Oikeustapauskokoelma

JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
YVES BOT
7 päivänä syyskuuta 2017 [1]

Asia C-314/16

Euroopan komissio
vastaan

Tšekin tasavalta

Jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättäminen – Direktiivi 2006/126/EY – Liikenne – Ajokortti – C1- ja C-luokkien määritelmien laajentaminen sekä D1-luokan määritelmän supistaminen

1. Euroopan komissio vaatii kanteellaan, että unionin tuomioistuin toteaa, että

– Tšekin tasavalta ei ole noudattanut ajokorteista 20.12.2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY [2] 4 artiklan 1 kohdan ja 4 kohdan d ja f alakohdan mukaisia velvoitteitaan, koska se ei ole noudattanut velvoitetta sisällyttää C1- ja C-luokkien määritelmään ainoastaan muut kuin D1- tai D-luokkiin kuuluvat moottoriajoneuvot, ja

– Tšekin tasavalta ei ole noudattanut tämän direktiivin 4 artiklan 1 kohdan ja 4 kohdan h alakohdan mukaisia velvoitteitaan, koska se on rajannut D1-luokan määritelmän ajoneuvoihin, jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan enemmän kuin kahdeksan matkustajaa.

2. Osoitan tässä ratkaisuehdotuksessa syyt, joiden vuoksi katson, että jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskeva kanne on perusteltu.

I. Asiaa koskevat oikeussäännöt

A. Unionin oikeus

3. Direktiivin 2006/126 johdanto-osan 1, 2 ja 12 perustelukappaleet ovat sanamuodoltaan seuraavat:

”(1) Yhteisön ajokortista 29. heinäkuuta 1991 annettua neuvoston direktiiviä 91/439/ETY[[3]] on muutettu useita kertoja ja huomattavilta osin. Nyt kun mainittua direktiiviä muutetaan vielä uudelleen, kyseiset säännökset olisi selkeyden vuoksi laadittava uudelleen.

(2) Ajokortteja koskevat säännöt ovat välttämättömiä yhteisessä liikennepolitiikassa, auttavat liikenneturvallisuuden parantamisessa, ja ne helpottavat sellaisten henkilöiden vapaata liikkuvuutta, jotka sijoittautuvat muuhun kuin ajokortin myöntävään jäsenvaltioon. Henkilökohtaisten

1 Alkuperäinen kieli: ranska.
2 EUVL 2006, L 403, s. 18.
3 EYVL 1991, L 237, s. 1.

kulkuneuvojen suuren merkityksen vuoksi vastaanottavan jäsenvaltion tunnustaman ajokortin hallussapito edistää henkilöiden vapaata liikkuvuutta ja sijoittautumisvapautta. Ajokortteja koskevien sääntöjen yhdenmukaistamisessa saavutetusta edistyksestä huolimatta jäsenvaltioiden välillä on yhä ollut merkittäviä eroja – – ajoneuvojen alaluokkia koskevien sääntöjen osalta: nämä vaativat pidemmälle vietyä yhdenmukaistamista yhteisön politiikkojen toteuttamisen edistämiseksi.

– –

(12) Luokkien määritelmistä olisi käytävä paremmin ilmi niihin luokiteltavien ajoneuvojen tekniset ominaisuudet ja ajoneuvojen kuljettamiseen tarvittavat taidot.”

4. Tämän direktiivin 1 artiklan, jonka otsikko on ”Ajokorttimalli”, 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Jäsenvaltioiden on tämän direktiivin säännösten mukaisesti otettava käyttöön liitteessä I esitetyn yhteisön mallin mukainen kansallinen ajokortti. Yhteisön mallin mukaisen ajokortin sivulla 1 olevassa tunnuskuvassa on oltava ajokortin antavan jäsenvaltion kansallisuustunnus.”

5. Kyseisen direktiivin 4 artiklan, jonka otsikko on ”Ajokorttiluokat, niiden määritelmät ja alaikärajat”, 1 ja 4 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Edellä 1 artiklassa tarkoitettu ajokortti oikeuttaa kuljettamaan jäljempänä eriteltyihin luokkiin kuuluvia moottoriajoneuvoja. Ajokortti voidaan myöntää kussakin luokassa määritellystä alaikärajasta lähtien. Moottoriajoneuvolla tarkoitetaan kaikkia tiellä omalla käyttövoimalla liikkuvia moottorikäyttöisiä ajoneuvoja, lukuun ottamatta kiskoilla kulkevia ajoneuvoja.

