



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (ühendas koda)

25. jaanuar 2018*

Liikmesriigi kohustuste rikkumine – Transport – Direktiiv 2006/126/EÜ – Juhiluba – C1- ja C- ning D1-kategooriate määratlus

Kohtuasjas C-314/16,

mille ese on ELTL artikli 258 alusel 1. juunil 2016 esitatud liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi,

Euroopa Komisjon, esindajad J. Hottiaux ja Z Malušková,

hageja,

versus

Tšehhi Vabariik, esindajad: M. Smolek, T. Müller ja J. Vlácil,

kostja,

EUROOPA KOHUS (ühendas koda),

koosseisus: E. Juhász (ettekandja) koja presidendi ülesannetes, kohtunikud K. Jürimäe ja C. Lycourgos,

kohtujurist: Y. Bot,

kohtusekretär: ametnik I. Illéssy,

arvestades kirjalikku menetlust ja 1. juuni 2017. aasta kohtuistungil esitatut,

olles 7. septembri 2017. aasta kohtuistungil ära kuulunud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

- 1 Euroopa Komisjon palub oma hagis 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/EÜ juhilubade kohta (ELT 2006, L 403, lk 18) artikli 4 lõike 1 ning lõike 4 punktide d ja f alusel, ning

* Kohtumenetluse keel: tšehhi.

- 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 lõike 4 punkti h alusel.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

- 2 Nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiivi juhilubade kohta 91/439//EMÜ (EÜT 1991, L 237, lk 1) artikli 3 lõige 2 näeb ette:

„A, B, B + E, C, C + E, D ja D + E kategooria raames võib väljastada erijuhiloa järgmiste alamkategooriate sõidukite juhtimiseks:

[...]

D1-alamkategooria:

- reisijateveoks ettenähtud mootorveokid, millel on lisaks juhiistmele rohkem kui kaheksa, kuid mitte rohkem kui 16 istekohta; selle alamkategooria mootorveokeid võib kombineerida haagisega, mille lubatud täismass ei ületa 750 kg;

[...]“.

- 3 Direktiivi 2006/126 põhjendustes 2 ja 12 on märgitud:

„(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. [...] Vaatamata edusammudele juhiloa eeskirjade ühtlustamisel, on juhilubade uuendamise perioodilisust ja sõidukite alamkategooriaid käsitlevad liikmesriikide eeskirjad märkimisväärselt erinevad; neid eeskirju tuleb ühenduse poliitikate rakendamisele kaasaitamiseks täielikumalt ühtlustada.

[...]

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

- 4 Direktiivi 2006/126 artikli 1 lõike 1 esimeses lauses sätestatakse: „[l]iikmesriigid võtavad kasutusele I lisas esitatud ühenduse mudelil põhineva riigisisese juhiloa vastavalt käesoleva direktiivi sätetele.“

- 5 Sama direktiivi artiklis 4 „Kategooriad, mõisted ja vanuse alampiirid“ sätestatakse:

„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 iseliikuv 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 artikkel 16 „Ülevõtmine“ sätestab:

„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.

[...]“.

- 7 Direktiivi 2006/126 II lisa I jaotise „Sõidueksami miinimumnõuded“ alljaotise A „Teooriaeksam“ punkti 4 „Erisätted C-, CE-, C1-, C1E-, D-, DE-, D1- ja D1E-kategooria kohta“ alapunktides 4.1.9 ja 4.1.10 on sätestatud:
- „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-kategooriad);
- 4.1.10. Juhi vastutus reisijateveol; reisijate mugavus ja turvalisus; laste vedu; enne teeasumist vajalik kontroll; teooriaeksamisse peaksid kuuluma kõik bussitüübid (avalikus teenistuses olevad linnaliini- ja kaugsõidubussid, erimõõtmetega bussid jms) (üksnes D-, DE-, D1-, D1E-kategooriad).“
- 8 I jaotise alljaotise B „Oskuste ja käitumise eksam“ punkt 8 „C-, CE-, C1-, C1E-, D-, DE-, D1- ja D1E-kategooria puhul kontrollitavad oskused ja käitumine“ punktid 8.1.6, 8.1.8, 8.2.3 ja 8.2.4 näevad ette.
- 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);
- [...]
- 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);“.

