



Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTA ĪVA BOTA [*YVES BOT*]
SECINĀJUMI,
sniegti 2017. gada 7. septembrī¹

Lieta C-314/16

**Eiropas Komisija
pret**

Čehijas Republiku

Valsts pienākumu neizpilde – Direktīva 2006/126/EK – Transports – Vadītāja apliecība – C1 un C kategorijas definīciju paplašināšana, kā arī D1 kategorijas definīcijas sašaurināšana

1. Eiropas Komisija savā prasības pieteikumā lūdz Tiesu atzīt, ka:

- neizpildot pienākumu paredzēt garantijas, ka C un C1 kategorijas definīcijas ietver vienīgi tādus mehāniskos transportlīdzekļus, kuri nepieder pie D1 vai D kategorijas, Čehijas Republika nav izpildījusi pienākumus, kas tai noteikti Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 20. decembra Direktīvas 2006/126/EK par vadītāju apliecībām² 4. panta 1. punktā un 4. panta 4. punkta d) un f) apakšpunktā, un
- sašaurinot D1 grupas definīciju, attiecinot to vienīgi uz mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kuri ir izstrādāti un konstruēti tā, lai pārvadātu vairāk nekā astoņus pasažierus, Čehijas Republika nav izpildījusi pienākumus, kas paredzēti minētās direktīvas 4. panta 1. punktā un 4. panta 4. punkta h) apakšpunktā.

2. Šajos secinājumos es izklāstīšu iemeslus, kuru dēļ es uzskatu, ka šī prasība sakarā ar valsts pienākumu neizpildi ir pamatota.

I. Atbilstošās tiesību normas

A. Savienības tiesības

3. Atbilstoši Direktīvas 2006/126 preambulas 1., 2. un 12. apsvērumam:

“(1) Padomes Direktīva 91/439/EEK (1991. gada 29. jūlijs) par vadītāju apliecībām [³] ir vairākkārt būtiski grozīta. Tā kā tajā tiks veikti vēl citi grozījumi, skaidrības labad būtu lietderīgi attiecīgos noteikumus pārstrādāt.

1 Oriģinālvaloda – franču.

2 OV 2006, L 403, 18. lpp.

3 OV 1991, L 237, 1. lpp.

(2) Noteikumi par vadītāju apliecībām ir būtiski kopējās transporta politikas elementi, kas palīdz uzlabot ceļu satiksmes drošību un atviegļina tādu personu brīvu pārvietošanos, kuras apmetas uz dzīvi dalībvalstī, kas nav tā pati, kurā izsniegta vadītāja apliecība. Ņemot vērā to, cik svarīgi ir individuāli transportlīdzekļi, tas, ka personai ir vadītāja apliecība, ko pienācīgi atzinusi uzņēmēja dalībvalsts, veicina pārvietošanās un uzņēmējdarbības brīvību. Par spīti panākumiem, kas gūti, saskaņojot noteikumus par vadītāju apliecībām, dalībvalstu noteikumos par [...] transportlīdzekļu iedalījumu kategorijās joprojām pastāv lielas atšķirības, un tie bija pilnīgāk jāaskaņo, lai palīdzētu īstenot Kopienas politiku.

[..]

(12) Kategoriju definīcijām būtu vairāk jāatspoguļo attiecīgo transportlīdzekļu tehniskie parametri un prasmes, kas vajadzīgas, vadot transportlīdzekli.”

4. Šīs direktīvas 1. panta “Vadītāja apliecības paraugs” 1. punktā ir noteikts:

“1. Dalībvalstis saskaņā ar šo direktīvu ievieš tādu attiecīgas valsts vadītāja apliecību, kam pamatā ir I pielikumā aprakstītais Kopienas paraugs. Emblēma Kopienas parauga vadītāja apliecības pirmajā pusē satur vadītāja apliecību izdevušās dalībvalsts atšķirības zīmi.”

5. Minētās direktīvas 4. panta “Kategorijas, definīcijas un minimālais vecums” 1. un 4. punktā ir noteikts:

“1. Vadītāja apliecība, kas paredzēta 1. pantā, dod tiesības vadīt turpmāk definētu kategoriju pašgājējus transportlīdzekļus. To var izsniegt, kad sasniegts katrai kategorijai norādītais vecuma cenzs. “Pašgājējs transportlīdzeklis” ir jebkurš pašgājējs transportlīdzeklis, kas pārvietojas pa ceļu ar savu spēku, izņemot transportlīdzekļus, kas pārvietojas pa sliedēm.

[..]

4. Mehāniskie transportlīdzekļi:

– “mehāniskais transportlīdzeklis” ir jebkurš pašgājējs transportlīdzeklis, ko parasti izmanto cilvēku vai kravu pārvadāšanai pa ceļiem, vai lai vilktu pa ceļu transportlīdzekļus, ko izmanto cilvēku vai kravu pārvadāšanai. Šis termins ietver trolejbusus, t.i., [transportlīdzekļus], kas ir pieslēgti strāvas vadītājam un nepārvietojas pa sliedēm. Tas neietver lauksaimniecības un mežizstrādes traktoros;

[..]

d) C1 kategorija:

transportlīdzekļi, kuri nepieder pie D1 vai D kategorijas, kuru maksimālā atļautā masa pārsniedz 3500 kg, bet nepārsniedz 7500 kg, un kuri ir izstrādāti un konstruēti tā, lai pārvadātu ne vairāk kā astoņus pasažierus un vadītāju; šīs kategorijas mehāniskiem transportlīdzekļiem var piejūgt piekabi, kuras maksimālā atļautā masa nepārsniedz 750 kg;

[..]

f) C kategorija:

transportlīdzekļi, kas nepieder pie D1 vai D kategorijas, kuru maksimālā atļautā masa ir lielāka par 3500 kg, un kas ir izstrādāti un konstruēti tā, lai pārvadātu ne vairāk kā astoņus pasažierus un vadītāju; transportlīdzekļiem, kas pieder pie šīs kategorijas, var piejūgt piekabi, kuras maksimāli atļautā masa nepārsniedz 750 kg;

[..]

h) D1 kategorija:

mehāniski transportlīdzekļi, kas ir izstrādāti un konstruēti tā, lai pārvadātu ne vairāk kā 16 pasažierus un vadītāju, un kuru garums nepārsniedz 8 m; šīs kategorijas mehāniskiem transportlīdzekļiem var piejūgt piekabi, kuras maksimālā atļautā masa nepārsniedz 750 kg;

[..]

j) D kategorija:

transportlīdzekļi, kas ir izstrādāti un konstruēti tā, lai pārvadātu vairāk nekā astoņus pasažierus un vadītāju; mehāniskiem transportlīdzekļiem, ko drīkst vadīt ar D kategorijas vadītāja apliecību, var piejūgt piekabi, kuras maksimālā atļautā masa nepārsniedz 750 kg;

[..].”