– –

4. moottoriajoneuvot:

– ’moottoriajoneuvolla’ tarkoitetaan kaikkia moottorikäyttöisiä ajoneuvoja, joita käytetään tavanomaisesti matkustajien tai tavaroiden kuljettamiseen tiellä taikka matkustajien tai tavaroiden kuljettamiseen käytettävien ajoneuvojen vetämiseen tiellä. Tähän käsitteeseen sisältyvät johdinautot eli sellaiset sähköjohtimeen kytketyt ajoneuvot, jotka eivät kulje kiskoilla. Siihen eivät sisälly maatalous- ja metsätraktorit;

– –

d) C1-luokka:

muut kuin D1- tai D-luokan moottoriajoneuvot, joiden suurin sallittu massa on enemmän kuin 3 500 kg mutta enintään 7 500 kg ja jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksaa matkustajaa; tämän luokan moottoriajoneuvoihin voidaan liittää perävaunu, jonka suurin sallittu massa on enintään 750 kg;

– –

f) C-luokka:

muut kuin D1- tai D-luokkaan kuuluvat moottoriajoneuvot, joiden suurin sallittu massa on enemmän kuin 3 500 kg ja jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksaa matkustajaa; tähän luokkaan kuuluviin moottoriajoneuvoihin voidaan liittää perävaunu, jonka suurin sallittu massa on enintään 750 kg;

– –

h) D1-luokka:

moottoriajoneuvot, jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään 16 matkustajaa ja joiden pituus on enintään 8 m; tähän luokkaan kuuluviin moottoriajoneuvoihin voidaan liittää perävaunu, jonka suurin sallittu massa on enintään 750 kg;

– –

j) D-luokka:

moottoriajoneuvot, jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enemmän kuin kahdeksan matkustajaa; moottoriajoneuvoihin, joita voidaan kuljettaa D-luokan ajokortilla, voidaan liittää perävaunu, jonka suurin sallittu massa on enintään 750 kg;

– –”

6. Direktiivin 2006/126 7 artiklan, jonka otsikko on ”Ajokorttien myöntäminen, voimassaoloaika ja uusiminen”, 1 kohdan a alakohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Ajokortin myöntämiseen sovelletaan seuraavia edellytyksiä:

a) hakija on suorittanut hyväksytysti ajotaitoa ja ajotapaa koskevan kokeen ja teoriakokeen sekä täyttää terveydelliset vaatimukset liitteiden II ja III säännösten mukaisesti”.

7. Tämän direktiivin 16 artiklassa, jonka otsikko on ”Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä”, säädetään seuraavaa:

”1. Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava 1 artiklan 1 kohdan, 3 artiklan, 4 artiklan 1, 2 ja 3 kohdan sekä 4 kohdan b–k alakohdan – – noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään 19. tammikuuta 2011. Niiden on toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle viipymättä.

2. Jäsenvaltioiden on sovellettava näitä säännöksiä 19 päivästä tammikuuta 2013.

– –”

B. Tšekin oikeus

8. Tieliikenteestä ja eräiden lakien muuttamisesta annetun lain nro 361/2000 (Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna,[4] 80a §:n 1 momentin g, h ja i alakohdassa säädetään seuraavaa:

”1) Luokkaan

– –

4 Kysymys on komissiolle ilmoitetuista kansallisista täytäntöönpanotoimenpiteistä, joilla on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä direktiivi 2006/126, sellaisena kuin se on muutettuna 25.8.2009 annetulla komission direktiivillä 2009/113/EY (EUVL 2009, L 223, s. 31) ja 28.11.2011 annetulla komission direktiivillä 2011/94/EU (EUVL 2011, L 314, s. 31).

g) C1 luokitellaan traktoreita lukuun ottamatta moottoriajoneuvot, joiden suurin sallittu massa on enemmän kuin 3 500 kg mutta enintään 7 500 kg ja jotka on tarkoitettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksaa matkustajaa; näihin ajoneuvoihin voidaan liittää perävaunu, jonka suurin sallittu massa on enintään 750 kg;

h) C luokitellaan traktoreita ja g alakohdassa tarkoitettuja ajoneuvoja lukuun ottamatta moottoriajoneuvot, joiden suurin sallittu massa on enemmän kuin 3 500 kg ja jotka on tarkoitettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksaa matkustajaa; näihin ajoneuvoihin voidaan liittää perävaunu, jonka suurin sallittu massa on enintään 750 kg;

i) D1 luokitellaan moottoriajoneuvot, joiden pituus on enintään 8 m ja jotka on tarkoitettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään 8–16 matkustajaa; näihin ajoneuvoihin voidaan liittää perävaunu, jonka suurin sallittu massa on enintään 750 kg.”

II. Oikeudenkäyntiä edeltänyt menettely

9. Komissio osoitti Tšekin tasavallalle 11.7.2014 virallisen huomautuksen, jossa se kiinnitti tämän jäsenvaltion huomiota siihen seikkaan, että sen sisäisen lainsäädännön tietyt säännökset ja erityisesti ajokorttiluokkien C1, C ja D1 määritelmiä koskevat säännökset eivät olleet direktiivin 2006/126 mukaisia.

