



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a noua)

25 ianuarie 2018*

„Neîndeplinirea obligațiilor de către un stat membru – Transporturi – Directiva 2006/126/CE –
Permis de conducere – Definițiile categoriilor C1 și C, precum și D1”

În cauza C-314/16,

având ca obiect o acțiune în constatarea neîndeplinirii obligațiilor formulată în temeiul articolului 258
TFUE, introdusă la 1 iunie 2016,

Comisia Europeană, reprezentată de J. Hottiaux și de Z. Malůšková, în calitate de agenți,

reclamantă,

împotriva

Republicii Cehe, reprezentată de M. Smolek, de T. Müller și de J. Vlácil, în calitate de agenți,

pârâtă,

CURTEA (Camera a noua),

compusă din domnul E. Juhász (raportor), îndeplinind funcția de președinte de cameră, doamna K.
Jürimäe și domnul C. Lycourgos, judecători,

avocat general: domnul Y. Bot,

grefier: domnul I. Illéssy, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 1 iunie 2017,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 7 septembrie 2017,

pronunță prezenta

* Limba de procedură: ceha.

Hotărâre

- 1 Prin acțiunea formulată, Comisia Europeană solicită Curții să constate că:
 - prin faptul că nu și-a îndeplinit obligația de a reuni în definiția categoriilor C1 și C doar alte autovehicule decât cele din categoriile D1 sau D, Republica Cehă nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 4 alineatul (1) și alineatul (4) literele (d) și (f) din Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 2006 privind permisele de conducere (JO 2006, L 403, p. 18, Ediție specială, 07/vol. 17, p. 216) și
 - prin faptul că a restrâns definiția categoriei D1 la autovehiculele proiectate și construite pentru transportul a peste opt pasageri, Republica Cehă nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 4 alineatul (1) și alineatul (4) litera (h) din această directivă.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

- 2 Directiva 91/439/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind permisele de conducere (JO 1991, L 237, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 2, p. 62) prevedea la articolul 3 alineatul (2) următoarele:

„În cadrul categoriilor A, B, B + E, C, C + E, D și D + E, se poate emite un permis de conducere special pentru conducerea vehiculelor din următoarele subcategorii:

[...]

Subcategoria D1:

- autovehicule utilizate pentru transportul de călători și care au mai mult de opt locuri în afară de locul conducătorului auto, dar nu mai mult de 16 locuri în afară de locul conducătorului auto; autovehiculele din această subcategorie se pot combina cu o remorcă cu greutatea maximă autorizată de cel mult 750 kilograme.

[...]”

- 3 Potrivit considerentelor (2) și (12) ale Directivei 2006/126:

„(2) Normele privind permisele de conducere sunt elemente esențiale ale politicii comune în domeniul transporturilor, contribuie la îmbunătățirea siguranței rutiere și facilitează libera circulație a persoanelor care își stabilesc reședința într-un stat membru, altul decât statul care a eliberat permisul. [...] În ciuda progreselor înregistrate în privința armonizării normelor referitoare la permisele de conducere, între statele membre au continuat să existe diferențe semnificative cu privire la normele privind periodicitatea reînnoirii permiselor și la subcategoriile de vehicule care necesită o armonizare mai profundă, pentru a contribui la punerea în aplicare a politicilor comunitare.

[...]

- (12) Definițiile categoriilor ar trebui să reflecte într-o mai mare măsură caracteristicile tehnice ale vehiculelor respective și aptitudinile necesare pentru conducerea unui vehicul.”

4 Articolul 1 alineatul (1) prima teză din Directiva 2006/126 prevede că, „[i]n conformitate cu dispozițiile prezentei directive, statele membre introduc un permis de conducere național, bazat pe modelul comunitar din anexa I”.

5 Această directivă enunță la articolul 4, intitulat „Categorii, definiții și vârste minime”, următoarele:

„(1) Permisul de conducere prevăzut la articolul 1 autorizează conducerea autovehiculelor din categoriile definite în continuare. Acesta poate fi eliberat începând de la vârsta minimă indicată pentru fiecare categorie. Prin «autovehicul» se înțelege orice vehicul prevăzut cu un motor de propulsie care circulă pe un drum prin mijloace proprii, cu excepția vehiculelor care se deplasează pe șine.

