



Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK
YVES BOT
esitatud 7. septembril 2017¹

Kohtuasi C-314/16

Euroopa Komisjon
versus

Tšehhi Vabariik

Liikmesriigi kohustuste rikkumine – Direktiiv 2006/126/EÜ – Transport – Juhiluba – C1- ja C-kategooria määratluse laiendamine ja D1-kategooria määratluse piiramine

1. Euroopa Komisjon palub oma hagiavalduses Euroopa Kohtul tuvastada, et:
 - kuna Tšehhi Vabariik ei täida kohustust rühmitada ümber C1- ja C-kategooria määratluse alla ainult muud kui D1- või D-kategooria veokid, siis on ta rikkunud kohustusi, mis tal on Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. detsembri 2006. aasta direktiivi 2006/126/EÜ² juhilubade kohta artikli 4 lõike 1 ning artikli 4 lõike 4 punktide d ja f alusel, ja
 - kuna Tšehhi Vabariik piirab D1-kategooria määratlust nii, et see hõlmab ainult veokeid, mis on kavandatud ja valmistatud vedama lisaks juhile rohkem kui kaheksat sõitjat, siis on ta rikkunud kohustusi, mis tal on selle direktiivi artikli 4 lõike 1 ja artikli 4 lõike 4 punkti h alusel.
2. Käesolevas ettepanekus esitan ma põhjused, mille pärast ma arvan, et see liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi on põhjendatud.

I. Õiguslik raamistik

A. Liidu õigus

3. Direktiivi 2006/126 põhjendustes 1, 2 ja 12 on märgitud:

- „(1) Nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiivi 91/439/EMÜ juhilubade kohta^[3] on mitu korda oluliselt muudetud. Nüüd, kui kõnealusesse direktiivi on tehtud uusi muudatusi, on selguse huvides soovitatav kõnealused sätted uuesti sõnastada.
- (2) Juhilubasid käsitlevad eeskirjad on oluline osa ühisest transpordipoliitikast, need aitavad parandada liiklusohutust ning hõlbustavad selliste isikute vaba liikumist, kes asuvad elama muus liikmesriigis kui juhiloa väljastanud liikmesriik. Isikliku transpordi olulisust silmas pidades soodustab

¹ Algkeel: prantsuse.

² ELT 2006, L 403, lk 18.

³ EÜT 1991, L 237, lk 1; ELT eriväljaanne 07/01, lk 317.

vastuvõtva liikmesriigi poolt nõuetekohaselt tunnustatud juhiloa omamine inimeste liikumis- ja asutamisevabadust. Vaatamata edusammudele juhiloa eeskirjade ühtlustamisel, on [...] sõidukite alamkategoriaid käsitlevad liikmesriikide eeskirjad märkimisväärselt erinevad; neid eeskirju tuleb ühenduse poliitikate rakendamisele kaasaaitamiseks täielikumalt ühtlustada.

[...]

(12) Kategooriate määratlused peaksid kajastama suuremal määral asjaomaste sõidukite tehnilisi näitajaid ja sõiduki juhtimiseks vajalikke oskusi.“

4. Selle direktiiv artikli 1 lõikes 1 „Juhiloamudel“ on sätestatud järgmist:

„1. Liikmesriigid võtavad kasutusele I lisas esitatud ühenduse mudelil põhineva riigisisese juhiloa vastavalt käesoleva direktiivi sätetele. Ühenduse juhiloamudeli esiküljel oleval embleemil peab olema juhiloa väljastava liikmesriigi tunnusmärk.“

5. Selle direktiivi artikli 4 lõigetes 1 ja 4 „Kategooriad, mõisted ja vanuse alampiirid“ on sätestatud:

„1. Artiklis 1 sätestatud juhiluba annab õiguse juhtida allpool määratletud kategooriate mootorsõidukeid. Juhiloa võib väljastada alates iga kategooria jaoks määratletud vanuse alampiirist. „Mootorsõiduk“ on igasugune teel oma jõuallika abil esiliikuv sõiduk, välja arvatud rööbassõiduk.

[...]

4. Veokid:

– veok – mis tahes mootorsõiduk, mida tavaliselt kasutatakse sõitjate ja kaupade vedamiseks teel või sõitjate ja kaupade vedamiseks kasutatavate sõidukite transportimiseks teel. See mõiste hõlmab trolle, st elektrikontaktliiniga ühendatud sõidukeid, mis ei ole rööbassõidukid. See mõiste ei hõlma põllumajandus- või metsatraktoreid;

[...]

d) C1-kategooria:

muud kui D1- või D-kategooria veokid, mille lubatud täismass on üle 3500 kg, kuid mitte üle 7500 kg, ning mis on kavandatud ja valmistatud vedama lisaks juhile veel kuni kaheksat sõitjat; selle kategooria veokeid võib ühendada haagisega, mille lubatud täismass ei ületa 750 kg;

[...]

f) C-kategooria:

muud kui D1- või D-kategooria veokid, mille lubatud täismass on üle 3500 kg ning mis on kavandatud ja valmistatud vedama lisaks juhile veel kuni kaheksat sõitjat; selle kategooria veokeid võib ühendada haagisega, mille lubatud täismass ei ületa 750 kg;

[...]

h) D1-kategooria:

veokid, mis on kavandatud ja valmistatud vedama lisaks juhile veel kuni 16 sõitjat ning mille pikkus ei ületa 8 m; selle kategooria veokeid võib ühendada haagisega, mille lubatud täismass ei ületa 750 kg;

[...]

j) D-kategooria:

veokeid, mis on kavandatud ja valmistatud vedama lisaks juhile rohkem kui kaheksat sõitjat, ja veokeid, mida võib juhtida D-kategooria sõidukite juhiloaga, võib ühendada haagisega, mille lubatud täismass ei ületa 750 kg;

[...]“

6. Direktiivi 2006/126 artikli 7 „Juhiloa väljaandmine, kehtivus ja uuendamine“ lõike 1 punktis a on sätestatud:

„1. Juhiluba väljastatakse ainult neile taotlejatele:

a) kes on sooritanud oskuste ja käitumise eksami ja teooriaeksami ning kelle tervislik seisund vastab nõuetele II ja III lisa sätete kohaselt“.