10. Tutkittuaan Tšekin tasavallan esittämät 8.10.2014 päivättyyn vastaukseen sisältyvät argumentit komissio lähetti 27.2.2015 päivätyllä kirjeellä perustellun lausunnon. Se kehotti myös Tšekin tasavaltaa toteuttamaan tarvittavat toimenpiteet tämän lausunnon noudattamiseksi kahden kuukauden kuluessa sen vastaanottamisesta lukien. Tätä määräaikaa pidennettiin Tšekin tasavallan pyynnöstä 27.5.2015 saakka.

11. Tšekin tasavalta vastasi perusteltuun lausuntoon 22.5.2015 päivätyllä kirjeellä ja totesi luokkiin C, C1 ja D1 kuuluvien ajoneuvojen määritelmästä, että ”kaikkien väärinkäsitysten mahdollisuuksien välttämiseksi ja suuremman oikeudellisen varmuuden aikaan saamiseksi Tšekin tasavalta suostuu tekemään voimassa oleviin oikeudellisiin säännöksiin osittaisia muutoksia, joiden pitäisi vastata komission vaatimuksia”.

12. Koska täten suunniteltujen muutosten mahdollisesta toteuttamisesta ei ilmoitettu ja kun otetaan huomioon, että väitetty jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättäminen joka tapauksessa jatkui perustellussa lausunnossa asetetun määräajan päättymispäivänä, komissio nosti unionin tuomioistuimessa nyt käsiteltävän kanteen.

III. Asianosaisten lausumat

A. Komissio

13. Komissio esittää kanteensa tueksi kaksi kanneperustetta.

14. Ensimmäisessä kanneperusteessa komissio väittää, että direktiivin 2006/126 4 artiklan 4 kohdassa ajoneuvoluokkien C1 ja C määritelmät on nimenomaisesti erotettu D1- ja D-luokkien määritelmistä ja että Tšekin lainsäädännössä ei ole toistettu seuraavasti muotoiltua edellytystä: ”muut kuin D1- tai D-luokan moottoriajoneuvot”. Tämän poisjättämisen seurauksena on, että tässä jäsenvaltiossa C1- tai C-luokan ajokortin haltija saa kuljettaa ajoneuvoa, joka on valmistettu kuljettamaan enintään kahdeksaa matkustajaa, riippumatta siitä, onko se suunniteltu matkustajien vai tavaroiden kuljettamiseen, vaikka tässä direktiivissä edellytetään D1- tai D-luokan ajokorttia, jos ajoneuvo on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan matkustajia.

15. Komissio havainnollistaa tällaisen poisjättämisen seurauksia ottamalla esimerkiksi hyvin varustellut pikkubussit tai panssaroidut erityisajoneuvot, jotka on suunniteltu matkustajien kuljettamiseen. Niiden teknisten ominaisuuksien vuoksi (enintään kahdeksan matkustajaa, massa enemmän kuin 3 500 kg ja pituus kahdeksan metriä tai vähemmän) niitä voisi kuljettaa C1-luokan ajokortin haltija, vaikka henkilöiden kuljettamisen vuoksi olisi vaadittava D1-luokan ajokortti.

16. Toisessa kanneperusteessaan komissio väittää, että vaikka kun direktiivin 2006/126 4 artiklan 4 kohdan h alakohdassa määritellään D1-luokan käsittävän moottoriajoneuvot, ”jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään 16 matkustajaa”, Tšekin lainsäädännössä on otettu käyttöön lisäedellytys asettamalla vähimmäismääräksi kahdeksan henkilöä tämän direktiivin 4 artiklan 4 kohdan h alakohdan vastaisesti.

17. Näiden kahden kanneperusteen tueksi komissio selittää, että perinteisesti C-luokka käsittää tavaroiden kuljettamiseen tarkoitetut moottoriajoneuvot, kun taas D-luokka käsittää matkustajien kuljettamiseen tarkoitetut moottoriajoneuvot. Tämä ei kuitenkaan komission mukaan estä sitä, että C-luokan ajoneuvoilla voidaan kuljettaa myös matkustajia. Kysymys on tässä tapauksessa ennen kaikkea ajoneuvon kuorman käsittelyä varten kuljetetusta henkilöstöstä.

18. Koska tietyt C- ja C1-luokan ja D1- ja D-luokan tekniset ominaisuudet ovat samoja, komissio korostaa tarvetta varata viimeksi mainituille luokille henkilöiden kuljettamiseen suunnitellut ajoneuvot.

