της οδηγίας 2006/126, με το οποίο το δίκαιο της Ένωσης ορίζει αυτή την κατηγορία. Όπως, όμως, διαπιστώθηκε με τις σκέψεις 29 έως 32 της παρούσας αποφάσεως, η ύπαρξη αυτής της πρόσθετης προϋποθέσεως οδηγεί σε αποκλίσεις ως προς την εφαρμογή της οδηγίας αυτής στην Τσεχική Δημοκρατία σε σχέση με τα άλλα κράτη μέλη όταν πρόκειται να καθοριστεί σε ποια κατηγορία εμπίπτει ένα όχημα και, κατά συνέπεια, ποιο είναι το είδος της άδειας οδηγήσεως που απαιτείται για το όχημα αυτό.
- 39 Ως εκ τούτου, η επιλογή μεθόδου οριοθέτησεως που οδηγεί σε τέτοιες αποκλίσεις σε σχέση με τις απαιτήσεις του δικαίου της Ένωσης δεν μπορεί, εν πάση περιπτώσει, να συμβάλει στην πλήρη και ορθή μεταφορά της οδηγίας 2006/126 στο εσωτερικό δίκαιο.
- 40 Τρίτον, η Τσεχική Δημοκρατία υποστηρίζει ότι τα οχήματα που εμπίπτουν στην κατηγορία D1 αντιπροσωπεύουν υποσύνολο της κατηγορίας D, όπως προκύπτει από την ονομασία αυτής της κατηγορίας D1 και από το ιστορικό θεσπίσεως του ορισμού των κατηγοριών σε επίπεδο Ένωσης. Πρόκειται, κατά την Τσεχική Δημοκρατία, για «απλουστευμένη» εκδοχή της κατηγορίας D και τα οχήματα που εμπίπτουν στην κατηγορία D1 αποτελούν επομένως ένα συγκεκριμένο τμήμα των οχημάτων που εμπίπτουν στην κατηγορία D, οπότε, λαμβανομένων υπόψη των χαρακτηριστικών τους, θα αρκεί η κατοχή μιας απλουστευμένης εκδοχής της άδειας οδηγήσεως της κατηγορίας D. Δεδομένου ότι το κατώτατο όριο σχετικά με τον αριθμό των δυνάμενων να μεταφέρονται προσώπων περιλαμβάνεται στον ορισμό της κατηγορίας D, θα πρέπει να επαναληφθεί στην κατηγορία D1.
- 41 Συναφώς, πρέπει να επισημανθεί ότι, μολοντί κατά το άρθρο 3, παράγραφος 2, της οδηγίας 91/439 η κατηγορία D1 είχε σχεδιαστεί ως υποκατηγορία της κατηγορίας D, όπως αποδεικνύεται από τη φράση «[σ]τα πλαίσια των κατηγοριών A, B, B + E, Γ, Γ + E, Δ και Δ + E, μπορεί να εκδίδεται ειδική άδεια για την οδήγηση οχημάτων των παρακάτω υποκατηγοριών», εντούτοις, η φράση αυτή δεν διαλαμβάνεται στον ορισμό των κατηγοριών αδειών οδηγήσεως που θεσπίζει το άρθρο 4, παράγραφος 4, της οδηγίας 2006/126. Το γεγονός ότι, συνακόλουθα, η κατηγορία D1 περιλαμβάνει επίσης οχήματα που δεν εμπίπτουν στην κατηγορία D, όπως ακριβώς και οι συνέπειες που απορρέουν από το γεγονός αυτό για την κατηγοριοποίηση των διαφόρων αδειών οδηγήσεως, αποτελεί, συνεπώς, επιλογή στην οποία προέβη ο νομοθέτης της Ένωσης, η δε παρούσα διαδικασία προσφυγής λόγω παραβάσεως δεν προσφέρεται για την αμφισβήτηση της χρησιμότητας της επιλογής αυτής.