7. Selle direktiivi artiklis 16 „Ülevõtmine“ on sätestatud:

„1. Liikmesriigid võtavad vastu ja avaldavad hiljemalt 19. jaanuaril 2011 artikli 1 lõike 1, artikli 3, artikli 4 lõigete 1, 2 ja 3 ning lõike 4 punktide b–k [...] järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid. Nad edastavad kõnealuste sätete teksti viivitamata komisjonile.

2. Liikmesriigid kohaldavad neid sätteid alates 19. jaanuarist 2013.

[...]“

B. Tšehhi õigus

8. Viimati muudetud redaktsioonis maanteeliikluse seaduse nr 361/2000, millega muudetakse ka mõningaid seadusi (Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, edaspidi „liiklusseadus“)⁴ artikli 80a lõike 1 punktides g, h ja i on ette nähtud:

„1) Kategooriad

[...]

g) C1-kategooriasse on klassifitseeritud veokid, välja arvatud traktorid, mille lubatud täismass on üle 3500 kg, kuid mitte üle 7500 kg, ning mis on kavandatud vedama lisaks juhile veel kuni kaheksat sõitjat ning millega võib ühendada haagist, mille lubatud täismass ei ületa 750 kg;

h) C-kategooriasse on klassifitseeritud veokid, välja arvatud traktorid ja punktis g osutatud sõidukid, mille lubatud täismass on üle 3500 kg ja mis on kavandatud vedama lisaks juhile veel kuni kaheksat sõitjat ning millega võib ühendada haagist, mille lubatud täismass ei ületa 750 kg;

i) D1-kategooriasse on klassifitseeritud veokid, mille pikkus ei ületa 8 m ja mis on kavandatud vedama lisaks juhile veel kuni 8-16 sõitjat ning millega võib ühendada haagist, mille lubatud täismass ei ületa 750 kg.“

⁴ See on üks siseriiklikest rakendusmeetmetest, millest on komisjonile teatatud kui meetmest, millega võetakse üle direktiiv 2006/126, mida on muudetud komisjoni 25. augusti 2009. aasta direktiiviga 2009/113/EÜ (ELT 2009, L 223, lk 31) ja komisjoni 28. novembri 2011. aasta direktiiviga 2011/94/EL (ELT 2011, L 314, lk 31).

II. Kohtueelne menetlus

9. Komisjon saatis 11. juulil 2014 Tšehhi Vabariigile märgukirja, milles ta juhtis selle liikmesriigi tähelepanu asjaolule, et tema siseriikliku õiguse teatavad õigusnormid ja konkreetselt need, mis käsitlevad C1-, C- ja D1-kategooria juhilubade määratlust, ei ole kooskõlas direktiiviga 2006/126.

10. Olles läbi vaadanud Tšehhi Vabariigi 8. oktoobri 2014. aasta vastuses esitatud argumendid, väljastas komisjon 27. veebruari 2015. aasta kirjaga põhjendatud arvamuse. Ta kutsus ühtlasi Tšehhi Vabariiki võtma vajalikud meetmed, et täita selle arvamuse nõudeid kahe kuu jooksul alates selle kättesaamisest. Seda tähtaega pikendati Tšehhi Vabariigi palvel kuni 27. maini 2015.

11. Tšehhi Vabariik vastas 22. mai 2015. aasta kirjaga põhjendatud arvamusele, märkides C-, C1- ja D1-kategooria sõidukite määratluste kohta, et „igasuguse mitmeti mõistetavuse riski vältimiseks ja suurema õiguskindluse tagamiseks nõustub Tšehhi Vabariik tegema kehtivatesse õigusnormidesse osalised muudatused, mis peaksid komisjoni nõuetele vastama“.

12. Kuna komisjonile ei olnud selliselt kavandatud muudatuste võimalikust vastuvõtmisest teatatud ja kuna ta arvestas, et etteheidetud kohustuste rikkumine kestis põhjendatud arvamuses antud tähtaja möödumisel igal juhul edasi, esitas ta Euroopa Kohtule käesoleva hagiavalduse.

III. Poolte argumendid

A. Komisjon

13. Komisjon esitab oma hagi põhjenduseks kaks väidet.

14. Esimeses väites juhib ta tähelepanu sellele, et direktiivi 2006/126 artikli 4 lõikes 4 on C1- ja C-kategooria sõidukite määratlused sõnaselgelt D1- ja D-kategooria sõidukite omadest eristatud ning et Tšehhi õiguses ei ole üle võetud seda nii sõnastatud tingimust: „muud kui D1- või D-kategooria veokid“. Selle väljajätmise tagajärjel on tema sõnul selles liikmesriigis C1- või C-kategooria juhiloa omanikul lubatud juhtida sõidukit, mis on ehitatud kuni kaheksa sõitja vedamiseks, olenemata sellest, kas sõiduk on projekteeritud sõitjate- või kaubaveoks, kuigi see direktiiv nõuab siis, kui sõiduk on projekteeritud ja ehitatud sõitjateveoks, D1- või D-kategooria juhiluba.