19. Komissio vetoaa unionin ajokorttisäännöstöä koskevaan lainsäädäntöhistoriaan. Se korostaa, että

– yhteisön ajokortin käyttöönotosta annetun ensimmäisen direktiivin 80/1263/ETY[5] 3 artiklan 1 kohdassa vahvistettiin ensin luokkien C ja D välinen ero, jonka mukaan autot oli tarkoitettu tavaroiden (luokka C) tai matkustajien (luokka D) kuljettamiseen, ja viimeksi mainittua luokkaa rajasi lisäksi sallittu matkustajien lukumäärä, jonka oli oltava vähintään kahdeksan

– yhteisön ajokortista annetun direktiivin 91/439/ETY[6] 3 artiklan 1 ja 2 kohdassa otettiin sitten käyttöön jako yhtäältä alaluokkiin C ja C1 sekä toisaalta alaluokkiin D ja D1. Ajoneuvojen erottaminen niiden käyttötarkoituksen (matkustajien tai tavaroiden kuljettaminen) mukaan ei ollut enää ”niin selvää”,[7] koska C- ja C1-luokkien määritelmässä ei enää mainittu tavaroiden kuljetusta. C- ja D-luokat määriteltiin siinä kuitenkin toisensa poissulkevina ja numerolla 1 merkityt alaluokat tarkoittivat lähtökohtaisesti kooltaan pienempiä ajoneuvoja.

20. Komissio mainitsee vielä sen seikan, että luokkien määritelmää on hieman muutettu direktiivissä 2006/126. Unionin lainsäätäjä on lisännyt siihen niiden matkustajien sallitun enimmäismäärän, joita voidaan kuljettaa C- ja C1-luokan moottoriajoneuvoissa, mikä määrä vastaa henkilöstöä, jota voidaan kuljettaa pääasiallisesti kuorman käsittelyä varten. Ilmaisua ”tavaroiden kuljetus” ei esiinny niiden säännösten tekstissä, joissa määritellään C-luokat. Liitteestä II, jonka otsikko on ”Ajokokeiden vähimmäisvaatimukset”, ilmenee kuitenkin, että C-luokkien ajoneuvot on tarkoitettu pääasiallisesti tavaroiden kuljettamiseen ja D-luokkien ajoneuvot matkustajien kuljettamiseen. Lisäksi direktiivillä 2006/126 on poistettu kahdeksan matkustajan vähimmäisraja D1-luokan moottoriajoneuvoilta. Siten tämä luokka määritellään vain matkustajien enimmäismäärällä, joka ei saa olla enempää kuin 16, ja ajoneuvon enimmäispituudella, joksi on vahvistettu kahdeksan metriä.

5 Yhteisön ajokortin käyttöönotosta 4.12.1980 annettu neuvoston ensimmäinen direktiivi (EYVL 1980, L 375, s. 1).

6 Yhteisön ajokortista 29.7.1991 annettu neuvoston direktiivi (EYVL 1991, L 237, s. 1).

7 Ks. kantajan vastauksen 5 kohta.

B. Tšekin tasavalta

21. Tšekin tasavalta katsoo, että komission kanne ei ole perusteltu, ja vaatii unionin tuomioistuinta hylkäämään sen. Se väittää, että sen valitsema menetelmä johtaa kyseessä olevien säännösten asianmukaiseen ja ymmärrettävään täytäntöönpanoon, jolla varmistetaan direktiivillä 2006/126 tavoiteltu päämäärä.

22. Tämä asianosainen katsoo yhtäältä, että sillä ei ollut unionin oikeuden mukaisesti velvollisuutta panna tämän direktiivin säännöksiä sanatarkasti täytäntöön ja että sillä oli mahdollisuus päättää selventää objektiivisia kriteerejä, joiden avulla erotetaan toisistaan eri ajoneuvoluokat, kunhan tämä valinta johtaa odotettuun lopputulokseen.

23. Se katsoo yhtäältä, että unionin lainsäätäjä on määritellyt ajoneuvoluokat kyseisen direktiivin 4 artiklan 4 kohdassa teknisillä ominaisuuksilla, jotka ovat päällekkäisiä, viittaamatta tavaroiden ja matkustajien kuljettamiseen jättäen jäsenvaltioiden huoleksi erottaa nämä luokat, kuten ilmaisu ”muut kuin D1- tai D-luokkaan kuuluvat moottoriajoneuvot” osoittaa. Tšekin tasavalta on näin ollen suorittanut kansallisella tasolla ajoneuvoluokkien Cl, C ja D1 rajauksen, joka on täsmällinen, ymmärrettävä eikä voi käytännössä aiheuttaa mitään riitaa ja joka täyttää unionin oikeudessa vahvistetun tavoitteen ajoneuvoluokkien erottamisesta kuljettamisen kohteen mukaan.[8] Se perustelee siten päätöstään D1-luokan erottamisesta niiden matkustajien lukumäärän perusteella, jotka voidaan kuljettaa (raja enemmän kuin kahdeksan).