6. Atbilstoši Direktīvas 2006/126 7. panta “Izsniegšana, derīguma termiņš un atjaunošana” 1. punkta a) apakšpunktam:

“1. Vadītāju apliecības izsniedz tikai šādiem pretendentiem:

a) kas ir izturējuši braukšanas prasmes un stila pārbaudi un teorētisku zināšanu pārbaudi un atbilst medicīniskiem standartiem saskaņā ar II un III pielikumu.”

7. Šīs direktīvas 16. pantā “Transponēšana” ir noteikts:

“1. Dalībvalstis ne vēlāk kā 2011. gada 19. janvār[i] pieņem un publicē normatīvos un administratīvos aktus, kas vajadzīgi, lai izpildītu 1. panta 1. punkta, 3. panta, 4. panta 1., 2. un 3. punkta un 4. punkta b) līdz k) apakšpunkta [...] prasības. Dalībvalstis Komisijai tūlīt dara zināmus šos aktus.

2. Tās piemēro šos aktus no 2013. gada 19. janvār[a].

[..]”

B. Čehijas tiesības

8. *Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* (Likums Nr. 361/2000 Sb. par satiksmi uz sauszemes ceļiem un ar kuru tiek grozīti daži likumi) jaunākajā redakcijā⁴, 80.a panta 1. punkta g), h) un i) apakšpunktā ir noteikts:

“1) Kategorijā:

[..]

⁴ Šis ir viens no valsts izpildes pasākumiem, kas paziņots Komisijai un ar ko tiek transponēta Direktīva 2006/126, kura grozīta ar Komisijas 2009. gada 25. augusta Direktīvu 2009/113/EK (OV 2009, L 223, 31. lpp.) un Komisijas 2011. gada 28. novembra Direktīvu 2011/94/ES (OV 2011, L 314, 31. lpp.).

- g) C1 ir iekļauti transportlīdzekļi, izņemot traktoros, kuru maksimālā atļautā masa pārsniedz 3500 kg, bet nepārsniedz 7500 kg, un kuri ir paredzēti, lai pārvadātu ne vairāk kā astoņus pasažierus un vadītāju; šīs kategorijas mehāniskajiem transportlīdzekļiem var piejūgt piekabi, kuras maksimālā atļautā masa nepārsniedz 750 kg;
- h) C ir iekļauti transportlīdzekļi, izņemot traktoros un transportlīdzekļus, kas minēti g) apakšpunktā, kuru maksimālā atļautā masa pārsniedz 3500 kg un kuri ir paredzēti, lai pārvadātu ne vairāk kā astoņus pasažierus un vadītāju; šīs kategorijas mehāniskajiem transportlīdzekļiem var piejūgt piekabi, kuras maksimālā atļautā masa nepārsniedz 750 kg;
- i) D1 ir iekļauti transportlīdzekļi, kuru garums nepārsniedz 8 m un kuri ir paredzēti, lai pārvadātu 8 līdz 16 pasažierus un vadītāju; šīs kategorijas mehāniskajiem transportlīdzekļiem var piejūgt piekabi, kuras maksimālā atļautā masa nepārsniedz 750 kg.”

II. Pirmstiesas procedūra

9. Ar 2014. gada 11. jūlija vēstuli Komisija nosūtīja Čehijas Republikai brīdinājuma vēstuli, kurā vērsa minētās dalībvalsts uzmanību uz to, ka tās valsts tiesību aktu atsevišķi noteikumi, jo īpaši attiecībā uz C1, C un D1 kategorijas vadītāju apliecību definīcijām, neatbilst Direktīvai 2006/126.

10. Pēc Čehijas Republikas argumentu izskatīšanas, kas iekļauti tās 2014. gada 8. oktobra atbildes vēstulē, Komisija ar 2015. gada 27. februāra vēstuli izdeva argumentētu atzinumu. Tā arī aicināja Čehijas Republiku veikt nepieciešamos pasākumus, lai izpildītu šī atzinuma prasības divu mēnešu laikā no tā saņemšanas brīža. Pēc Čehijas Republikas lūguma šis termiņš tika pagarināts līdz 2015. gada 27. maijam.

11. Ar 2015. gada 22. maija vēstuli Čehijas Republika atbildēja uz argumentēto atzinumu, attiecībā uz C, C1 un D1 kategorijas transportlīdzekļu definīcijām norādot, ka, “lai izvairītos no jebkāda neskaidrību riska un nodrošinātu lielāku tiesisko noteiktību, Čehijas Republika piekrīt spēkā esošajās tiesību normās izdarīt daļējus grozījumus, kuriem būtu jāatbilst Komisijas prasībām”.

12. Tā kā netika saņemts paziņojums par šādi paredzēto grozījumu iespējamu pieņemšanu, kā arī ņemot vērā to, ka jebkurā gadījumā pārkāpumi nebija novērsti argumentētajā atzinumā norādītajā termiņā, Komisija vērsās Tiesā ar šo prasības pieteikumu.

III. Lietas dalībnieku argumenti

A. Komisija

13. Savas prasības pamatojumam Komisija izvirza divus pamatus.

14. Ar pirmo pamatu tā apgalvo, ka Direktīvas 2006/126 4. panta 4. punktā C1 un C kategorijas transportlīdzekļu definīcijas ir skaidri nodalītas no D1 un D kategorijas definīcijām un ka Čehijas Republikas tiesībās nav pārņemts šis nosacījums, kas formulēts: “transportlīdzekļi, kuri nepieder pie D1 vai D kategorijas”. Minētā izlaiduma rezultātā šajā dalībvalstī C1 vai C kategorijas vadītāja apliecības turētājam esot atļauts vadīt transportlīdzekli, kurš ir konstruēts tā, lai pārvadātu ne vairāk kā astoņus pasažierus, neatkarīgi no tā, vai tas ir izstrādāts pasažieru vai kravu pārvadāšanai, lai gan minētajā direktīvā ir prasīta D1 vai D kategorijas vadītāja apliecība, ja transportlīdzeklis ir izstrādāts un konstruēts tā, lai pārvadātu pasažierus.