[...]

(4) Autovehicule:

– «autovehicul» înseamnă orice vehicul cu motor, utilizat în mod obișnuit pentru transportul persoanelor sau mărfurilor pe drum sau pentru tractarea, pe drum, a vehiculelor utilizate pentru transportul persoanelor sau mărfurilor. Acest termen include troleibuzele, adică vehiculele conectate la o linie electrică și care nu circulă pe șine. Nu include tractoarele agricole sau forestiere;

[...]

(d) Categoria C1:

autovehicule, altele decât cele din categoria D1 sau D, a căror masă maximă autorizată depășește 3 500 kg, fără să depășească 7 500 kg, și care sunt proiectate și construite pentru transportul a maximum opt pasageri în afară de conducătorul auto; la autovehiculele din această categorie se poate atașa o remorcă cu o masă maximă autorizată de 750 kg.

[...]

(f) Categoria C:

autovehicule, altele decât cele din categoria D1 sau D, a căror masă maximă autorizată depășește 3 500 kg și care sunt proiectate și construite pentru transportul a maximum opt pasageri în afară de conducătorul auto; la autovehiculele din această categorie se poate atașa o remorcă cu o masă maximă autorizată care nu depășește 750 kg.

[...]

(h) Categoria D1:

autovehicule proiectate și construite pentru transportul a maximum 16 pasageri în afară de conducătorul auto și care au o lungime maximă ce nu depășește 8 m; la autovehiculele din această categorie se poate atașa o remorcă având o masă maximă autorizată care nu depășește 750 kg.

[...]

(j) Categoria D:

autovehicule concepute și construite pentru transportul a peste opt pasageri în afară de conducătorul auto; la autovehiculele care pot fi conduse cu un permis din categoria D se poate atașa o remorcă având o masă maximă autorizată care nu depășește 750 kg.

[...]”

6 Articolul 16 din directiva menționată, intitulat „Transpunerea”, prevede:

„(1) Statele membre adoptă și publică, până la 19 ianuarie 2011, actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma articolului 1 alineatul (1), articolului 3, articolului 4 alineatele (1), (2), (3) și (4) literele (b)-(k) [...] statele membre comunică de îndată Comisiei textele acestor dispoziții.

(2) Statele membre aplică aceste dispoziții de la 19 ianuarie 2013.

[...]”

7 În titlul I, intitulat „Cerințe minime pentru examenele de conducere”, secțiunea A, intitulată „Proba de verificare a cunoștințelor teoretice”, punctul 4, intitulat „Dispoziții specifice privind categoriile C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 și D1E”, din anexa II la Directiva 2006/126, punctele 4.1.9 și 4.1.10 din această anexă prevăd:

„4.1.9. Factorii de siguranță legați de încărcarea vehiculului: controlul încărcăturii (stivuire și fixare), dificultăți legate de diferite tipuri de încărcătură (de exemplu lichide, încărcătură suspendată, ...), încărcarea și descărcarea mărfurilor și utilizarea echipamentelor de încărcare (doar categoriile C, CE, C1, C1E).

4.1.10. Responsabilitatea conducătorului auto privind transportul călătorilor, confortul și siguranța călătorilor, transportul copiilor, verificări necesare înainte de plecare; toate tipurile de autobuze ar trebui să facă parte din proba teoretică (autobuze și autocare pentru transport public, autobuze cu dimensiuni speciale, ...) (doar categoriile D, DE, D1, D1E).”

8 În cadrul aceluiași titlu I B, intitulat „Proba de verificare a aptitudinilor și comportamentului”, punctul 8, intitulat „Aptitudinile și comportamentul ce urmează a fi verificate pentru categoriile C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 și D1E”, punctele 8.1.6, 8.1.8, 8.2.3 și 8.2.4 din anexa menționată prevăd:

„8.1.6 Controlarea elementelor de siguranță legate de încărcarea vehiculului: caroseria, învelișul, ușile pentru marfă, mecanismul de încărcare (în cazul în care este disponibil), încuierea cabinei, modul de încărcare, fixarea încărcăturii (doar pentru categoriile C, CE, C1, C1E).