Tšehhi õigus

- 9 Maanteeliikluse seaduse nr 361/2000 (Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, edaspidi „liiklusseadus“) käesolevas kohtuasjas kohaldatava redaktsiooni artikli 80a lõike 1 punktides g–i on ette nähtud:
- „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 haagise, 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 haagise, 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 rohkem kui 8, kuid mitte rohkem kui 16 sõitjat ning millega võib ühendada haagist, mille lubatud täismass ei ületa 750 kg.“

Kohtueelne menetlus

- 10 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 sõidukite määratlust, ei ole kooskõlas direktiiviga 2006/126.
- 11 Pärast selle kirja 8. oktoobri 2014. aasta vastuskirjas Tšehhi Vabariigi esitatud argumentide analüüsi esitas komisjon 27. veebruaril 2015 põhjendatud arvamuse, milles ta kutsus seda liikmesriiki võtma vajalikke meetmeid põhjendatud arvamuse järgimiseks kahe kuu jooksul arvates selle kättesaamisest. Tšehhi Vabariigi taotlusel pikendati seda tähtaega 27. maini 2015.
- 12 Tšehhi Vabariik vastas 22. mai 2015. aasta kirjaga põhjendatud arvamusele, märkides juhiloa 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“.
- 13 Kuna komisjon ei olnud saanud mingeid tõendeid kavandatud muudatuste võimalikust vastuvõtmisest ja kuna ta arvestas, et etteheidetud kohustuste rikkumine kestis põhjendatud arvamuses antud tähtaja möödumisel igal juhul edasi, otsustas ta esitada käesoleva hagiavalduse.

Hagi

Poolte argumendid

- 14 Komisjon esitab kaks etteheidet. Esimeses etteheites väidab ta, et kuigi C1- ja C-kategooriate määratlused näevad sõnaselgelt ette, et need kohalduvad „muudele kui D1- või D-kategooria veokitele“, ei ole Tšehhi õiguses seda kriteeriumi korratud. Selle väljajätmise tagajärjel on komisjoni sõnul selles liikmesriigis C1- või C-kategooria juhiloa omanikul lubatud juhtida sõidukit, mis on valmistatud kuni kaheksa sõitja vedamiseks, olenemata sellest, kas sõiduk on kavandatud sõitjate- või kaubaveoks, kuigi direktiiv 2006/126 nõuab, juhul kui sõiduk on kavandatud ja valmistatud sõitjateveoks, D1- või D-kategooria juhiluba.
- 15 Teises etteheites kinnitab komisjon, et kuigi 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 16 sõitjat“, on sellega, et Tšehhi õigusesse viidi sisse alampiiir rohkem kui kaheksa sõitjat, kehtestatud direktiivi 2006/126 artikli 4 lõike 4 punktiga h vastuolus olev tingimus.
- 16 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 veetakse eelkõige meeskonda koorma käitlemiseks ja mitte punktist A punkti B reisivaid sõitjaid.
- 17 Kuna C- ja C1- ning D1- ja D-kategooriate teatavad tehnilised näitajad on samased, rõhutab komisjon vajadust täpselt piiritleda ühelt poolt C- ja C1-kategooriad ning teiselt poolt D1- ja D-kategooriad. Komisjoni arvates selles osas direktiivis 2006/126 kasutusele võetud piiritlemine ehk sõnastus „muud kui D1- või D-kategooria veokid“ tähendab järelikult seda, et C1/C- ja D1/D-kategooriate tehniliste

näitajatele vastavad veokid, mis on põhimõtteliselt ette nähtud sõitjateveoks, kuuluvad D1- ja D-kategooriatesse, samas kui veokid, mis ei kuulu D1- ja D-kategooriatesse, kuuluvad C1- ja C-kategooriatesse.

- 18 Tšehhi Vabariigi hinnangul ei ole hagi põhjendatud.
- 19 Selle liikmesriigi arvates ei ole vaja direktiivi 2006/126 sätteid sõnasõnalt üle võtta eeldusel, et nende sätetega taotletav eesmärk on saavutatud. Tšehhi Vabariik leiab, et see on nii, olgugi et liikmesriigi tasandil ei ole C1-, C- ja D1-kategooriad formuleeritud selle direktiiviga samaste mõistetega, kui on tagatud, et ükski sõiduk ei saa kuuluda mitmesse kategooriasse.
- 20 Tšehhi õiguses olev alampiir rohkem kui kaheksa sõitjat lisaks juhile selle liikmesriigi hinnangul olevat vajalik, sest D1-kategooria sõidukid kuuluvad D-kategooria alamkategooriasse.
- 21 Peale selle sisaldab Tšehhi Vabariigi arvates D1-kategooria, mis hõlmab selle alampiiri puudumisel kõiki kuni 8-meetrise pikkusega autosid, mis võivad vedada kuni 16 sõitjat, *de facto* ka C1- ja C-kategooriaid.