15. Komisija apraksta, kādas sekas šāds izlaidums varētu radīt, kā piemēru minot ļoti ērtu mikroautobusu vai automašīnas ar ložu necaurīdīgu apšuvumu, kas paredzētas pasažieru pārvadāšanai. Pamatojoties uz to tehniskajiem parametriem (ne vairāk kā astoņi pasažieri, masa lielāka par 3500 kg un garums mazāks vai vienāds ar astoņiem metriem), tās varētu vadīt persona ar C1 kategorijas vadītāja apliecību, lai gan būtu nepieciešama D1 kategorijas vadītāja apliecība, jo tiek pārvadāti cilvēki.

16. Ar savu otro pamatu Komisija norāda, ka, lai gan Direktīvas 2006/126 4. panta 4. punkta h) apakšpunktā ir noteikts, ka D1 kategorija ietver mehāniskos transportlīdzekļus, “kas ir izstrādāti un konstruēti tā, lai pārvadātu ne vairāk kā 16 pasažierus un vadītāju”, Čehijas Republikas tiesībās, nosakot minimālo skaitu – ne vairāk kā astoņas personas, esot ieviests papildu nosacījums, kas ir pretrunā šīs direktīvas 4. panta 4. punkta h) apakšpunktam.

17. Lai pamatotu šos divus pamatus, Komisija paskaidro, ka parasti C kategorijā ir iekļauti mehāniskie transportlīdzekļi, kuri ir paredzēti preču pārvadāšanai, savukārt D kategorijā ir iekļauti mehāniskie transportlīdzekļi, kuri ir paredzēti pasažieru pārvadāšanai. Tas tomēr neizslēdz iespēju, ka ar C kategorijas mehāniskajiem transportlīdzekļiem varētu tikt pārvadāti arī pasažieri. Šajā gadījumā tas īpaši attiektos uz darbiniekiem, kas tiek pārvadāti, lai strādātu ar transportlīdzekļa kravu.

18. Tā kā atsevišķi C un C1 kategorijas tehniskie parametri ir identiski D1 un D kategorijas tehniskajiem parametriem, Komisija uzsver nepieciešamību šajās pēdējās kategorijās iekļaut vienīgi transportlīdzekļus, kuri ir izstrādāti un konstruēti cilvēku pārvadāšanai.

19. Komisija atsaucas uz Savienības noteikumu par vadītāju apliecībām likumdošanas vēsturi. Tā norāda, ka:

- vispirms, Pirmās direktīvas 80/1263/EEK⁵ par Kopienas vadītāja transportlīdzekļa apliecības ieviešanu 3. panta 1. punktā esot noteikts nosākums starp C un D kategoriju atkarībā no tā, vai mehāniskie transportlīdzekļi tiek izmantoti preču (C kategorija) vai pasažieru (D kategorija) pārvadāšanai; pēdējā minētajā kategorijā arī ir ierobežots atļautais pasažieru skaits, kam jābūt lielākam vai vienādam ar astoņi;
- turpinot, ar Direktīvas 91/439/EEK⁶ par vadītāju apliecībām 3. panta 1. un 2. punktu esot ieviests, no vienas puses, dalījums C un C1 apakškategorijās, kā arī, no otras puses, dalījums D un D1 apakškategorijās. Mehānisko transportlīdzekļu nosākums atkarībā no to pielietojuma (pasažieru vai preču pārvadāšana) vairs neesot bijis “tik skaidrs”⁷, jo C un C1 kategoriju definīcijās vairs nebija pieminēta preču pārvadāšana. Neraugoties uz to, C un D kategorijas tajās bija definētas kā savstarpēji izslēdzošas. Un apakškategorijas, kas apzīmētas ar ciparu 1, principā apzīmēja mazāka izmēra transportlīdzekļus.

20. Komisija arī norāda, ka kategoriju definīcijas tika nedaudz grozītas Direktīvā 2006/126. Savienības likumdevējs tajā esot pievienojis C un C1 kategorijas mehāniskajos transportlīdzekļos maksimāli atļauto pārvadājamo pasažieru skaitu, kas atbilst to darbinieku skaitam, kurus var pārvadāt, lai tie strādātu ar kravu. Frāze “preču pārvadāšana” neesot iekļauta to noteikumu tekstā, kuros ir definētas C kategorijas. Tomēr no II pielikuma “Vadītāju prasmes pārbaužu minimālās prasības” izrietot, ka C kategorijas transportlīdzekļi galvenokārt ir paredzēti preču pārvadāšanai, bet D kategorijas transportlīdzekļi – pasažieru pārvadāšanai. Turklāt Direktīvā 2006/126 attiecībā uz D1 kategorijas mehāniskajiem transportlīdzekļiem esot svītrots ierobežojums par minimālo astoņu pasažieru skaitu. Tādējādi šajā kategorijā esot noteikts tikai maksimālais pasažieru skaits, kas nevar būt lielāks par sešpadsmit, un maksimālais transportlīdzekļa garums, kas ir noteikts astoņi metri.

5 Padomes 1980. gada 4. decembra Pirmā direktīva par Kopienas transportlīdzekļa vadītāja apliecības ieviešanu (OV 1980, L 375, 1. lpp.).

6 Padomes 1991. gada 29. jūlija Direktīva par vadītāju apliecībām (OV 1991, L 237, 1. lpp.).

7 Skat. minētā replikas raksta 5. punktu.

B. Čehijas Republika

21. Čehijas Republika uzskata, ka Komisijas prasības pieteikums nav pamatots, un lūdz Tiesai to noraidīt. Tā apgalvo, ka, piemērojot tās izvēlēto metodi, attiecīgie noteikumi tiek transponēti atbilstoši un saprotami, nodrošinot Direktīvas 2006/126 mērķa īstenošanu.