15. Komisjon illustreerib niisuguse väljajätmise tagajärgi, tuues näiteks suurte mugavustega minibussi või sõitjateveoks mõeldud soomustatud sõiduautod. Nende tehniliste näitajate poolest (mitte üle kaheksa sõitja, mass üle 3500 kg ja pikkus kuni kaheksa meetrit) võiks neid juhtida C1-kategooria juhiloaga, samas kui sõitjateveo tõttu peaks olema nõutav D1-kategooria juhiluba.

16. Teises väites kinnitab komisjon, et samas kui direktiivi 2006/126 artikli 4 lõike 4 punktis h on D1-kategooria määratletud kategooriana, mis hõlmab veokeid, „mis on kavandatud ja valmistatud vedama lisaks juhile maksimaalselt kuusteist sõitjat“, on Tšehhi õiguses kehtestatud nõudega, et miinimumarv on kaheksa sõitjat, kehtestatud lisatingimus, mis on vastuolus selle direktiivi artikli 4 lõike 4 punktiga h.

17. Nende kahe väite põhjenduseks selgitab komisjon, et traditsiooniliselt on C-kategooriasse liigitatud kaubaveokid, samas kui D-kategooriasse kuuluvad sõitjateveoks mõeldud veokid. See ei takista siiski seda, et C-kategooria veokitega võiks vedada ka sõitjaid. Sel juhul on tegu eelkõige meeskonnaga, kes sõidab kaasa veoki koorma käitlemiseks.

18. Kuna C- ja C1-kategooria teatavad tehnilised näitajad on samad mis D1- ja D-kategoorial, rõhutab komisjon vajadust jätta viimased kategooriad ainult sõitjateveoks kavandatud sõidukite jaoks.

19. Komisjon tugineb juhiluba käsitlevate liidu õigusnormidele aja jooksul eelnenud seadusandlikule materjalile. Ta väidab, et:

- esimese direktiiviga 80/1263/EMÜ⁵ ühenduse juhiloa kasutuselevõtu kohta kehtestati tema sõnul kõigepealt artikli 3 lõikes 1 C- ja D-kategooria eristamine selle järgi, kas veokid on ette nähtud kaubaveoks (C-kategooria) või sõitjateveoks (D-kategooria), kusjuures viimast kategooriat piiritleti lisaks sõitjate lubatud arvuga, mis pidi olema vähemalt kaheksa;
- direktiiviga 91/439/EMÜ⁶ juhilubade kohta lisati seejärel artikli 3 lõigetes 1 ja 2 kategooriate alajaotus ühelt poolt C- ja C1-kategooriaks ja teiselt poolt D- ja D1-kategooriaks. Veokite eristamine nende otstarbe järgi (sõitjate- või kaubavedu) ei olnud tema sõnul siis enam „nii selge“,⁷ sest C- ja C1-kategooria määratluses ei nimetatud enam kaubavedu. C- ja D-kategooria oli siiski määratletud üksteist vastastikku välistavalt. Numbriga 1 märgitud alamkategooriad aga tähistasid põhimõtteliselt väiksemamõõtmelisi veokeid.

20. Komisjon märgib veel asjaolu, et direktiivis 2006/126 kategooriate määratlust veidi muudeti. Liidu seadusandja lisas sinna C- ja C1-kategooria veokites lubatud sõitjate maksimaalse arvu, mis vastab meeskonnale, kes võib sõidukis kaasa sõita peamiselt koorma käitlemiseks. Väljendit „kaubavedu“ C-kategooriaid määratlevates sätetes ei esine. II lisast „Sõidueksami miinimumnõuded“ tuleneb aga siiski, et C-kategooria veokid on peamiselt ette nähtud kaubaveoks ja D-kategooria sõidukid sõitjateveoks. Peale selle kaotati tema sõnul direktiiviga 2006/126 D1-kategooria veokite puhul kaheksa reisija alampiir. Seega on see kategooria määratletud ainult sõitjate maksimaalse arvuga, mis ei või olla üle kuueteistkümne, ja veoki maksimumpikkusega, milleks on kehtestatud kaheksa meetrit.

B. Tšehhi Vabariik

21. Tšehhi Vabariik on seisukohal, et komisjoni hagiavaldus ei ole põhjendatud, ja palub Euroopa Kohtul selle tagasi lükata. Ta väidab, et tema valitud meetod võimaldab kõnealused õigusnormid nõuetekohaselt ja arusaadavalt üle võtta, tagades direktiiviga 2006/126 taotletud eesmärgi.

22. See pool on ühelt poolt seisukohal, et liidu õiguse kohaselt ei olnud ta kohustatud selle direktiivi sätteid üle võtma sõna-sõnalt ja et ta võis valida selgitada objektiivseid kriteeriumeid, mis võimaldavad eri sõidukikategooriaid eristada, tingimusel et see valik võimaldab saavutada oodatavat tulemust.