Euroopa Kohtu hinnang

- 22 Kõigepealt tuleb meenutada, et vastavalt direktiivi 2006/126 põhjendusele 2 on eeskirjad oluline osa ühisest transpordipoliitikast, need aitavad parandada liiklusohutust ning hõlbustavad selliste isikute vaba liikumist, kes asuvad elama muus liikmesriigis kui juhiloa väljastanud liikmesriik.
- 23 Võttes arvesse liikmesriikidevahelisi märkimisväärseid erinevusi selles valdkonnas, püüti sama põhjenduse kohaselt direktiiviga 2006/126, mis on kolmas juhilubasid käsitlev direktiiv, saavutada ühenduse poliitikate rakendamisele kaasaaitamiseks täielikumat ühtlustamist.
- 24 Direktiivis sel eesmärgil ette nähtud meetmete seas on muu hulgas juhilubade kategooriate määratlused, mis vastavalt selle direktiivi põhjendusele 12 „peaksid kajastama suuremal määral asjaomaste sõidukite tehnilisi näitajaid ja sõiduki juhtimiseks vajalikke oskusi“.
- 25 Kui nõukogu 4. detsembri 1980. aasta esimese direktiiviga 80/1263/EMÜ ühenduse juhiloa kasutuselevõtu kohta (EÜT 1980, L 375, lk 1) võeti kasutusele esimene kategooriatesse liigitamine riigisisese juhiloa ühenduse mudeli kehtestamiseks, siis direktiiv 91/439, mis asendas esimese direktiivi, tõi kaasa erinevaid täpsustusi sõidukikategooriate ja nende juhtimiseks nõutavate juhilubade liikide osas, kaasa arvatud muu hulgas erinevate juhiloa kategooriate täpsema määratluse ja piiritlemise.
- 26 Püüeldes valdkonna ühtlustamise poole, täpsustati direktiivis 2006/126 selles, mis puutub C- ja C1-kategooriatesse, et need kaks kategooriat puudutavad sõidukeid, mis on kavandatud ja ehitatud kuni kaheksa sõitja vedamiseks, kusjuures neid kahte kategooriat eristab suurim lubatud mass. D- ja D1-kategooriate osas säilitati direktiivis 2006/126 rohkem kui kaheksa sõitja alampiir D-kategooria puhul, kuid kustutati D1-kategooria puhul, millest järeldub, et viimase kategooria jaoks kohaldub ainult 16 sõitja ülempiir.
- 27 Nagu komisjon oma menetlusdokumentides selgitab, lubavad need direktiiviga 91/439 võrreldes tehtud täpsustused teatavatel sõidukitel edaspidi kuuluda D1- ja mitte enam C1-kategooriasse. Näitena märgib komisjon suurte mugavustega minibussi või soomustatud sõiduautot. Kui need sõidukid on kavandatud või ehitatud lisaks juhile maksimaalselt kaheksa sõitja vedamiseks ja kui nende suurim pikkus ei ületa kaheksat meetrit, kuuluvad need sõidukid edaspidi kategooriasse, mis on neile kohane nende tehnilisi näitajaid või tüüpkasutust silmas pidades, ehk D1-kategooriasse.