22. Pirmkārt, minētā lietas dalībiece uzskata, ka saskaņā ar Savienības tiesību aktiem tās pienākums nebija burtiski transponēt šīs direktīvas normas un tā varēja izvēlēties precizēt objektīvus kritērijus, kas ļauj nošķirt dažādas transportlīdzekļu kategorijas, ar nosacījumu, ka ar šo izvēli tiek sasniegts vēlamais rezultāts.

23. Otrkārt, tā norāda, ka Savienības likumdevējs minētās direktīvas 4. panta 4. punktā transportlīdzekļu kategorijas esot definējis pēc tehniskajiem parametriem, kas pārklājas, vienlaikus neatsaucoties uz preču un cilvēku pārvadāšanu, bet ļaujot dalībvalstīm nošķirt šīs kategorijas, kā liecinot formulējums “transportlīdzekļi, kuri nepieder pie D1 vai D kategorijas”. Čehijas Republika tādējādi esot valsts mērogā veikusi skaidru, precīzu C1, C un D1 transportlīdzekļu kategorijas nodalīšanu, kam praksē nevajadzētu izraisīt nekādus strīdus un kas atbilstot Savienības tiesībās noteiktajam mērķim nošķirt transportlīdzekļu kategorijas atkarībā no pārvadājamā objekta⁸. Tā pamato savu izvēli ar to, ka tā esot nošķirusi D1 kategoriju pēc pārvadājamo pasažieru skaita (sliekšnis – vairāk nekā astoņi pasažieri).

24. Čehijas Republika uzsver, ka daudzie atšķirīgie kritēriji, piemēram, transportlīdzekļa masa (C un C1 kategorija), transportlīdzekļa garums (D1 kategorija) vai arī pārvadāto cilvēku minimālais vai maksimālais skaits (C, C1, D, D1), izraisa pārklāšanos, kas rada neskaidrības vai pārpratumus, jo viens un tas pats transportlīdzeklis var piederēt pie vairākām kategorijām.

25. Tā arī precizē, ka, ja nepastāvētu nošķirums, D1 mehānisko transportlīdzekļu kategorija (mehāniskie transportlīdzekļi, kuru garums nepārsniedz astoņus metrus un ar kuriem var pārvadāt ne vairāk kā sešpadsmit pasažierus) *de facto* ietvertu C1 un C kategoriju. Varētu arī secināt, ka par astoņiem metriem īsāku kravas automašīnu varētu vadīt ar D1 kategorijas vadītāja apliecību un ka tikai tad, ja tā būtu garāka par astoņiem metriem, būtu nepieciešama C1 kategorijas vadītāja apliecība.

26. Savā atbildes rakstā uz repliku Čehijas Republika norāda, ka Komisijas sniegtais pamatojums, ka C kategorijas transportlīdzekļi ir “galvenokārt paredzēti preču pārvadāšanai” un D kategorijas transportlīdzekļi ir “galvenokārt paredzēti pasažieru pārvadāšanai”⁹, esot pašos pamatos neskaidrs un tā esot strīdīgas prakses piemērošana. Čehijas Republika norāda, ka termins “galvenokārt” paredzot iespēju atkāpties no noteikumiem, vēl jo vairāk tāpēc, ka ne vienmēr esot iespējama transportlīdzekļu stingra klasifikācija saskaņā ar vienu vai otru no šiem kritērijiem, turklāt laika gaitā transportlīdzekļu galvenais izmantošanas veids varētu mainīties.

27. Čehijas Republika arī nepiekrīt Komisijas apgalvojumam, ka transponēšana Čehijas Republikas tiesībās radītu D1 kategorijas transportlīdzekļu definīcijas nepieņemamu sašaurināšanu. Komisija kļūdaini norādot, ka ļoti ērts mikroautobuss vai automašīnas ar ložu necaurļaidīgu apšuvumu, kas var pārvadāt ne vairāk kā astoņus pasažierus un vadītāju, saskaņā ar Direktīvu 2006/126 piederot pie D1 kategorijas transportlīdzekļiem.

28. Čehijas Republikas valdība norāda, ka D1 kategorijas transportlīdzekļi veido D kategorijas transportlīdzekļu apakšgrupu, kā tas izrietot no tās nosaukuma un transportlīdzekļu kategoriju definēšanas likumdošanas vēstures Eiropas Savienības līmenī. Tā esot “atvieglota” D kategorijas versija un tā tad atsevišķa D kategorijas transportlīdzekļu daļa, attiecībā uz kuriem, ņemot vērā to parametrus,

⁸ Skat. iebildumu raksta 19. un 20. punktu.

⁹ Skat. minētā atbildes raksta uz repliku 7. punktu.

būtu pietiekami izmantot vieglāku D kategorijas vadītāja apliecības versiju. Tā kā vienīgais sliekšnis attiecībā uz atļauto pārvadājamo cilvēku skaitu ir norādīts D kategorijas definīcijā¹⁰, tas ir jāpārņem arī D1 kategorijā. Ja tas ir zemāks, uz transportlīdzekļiem var tikt attiecināta tikai C vai, iespējams, C1 kategorija.

IV. Mana analīze

29. Diskusija ir par Direktīvas 2006/126 noteikumiem, ar kuriem tiek definētas divas galvenās transportlīdzekļu kategorijas (C, D) un to apakškategorijas (C1, D1) kā arī, pēc būtības, par to mērķi – kurš nav skaidri formulēts minētā tiesību akta 4. panta 4. punkta d), f), h) un j) apakšpunktā, proti, transportlīdzekļu, kas paredzēti cilvēku pārvadāšanai, nošķiršana no citiem transportlīdzekļiem.

30. Tāpat kā Komisijai man šķiet, ka ir jāizklāsta, kāda ir D un D1 kategorijas izslēgšanas nozīme un piemērošanas joma, kas izvēlēta kā pirmais no C un C1 kategorijas atšķirīgais kritērijs, ievieojot to tā kontekstā¹¹ un atgādinot tiesiskajā regulējumā, kurā tas ietverts, izvirzītos mērķus¹².

31. Direktīvas 2006/126 noteikumu pamatā ir pārstrādātā Direktīva 91/439, kas pamatota ar grozījumiem, kuri vairākkārt izdarīti pēdējā minētajā direktīvā.