23. Ta on teiselt poolt seisukohal, et liidu seadusandja määratluses nimetatud direktiivi artikli 4 lõikes 4 sõidukikategooriad tehniliste näitajatega, mis on omavahel kattuvad, viitamata kauba- ja sõitjateveole, jättes seejuures liikmesriikide hooleks neid kategooriaid eristada, nagu näitavad tema sõnul sõnad „muud kui D1- või D-kategooria veokid“. Tšehhi Vabariik piiritles seega väidetavalt riigi tasandil C1-, C- ja D1-sõidukikategooriad täpselt, arusaadavalt ja nii, et need ei tekita praktikas vaidlust, täites liidu õiguses seatud eesmärgi eristada sõidukikategooriaid transpordieseme järgi⁸. Ta põhjendab nii oma valikut eristada D1-kategooriat vedada lubatud sõitjate arvu (künnis üle kaheksa).

24. Tšehhi Vabariik rõhutab nimelt, et eristuskriteeriumide mitmekesisus, nagu veoki mass (C- ja C1-kategooria), veoki pikkus (D1-kategooria) või veel maksimaalne või minimaalne sõitjate arv (C, C1, D, D1), viib välja kattuvuseni, mis tekitab arusaamatust või segadust, sest üks ja sama veok võib kuuluda mitmesse kategooriasse.

5 Nõukogu esimene 4. detsembri 1980. aasta direktiiv ühenduse juhiloa kasutuselevõtu kohta (EÜT 1980, L 375, lk 1).

6 Nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiiv juhilubade kohta (EÜT 1991, L 237, lk 1).

7 Vt repliigi punkt 5.

8 Vt kostja vastuse punktid 19 ja 20.

25. Ta täpsustab samuti, et C1- ja C-kategooria hõlmaksid *de facto* eristuse puudumisel (kuni kaheksa meetri pikkused veokid, millega võib vedada kuni kuutteist sõitjat) D1-veokikategooriat. Samuti võiks järeldada, et alla kaheksa meetri pikkuse veoauto juhtimiseks on vaja D1-kategooria juhiluba ja – ainult sellepärast, et see ületab kaheksat meetrit – oleks vaja C1-kategooria juhiluba.

26. Tšehhi Vabariik märgib oma vasturepliiis, et komisjoni antud põhjendus, et C-kategooria sõidukid on „peamiselt ette nähtud kaubaveoks“ ja D-kategooria sõidukid on „peamiselt ette nähtud sõitjateveoks“⁹, on põhimõtteliselt ebamäärane ja tekitab praktikas rakendamisel vaidlusi. Tšehhi Vabariik on seisukohal, et väljendus „peamiselt“ jätab võimaluse reeglist kõrvale kalduda, seda enam, et sõidukite range klassifitseerimine nendest ühe või teise kriteeriumi järgi ei oleks alati võimalik ja et peale selle võib sõidukite peamine kasutusviis aja jooksul muutuda.

27. Tšehhi Vabariik ei nõustu ka komisjoni väitega, et [direktiivi] Tšehhi õigusesse ülevõtmise tulemusel piiratakse vastuvõetamatult D1-kategooria sõidukite määratlusi. Komisjon eksib tema sõnul väites, et suurte mugavustega minibussid või soomustatud eraautod, milles saab lisaks juhile sõita kuni kaheksa sõitjat, oleksid direktiivi 2006/126 järgi D1-kategooria sõidukid.

28. Tšehhi Vabariigi väitel on D1-kategooria sõidukid D-kategooria sõidukite alamrühm, nagu nähtub nimetusest ja sõidukikategooriate Euroopa Liidu tasandil määratlemise õigusloome kujunemisloost. Tema sõnul on see D-kategooria üks „kergem“ versioon ja seega üks teatav osa D-kategooria sõidukitest, mille puhul nende tehnilisi näitajaid arvestades piisab kergemas versioonis D-kategooria juhiloast. Seega, kuna veetavate sõitjate arvu künnis on D-kategooria määratluses märgitud¹⁰, tuleb see üle võtta D1-kategooriasse. Alla selle künnise [sõitjate arvuga] sõidukid võivad kuuluda üksnes C-kategooriasse või võimalikult C1-kategooriasse.

IV. Minu analüüs

29. Vaidlus puudutab direktiivi 2006/126 nende sätete sisu, milles on määratletud sõidukite põhikategooriad (C, D) ja nende alamkategooriad (C1, D1), ning peamiselt nende sõidukite otstarvet, mida ei ole selle õigusakti artikli 4 lõike 4 punktides d, f, h ja j sõnaselgelt märgitud, et osata teha vahet inimeste ja muu vedamiseks ette nähtud sõidukitel.

30. Pean samamoodi nagu komisjon vajalikuks selgitada, milline on D- ja D1-kategooria välistamise kui C- ja C1-kategooria esimese eristamiskriteeriumi tähendus ja ulatus, viies selle tagasi selle õigusakti konteksti,¹¹ ja tuletades meelde selle õigusaktiga taotletavaid eesmäärke, mille osaks see säte on¹².

31. Direktiivi 2006/126 sätted kehtestati direktiivi 91/439 uuesti sõnastamisel, mis oli põhjendatud seetõttu, et viimast oli korduvalt muudetud.

32. Selle direktiiviga tunnistati kehtetuks direktiivi 80/1263, millega oli korraldatud ühenduse juhiloa kasutuselevõtmine, et tagada riiklike juhilubade vastastikune tunnustamine liikmesriikide poolt ning lubade väljavahetamine nendel juhiloaomanikel, kes viivad oma alalise elukoha või töökoha ühest liikmesriigist teise.

33. Euroopa seadusandja määratlus selles direktiivis mitteveetavate sõidukite eri kategooriad, mis on tähistatud tähtedega A-D ja mida eristatakse üksteisest eri kriteeriumide järgi.