24. Tšekin tasavalta nimittäin korostaa, että erottavien kriteerien moninaisuus, kuten ajoneuvon massa (luokat C ja C1), ajoneuvon pituus (luokka D1) tai edelleen kuljetettujen henkilöiden enimmäis- tai vähimmäismäärä (C, C1, D, D1) johtaa päällekkäisyyksiin, jotka aiheuttavat väärinkäsityksiä tai sekaannuksia, koska yksi ainoa ajoneuvo voi kuulua useampiin luokkiin.

25. Se täsmentää myös, että erottelun puuttuessa ajoneuvoluokkaan Dl (moottoriajoneuvot, joiden enimmäispituus on kahdeksan metriä ja jotka voivat kuljettaa enintään 16 matkustajaa) sisältyisivät tosiasiallisesti luokat Cl ja C. Sen mukaan voitaisiin myös päätellä, että alle kahdeksan metrin pituisen kuorma-auton kuljettaminen kuuluisi D1-luokan ajokortin piiriin ja ainoastaan sen vuoksi, että sen pituus olisi yli kahdeksan metriä, se kuuluisi C1-luokan ajokortin piiriin.

26. Vastaajan vastauksessaan Tšekin tasavalta korostaa, että komission antama perustelu, jonka mukaan C-luokkiin kuuluvat ajoneuvot on ”pääasiallisesti tarkoitettu tavaroiden kuljettamiseen” ja D-luokkiin kuuluvat ajoneuvot on ”pääasiallisesti tarkoitettu matkustajien kuljettamiseen”,[9] on pohjimmiltaan epävarma ja sen käytännön soveltaminen on riidanalaista. Tšekin tasavallan mukaan ilmaisulla ”pääasiallisesti” järjestetään mahdollisuus poiketa säännöstä varsinkin, kun ajoneuvojen tiukka luokittelu jommankumman kriteerin mukaan ei ole aina mahdollista ja kun lisäksi ajan mittaan ajoneuvojen pääasiallisessa käyttötavassa voi tapahtua muutoksia.

27. Tšekin tasavalta on myös eri mieltä komission väitteestä, jonka mukaan tapa, jolla direktiivi on saatettu osaksi Tšekin oikeutta, johtaisi ajoneuvoluokan D1 määritelmän rajoittamiseen tavalla, jota ei voida hyväksyä. Komissio vetoaa sen mukaan virheellisesti siihen, että hyvin varustellut pikkubussit tai panssaroidut erityisajoneuvot, jotka voivat ottaa kuljettajan lisäksi enintään kahdeksan matkustajaa, kuuluisivat direktiivin 2006/126 mukaan ajoneuvoluokkaan D1.

8 Ks. vastinekirjelmän 19 ja 20 kohta.

9 Ks. vastaajan vastauksen 7 kohta.

28. Tšekin hallituksen mukaan ajoneuvoluokka D1 edustaa ajoneuvoluokan D alaryhmää, kuten sen nimityksestä ja ajoneuvoluokkien määritelmää koskevasta lainsäädäntöhistoriasta Euroopan unionin tasolla ilmenee. Kysymyksessä on D-luokan ”kevennetty” versio ja siis määrätty osa D-luokkaan kuuluvista ajoneuvoista, joiden osalta niiden ominaisuudet huomioon ottaen D-luokan ajokortin kevennetyn version hallussapito riittäisi. Koska niiden henkilöiden lukumäärää koskeva raja, joita voidaan kuljettaa, sisältyy D-luokan määritelmään,[10] se on toistettava D1-luokassa. Sen alapuolella ajoneuvot voisivat kuulua vain C-luokkaan tai mahdollisesti C1-luokkaan.

IV. Arviointi asiasta

29. Keskustelu koskee niiden direktiivin 2006/126 säännösten sisältöä, joissa määritellään kaksi ajoneuvojen pääluokkaa (C, D) ja niiden alaluokat (C1, D1), sekä olennaisilta osin niiden käyttötarkoitusta, jota ei nimenomaisesti sisälly tämän säädöksen 4 artiklan 4 kohdan d, f, h ja j alakohtaan, toisin sanoen eron tekemistä henkilöitä kuljettavien ja muiden ajoneuvojen välillä.

30. Minusta näyttää komission tapaan tarpeelliselta esittää, mikä merkitys ja ulottuvuus on D- ja D1-luokan poissulkemisella, jota käytetään C- ja C1-luokan ensimmäisenä erottavana kriteerinä, asettamalla se asiayhteyteensä[11] ja muistuttamalla sillä säännöstöllä tavoitelluista päämääristä, jonka osa se on.[12]

31. Direktiivin 2006/126 säännökset ovat peräisin direktiivistä 91/439 uudelleen laadittuina. Uudelleen laatimista perusteltiin viimeksi mainittuun useita kertoja tehdyillä muutoksilla.