[...]

8.1.8. Capacitatea de a lua măsuri speciale privind siguranța vehiculului: verificarea caroseriei, a ușilor de serviciu, a ieșirilor de urgență, a echipamentului de prim-ajutor, a stingătoarelor de incendiu și a altor echipamente de siguranță (doar pentru categoriile D, DE, D1, D1E).

[...]

8.2.3. Parcarea în siguranță pentru încărcare/descărcare sau la o rampă/platformă de încărcare sau la o instalație similară (doar pentru categoriile C, CE, C1, C1E).

8.2.4. Parcarea pentru a permite călătorilor accesul în autobuz sau coborârea din autobuz în siguranță (doar pentru categoriile D, DE, D1, D1E).”

Dreptul ceh

- 9 Articolul 80a alineatul 1 literele g)-i) din Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích (Legea nr. 361/2000 privind circulația pe căile de comunicare terestre), în versiunea aplicabilă în prezenta cauză, prevede:

„În categoria

- g) C1 sunt încadrate autovehiculele, cu excepția tractoarelor, a căror masă maximă autorizată depășește 3 500 kg, fără să depășească 7 500 kg, care sunt destinate transportului a maximum opt persoane în afară de conducătorul auto și cărora li se poate atașa o remorcă a cărei masă maximă autorizată nu depășește 750 kg;
- h) C sunt încadrate autovehiculele, cu excepția tractoarelor și a vehiculelor prevăzute la litera g), a căror masă maximă autorizată depășește 3 500 kg, care sunt destinate transportului a maximum opt persoane în afară de conducătorul auto și cărora li se poate atașa o remorcă a cărei masă maximă autorizată nu depășește 750 kg;
- i) D1 sunt încadrate autovehiculele a căror lungime nu depășește 8 m, care sunt destinate transportului unui număr de peste 8 până la maximum 16 persoane în afară de conducătorul auto și cărora li se poate atașa o remorcă a cărei masă maximă autorizată nu depășește 750 kg.”

Procedura precontencioasă

- 10 La 11 iulie 2014, Comisia a adresat Republicii Cehe o scrisoare de punere în întârziere în care atrăgea atenția acestui stat membru asupra faptului că anumite dispoziții ale legislației sale privind definiția categoriilor de vehicule C1, C și D1 nu erau conforme cu Directiva 2006/126.
- 11 După ce a examinat argumentele invocate de Republica Cehă, care figurează în răspunsul la această scrisoare din data de 8 octombrie 2014, Comisia a emis, la 27 februarie 2015, un aviz motivat în care a invitat acest stat membru să ia măsurile necesare pentru a se conforma acestui aviz motivat în termen de două luni de la primire. La cererea Republicii Cehe, acest termen a fost prelungit până la 27 mai 2015.
- 12 Prin scrisoarea din 22 mai 2015, Republica Cehă a răspuns la avizul motivat indicând, cu privire la definiția categoriilor C, C1 și D1 ale permiselor de conducere, că, „pentru a înlătura orice risc de echivoc și a asigura un mai mare nivel al securității juridice, Republica Cehă accept[a] să aducă modificări parțiale dispozițiilor juridice în vigoare, care ar trebui să răspundă cerințelor Comisiei”.
- 13 Întrucât nu a primit niciun element cu privire la adoptarea modificărilor avute astfel în vedere și considerând că, în orice caz, neîndeplinirea obligațiilor reproșată persista la data expirării termenului stabilit în avizul motivat, Comisia a decis să introducă prezenta acțiune.