32. Ar šo direktīvu tika atcelta Direktīva 80/1263, ar ko bija ieviesta Kopienas transportlīdzekļa vadītāja apliecība, lai dalībvalstu starpā nodrošinātu savstarpēju valsts transportlīdzekļa vadītāja apliecības atzīšanu, kā arī lai atvieglotu apliecības apmaiņu tiem šīs apliecības turētājiem, kas maina savu pastāvīgo dzīvesvietu vai darba vietu no vienas dalībvalsts uz citu.

33. Šajā direktīvā Eiropas [Savienības] likumdevējs ir noteicis dažādas transportlīdzekļu kategorijas bez piekabēm, kas apzīmētas ar burtiem no A līdz D un kas atšķiras cita no citas pēc dažādiem kritērijiem.

34. Tādējādi minētās direktīvas 3. panta 1. punktā augošā secībā bija klasificēti transportlīdzekļi ar diviem vai trim riteņiem (A kategorija), tad mehāniskie transportlīdzekļi, kuri nepieder pie šīs kategorijas ar masas (3500 kg) un sēdvietu (ne vairāk par astoņām sēdvietām, neskaitot vadītāja sēdekli) ierobežojumu un kuri pieder B kategorijai.

35. Citi transportlīdzekļi tika nošķirti no šīs kategorijas šādu parametru dēļ:

- C: kurus izmanto “preču pārvadāšanai un kuru maksimāli atļautā masa pārsniedz 3500 kg”;
- D: kurus izmanto “cilvēku pārvadāšanai un kuriem ir vairāk par astoņām sēdvietām, neskaitot vadītāja sēdekli”.

36. Vadītāja apliecības paraugā, kas pievienots Direktīvas 80/1263 I pielikumā, bija ietverts šo noteikumu teksts.

37. Šīs direktīvas II pielikumā “Vadītāju prasmes pārbaūžu minimālās prasības” nebija paredzēti īpaši nosacījumi teorētisko zināšanu pārbaūdei, kuri ļautu nošķirt vadītāja apliecības atkarībā no transportlīdzekļu C vai D kategorijas.

38. Kopš 1996. gada 1. jūlija – dienas, kad tika ieviesta Direktīva 91/439, – likumdevējs izlēma atšķirīgā veidā, ar konkrētu mērķi, nošķirt C un D kategoriju.

10 “Lai pārvadātu vairāk nekā astoņus pasažierus un vadītāju” Direktīvas 2006/126 4. panta 4. punkta j) apakšpunktā.

11 Skat. kopsavilkuma tabulu šo secinājumu pielikumā.

12 Atbilstoši Tiesas ieteiktajai analīzes metodei skat. spriedumu, 2006. gada 26. oktobris, Komisija/Spānija (C-36/05, EU:C:2006:672, 24. un 25. punkts).

39. Kā izriet no tās preambulas trešā, ceturrtā un piektā apsvēruma, šī direktīva ir otrais posms pēc tam, kad 1980. gadā tika pabeigts iepriekšējais posms par transportlīdzekļu kategoriju un apakškategoriju, kā arī minimālo prasību vadītāja apliecības izdošanai saskaņošanu, norādot uz kopīgo noteikumu obligāto raksturu¹³. Šādos apstākļos minētās direktīvas 3. panta 2. punkts tika papildināts ar C1 un D1 apakškategoriju.

40. Nošķirums starp C vai D kategorijas transportlīdzekļiem, kas Direktīvā 80/1263 ir pamatots ar preču un pasažieru pārvadāšanu, vairs nav ar tādu pašu formulējumu iekļauts Direktīvas 91/439 tekstā. D kategorija ir paredzēta vienīgi “mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kurus izmanto cilvēku pārvadāšanai”, un C kategorija tāpat kā C1 apakškategorija ir definēta noklusējuma veidā: “mehāniskie transportlīdzekļi, kuri nepieder pie D kategorijas”.

41. Tomēr šis nošķirums pirmo reizi parādās vadītāja apliecības paraugā, kas pievienots šīs direktīvas I pielikumā. Tajā iepretim burtam C ir redzama piktogramma ar divām smagajām jeb kravas automašīnām. C1 atrodas līdzās mazākā izmēra piktogrammai. Iepretim burtam D atrodas piktogramma ar diviem autobusiem, un autobuss līdzās D1 ir īsāks.

42. Minētās direktīvas II pielikumā ir izklāstīti nosacījumi attiecībā uz transportlīdzekļu vadīšanu, ar īpašām prasībām katrai transportlīdzekļu kategorijai, proti, C un D kategorijas transportlīdzekļi, ar īpašu sarakstu, kas paredzēts vienīgi D kategorijai:

“5.5. D kategorija:

Šo kategoriju transportlīdzekļu vadītājiem ir jāparāda zināšanas par:

5.5.1. noteikumiem, kas attiecas uz cilvēku pārvadāšanu;

5.5.2. to, kā rīkoties, ja notiek negadījums;

5.5.3. viņiem arī ir jāvar veikt īpašus transportlīdzekļa drošības pasākumus.”

43. Vēlme saglabāt īpašu transportlīdzekļu kategoriju, “kuru izmanto [vienīgi] cilvēku pārvadāšanai” (vai, citiem vārdiem, “D kategoriju”), skaidri izriet no terminu izvēles jaunajos noteikumos, kas izriet no Direktīvas 91/439.

44. C kategorija pašlaik ir definēta noklusējuma veidā attiecībā uz D kategoriju, nevis B kategoriju¹⁴, pamatojoties uz attiecīgo transportlīdzekļu masu. Ir arī ņemta vērā nepieciešamība neierobežot C kategorijas transportlīdzekļus tikai ar preču pārvadāšanu. Cilvēku pārvadāšana, kurai transportlīdzekļi ir īpaši izstrādāti, joprojām ir pamatojums tam, ka pastāv īpaša kategorija (D).

45. Tie paši kritēriji tiek izmantoti C1 un D1 kategorijas definēšanai, kuras atbilst transportlīdzekļiem ar tādu pašu pielietojumu, bet mazākiem rādītājiem (gadījumos, kad masa vai pasažieru skaits ir ierobežots). Transportlīdzekļa masa ir noteicošā attiecībā uz C un C1 kategoriju¹⁵, savukārt D un D1 kategorijai tas ir pasažieru skaits, proti, vairāk nekā astoņi¹⁶ vai vairāk nekā astoņi, nepārsniedzot sešpadsmit.