- 42 Τέταρτον, η Τσεχική Δημοκρατία υποστηρίζει ότι, αν δεν υπήρχε το κατώτατο όριο αριθμού άνω των οκτώ επιβατών που προβλέπει το τσεχικό δίκαιο, η κατηγορία D1, καθόσον καλύπτει τα αυτοκίνητα μεγίστου μήκους 8 μέτρων που μπορούν να μεταφέρουν μέχρι δεκαέξι επιβάτες, θα απορροφούσε de facto τις κατηγορίες C1 και C. Θα μπορούσε μάλιστα να θεωρηθεί ότι η οδήγηση φορτηγού οχήματος μήκους μικρότερου των 8 μέτρων απαιτεί άδεια οδηγήσεως κατηγορίας D1, και μόνον εάν το μήκος ενός τέτοιου φορτηγού υπερβαίνει τα 8 μέτρα, απαιτείται άδεια οδηγήσεως κατηγορίας C1.
- 43 Συναφώς, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, όσον αφορά τις κατηγορίες C/C1 και D1, ο ορισμός του αυτοκινήτου, αν δεν ληφθούν υπόψη οι παράγοντες του αριθμού επιβατών, της μάζας και του μήκους, είναι πανομοιότυπος για τις εν λόγω κατηγορίες, ιδίως καθόσον τα αυτοκίνητα αυτά «σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για τη μεταφορά [...] επιβατών».

- 44 Από την οριοθέτηση των κατηγοριών C/C1 και D1 με τη φράση «αυτοκίνητα πλην εκείνων των κατηγοριών D1 ή D» προκύπτει ότι, κατά τον καθορισμό της κατηγορίας άδειας οδήγησης, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών είναι υποχρεωμένες να εξετάζουν κατ' αρχάς τη δυνατότητα εφαρμογής της κατηγορίας D1 και, εάν υφίσταται η δυνατότητα αυτή, θα πρέπει να χορηγούν άδεια οδήγησης για την κατηγορία αυτή.
- 45 Επομένως, βάσει απλώς και μόνον της γραμματικής ερμηνείας των επίμαχων διατάξεων της οδηγίας 2006/126, όσον αφορά τα αυτοκίνητα των οποίων το μήκος δεν υπερβαίνει τα 8 μέτρα, η κατηγορία D1 καλύπτει πλήρως τις κατηγορίες C/C1.
- 46 Κατά συνέπεια, ο ορισμός των κατηγοριών C/C1 και D1, που περιλαμβάνεται στο άρθρο 4, παράγραφος 4, της οδηγίας 2006/126 φαίνεται να μην εξασφαλίζει κατάλληλη οριοθέτηση αυτών των κατηγοριών.
- 47 Εντούτοις, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, για την ερμηνεία διατάξεως του δικαίου της Ένωσης πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όχι μόνον το γράμμα της, αλλά και το πλαίσιο στο οποίο αυτή εντάσσεται και οι σκοποί που επιδιώκονται με τη ρύθμιση της οποίας αποτελεί μέρος (απόφαση της 12ης Οκτωβρίου 2017, Kamin und Grill Shop, C-289/16, EU:C:2017:758, σκέψη 22 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 48 Επομένως, για την ορθή ερμηνεία των εν λόγω κατηγοριών πρέπει να ληφθεί υπόψη το σύνολο του κειμένου της οδηγίας 2006/126, συμπεριλαμβανομένων των παραρτημάτων της που αποδεικνύουν ότι η χρήση των αυτοκινήτων διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο.
- 49 Όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 47 των προτάσεών του, το υπόδειγμα της άδειας οδήγησης που προβλέπεται στο άρθρο 1, παράγραφος 1, της οδηγίας 2006/126 και περιλαμβάνεται στο παράρτημα I της οδηγίας αυτής, απεικονίζει σαφώς, μέσω εικονογράμματος, τη χρήση του οχήματος κάθε κατηγορίας, ιδίως το ότι προορίζεται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών.
- 50 Ομοίως, οι διατάξεις του παραρτήματος II της εν λόγω οδηγίας, οι οποίες παρατίθενται στις σκέψεις 7 και 8 της παρούσας αποφάσεως, αποδεικνύουν ότι οι απαιτήσεις για την απόκτηση άδειας οδήγησης είναι διαφορετικές ανάλογα με τις χρήσεις του οικείου οχήματος.