Cu privire la acțiune

Argumentele părților

- 14 Comisia invocă două motive. Prin intermediul primului motiv, aceasta susține că, în timp ce definițiile categoriilor C1 și C prevăd în mod expres că este vorba despre „autovehicule, altele decât cele din categoria D1 sau D”, dreptul ceh nu a preluat acest criteriu. Întrucât criteriul respectiv este totuși determinant pentru a stabili în mod corect distincția necesară între categoriile C1/C și D1/D, omisiunea astfel comisă ar avea drept consecință faptul că, în statul membru în cauză, titularul unui permis de categoria C1 sau C ar fi autorizat să conducă un vehicul construit pentru transportul a maximum opt pasageri, independent de faptul că acest vehicul a fost proiectat pentru transportul de călători sau de mărfuri, în condițiile în care Directiva 2006/126 impune un permis de conducere din categoria D1 sau D în cazul în care vehiculul este proiectat și construit pentru transportul de pasageri.
- 15 Prin intermediul celui de al doilea motiv, Comisia afirmă că, în timp ce articolul 4 alineatul (4) litera (h) din Directiva 2006/126 definește categoria D1 ca incluzând autovehiculele „proiectate și construite pentru transportul a maximum 16 pasageri în afară de conducătorul auto”, dreptul ceh, impunând o limită inferioară de peste opt persoane, a introdus o cerință contrară articolului 4 alineatul (4) litera (h) din Directiva 2006/126.
- 16 Cu privire la aceste două motive, Comisia arată că, în mod tradițional, categoria C reunește autovehicule destinate transportului de mărfuri, în timp ce categoria D reunește autovehicule destinate transportului de pasageri. Acest lucru nu ar împiedica totuși ca autovehiculele din categoria C să poată transporta și pasageri. Ar fi vorba mai ales, în acest caz, despre echipa transportată în principal în vederea manipulării încărcăturii, iar nu despre pasageri care călătoresc de la un punct A la un punct B.
- 17 Întrucât anumite caracteristici tehnice ale categoriilor C și C1 sunt identice cu cele ale categoriilor D1 și D, Comisia subliniază necesitatea de a delimita cu precizie categoriile C1 și C, pe de o parte, și categoriile D1 și D, pe de altă parte. Delimitarea reținută în această privință de Directiva 2006/126, și anume termenii „altele decât cele din categoria D1 sau D” care figurează în definiția categoriilor C1 și C, ar însemna, așadar, că autovehiculele care îndeplinesc criteriile tehnice ale categoriilor C1/C și D1/D, dar care sunt în principal destinate transportului de pasageri fac parte din categoriile D1 și D, în timp ce vehiculele care nu aparțin categoriilor D1 și D fac parte din categoriile C1 și C.
- 18 Republica Cehă consideră că acțiunea nu este întemeiată.
- 19 Potrivit acestui stat membru, nu este nicidecum necesar să se efectueze o transpunere literală a dispozițiilor Directivei 2006/126, cu condiția ca obiectivul urmărit de aceste dispoziții să fie atins. Or, această situație s-ar regăsi în speță, întrucât delimitarea, la nivel național, a categoriilor de vehicule C1, C și D1, deși nu este formulată în termeni identici cu cei din această directivă, ar garanta ca niciun vehicul să nu poată face parte din mai multe categorii.
- 20 Limita inferioară de peste opt pasageri, în afară de conducătorul auto, care figurează în dreptul ceh ar fi necesară pentru că, potrivit statului membru menționat, vehiculele din categoria D1 reprezintă un subsansamblu al categoriei D.
- 21 În plus, în lipsa acestei limite, categoria D1, întrucât include autovehiculele cu o lungime maximă de 8 metri care pot transporta maximum 16 pasageri, ar absorbi *de facto* categoriile C1 și C.