32. Tällä direktiivillä kumottiin direktiivi 80/1263, jolla oli järjestetty yhteisön ajokortin käyttöönotto sen varmistamiseksi, että jäsenvaltiot tunnustavat vastavuoroisesti kansalliset ajokortit sekä että jäsenvaltiosta toiseen pysyvää asuinpaikkaa tai työpaikkaa vaihtavien ajokortin haltijoiden kortit vaihdetaan.

33. Tässä direktiivissä Euroopan lainsäätäjä on määritellyt sellaisten ajoneuvojen, joita ei vedetä, eri luokat, jotka on osoitettu kirjaimilla A–D ja jotka on erotettu suhteessa toisiinsa eri kriteerien mukaan.

34. Siten mainitun direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa oli luokiteltu nousevassa järjestyksessä kaksi- tai kolmipyöräiset ajoneuvot (A-luokka), sitten muut kuin tähän luokkaan kuuluvat autot, joilla on painoraja (3 500 kg) ja joiden istuinpaikkojen lukumäärä on rajoitettu (kuljettajan istuimen lisäksi enintään kahdeksan istumapaikkaa), jotka kuuluvat luokkaan B.

35. Muut ajoneuvot erotettiin tästä luokasta seuraavien ominaisuuksien perusteella:

– C: tarkoitettu ”tavaroiden kuljetukseen – – suurin sallittu paino on enemmän kuin 3 500 kg”,

– D: tarkoitettu ”matkustajien kuljetukseen – – kuljettajan istuimen lisäksi enemmän kuin kahdeksan istumapaikkaa”.

36. Direktiivin 80/1263 liitteeseen I sisältyvä ajokorttimalli sisälsi näiden säännösten sanamuodon.

10 Direktiivin 2006/126 4 artiklan 4 kohdan j alakohdan sanamuodon mukaan ”kuljettamaan kuljettajan lisäksi enemmän kuin kahdeksan matkustajaa”.

11 Ks. tämän ratkaisuehdotuksen liitteenä oleva yhteenvetotaulukko.

12 Unionin tuomioistuimen puoltaman tarkastelumenetelmän mukaisesti, ks. tuomio 26.10.2006, komissio v. Espanja (C-36/05, EU:C:2006:672, 24 ja 25 kohta).

37. Tämän direktiivin liitteessä II, jonka otsikko on ”Kuljettajatutkinnon vähimmäisvaatimukset”, ei säädetty teoriakokeen osalta erityisistä edellytyksistä, joiden avulla olisi voitu erottaa ajokortit ajoneuvoluokkien C tai D mukaan.

38. Direktiivin 91/439 voimaantuloajankohdasta eli 1.7.1996 lukien lainsäätäjä päätti erottaa C- ja D-luokat eri tavalla täsmällisin tavoittein.

39. Kuten tämän direktiivin johdanto-osan kolmannesta, neljännestä ja viidennestä perustelukappaleesta ilmenee, direktiivi nimittäin muodostaa vuonna 1980 otetun askeleen jälkeen toisen vaiheen, joka koostuu ajoneuvoluokkien ja alaluokkien yhdenmukaistamisesta sekä ajokortin antamisen vähimmäisedellytyksistä ja yhteisten säännösten velvoittavan luonteen mieleen palauttamisesta.[13] Tässä tilanteessa mainitun direktiivin 3 artiklan 2 kohdassa on otettu käyttöön alaluokat C1 ja D1.

40. Ajoneuvoluokan C tai D välinen ero, jota perustellaan tavaroiden ja matkustajien kuljettamisella direktiivissä 80/1263, ei sisälly enää samoin sanamuodoin direktiivin 91/439 tekstiin. D-luokka on varattu ”matkustajien kuljettamiseen käytet[yille] ajoneuvoille”, ja C-luokka samoin kuin alaluokka C1 määritellään poissulkemisen kautta siten, että niihin kuuluvat ajoneuvot ovat ”muita kuin D luokkaan kuuluvia ajoneuvoja”.

41. Tämä ero toteutuu kuitenkin ensimmäistä kertaa ajokorttimallissa, joka sisältyy tämän direktiivin liitteeseen I. Siinä nähdään C:n kohdalla kahden kuorma-auton kuva. C1 on merkitty kooltaan pienemmän kuvan viereen. D:n kohdalla on kuva kahdesta linja-autosta, D1:n osalta linja-auto on pituudeltaan lyhyempi.

42. Mainitun direktiivin liitteessä II esitetään edellytykset, jotka vaaditaan ajoneuvojen kuljettamiseen, sekä erityismääräykset kunkin ajoneuvoluokan, myös ajoneuvoluokkien C ja D osalta, sekä D-luokalle varattu erityinen luettelo:

”5.5. D luokka

Tähän luokkaan kuuluvien ajoneuvojen kuljettajien on osoitettava, että he:

5.5.1 tuntevat matkustajia koskevat määräykset;

5.5.2 osaavat toimia onnettomuustilanteessa;

5.5.3 osaavat myös ryhtyä asianmukaisiin ajoneuvoa koskeviin erityisiin turvatoimenpiteisiin.”