- 28 Seega praeguses liidu õiguses puudutavad C- ja C1-kategooriad, mis on määratletud kooskõlas direktiivi 2006/126 artikli 4 lõikega 1 vastavalt selle artikli lõike 4 punktides d ja f, muid kui D1- või D-kategooria veokeid, mille suurim lubatud mass ületab 3500 kg C-kategooria veokite puhul, või ületavad 3500 kg, ületamata 7500 kg C1-kategooria veokite puhul, ja mis on kavandatud ja valmistatud lisaks juhile kaheksa sõitja vedamiseks. Sama artikli lõike 4 punktis h määratletud D1-kategooria hõlmab veokeid, mis on kavandatud ja valmistatud vedama lisaks juhile veel kuni 16 sõitjat ning mille pikkus ei ületa 8 m.
- 29 Tšehhi õiguses ei korrata C- ja C1-kategooriate määratluse puhul liidu õiguses ette nähtud ja sõnastuses „muud kui D1- või D-kategooria veokid“ väljendatud C/C1- ja D/D1-kategooriate piiritlemist. Seega ilmneb, et Tšehhi õiguses ei ole rakendatud rohkem kui kaheksa sõitja alampiiri kustutamist, mille liidu seadusandja teostas direktiivi 2006/126 vastuvõtmisega eelnimetatud regulatiivse arengu raamistikus.
- 30 Määratluste selliste erinevuste tagajärg on, et C1-kategooria juhiloa omanikud võivad Tšehhi õiguse kohaselt juhtida D1-kategooriale vastavaid sõidukeid, mis on vastuolus direktiivi 2006/126 eesmärgiga.
- 31 Komisjoni esitatud näited, see on suure mugavusega väikebussid ning sõitjateveoks soomustatud sõiduautod, millel on käesoleva kohtuotsuse punktis 27 mainitud tehnilised omadused, näitlikustavad selliste erinevuste olemasolu. Kui vastavalt direktiivi 2006/126 artikli 4 lõike 4 punktile h kuuluvad sellised sõidukid D1-kategooriasse, kuuluvad samad sõidukid seda direktiivi üle võtva Tšehhi õigusakti kohaselt C1-kategooriasse. Lisaks ei saa sellised sõidukid D1-kategooriasse kuuluvana mingil juhul olla liidu õiguses hõlmatud C1-kategooriaga tulenevalt mõistest „muud kui D1- või D-kategooria veokid“, millega nimetatud direktiiv eristab vastavalt C/C1- ja D/D1-kategooriad.
- 32 Seega erineb sama tüüpi sõiduki puhul Tšehhi Vabariigis nõutav juhiluba juhiloast, mida peavad omama sõidukijuhid teistes liikmesriikides. Selline olukord on vastuolus direktiivi 2006/126 esmatähtsate eesmärkidega.
- 33 Tšehhi Vabariigi esitatud argumendid ei saa seada kahtluse alla seda tõdemust ega sellest tulenevat rikkumise olemasolu.
- 34 See liikmesriik väidab esiteks, et eeldusel, et selle direktiivi sätetega taotletud eesmärgid on täidetud, ei nõua liidu õigus, et liikmesriigid võtaksid direktiivis 2006/126 ette nähtud määratlused üle sõnasõnaliselt.
- 35 Sellega seoses tuleb märkida, et vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale ei nõua direktiivi siseriiklikku õigusse ülevõtmine tingimata direktiivi sätete formaalset ja sõnasõnalist kordamist sõnaselges ja konkreetnes õigus- või haldusnormis, vaid see võib piirduda üldise õigusliku raamistikuga, kui see tegelikult tagab direktiivi täieliku kohaldamise piisava selguse ja täpsusega (30. juuni 2016. aasta kohtuotsus, komisjon vs. Poola, C-648/13, EU:C:2016:490, punkt 73 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 36 Siiski, nagu nähtub ka käesoleva kohtuotsuse punktides 29–32, ei võimalda siseriiklikud sätted, millele Tšehhi Vabariik tugineb, saavutada direktiivi 2006/126 artikli 4 lõike 1 punktidega d, f ja h taotletavat tulemust. Selles olukorras on argument, mille kohaselt sõnasõnaline ülevõtmine ei ole kohustuslik, käesoleva kohtuasja raames tulemusetu.
- 37 Teiseks, Tšehhi Vabariik kinnitab, et ta on siseriiklikul tasandil sisse seadnud C1-, C- ja D1-kategooriate piiritlemise, mis on täpne, arusaadav ning tegelikkuses sobimatu kohtuvaidluse algatamiseks. See liikmesriik leiab, et lähtudes põhimõttest, et ükski sõiduk ei tohi samal ajal kuuluda mitmesse kategooriasse, on see eesmärk saavutatav kahel viisil ehk kas direktiivis 2006/126 oleva lahendusena, määratledes kategooria eitavalt teiste kategooriate suhtes, või määratledes ükshaaval kategooriad, nii et need ei kattu, see on viisil, mille valis Tšehhi seadusandja, fikseerides nende sõitjate arvu alampiiri, keda D1-kategooriasse kuuluva sõidukiga võib vedada.