Aprecierea Curții

- 22 Cu titlu preliminar, trebuie să se amintească faptul că, în conformitate cu considerentul (2) al Directivei 2006/126, normele privind permisele de conducere sunt un element esențial al politicii comune în domeniul transporturilor, contribuie la îmbunătățirea siguranței rutiere și facilitează libera circulație a persoanelor care își stabilesc reședința într-un stat membru, altul decât statul care a eliberat permisul de conducere.
- 23 Având în vedere faptul că subzistă diferențe semnificative între statele membre în această materie, Directiva 2006/126, care este cea de a treia directivă privind permisele de conducere, urmărește, astfel cum rezultă din același considerent, să se realizeze o armonizare mai profundă pentru a contribui la punerea în aplicare a politicilor Uniunii Europene.
- 24 Printre mijloacele pe care aceasta le prevede pentru a realiza acest obiectiv figurează în special definiții ale categoriilor de permise de conducere care, potrivit considerentului (12) al acestei directive, „ar trebui să reflecte într-o mai mare măsură caracteristicile tehnice ale vehiculelor respective și aptitudinile necesare pentru conducerea unui vehicul”.
- 25 Astfel, în timp ce Prima directivă 80/1263/CEE a Consiliului din 4 decembrie 1980 privind introducerea unui permis de conducere comunitar (JO 1980, L 375, p. 1) instituisese o primă clasificare a vehiculelor în scopul stabilirii unui model comunitar de permis de conducere național, Directiva 91/439, care a înlocuit această primă directivă, a adus diverse precizări cu privire la definițiile categoriilor de vehicule și la tipurile de permise de conducere necesare pentru conducerea acestor vehicule, inclusiv printre altele o definiție mai nuanțată și o delimitare mai bună a diferitor categorii de permise de conducere.
- 26 Urmărind armonizarea în această materie, în Directiva 2006/126 s-a precizat în același timp, în ceea ce privește categoriile C și C1, că ambele vizează autovehiculele proiectate și construite pentru transportul a maximum opt pasageri, aceste două categorii distingându-se, pe de altă parte, prin masa maximă autorizată. În ceea ce privește categoriile D și D1, menținând limita inferioară de peste opt pasageri pentru categoria D, Directiva 2006/126 a eliminat în același timp aceeași limită pentru categoria D1, astfel încât, pentru această ultimă categorie, se aplică doar limita superioară de 16 pasageri.
- 27 Aceste precizări și aceste modificări în raport cu Directiva 91/439 au permis, după cum explică Comisia în înscrisurile sale, ca anumite vehicule să se încadreze în prezent în categoria D1, iar nu în categoria C1. De exemplu, Comisia menționează minibuserile care asigură un confort ridicat, precum și autovehiculele speciale blindate. Aceste vehicule, în măsura în care sunt proiectate și construite pentru transportul a maximum opt pasageri în afară de conducătorul auto și cu condiția ca lungimea lor maximă să nu depășească 8 metri, ar face parte în prezent din categoria care le este corespunzătoare, având în vedere caracteristicile lor tehnice și utilizarea lor tipică, și anume categoria D1.
- 28 Astfel, în stadiul actual al dreptului Uniunii, categoriile C și C1, definite în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) din Directiva 2006/126 și, respectiv, cu alineatul (4) literele (d) și (f) al acestui articol, vizează autovehiculele, altele decât cele din categoria D1 sau D, a căror masă maximă autorizată depășește 3 500 kg, în ceea ce privește vehiculele din categoria C, sau depășește 3 500 kg fără să depășească 7 500 kg, în ceea ce privește vehiculele din categoria C1, și care sunt proiectate și construite pentru transportul a maximum opt pasageri în afară de conducătorul auto. Categoria D1, definită la alineatul (4) litera (h) al aceluiași articol, vizează autovehiculele proiectate și construite pentru transportul a maximum 16 pasageri în afară de conducătorul auto și care au o lungime maximă ce nu depășește 8 metri.