13

“Tā kā ar Direktīvu [80/1263] iedibinātā Kopienas parauga valsts transportlīdzekļa vadītāja apliecība ir jāpieskaņo, lai, cita starpā, ņemtu vērā transportlīdzekļu kategoriju un apakškategoriju saskaņošanu un padarītu vadītāju apliecības vieglāk saprotamas kā Kopienā, tā ārpus tās; tā kā satiksmes drošības interesēs ir jānosaka minimālās prasības vadītāja apliecību izdošanai; tā kā Direktīvas [80/1263] 3. pantā ir paredzēts, ka nobeiguma noteikumi, kuru mērķis ir Kopienā vispārināt šajā pantā minētās transportlīdzekļu kategorijas, tiek pieņemti bez atkāpšanās iespējas, tāpat kā vadītāja apliecību derīguma noteikumi.”

14 Pie šīs kategorijas pieder transportlīdzekļi, kuru maksimālā masa nepārsniedz 3500 kg.

15 Kas ir šo kategoriju otrais kritērijs, kā tas ir Direktīvā 80/1263.

16 Šis vairāk nekā astoņu cilvēku sliekšnis ir arī jāsalīdzina ar maksimālo sliekšni, kas minēts B kategorijā.

46. Direktīvā 2006/126 tika precizētas šo dažādo kategoriju definīcijas¹⁷, vienlaikus tomēr negrozot galveno D kategorijas atšķirību, proti, ka tā ir paredzēta vienīgi cilvēku pārvadāšanai.

47. D kategorijas izslēgšana C un C1 kategorijas definīcijās ir saglabāta un papildināta ar D1 kategorijas pievienošanu. Vadītāja apliecības paraugs ietver tās pašas piktogrammas kā tās, kuras aprakstītas šo secinājumu 41. punktā¹⁸. Turklāt tās II pielikumā izklāstītās specifikācijas¹⁹, uz kurām arī atsaucās Čehijas Republikas valdība savā iebildumu rakstā²⁰, ir saskanīgas.

48. Izvirzītais mērķis ir precizēts minētās direktīvas preambulas 12. apsvērumā, atbilstoši kuram “kategoriju definīcijām būtu vairāk jāatspoguļo attiecīgo transportlīdzekļu tehniskie parametri un prasmes, kas vajadzīgas, vadot transportlīdzekli”.

49. Tādējādi attiecībā uz vadītāju prasmes un teorētisko zināšanu pārbaūžu minimālajām prasībām Direktīvas 2006/126 īpašie noteikumi par C un D kategorijām, kā arī to apakškategorijas atkal norāda uz atšķirību, kas balstīta uz pārvadājumu galveno objektu:

“4.1.9. drošības faktoriem, kas attiecas uz transportlīdzekļa kravu: kravas uzraudzīšanu (sakraušanu un nostiprināšanu), grūtībām ar dažāda veida kravu (piemēram, šķidrumi, iekarināta krava), kravu iekraušanu un izkraušanu un kraušanas iekārtu lietošanu (*tikai C, CE, C1, C1E kategorija*);

4.1.10. vadītāja atbildību par pasažieru pārvadāšanu; pasažieru ērtībām un drošību; bērnu pārvadāšanu; vajadzīgajām pārbaudēm pirms braukšanas uzsākšanas; teorētisko zināšanu pārbaudē būtu jāiekļauj visu veidu autobusi (sabiedriskā transporta un tālsatiksmes autobusi, īpašu gabarītu autobusi...) (*tikai D, DE, D1 un D1E kategorija*).

[..]

4.2. Obligāta vispārīgo zināšanu pārbaude C, CE, D un DE kategorijai par šādiem papildu noteikumiem attiecībā uz:

[..]

4.2.8. vadītāja atbildību par kravu saņemšanu, pārvešanu un piegādi saskaņā ar vienošanos (*tikai C un CE kategorija*).”

50. Tas pats attiecas uz braukšanas prasmes un stila pārbaudi: “5.2. Transportlīdzekļi, ko izmanto braukšanas prasmes un stila pārbaudē, atbilst šādiem minimālajiem kritērijiem. Dalībvalstis var noteikt stingrākus kritērijus vai papildināt tos ar jauniem.

[..]

C kategorija

C kategorijas transportlīdzeklis ar maksimāli atļauto masu *vismaz 12 000 kg, vismaz 8 m garš, vismaz 2,40 m plats un spējīgs sasniegt ātrumu vismaz 80 km/h; tam ir ABS bremzes, pārnenumkārbā ar vismaz astoņiem pārneseumiem braukšanai uz priekšu, un Regulā (EEK)*

17 Skat. šīs direktīvas preambulas 2. apsvērumu.

18 Paraugš, kas paplašināts ar Direktīvu 2011/94.

19 Izvilkumi, kas citēti šo secinājumu 49.–51. punktā, mans izcēlums.

20 Skat. minētā iebildumu raksta 15.–17. punktu.

Nr. 3821/85 [21] noteiktā reģistrācijas kontrolierīce; *kravas nodalījumu veido slēgta kaste, kas ir vismaz tikpat plata un augsta kā kabīne*; transportlīdzekļa faktiskā kopējā masa ir vismaz 10 000 kg;

[..]

C1 kategorija:

C1 apakškategorijas transportlīdzeklis ar maksimāli atļauto masu *vismaz 4000 kg, vismaz 5 m garš un spējīgs sasniegt ātrumu vismaz 80 km/h*; tam ir ABS bremzes un Regulā (EEK) Nr. 3821/85 noteiktā reģistrācijas kontrolierīce; *kravas nodalījumu veido slēgta kaste, kas ir vismaz tikpat plata un augsta kā kabīne*;

[..]

D kategorija:

D kategorijas transportlīdzeklis ir *vismaz 10 m garš, vismaz 2,40 m plats un spējīgs sasniegt ātrumu vismaz 80 km/h*; tam ir ABS bremzes un Regulā [..] Nr. 3821/85 noteiktā reģistrācijas kontrolierīce.

[..]