- 38 Siinjuures piisab märkimisest, nagu ka Tšehhi Vabariik ise möönab, et selle piiritlemise rakendamiseks nägi ta ette siseriiklikus D1-kategooria määratluses tingimuse, mida ei ole direktiivi 2006/126 artikli 4 lõike 4 punktis h, milles liidu õigus selle kategooria määratleb. Nagu sedastatud käesoleva kohtuotsuse punktides 29–32, viib selle täiendava tingimuse olemasolu erinevusteni direktiivi kohaldamisel Tšehhi Vabariigis võrreldes teiste liikmesriikidega sõiduki kategooria kindlakstegemisel ja selle tulemusel selle kindlakstegemisel, milline juhiluba on nõutav selle sõiduki juhtimiseks.
- 39 Seetõttu ei saa piiritlemise meetodi valik, mis põhjustab selliseid erinevusi võrreldes sellega, mida nõuab liidu õigus, kuidagi kaasa aidata direktiivi 2006/126 täielikule ja korrektsele ülevõtmisele.
- 40 Kolmandaks väidab Tšehhi Vabariik, et D1-kategooriasse kuuluvad sõidukid esindavad D-kategooria alamkategooriat, nagu nähtub selle kategooria nimetusest D1 ja kategooriate määratlemise liidu tasandi seadusandlikust ajaloost. Tema sõnul on tegemist D-kategooria ühe „kergema“ versiooniga ja seega moodustavad D1-kategooriasse kuuluvad sõidukid teatava osa D-kategooria sõidukitest, millest tuleneb, et nende tehnilisi näitajaid arvestades piisab kergemas versioonis D-kategooria juhiloast. Seega, kuna veetavate sõitjate arvu alampiir on D-kategooria määratluses märgitud, tuleb see üle võtta D1-kategooriasse.
- 41 Siinjuures tuleb märkida, et kui direktiivi 91/439 artikli 3 lõige 2 kavandas D1-kategooria D-kategooria alamkategooriaks, nagu sellest annab tunnistust sõnastus „A, B, B + E, C, C + E, D ja D + E-kategooria raames võib väljastada erijuhiloa järgmiste alamkategooriate sõidukite juhtimiseks“, ei esine sellist sõnastust direktiivi 2006/126 artikli 4 lõikega 4 kehtestatud juhiloa kategooriate määratluses. Asjaolu puhul, et D1-kategooria hõlmab seega samuti sõidukeid, mis ei kuulu D-kategooriasse, ning sellest tulenevaid tagajärgi erinevate juhilubade kategoriseerimisele, on tegemist liidu seadusandja tehtud valikuga, mille kasulikkust ei saa selle rikkumisemenetluse käigus kahtluse alla panna.
- 42 Neljandaks, Tšehhi Vabariik kinnitab, et ilma rohkem kui kaheksa sõitja alammäärata, mille näeb ette Tšehhi õigus, D1-kategooria, mis hõlmab autosid suurima pikkusega 8 meetrit, mis võivad vedada maksimaalselt 16 sõitjat, hõlmaks tegelikult C1- ja C-kategooriat. Võiks isegi järeldada, et vähemalt 8meetrisel pikkusega veoauto juhtimine eeldab D1-kategooria juhiluba ja ainult juhul, kui sellise veoauto pikkus ületab 8 meetrit, nõutakse C1-kategooria juhiluba.
- 43 Sellega seoses tuleb tõdeda, et C/C1- ja D1-kategooriates on veoki määratlus, välja arvatud sõitjate arv, veoki mass ja pikkus, samane muu hulgas seetõttu, et need veokid on „kavandatud ja valmistatud vedama [...] sõitjat“.
- 44 C/C1- ja D1-kategooriate piiritlemisest sõnastuses „muud kui D1- või D-kategooria veokid“ tuleneb, et juhiloa kategooria kindlaksmääramisel peavad liikmesriigi asutused analüüsima eelkõige D1-kategooria kohaldatavust, ja kui see on kohaldatav, peavad nad andma juhiloa selle kategooria jaoks.
- 45 Seega, üksnes direktiivi 2006/126 asjakohaste sätete sõnasõnalisel tõlgendamisel hõlmaks veokite puhul, mille pikkus ei ületa 8 meetrit, D1-kategooria täielikult C/C1-kategooriad.
- 46 Järelikult ei näi direktiivi 2006/126 artikli 4 lõikes 4 olev C/C1- ja D1-kategooriate määratlus kindlustavat nende kategooriate adekvaatset piiritlemist.
- 47 Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt tuleb liidu õiguse sätte tõlgendamisel siiski arvestada mitte üksnes selle sõnastust, vaid ka konteksti, ning selle õigusaktiga, mille osaks säte on, taotletavaid eesmärgi (vt 12. oktoobri 2017. aasta kohtuotsus, Kamin und Grill Shop, C-289/16, EU:C:2017:758, punkt 22 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 48 Seega selleks, et jõuda nende kategooriate korrektse tõlgenduseni, tuleb võtta arvesse direktiivi 2006/126 kogu teksti, kaasa arvatud selle lisasid, millest ilmneb, et veokite liigitamine mängib määravat rolli.