- 29 Or, în dreptul ceh, definiția categoriilor C și C1 nu preia delimitarea categoriilor C/C1 și D/D1 prevăzută de dreptul Uniunii și exprimată prin termenii „alte decât cele din categoria D1 sau D”. Este, astfel, evident că dreptul ceh nu a preluat eliminarea limitei inferioare de peste opt pasageri pe care legiuitorul Uniunii a înțeles să o introducă odată cu adoptarea Directivei 2006/126 în cadrul evoluției reglementării menționate anterior.
- 30 Existența unor astfel de diferențe de definiție are drept consecință faptul că vehicule din categoria D1 pot fi conduse, în temeiul dreptului ceh, de titularii unui permis C1, ceea ce este contrar obiectivului Directivei 2006/126.
- 31 Exemplele prezentate de Comisie, și anume minibuserile care asigură un confort ridicat, precum și autovehiculele speciale blindate care au specificațiile tehnice menționate la punctul 27 din prezenta hotărâre, ilustrează existența unor asemenea divergențe. Astfel, în timp ce, în conformitate cu articolul 4 alineatul (4) litera (h) din Directiva 2006/126, asemenea vehicule intră în categoria D1, aceleași vehicule fac parte, potrivit reglementării cehe care transpune această directivă, din categoria C1. În plus, în virtutea termenilor „alte decât cele din categoria D1 sau D”, prin care directiva menționată delimitează categoriile C/C1 și, respectiv, D/D1, astfel de vehicule, din moment ce fac parte din categoria D1, nu pot în niciun caz să facă parte, în dreptul Uniunii, din categoria C1.
- 32 Prin urmare, pentru același tip de vehicul, categoria de permise de conducere necesară în Republica Cehă diferă de cea de care trebuie să dispună conducătorul auto în celelalte state membre. O asemenea situație este contrară obiectivelor primordiale pe care le urmărește Directiva 2006/126.
- 33 Argumentele invocate de Republica Cehă nu pot repune în discuție această constatare și realitatea neîndeplinirii obligațiilor care reiese din aceasta.
- 34 În primul rând, acest stat membru susține că dreptul Uniunii nu impune ca statele membre să efectueze o transpunere literală a definițiilor prevăzute de Directiva 2006/126, cu condiția ca obiectivul urmărit de dispozițiile acestei directive să fie atins.
- 35 În această privință, trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante, transpunerea unei directive în dreptul intern nu impune, desigur, în mod necesar o preluare formală și textuală a dispozițiilor sale într-o dispoziție legală sau administrativă expresă și specifică, ci poate fi suficient un context juridic general, cu condiția ca acesta să asigure efectiv deplina aplicare a acestei directive într-un mod suficient de clar și de precis (Hotărârea din 30 iunie 2016, Comisia/Irlanda, C-648/13, EU:C:2016:490, punctul 73 și jurisprudența citată).
- 36 Totuși, astfel cum rezultă din cuprinsul punctelor 29-32 din prezenta hotărâre, dispozițiile naționale invocate de Republica Cehă nu permit să se atingă rezultatul urmărit de articolul 4 alineatul (1) și alineatul (4) literele (d), (f) și (h) din Directiva 2006/126. În aceste condiții, argumentul potrivit căruia o transpunere literală nu ar fi obligatorie este inoperant în cadrul prezentei cauze.
- 37 În al doilea rând, Republica Cehă susține că a procedat la o delimitare, la nivel național, a categoriilor de vehicule C1, C și D1, care este precisă, comprehensibilă și care, în practică, nu generează niciun fel de litigii. Astfel, pornind de la principiul că niciun vehicul nu ar trebui să facă parte din mai multe categorii, respectivul stat membru consideră că acest obiectiv poate fi atins în două moduri, și anume fie prin stabilirea definiției unei categorii în mod negativ în raport cu celelalte categorii, soluție reținută în Directiva 2006/126, fie prin definirea individuală a categoriilor astfel încât să nu se suprapună, soluție pe care a reținut-o legiuitorul ceh, stabilind o limită inferioară a numărului de pasageri pe care vehiculele din categoria D1 îi pot transporta.
- 38 În această privință, este suficient să se arate că, astfel cum admite însăși Republica Cehă, pentru a pune în aplicare delimitarea menționată, aceasta a prevăzut, în definiția națională a categoriei D1, o condiție care nu figurează totuși la articolul 4 alineatul (4) litera (h) din Directiva 2006/126, în care dreptul

Uniunii definește această categorie. Or, astfel cum s-a constatat la punctele 29-32 din prezenta hotărâre, existența acestei condiții suplimentare conduce la divergențe în aplicarea acestei directive în Republica Cehă în raport cu celelalte state membre atunci când trebuie să se determine din ce categorie face parte un vehicul și, în consecință, care este tipul de permis de conducere necesar pentru acest vehicul.