⁹ Vt vasturepliiği punkt 7.

¹⁰ „Vedama lisaks juhile rohkem kui kaheksat sõitjat“ direktiivi 2006/126 artikli 4 lõike 4 punktis j.

¹¹ Vt käesolevale ettepanekule lisatud koondtabel.

¹² Vastavalt Euroopa Kohtu soovitatud analüüsimetodile, vt kohtuotsus, 26.10.2006, komisjon vs. Hispaania (C-36/05, EU:C:2006:672, punktid 24 ja 25).

34. Nii olid nimetatud direktiivi artikli 3 lõikes 1 klassifitseeritud kasvavas järjestuses kahe- või kolmerattalised sõidukid (A-kategooria), seejärel muud kui selle kategooria veokid kaalu piirmääraga (3500 kg) ja piiratud istekohtade arvuga (lisaks juhikohale kuni kaheksa), mis kuuluvad B-kategooriasse.

35. Teisi sõidukeid eristati sellest kategooriast järgmiste omaduste järgi:

- C: mõeldud „kaubaveoks ja lubatud täismassiga, mis ületab 3500 kg“ [siin ja edaspidi on seda direktiivi osundatud mitteametlikus tõlkes],
- D: mõeldud „sõitjateveoks ja istekohtade arv on lisaks juhiistmele üle kaheksa“.

36. Direktiivi 80/1263 I lisas esitatud juhiloamudel sisaldas nende sätete tingimusi.

37. Selle direktiivi II lisas „Sõidueksami miinimumnõuded“ ei olnud ette nähtud erilisi tingimusi teooriaeksami jaoks, mis võimaldas eristada juhilube C- ja D-kategooria sõidukite järgi.

38. Alates 1. juulist 1996, mis oli direktiivi 91/439 rakendamise kuupäev, tegi seadusandja valiku eristada C- ja D-kategooriaid teisiti, konkreetsel eesmärgil.

39. Nagu nimelt selle direktiivi põhjendustest 3, 4 ja 5 tuleneb, on see direktiiv pärast 1980. aastal tehtud sammu teine etapp, milleks oli ühtlustada sõidukite kategooriad ja alamkategooriad ning ette näha juhiloa väljastamise miinimumtingimused, ja tuletada meelde ühissätete kohustuslikkust¹³. Nendel tingimustel loodigi nimetatud direktiivi artikli 3 lõikes 2 C1- ja D1-alamkategooria.

40. Direktiivi 91/439 tekstis C- või D- sõidukikategooria eristamist, mida on direktiivis 80/1263 põhjendatud kauba- ja sõitjateveoga, samas sõnastuses enam ei esine. D-kategooria on ette nähtud „sõitjateveoks ette nähtud mootorveokite“ jaoks ja C-kategooria, nagu C1-alamkategooria, on määratletud vaikimisi: „muud kui D-kategooria mootorveokid“.

41. See eristamine toimus aga esimest korda juhiloamudelil, mis on esitatud selle direktiivi I lisas. Seal on näha C vastas kahe veoauto või raskeveoki piktogrammi. C1 on kujutatud selle kõrval väiksemas suuruses. D vastas on kujutatud kahe bussi piktogrammi, D1 puhul on bussi pikkus lühem.

42. Nimetatud direktiivi II lisas on loetletud sõidukite juhtimiseks nõutavad tingimused konkreetsete ettekirjutustega iga sõidukikategooria, sealhulgas C- ja D kohta, kus D-kategooria jaoks on reserveeritud eraldi loetelu:

„5.5. D kategooria

Selle kategooria sõidukite juhid peavad:

5.5.1. tundma reisijateveo eeskirju;

5.5.2. teadma, kuidas käituda avarii korral;

5.5.3. oskama rakendada spetsiaalseid sõidukiohutuse abinõusid.“

¹³

„Arvestades, et] direktiiviga [80/1263] kehtestatud siseriikliku juhiloa ühenduse mudelit tuleks kohandada, et võtta muu hulgas arvesse sõidukite kategooriate ja alamkategooriate ühtlustamist ning muuta juhiloa arusaadavamaks nii ühenduses kui sellest väljaspool; liiklusohutust arvesse võttes tuleks ette näha juhilubade väljastamise miinimumnõuded; direktiivi [80/1263] artiklis 3 sätestatakse, et selles artiklis nimetatud sõidukikategooriate üldistamist ühenduses ettenägevad lõppsätted ning juhilubade kehtivuse tingimused tuleks vastu võtta erandi kohaldamise võimaluseta“

43. Soov säilitada spetsiaalne ainult „sõitjateveoks ette nähtud“ sõidukikategooria (ehk teisisõnu „D-kategooria“) nähtub selgelt direktiiviga 91/439 kehtestatud uute sätete terminivalikust.

44. Nimelt on C-kategooria nüüd määratletud vaikumisi D-kategooria suhtes, mitte B-kategooria¹⁴ suhtes asjaomaste sõidukite massi järgi. Samuti on arvesse võetud vajadust, et C-kategooria sõidukid ei pea piirduma ainult kaubaveoga. Sõitjatevedu, mille jaoks on sõidukid ainuotstarbeliselt projekteeritud, õigustab erikategooria (D) olemasolu.