- 49 Nagu märgib kohtujurist oma ettepaneku punktis 47, siis direktiivi 2006/126 artikli 1 lõikes 1 ette nähtud ja I lisa esitatud juhiloa mudel illustreerib piktogrammi abil selgelt sõiduki kategooriasse kuuluvust, muu hulgas selle otstarvet vedada kaupa või sõitjaid.
- 50 Samuti näitavad nimetatud direktiivi II lisa sätted, mida on osundatud käesoleva kohtuotsuse punktides 7 ja 8, et juhiloa omandamise nõuded on erinevad sõltuvalt kõnealuse veoki kuuluvusest.
- 51 Sellest tulenevalt ei saa nõustuda, et C/C1- ja D/D1-kategooriate vahelise erinevuse järgimata jätmine tooks kaasa direktiiviga 2006/126 taotletud eesmärgi ehk liiklusohutusevastase tulemuse. Nagu rõhutab kohtujurist oma ettepaneku punktis 56, oleks see nii sellisel juhul, kui ainult isikute vedu teostaksid C- või C1-kategooria sõidukeid juhtima volitatud autojuhid, kellelt nõutakse põhimõtteliselt teadmisi selles, mis puudutab kaupade vastuvõtmist, vedu, üleandmist ja mahalaadimist.
- 52 Juhilubade valdkonnas, kus liikmesriigi asutused peavad menetlema suurt hulka taotlusi suhteliselt lühikese tähtaja jooksul, ei saa kindlasti pidada optimaalseks seadusandlikku lahendust, mis nõuab selliste elementide kasutamist, mis ei kuulu otseselt juhilubade kategooria määratlusse.
- 53 Liikmesriik ei ole siiski volitatud võtma vastu direktiivi 2006/126 ülevõtmiseks siseriiklikke õigusnorme, mis toovad kaasa tingimused, mida ei ole selles direktiivis ette nähtud, või kõrvaldavad selles direktiivis ette nähtud tingimused, mis viitab sellele, et direktiiviga 2006/126 määratletud veokikategooriaid on muudetud liiklusohutust kahjustavalt. Direktiivi ilmsed redaktsioonilised ebatäpsused eeldavad vajaduse korral liidu seadusandja tegevust, kuid ei saa viia selleni, et Euroopa Kohus jätab kohustuste rikkumise hagi rahuldamata.
- 54 Selles olukorras tuleb Tšehhi Vabariigi esitatud argumendid tagasi lükata.
- 55 Järelikult tuleb sedastada, 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 direktiivi 2006/126 artikli 4 lõike 1 ning lõike 4 punktide d ja f alusel, ja
 - piirates D1-kategooria määratlust nii, et see hõlmab ainult veokeid, mis on kavandatud ja valmistatud vedama lisaks juhile rohkem kui kaheksat sõitjat, on Tšehhi Vabariik rikkunud kohustusi, mis tal on selle direktiivi artikli 4 lõike 1 ja lõike 4 punkti h alusel.

Kohtukulud

- 56 Euroopa Kohtu kodukorra artikli 138 lõike 1 alusel on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud. Kuna komisjon on Tšehhi Vabariigilt kohtukulude hüvitamist nõudnud ja liikmesriigi kohustuste rikkumine on tuvastatud, tuleb kohtukulud välja mõista Tšehhi Vabariigilt.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (üheksas koda) otsustab:

- 1. 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/EÜ juhilubade kohta artikli 4 lõike 1 ning lõike 4 punktide d ja f alusel, ja**
- 2. piirates D1-kategooria määratlust nii, et see hõlmab ainult veokeid, mis on kavandatud ja valmistatud vedama lisaks juhile rohkem kui kaheksat sõitjat, on Tšehhi Vabariik rikkunud kohustusi, mis tal on selle direktiivi artikli 4 lõike 1 ja lõike 4 punkti h alusel.**

3. Kohtukulud mõistetakse välja Tšehhi Vabariigilt.

Allkirjad