- 39 Prin urmare, alegerea unei metode de delimitare care generează astfel de divergențe față de ceea ce impune dreptul Uniunii nu poate în orice caz să contribuie la o transpunere completă și corectă a Directivei 2006/126.
- 40 În al treilea rând, Republica Cehă susține că vehiculele din categoria D1 reprezintă un subansamblu al categoriei D, după cum reiese din denumirea acestei categorii D1 și din istoricul legislativ al definiției categoriilor la nivelul Uniunii. Ar fi vorba despre o versiune „simplificată” a categoriei D, iar vehiculele din categoria D1 ar forma, așadar, o parte determinată din vehiculele din categoria D, astfel încât, având în vedere caracteristicile lor, deținerea unei versiuni simplificate a permisului de conducere din categoria D ar fi suficientă. Întrucât limita inferioară referitoare la numărul de persoane care pot fi transportate figurează în definiția categoriei D, ea ar trebui reluată în categoria D1.
- 41 În această privință, trebuie să se observe că, deși articolul 3 alineatul (2) din Directiva 91/439 concepute categoria D1 ca o subcategorie a categoriei D, după cum atestă termenii „[î]n cadrul categoriilor A, B, B + E, C, C + E, D și D + E, se poate emite un permis de conducere special pentru conducerea vehiculelor din următoarele subcategorii”, acești termeni nu figurează totuși în definiția categoriilor de permise de conducere stabilite la articolul 4 alineatul (4) din Directiva 2006/126. Faptul că, astfel, categoria D1 include și vehicule care nu fac parte din categoria D, precum și consecințele care decurg din aceasta pentru clasificarea diferitor permise de conducere constituie, prin urmare, o alegere pe care legiuitorul Uniunii a făcut-o și a cărei utilitate nu poate fi repusă în discuție în cadrul prezentei proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor.
- 42 În al patrulea rând, Republica Cehă susține că, în lipsa limitei inferioare de peste opt pasageri pe care o prevede dreptul ceh, categoria D1, întrucât include vehiculele cu o lungime maximă de 8 metri care pot transporta maximum 16 pasageri, ar absorbi *de facto* categoriile C1 și C. S-ar putea chiar considera că pentru conducerea unui camion cu o lungime mai mică de 8 metri este necesar un permis de conducere din categoria D1 și că doar atunci când lungimea unui astfel de camion ar depăși 8 metri ar fi necesar un permis de conducere din categoria C1.
- 43 În această privință, trebuie să se constate că, în ceea ce privește categoriile C/C1 și D1, definiția autovehiculului, în afară de factorii precum numărul de pasageri, masa și lungimea, este identică pentru categoriile respective, în special în măsura în care aceste autovehicule sunt „proiectate și construite pentru transportul [...] pasageri[lor]”.
- 44 Din delimitarea categoriilor C/C1 și D1 prin termenii „autovehicule, altele decât cele din categoria D1 sau D”, rezultă că, în vederea determinării categoriei de permis de conducere, autoritățile competente ale statelor membre ar fi obligate să examineze mai întâi aplicabilitatea categoriei D1 și, dacă este cazul, ar trebui să elibereze permisul de conducere pentru categoria respectivă.
- 45 Astfel, doar pe baza interpretării literale a dispozițiilor în discuție din Directiva 2006/126, în cazul autovehiculelor a căror lungime nu depășește 8 metri, categoria D1 ar include în totalitate categoriile C/C1.
- 46 Prin urmare, definiția categoriilor C/C1 și D1 prevăzută la articolul 4 alineatul (4) din Directiva 2006/126 pare să nu asigure o delimitare adecvată a acestor categorii.