D1 kategorija:

D1 apakškategorijas transportlīdzeklis ar maksimāli atļauto masu vismaz 4000 kg, vismaz 5 m garš un spējīgs sasniegt ātrumu vismaz 80 km/h; tam ir ABS bremzes un Regulā [..] Nr. 3821/85 noteiktā reģistrācijas kontrolierīce.”

51. Turklāt pēc līdzīgas loģikas saistībā ar braukšanas prasmju un stila pārbaudi attiecībā uz C un D kategorijām un to apakškategorijām ir precizēts:

“8.1.6. kontrolēt drošības faktoros, saistībā ar transportlīdzekļa kravu: virsbūvi, pārsegus, kravas nodalījuma durvis, iekraušanas mehānismu (ja tāds ir), kabīnes slēdzeni (ja tāda ir), iekraušanas veidu, kravas nostiprināšanu (*tikai CE, CE, C1, C1E kategorija*);

[..]

8.1.8. spēt nodrošināt īpašus transportlīdzekļa drošības pasākumus; kontrolēt virsbūvi, apkalpes durvis, avārijas izeju, pirmās palīdzības piederumus, ugunsdzēsamos aparātus un pārejās drošības ierīces (*tikai D, DE, D1 un D1E kategorija*);

[..]

8.2. Īpaši manevri, lai pārbaudītu atbilstību ceļu satiksmes drošībai: [..]

8.2.3. droša novietošana stāvvietā iekraušanai/izkraušanai ar iekraušanas rampu/platformu vai līdzīgu iekārtu (*tikai C, CE, C1 un C1E kategorija*);

8.2.4. novietošana stāvvietā, ļaujot pasažieriem droši iekāpt autobusā vai izkāpt no tā (*tikai D, DE, D1 un D1E kategorija*).”

21 Padomes 1985. gada 20. decembra Regula par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā (OV 1985, L 370, 8. lpp.).

52. Lasot Direktīvas 2006/126 noteikumus, kopumā nav ne mazāko šaubu, ka bez izmaiņām kopš 1980. gada transportlīdzekļu kategoriju definīcijas ir balstītas uz nošķirumu saistībā ar cilvēku pārvadāšanu. Tas ir skaidrs un precīzs kritērijs, kas pamato D1 vai D kategorijas izslēgšanu no C un C1 kategorijas definīcijas. Pat ja varētu tikt apspriests saīsināts formulējums²², man nešķiet, ka tas atstātu vietu neskaidrībām.

53. Tādējādi Savienības likumdevēja izvēle norādīt maksimāli iespējamo pārvadājamo cilvēku skaitu kravas automašīnās (C vai C1 kategorija) kā pēdējo kritēriju šiem transportlīdzekļiem nevar radīt pārpratumus.

54. Šī izvēle arī nevar samazināt pievienoto terminu “kuri nepieder pie D1 vai D kategorijas” piemērošanas jomu minētās direktīvas 4. panta 4. punkta d) vai f) apakšpunkta sākumā, saskaņā ar to pašu metodi, kas izmantota Direktīvas 91/439 3. pantā. Tās nozīme ir atvasināta no prasības, ka šīs kategorijas transportlīdzekļa vadītājam ir jāapliecina zināšanas attiecībā uz pasažieru pārvadājumiem, to ērtībām un drošību.

55. Tādēļ, tā kā ir primāri nepieciešams garantēt cilvēkiem drošību ceļu satiksmē²³ vienveidīgi visā Savienībā, es atbalstu, kā Komisija ir pamatoti apgalvojusi sava prasības pieteikuma pamatojumā, ka ir nepieciešama minētās direktīvas skaidro un precīzo noteikumu burtiska pārņemšana²⁴. Turklāt burtiska transponēšana šajā konkrētajā gadījumā ļauj sasniegt citu būtisku mērķi, kas izvirzīts jau kopš Pirmās direktīvas 80/1263, proti, veicināt personu brīvu pārvietošanos un brīvību veikt uzņēmējdarbību, saskaņojot noteikumus par vadītāju apliecībām.

56. No tā izriet, ka nevar atzīt, ka dažādu kritēriju izvēle novestu pie pretēja rezultāta, nekā paredzēts Direktīvā 2006/126, proti, ka tikai cilvēku pārvadāšanu varētu veikt šoferi, kuriem atļauts vadīt C vai C1 kategorijas transportlīdzekļus un kuriem būs lūgts apliecināt zināšanas attiecībā uz preču saņemšanu, pārvadāšanu un piegādi, kravas iekraušanu, nostiprināšanu, kā arī izkraušanu.

57. Komisijas sniegtais piemērs lieliski atklāj, kādas sekas var radīt Čehijas Republikas likumdevēja izvēle D1 kategorijai noteikt sliekšni – vairāk nekā astoņi cilvēki²⁵: mikroautobuss, kurš nav garāks par astoņiem metriem un ar kuru tiek pārvadāts mazāk par astoņiem cilvēkiem, pieder C vai C1 kategorijai, lai gan prasības ir tās, ko piemēro cilvēku pārvadāšanai.

58. Tādējādi Čehijas Republikas valdības argumenti, kuros nav ņemta vērā transportlīdzekļa specifika, ciktāl tas netiek izmantots preču pārvadāšanai, nav pārliecinoši. Visu transportlīdzekļu tehnisko parametru, kas minēti Direktīvā 2006/126, apvienošana arī ir veltīga, jo šie transportlīdzekļi atbilst tam mērķim, kādam ir paredzēti. Tādējādi C kategorija, kas ierasti ir paredzēta kravas automašīnām, sekundāri ir definēta pēc transportlīdzekļa masas, ja pasažieru skaits ir identisks B kategorijas pasažieru skaitam. D kategorija ir definēta tikai pēc pasažieru sliekšņa, un tās D1 apakškategorija atšķiras ar maksimāli pārvadājamo cilvēku skaitu un šim nolūkam konstruētā transportlīdzekļa garumu.

22 Varbūt nākotnē, lai novērstu jebkādas šaubas, varētu izmantot formulējumu “izņemot tās, kuras ir paredzētas tikai cilvēku pārvadāšanai”?