- 51 Εντεύθεν συνάγεται ότι δεν μπορεί να γίνει δεκτό να καταλήγει η μη τήρηση της οριοθέτησεως μεταξύ των κατηγοριών C/C1 και D/D1 σε αποτέλεσμα αντίθετο προς το επιδιωκόμενο από την οδηγία 2006/126, ήτοι προς την ασφάλεια της οδικής κυκλοφορίας. Όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 56 των προτάσεών του, κάτι τέτοιο θα συνέβαινε αν η αποκλειστική μεταφορά προσώπων πραγματοποιείτο από οδηγούς έχοντες άδεια οδήγησης οχημάτων κατηγορίας C ή C1, από τους οποίους έχει ζητηθεί να αποδείξουν κυρίως τις γνώσεις τους σε σχέση με την παραλαβή, τη φόρτωση, τη μεταφορά, την παράδοση και την εκφόρτωση των εμπορευμάτων.
- 52 Βεβαίως, στον τομέα των αδειών οδήγησης, στον οποίο οι εθνικές διοικήσεις πρέπει να επεξεργάζονται μεγάλο αριθμό αιτήσεων εντός ευλόγως συντόμου χρονικού διαστήματος, δεν παρίσταται ιδανική η νομοθετική λύση που απαιτεί προσφυγή σε στοιχεία που δεν περιλαμβάνονται ευθέως στους ορισμούς των κατηγοριών άδειας οδήγησης.
- 53 Ωστόσο, δεν επιτρέπεται ένα κράτος μέλος να θεσπίσει εθνική ρύθμιση για τη μεταφορά της οδηγίας 2006/126 στο εσωτερικό δίκαιο η οποία θα εισήγαγε προϋποθέσεις μη προβλεπόμενες από την οδηγία αυτή ή θα καταργούσε προβλεπόμενες από την εν λόγω οδηγία προϋποθέσεις, πράγμα που θα συνεπαγόταν την τροποποίηση των κατηγοριών οχημάτων που ορίζει η οδηγία 2006/126, εις βάρος της ασφάλειας της οδικής κυκλοφορίας. Τυχόν ασάφειες στη διατύπωση της οδηγίας αυτής θα καθιστούσαν ενδεχομένως αναγκαία την επέμβαση του νομοθέτη της Ένωσης, αλλά δεν θα μπορούσαν να οδηγήσουν το Δικαστήριο στην απόρριψη προσφυγής λόγω παραβάσεως η οποία πρέπει να διαπιστωθεί.

- 54 Υπό τις συνθήκες αυτές, πρέπει να απορριφθούν τα επιχειρήματα που προέβαλε η Τσεχική Δημοκρατία.
- 55 Κατά συνέπεια, διαπιστώνεται ότι η Τσεχική Δημοκρατία:
- παραλείποντας να εκπληρώσει την υποχρέωση να περιλάβει στον ορισμό των κατηγοριών C1 και C αποκλειστικώς τα οχήματα που δεν εμπίπτουν στις κατηγορίες D1 ή D, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 4, παράγραφος 1 και παράγραφος 4, στοιχεία δ' και στ', της οδηγίας 2006/126, και
 - περιορίζοντας τον ορισμό της κατηγορίας D1 στα οχήματα που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για τη μεταφορά πλέον των οκτώ επιβατών, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 4, παράγραφος 1 και παράγραφος 4, στοιχείο η', της οδηγίας αυτής.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 56 Κατά το άρθρο 138, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα έξοδα εφόσον υπάρχει σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Δεδομένου ότι η Επιτροπή ζήτησε να καταδικασθεί η Τσεχική Δημοκρατία στα δικαστικά έξοδα και ότι διαπιστώθηκε η ύπαρξη παραβάσεως, πρέπει να καταδικασθεί η Τσεχική Δημοκρατία στα δικαστικά έξοδα.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (ένατο τμήμα) αποφασίζει:

- 1) Η Τσεχική Δημοκρατία, παραλείποντας να εκπληρώσει την υποχρέωση να περιλάβει στον ορισμό των κατηγοριών C1 και C αποκλειστικώς τα οχήματα που δεν εμπίπτουν στις κατηγορίες D1 ή D, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 4, παράγραφος 1 και παράγραφος 4, στοιχεία δ' και στ', της οδηγίας 2006/126/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2006, για την άδεια οδήγησης.
- 2) Η Τσεχική Δημοκρατία, περιορίζοντας τον ορισμό της κατηγορίας D1 στα οχήματα που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για τη μεταφορά πλέον των οκτώ επιβατών, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 4, παράγραφος 1 και παράγραφος 4, στοιχείο η', της οδηγίας αυτής.
- 3) Καταδικάζει την Τσεχική Δημοκρατία στα δικαστικά έξοδα.

(υπογραφές)