- 47 Totuși, potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, trebuie, în vederea interpretării unei dispoziții de drept al Uniunii, să se țină seama nu numai de formularea acesteia, ci și de contextul său și de obiectivele urmărite de reglementarea din care face parte această dispoziție (Hotărârea din 12 octombrie 2017, Kamin und Grill Shop, C-289/16, EU:C:2017:758, punctul 22 și jurisprudența citată).
- 48 Astfel, pentru a ajunge la o interpretare corectă a categoriilor menționate, trebuie să se ia în considerare întregul text al Directivei 2006/126, inclusiv anexele la aceasta, care demonstrează că alocarea autovehiculelor joacă un rol decisiv.
- 49 După cum a arătat avocatul general la punctul 47 din concluzii, modelul de permis de conducere prevăzut la articolul 1 alineatul (1) din Directiva 2006/126 și care figurează în anexa I la aceasta ilustrează în mod clar, prin intermediul unei pictograme, alocarea vehiculului din fiecare categorie, în special faptul că acesta este destinat transportului de mărfuri sau de pasageri.
- 50 De asemenea, dispozițiile cuprinse în anexa II la directiva menționată, citate la punctele 7 și 8 din prezenta hotărâre, demonstrează că cerințele privind obținerea unui permis de conducere sunt diferite în funcție de destinația vehiculului în discuție.
- 51 Rezultă din aceasta că nu se poate admite ca nerespectarea delimitării dintre categoriile C/C1 și D/D1 să conducă la un rezultat contrar celui urmărit de Directiva 2006/126, și anume siguranța rutieră. După cum a arătat avocatul general la punctul 56 din concluzii, acesta ar fi cazul dacă transportul exclusiv de persoane ar fi asigurat de conducătorii auto, autorizați să conducă vehicule din categoria C sau C1, cărora li s-a solicitat să justifice în principal cunoștințe în ceea ce privește primirea, încărcarea, transportul, livrarea și descărcarea mărfurilor.
- 52 Desigur, în domeniul permiselor de conducere, în care administrațiile naționale trebuie să soluționeze cereri foarte numeroase și într-un termen rezonabil, soluția legislativă, care impune recurgerea la elemente care nu figurează direct în definițiile categoriilor de permise de conducere, nu pare să fie optimă.
- 53 Cu toate acestea, un stat membru nu este autorizat să adopte o reglementare națională de transpunere a Directivei 2006/126 care ar introduce condiții ce nu sunt prevăzute de această directivă sau ar elimina condiții prevăzute de directiva menționată, ceea ce ar însemna să fie modificate categoriile de vehicule definite de Directiva 2006/126, în detrimentul siguranței rutiere. Eventuale imprecizii redactionale ale acestei directive ar atrage, dacă este cazul, o reacție din partea legiuitorului Uniunii, dar nu pot determina Curtea să respingă o acțiune în constatarea neîndeplinirii obligațiilor în cazul în care se impune declararea acestei neîndepliniri a obligațiilor.
- 54 În aceste condiții, argumentele invocate de Republica Cehă trebuie să fie respinse.
- 55 În consecință, trebuie să se constate că:
- prin faptul că nu și-a îndeplinit obligația de a reuni în definiția categoriilor C1 și C doar alte autovehicule decât cele din categoriile D1 sau D, Republica Cehă nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 4 alineatul (1) și alineatul (4) literele (d) și (f) din Directiva 2006/126 și
 - prin faptul că a restrâns definiția categoriei D1 la autovehiculele proiectate și construite pentru transportul a peste opt pasageri, Republica Cehă nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 4 alineatul (1) și alineatul (4) litera (h) din această directivă.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 56 În temeiul articolului 138 alineatul (1) din Regulamentul de procedură al Curții, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată. Întrucât Comisia a solicitat obligarea Republicii Cehe la plata cheltuielilor de judecată, iar neîndeplinirea obligațiilor a fost constatată, se impune obligarea acesteia la plata cheltuielilor de judecată.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a noua) declară și hotărăște:

- 1) Prin faptul că nu și-a îndeplinit obligația de a reuni în definiția categoriilor C1 și C doar alte autovehicule decât cele din categoriile D1 sau D, Republica Cehă nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 4 alineatul (1) și alineatul (4) literele (d) și (f) din Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 2006 privind permisele de conducere.**
- 2) Prin faptul că a restrâns definiția categoriei D1 la autovehiculele proiectate și construite pentru transportul a peste opt pasageri, Republica Cehă nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 4 alineatul (1) și alineatul (4) litera (h) din această directivă.**
- 3) Obligă Republica Cehă la plata cheltuielilor de judecată.**

Semnături