45. Samu kriteeriumeid on kohandatud C1- ja D1-kategooria määratlemiseks, mis vastavad sama funktsiooniga, aga väiksemate mõõtmetega sõidukitele (mille puhul on mass või sõitjatearv piiratud). Sõidukimass on C- ja C1-kategoorias¹⁵ eristuskriteeriumiks, samas kui D- ja D1-kategoorias sõltub see sõitjatearvust, mis on vastavalt rohkem kui kaheksa¹⁶ või kaheksa kuni kuusteist.

46. Direktiiviga 2006/126 nende eri kategooriate¹⁷ määratlust täpsustati, D-kategooria kui inimeste veoks reserveeritud kategooria põhilist eristamist siiski muutmata.

47. Nimelt säilitatakse D-kategooria välistamine C- ja C1-kategooria määratluses ja seda täiendatakse sinna D1-kategooria lisamisega. Juhiloamudel sisaldab samu piktogramme, mida on kirjeldatud käesoleva ettepaneku punktis 41¹⁸. Lisaks kattuvad omavahel selle II lisas esitatud näitajad¹⁹, millele viitas ka Tšehhi valitsus oma kostja vastuses²⁰.

48. Taotletud eesmärki on täpsustatud nimetatud direktiivi põhjenduses 12, mille kohaselt peaksid „[k]ategooriate määratlused [...] kajastama suuremal määral asjaomaste sõidukite tehnilisi näitajaid ja sõiduki juhtimiseks vajalikke oskusi“.

49. Nii näitavad C- ja D-kategooriat, nagu ka nende alamkategooriaid käsitlevad direktiivi 2006/126 konkreetsed sätted, mis puutub sõidueksami miinimumnõuetesse ja teadmiste kontrolli, taas eristamist transpordi põhieseme põhjal:

„4.1.9. Sõidukile veose pealelaadimise ohutus: veose kontrollimine (paigutamine ja kinnitamine), eri liiki veostega (nt vedelikud, väljaulatuvad veosed jms) seotud probleemid, kauba peale- ja mahalaadimine ning laadimisseadmete kasutamine (üksnes C-, CE-, C1-, C1E-kategooria);

4.1.10. Juhi vastutus sõitjateveol; sõitjate mugavus ja turvalisus; laste vedu; enne teeasumist vajalik kontroll; teooriaeksamis peksid kuuluma kõik bussitüübid (avalikus teenistuses olevad linnaliini- ja kaugsõidubussid, erimõõtmetega bussid jms) (üksnes D-, DE-, D1-, D1E-kategooria).

[...]

4.2. Kohustuslik üldteadmiste kontroll C-, CE-, D- ja DE-kategooriat käsitlevate lisasätete kohta:

[...]

4.2.8. Juhi vastutus kaupade vastuvõtmise, veo ja üleandmise eest vastavalt kokkulepitud tingimustele (üksnes C- ja CE-kategooria puhul).“

14 Sellesse kategooriasse kuuluvad sõidukid massiga kuni 3500 kg.

15 Mis kujutab endast selle kategooria puhul teist kriteeriumi, nagu direktiiv 80/1263.

16 Seda kaheks inimese piirmäärat tuleb samuti vaadelda koos B-kategooria puhul kasutatud piirmääraga.

17 Vt selle direktiivi põhjendus 2.

18 Direktiivis 2011/94 korratud mudel.

19 Käesoleva ettepaneku punktides 49–51 viidatud väljavõtted, kohtujuristi kursiiv.

20 Vt selle kostja vastuse punktid 15–17.

50. Sama kehtib oskuste ja käitumise eksami kohta: „5.2. Oskuste ja käitumise eksamil kasutatavad sõidukid vastavad allpool esitatud miinimumnõuetele. Liikmesriigid võivad ette näha rangemad nõuded või lisada muid nõudeid.

[...]

C-kategooria:

C-kategooria sõiduk, mille lubatud täismass on *vähemalt 12 000 kg, pikkus vähemalt 8 m*, laius vähemalt 2,40 m ning suurim kiirus vähemalt 80 km/h; sõidukil peavad olema mitteblokeeruvad pidurid, vähemalt kaheksakäiguline käigukast ja määruses (EMÜ) nr 3821/85^[21] kindlaks määratud sõidumeerik; *veosruum on kinnine kastitaoline konstruktsioon, mis on juhikabiiniga vähemalt ühelaiune ja -kõrgune*; sõiduki tegelik kogumass peab olema vähemalt 10 000 kg.

[...]

C1-kategooria:

C1-alamkategooria sõiduk, mille lubatud täismass on *vähemalt 4000 kg, pikkus vähemalt 5 m* ning suurim kiirus vähemalt 80 km/h; sõidukil peavad olema mitteblokeeruvad pidurid ja määruses [...] nr 3821/85 kindlaks määratud sõidumeerik; *veosruum on kinnine kastitaoline konstruktsioon, mis on juhikabiiniga vähemalt ühelaiune ja -kõrgune*.

[...]

D-kategooria:

D-kategooria sõiduk, mille pikkus on *vähemalt 10 m*, laius *vähemalt 2,40 m* ning suurim kiirus vähemalt 80 km/h; sõidukil peavad olema mitteblokeeruvad pidurid ja määruses [...] nr 3821/85 kindlaks määratud sõidumeerik.

[...]