43. Pyrkimys säilyttää erityinen ajoneuvoluokka, johon kuuluvat ainoastaan ”matkustajien kuljettamiseen” käytettävät ajoneuvot (tai ts. ”luokka D”), käy selvästi ilmi direktiivistä 91/439 peräisin olevien uusien säännösten sanavalinnoista.

13 ”Direktiivillä [80/1263] käyttöönotettu yhteisön malli kansalliseksi ajokortiksi on syytä mukauttaa siten, että otetaan huomioon erityisesti ajoneuvoluokkien ja alaluokkien yhdenmukaistaminen, jotta ajokortit olisivat helpommin ymmärrettävissä sekä yhteisössä että yhteisön ulkopuolella,
liikenneturvallisuuden vuoksi on tarpeen säätää ajokortin antamisen vähimmäisedellytyksistä,
direktiivin [80/1263] 3 artiklassa säädetään, että loppusäännökset, joilla yhteisössä otetaan yleisesti käyttöön mainitussa artiklassa tarkoitetut ajoneuvoluokat, samoin kuin ajokorttien voimassaolon edellytykset, olisi annettava niin, että niistä ei voida poiketa”.

44. C-luokka nimittäin määritellään tästä lähtien kyseessä olevien ajoneuvojen massan perusteella rajaamalla ne D-luokkaan eikä B-luokkaan [14] kuuluviin ajoneuvoihin nähden. On myös otettu huomioon tarve olla rajoittamatta C-luokkaan kuuluvia ajoneuvoja ainoastaan tavaroiden kuljetukseen. Matkustajien kuljettaminen, jota varten ajoneuvoja on yksinomaan suunniteltu, oikeuttaa edelleen erityisluokan (D) olemassaolon.

45. Samat kriteerit luetellaan luokkien C1 ja D1 määritelmän osalta; nämä vastaavat ajoneuvoja, joilla on sama tehtävä mutta joiden koko on pienempi (tapaukset, joissa massa tai matkustajien lukumäärä on rajoitettu). Ajoneuvon massa on erottava tekijä luokissa [15] C ja C1, kun taas luokkien D ja D1 osalta kyse on matkustajien lukumäärästä, vastaavasti enemmän kuin kahdeksan [16] tai 9–16 matkustajaa.

46. Direktiivissä 2006/126 tarkennetaan näiden eri luokkien määritelmää [17] kuitenkaan muuttamatta matkustajien kuljettamiseen varattua D-luokkaa koskevaa pääasiallista eroa.

47. D-luokan poissulkeminen säilytetään C- ja C1-luokkien määritelmässä, ja sitä täydennetään lisäämällä D1-luokka. Ajokorttimalli sisältää samat kuvat, jotka on kuvailtu tämän ratkaisuehdotuksen 41 kohdassa. [18] Lisäksi sen liitteessä II olevat eritelmät [19], joihin Tšekin hallitus on myös viitannut vastinekirjelmässään, [20] ovat yhteneväisiä.

48. Tavoiteltu päämäärä täsmennetään kyseisen direktiivin johdanto-osan 12 perustelukappaleessa, jonka sanamuodon mukaan ”luokkien määritelmistä olisi käytävä paremmin ilmi niihin luokiteltavien ajoneuvojen tekniset ominaisuudet ja ajoneuvojen kuljettamiseen tarvittavat taidot”.

49. Näin ollen, kun kysymys on ajokokeiden ja teoriakokeen vähimmäisvaatimuksista, direktiivin 2006/126 erityissäännökset, jotka koskevat C- ja D-luokkia sekä niiden alaluokkia, havainnollistavat uudelleen kuljetuksen pääasialliseen kohteeseen perustuvan eron:

”4.1.9. Ajoneuvon kuormaukseen liittyvät turvallisuustekijät: kuorman tarkastus (pakkaus ja kiinnitys), erilaisiin kuormiin liittyvät ongelmat (esim. nesteet, riippuvat kuormat), tavaroiden lastaaminen ja purkaminen sekä lastauslaitteiden käyttö (*ainoastaan C-, CE-, C1-, C1E-luokka*);

4.1.10. Kuljettajan vastuu matkustajaliikenteessä; matkustajien mukavuus ja turvallisuus; lasten kuljettaminen; tarvittavat tarkastukset ennen ajon aloittamista; kaikkien linja-autotyyppien olisi sisällyttävä teoriakokeeseen (julkisen palvelun kaupunki- ja lähiliikennelinja-autot ja kaukoliikennelinja-autot, mitoiltaan poikkeavat linja-autot jne.) (*ainoastaan D-, DE-, D1-, D1E-luokka*).