23 Skat. spriedumu, 2014. gada 22. maijs, *Glatzel* (C-356/12, EU:C:2014:350), 51. punkts un tajā minētā judikatūra: “Šajā ziņā atbilstoši Tiesas pastāvīgajai judikatūrai ceļu satiksmes drošības uzlabošana ir Savienības vispārējo interešu mērķis (šajā ziņā skat. tostarp spriedumus, 1994. gada 5. oktobris, *van Schaik*, C-55/93, EU:C:1994:363, 19. punkts; 2002. gada 21. marts, *Cura Anlagen*, C-451/99, EU:C:2002:195, 59. punkts; 2007. gada 15. marts, Komisija/Somija, C-54/05, EU:C:2007:168, 40. punkts; 2009. gada 10. februāris, Komisija/Itālija, C-110/05, EU:C:2009:66, 60. punkts; 2009. gada 22. oktobris, Komisija/Portugāle, C-438/08, EU:C:2009:651, 48. punkts; 2010. gada 11. marts, *Attanasio Group*, C-384/08, EU:C:2010:133, 50. punkts; 2011. gada 19. maijs, *Grasser*, C-184/10, EU:C:2011:324, 26. punkts, kā arī 2011. gada 13. oktobris, *Apelt*, C-224/10, EU:C:2011:655, 47. punkts)”. Attiecībā uz Direktīvas 2006/126 mērķi, kas ļoti nesen tika atgādināts, skat. arī spriedumu, 2017. gada 26. aprīlis, *Popescu* (C-632/15, EU:C:2017:303, 40. punkts).

24 Gadījumi, kas jānošķir no pieņēmumiem, kuros Tiesa ir lēmusi, ka “direktīvas transponēšana valsts tiesībās [...] atkarībā no satura var aprobežoties ar vispārīgu juridisko kontekstu, ja tā efektīvi nodrošina pilnīgu direktīvas piemērošanu pietiekami skaidrā un precīzā veidā, lai gadījumā, kad direktīvas mērķis ir radīt tiesības privātpersonām, saņēmējiem ir dota iespēja uzzināt visas savas tiesības un vajadzības gadījumā uz tām atsaukties valsts tiesās”. Skat. spriedumu, 1987. gada 9. aprīlis, Komisija/Itālija (363/85, EU:C:1987:196, 7. punkts un tajā minētā judikatūra).

25 Lai gan tas tika atcelts ar Direktīvu 2006/126, lai to aizvietotu ar transportlīdzekļa garumu.

59. Viss iepriekš minētais izklāsts man liek secināt, ka, neizslēdzot D un D1 kategorijas transportlīdzekļus no C un C1 kategorijas un pievienojot D1 kategorijai astoņu pasažieru maksimālo sliksni, Čehijas Republika nav izpildījusi pienākumus, kas tai noteikti Direktīvas 2006/126 4. panta 1. punktā un 4. panta 4. punkta d), f) un h) apakšpunktā.

V. Tiesāšanās izdevumi

60. Saskaņā ar Tiesas Reglamenta 138. panta 1. punktu lietas dalībniekam, kuram spriedums ir nelabvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs. Tā kā Komisija ir prasījusi piespriet Čehijas Republikai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus un Čehijas Republikai spriedums nav labvēlīgs, ir jāpiespriež pēdējai minētajai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

VI. Secinājumi

61. Ņemot vērā iepriekš minēto, iesaku Tiesai nolemt šādi:

- 1) neizpildidama pienākumu C un C1 kategorijas definīcijās ietvert vienīgi tādus mehāniskos transportlīdzekļus, kuri nepieder pie D1 vai D kategorijas, Čehijas Republika nav izpildījusi pienākumus, kas tai noteikti Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 20. decembra Direktīvas 2006/126/EK par vadītāju apliecībām 4. panta 1. punktā un 4. panta 4. punkta d) un f) apakšpunktā;
- 2) sašaurinādama D1 grupas definīciju, attiecinot to vienīgi uz mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kuri izstrādāti un konstruēti tā, lai pārvadātu vairāk nekā astoņus pasažierus, Čehijas Republika nav izpildījusi pienākumus, kas tai noteikti minētās direktīvas 4. panta 1. punktā un 4. panta 4. punkta h) apakšpunktā;
- 3) Čehijas Republika atlīdzina tiesāšanās izdevumus.

PIELIKUMS. Kopsavilkuma tabula par galveno direktīvu attiecībā uz vadītāju apliecībām saturu

	Direktīva 80/1263 3. panta 1. punkts	Direktīva 91/439 3. panta 1. un 2. punkts	Direktīva 2006/126 4. panta 4. punkta d), f), h) un j) apakšpunkts
C	Mehāniskie transportlīdzekļi, "ko izmanto preču pārvadāšanai" > 3500 kg	Transportlīdzekļi, "kas neatbilst D kategorijai" > 3500 kg	Transportlīdzekļi, "kuri nepieder pie D1 vai D kategorijas" > 3500 kg "kas ir izstrādāti un konstruēti tā, lai pārvadātu ne vairāk kā astoņus pasāžierus , neskaitot vadītāju"
C1	Neattiecas	Transportlīdzekļi, "kas neatbilst D kategorijai" > 3500 kg un ≤ 7500 kg	Transportlīdzekļi, "kuri nepieder pie D1 vai D kategorijas" > 3500 kg un ≤ 7500 kg "kas ir izstrādāti un konstruēti tā, lai pārvadātu ne vairāk kā astoņus pasāžierus , neskaitot vadītāju"
D	Mehāniskie transportlīdzekļi, "ko izmanto cilvēku pārvadāšanai " Vairāk par astoņām sēdvietām, neskaitot vadītāju	Mehāniskie transportlīdzekļi, "ko izmanto cilvēku pārvadāšanai " Vairāk par astoņām sēdvietām, neskaitot vadītāju	Transportlīdzekļi, "kas ir izstrādāti un konstruēti tā, lai pārvadātu vairāk nekā astoņus pasāžierus , neskaitot vadītāju"
D1	Neattiecas	Mehāniskie transportlīdzekļi, "ko izmanto cilvēku pārvadāšanai " > astoņas un ≤ sešpadsmit sēdvietas, neskaitot vadītāju	Transportlīdzekļi, "kas ir izstrādāti un konstruēti tā, lai pārvadātu ne vairāk kā sešpadsmit pasāžierus , neskaitot vadītāju" Garums: ne vairāk kā 8 m