D1-kategooria:

D1-alamkategooria sõiduk, mille lubatud täismass on vähemalt 4000 kg, pikkus vähemalt 5 m ning suurim kiirus vähemalt 80 km/h; sõidukil peavad olema mitteblokeeruvad pidurid ja määruses [...] nr 3821/85 kindlaks määratud sõidumeerik.“

51. Lisaks on sama loogika järgi C- ja D-kategooria ja nende alamkategoriate puhul kontrollitavate oskuste ja käitumise kohta täpsustatud:

„8.1.6. Sõidukile veose pealelaadimisega seotud ohutustegurid: sõidukikere, katted, laadimislugid, laadimismehhanism (kui on), kabiinilukustus (kui on), pealelaadimisviis, veose kinnitamine (*üksnes C-, CE-, C1-, C1E-kategooria puhul*);

[...]

8.1.8. Oskus rakendada spetsiaalseid sõidukiohutuse abinõusid; sõidukikere, teenindususte, avariiväljapääsude, esmaabivahendite, tulekustutite ja muu turvavarustuse kontroll (*üksnes D-, DE-, D1-, D1E-kategooria puhul*).

21 Nõukogu 20. detsembri 1985. aasta määrus autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta (EÜT 1985, L 370, lk 8; ELT eriväljaanne 07/01, lk 227).

[...]

8.2. Liiklusohutusega seotud erimanöövrite kontrollimine: [...]

8.2.3. Ohutu parkimine laadimisrambi/-platvormi või samalaadse rajatise ääres veose maha-/pealelaadimiseks (*üksnes C-, CE-, C1-, C1E-kategooria puhul*);

8.2.4. Bussi parkimine sõitjate ohutuks peale- või mahaminekuks (*üksnes D-, DE-, D1-, D1E-[kategooria] puhul*).“

52. Direktiivi 2006/126 sätete lugemisel tervikuna ei ole mingit kahtlust, et sõidukikategooriate määratlused lähtuvad vahetegemisest inimeste veo põhjal, mis on jäänud muutumatuks alates aastast 1980. See on selge ja täpne kriteerium, mis õigustab D1- või D-kategooria välistamist C- ja C1-kategooria määratlusest. Isegi kui lühendatud sõnastuse valiku üle võib vaielda²², ei jäta see minu arvates ruumi mitmeti mõistmisele.

53. Järelikult ei tekita liidu seadusandja valik täpsustada veoautode (C- või C1-kategooria) puhul viimase kriteeriumina nendes sõidukites transporditavate inimeste maksimaalne arv segadust.

54. See valik ei vähenda ka selle direktiivi artikli 4 lõike 4 punktide d või f algusesse samal põhimõttel nagu direktiivi 91/439 artiklis 3 lisatud terminite „muud kui D1- või D-kategooria veokid“ ulatust. Selle tähtsus nähtub nõudest, et selle kategooria sõiduki juht peab tõendama oma teadmisi reisijateveo, nende mugavuse ja turvalisuse alal.

55. Seepärast, arvestades tungivat vajadust tagada inimeste liiklusohutus²³ ja seda ühetaoliselt kogu liidus, toetan ma seisukohta, nagu komisjon oma hagiavalduse põhjenduseks õigusega väitis, et nõutav on nimetatud direktiivi selgete ja täpsete sätete sõna-sõnalt ülevõtmine²⁴. Peale selle võimaldab sõnasõnaline ülevõtmine sellel konkreetsel juhul täita veel ühte peamist eesmärki, mida taotletakse alates esimesest direktiivist 80/1263, s.o hõlbustada isikute vaba liikumist ja asutamisvabadust, ühtlustades juhiloa eeskirjad.

56. Sellest järeldub, et ei saa olla lubatav, et erinevate kriteeriumide valik viib välja direktiiviga 2006/126 silmas peetule vastupidise tulemuseni, nimelt, et eranditult inimeste transpordi teenust võiksid osutada sõidukijuhid, kellel on lubatud juhtida C- või C1-kategooria sõidukeid ja kellelt nõutakse peamiselt, et nad tõendaksid oma teadmisi kaupade vastuvõtmise, veo ja üleandmise, veose pealelaadimise ja kinnitamise ning mahalaadimise alal.

57. Komisjoni toodud näide näitab väga hästi, millised tagajärjed on Tšehhi seadusandja tehtud valikul, kui ta kehtestab D1-kategooria puhul künniseks rohkem kui kaheksa inimest²⁵: alla kaheksa meetri pikkune minibuss, mida kasutatakse vähem kui kaheksa inimese transportimiseks, kuulub C- või C1-kategooriasse, samas kui nõuded, mida tuleb täita, on kehtestatud inimeste transpordi kohta.

22 Kas selleks, et vältida igasugust kahtlust, ei tuleks tulevikus eelistada sõnastust „muud kui ainult inimeste veoks ette nähtud sõidukid“?

23 Vt kohtuotsus, 22.5.2014, Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350, punkt 51 ja seal viidatud kohtupraktika): „Selles osas on vastavalt Euroopa Kohtu väljakujunenud kohtupraktikale liiklusohutuse parandamine liidu üldistes huvides (vt selle kohta eelkõige kohtuotsused 5.10.1994, van Schaik, C-55/93, EU:C:1994:363, punkt 19; 21.3.2002, Cura Anlagen, C-451/99, EU:C:2002:195, punkt 59; 15.3.2007, komisjon vs. Soome, C-54/05, EU:C:2007:168, punkt 40; 10.2.2009, komisjon vs. Itaalia, C-110/05, EU:C:2009:66, punkt 60; 22.10.2009, komisjon vs. Portugal, C-438/08, EU:C:2009:651, punkt 48; 11.3.2010, Attanasio Group, C-384/08, EU:C:2010:133, punkt 50; 19.5.2011, Grasser, C-184/10, EU:C:2011:324, punkt 26; ja 13.10.2011, Apelt, C-224/10, EU:C:2011:655, punkt 47)“. Vt direktiivi 2006/126 eesmärgi kohta, alles väga hiljuti meelde tuletatud, ka kohtuotsus, 26.4.2017, Popescu (C-632/15, EU:C:2017:303, punkt 40).

24 Kui eristada juhtusid, kus Euroopa Kohus on sedastanud, et „direktiivi siseriiklikku õigusesse ülevõtmine [...] võib piirduda üldise õigusliku raamistikuga, kui see tegelikult tagab direktiivi täieliku kohaldamise piisava selguse ja täpsusega, selleks et olukorras, kus selle direktiiviga luuakse õigusi üksikisikutele, oleks neil võimalik teada neile antud õiguste ulatust ja vajaduse korral neile õigustele tugineda siseriiklikes kohtutes“. Vt kohtuotsus, 9.4.1987, komisjon vs. Itaalia (363/85, EU:C:1987:196, punkt 7 ja seal viidatud kohtupraktika).

25 Kuigi see jäeti direktiiviga 2006/126 välja, et asendada see sõiduki pikkusega.

58. Tšehhi valitsuse argumentatsioon, milles ei võeta arvesse sõiduki eripära, nimelt seda, et see ei ole mõeldud kaubaveoks, ei ole veenev. Sõidukite kõikide nende tehniliste näitajate ristamine, mis on direktiivis 2006/126 ette nähtud, on samuti asjatu, kuna need vastavad sellele kasutusele, milleks need sõidukid on ette nähtud. Nii on C-kategooria, mida traditsiooniliselt kasutatakse raskeveokite puhul, määratletud teisejärguliselt sõiduki massiga, samas kui sõitjatearv on võrdväärne B-kategooria omaga. D-kategooria on määratletud ainult sõitjate künnisega ja D1-alamkategooriat eristab transporditavate inimeste maksimaalne arv ja selleks ehitatud sõiduki pikkus.

59. Kogu selle arutluskäigu põhjal olen ma seisukohal, et kuna Tšehhi Vabariik ei välistanud D- ja D1-kategooria sõidukeid C- ja C1-kategooriast ja lisis D1-kategooriasse kaheksa sõitja künnise, siis on ta rikkunud kohustusi, mis tal on direktiivi 2006/126 artikli 4 lõike 1 ja artikli 4 lõike 4 punktide d, f ja h alusel.

V. Kohtukulud

60. Euroopa Kohtu kodukorra artikli 138 lõike 1 kohaselt on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud. Kuna komisjon on nõudnud kohtukulude väljamõistmist Tšehhi Vabariigilt ja see on kohtuvaidluse kaotanud, tuleb kohtukulud välja mõista Tšehhi Vabariigilt.

VI. Ettepanek

61. Esitatud põhjendusi arvestades teen Euroopa Kohtule ettepaneku otsustada järgmiselt:

1. Kuna Tšehhi Vabariik ei täitnud kohustust rühmitada ümber C1- ja C-kategooria määratluse alla ainult muud kui D1- või D-kategooria veokid, siis on ta rikkunud kohustusi, mis tal on Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. detsembri 2006. aasta direktiivi 2006/126/EÜ juhulubade kohta artikli 4 lõike 1 ja artikli 4 lõike 4 punktide d ja f alusel.
2. Kuna Tšehhi Vabariik piiras D1-kategooria määratlust nii, et see hõlmab ainult veokeid, mis on kavandatud ja valmistatud vedama lisaks juhile rohkem kui kaheksat sõitjat, siis on rikkunud kohustusi, mis tal on selle direktiivi artikli 4 lõike 1 ja artikli 4 lõike 4 punkti h alusel.
3. Kohtukulud mõistetakse välja Tšehhi Vabariigilt.

LISA: peamiste juhiluba käsitlevate direktiivide sisu koondtabel

	Direktiiv 80/1263 Artikli 3 lõige 1	Direktiiv 91/439 Artikli 3 lõiked 1 ja 2	Direktiiv 2006/126 Artikli 4 lõike 4 punktid d, f, h ja j
C	„Kaubaveoks ette nähtud“ veokid üle 3500 kg	„Muud kui D-kategooria“ veokid üle 3500 kg	„Muud kui D1- või D-kategooria“ veokid üle 3500 kg „kavandatud ja valmistatud vedama lisaks juhile kuni kaheksat sõitjat “
C1	Ei ole kohaldatav	„Muud kui D-kategooria“ veokid 3500 kg kuni 7500 kg	„Muud kui D1- või D-kategooria“ veokid 3500 kg kuni 7500 kg „kavandatud ja valmistatud vedama kuni kaheksat sõitjat “
D	„ Reisijateveoks ette nähtud“ mootorveokid Lisaks juhiistmele rohkem kui kaheksa istekohta	„ Reisijateveoks ette nähtud“ mootorveokid Lisaks juhiistmele rohkem kui kaheksa istekohta	Veokid, mis on „kavandatud ja valmistatud vedama lisaks juhile rohkem kui kaheksat sõitjat “
D1	Ei ole kohaldatav	„ Reisijateveoks ette nähtud“ mootorveokid Lisaks juhiistmele rohkem kui kaheksa, kuid mitte rohkem kui 16 istekohta	Veokid, „mis on kavandatud ja valmistatud vedama lisaks juhile kuni 16 sõitjat “ Pikkus kuni 8 m