– –

4.2. C-, CE-, D- ja DE-luokan seuraavia lisäsäännöksiä koskevien yleisten tietojen pakollinen tarkistaminen:

– –

14 Tähän luokkaan kuuluvat ajoneuvot, joiden massa on enintään 3 500 kg.

15 Tämä muodostaa toisen kriteerin näiden luokkien osalta, kuten direktiivissä 80/1263.

16 Tämä yli kahdeksan henkilön raja on myös suhteutettava rajaan, joka sisältyy B-luokkaan.

17 Ks. tämän direktiivin johdanto-osan toinen perustelukappale.

18 Direktiivillä 2011/94 uudistettu malli.

19 Tämän ratkaisuehdotuksen 49–51 kohdassa lainatut otteet. Kursivointi tässä.

20 Ks. vastinekirjelmän 15–17 kohta.

4.2.8. Kuljettajan vastuu tavaroiden vastaanottamisesta, kuljettamisesta ja toimittamisesta sovittujen ehtojen mukaisesti (*ainoastaan C-, CE-luokka*).”

50. Sama koskee ajotaitoa ja ajotapaa koskevaa koetta:”5.2. Ajotaitoa ja ajotapaa koskevassa kokeessa käytettyjen ajoneuvojen on oltava jäljempänä lueteltujen vähimmäisvaatimusten mukaisia. Jäsenvaltiot voivat säätää ankarammista vaatimuksista tai lisävaatimuksista.

– –

C-luokka:

C-luokan ajoneuvo, jonka suurin sallittu massa on *vähintään 12 000 kg, pituus vähintään 8 m*, leveys vähintään 2,40 m ja suurin rakenteellinen nopeus on vähintään 80 km/h; ajoneuvossa on oltava lukkiutumattomat jarrut ja vähintään 8 eteenpäinajovaihdetta ja asetuksessa (ETY) N:o 3821/85[21] määritellyt valvontalaitteet; *kuormatilan on muodostuttava suljetusta laatikkomaisesta rakenteesta, joka on vähintään ohjaamon levyinen ja korkuinen*; ajoneuvon todellisen kokonaismassan on oltava vähintään 10 000 kg.

– –

C1-luokka:

C1-luokan ajoneuvot, joiden suurin sallittu massa on *vähintään 4 000 kg, pituus on vähintään 5 m* ja suurin rakenteellinen nopeus vähintään 80 km/h; ajoneuvossa on oltava lukkiutumattomat jarrut ja asetuksessa – – N:o 3821/85 määritellyt valvontalaitteet; *kuormatilan on muodostuttava suljetusta laatikkomaisesta rakenteesta, joka on vähintään ohjaamon levyinen ja korkuinen*.

– –

D-luokka:

D-luokan ajoneuvo, jonka pituus on *vähintään 10 m*, leveys *vähintään 2,40 m* ja suurin rakenteellinen nopeus on vähintään 80 km/h; ajoneuvossa on oltava lukkiutumattomat jarrut ja asetuksessa – – N:o 3821/85 määritellyt valvontalaitteet.

– –

D1-luokka:

D1-luokan ajoneuvo, jonka suurin sallittu massa on vähintään 4 000 kg, pituus on vähintään 5 m ja suurin rakenteellinen nopeus vähintään 80 km/h; ajoneuvossa on oltava lukkiutumattomat jarrut ja asetuksessa – – N:o 3821/85 määritellyt valvontalaitteet.”

51. Lisäksi saman logiikan mukaan testattavasta ajotaidosta ja ajotavasta C- ja D-luokan ja niiden alaluokkien osalta täsmennetään seuraavaa:

”8.1.6. Ajoneuvon kuormaukseen liittyvien turvallisuustekijöiden tarkistaminen: kuormatila, peitteet, kuormatilan ovet, kuormausmekanismi (tarvittaessa), ohjaamon lukitus, kuormaustapa, kuorman varmistaminen (*ainoastaan C-, CE-, C1- ja C1E-luokka*);

– –

21 Tieliikenteen valvontalaitteista 20.12.1985 annettu neuvoston asetus (EYVL 1985, L 370, s. 8).

8.1.8. Kyky toteuttaa erityisiä ajoneuvon turvallisuuteen liittyviä toimenpiteitä; korin, käyttöovien ja hätäpoistumisteiden sekä ensiapuvälineiden, sammutuslaitteiden ja muiden turvalaitteiden valvonta (*ainoastaan D-, DE-, D1- ja D1E-luokka*).

– –

8.2. Liikenneturvallisuuden kannalta testattavat erityistoimenpiteet:

– –

8.2.3. Turvallinen pysäköinti kuormausta/purkamista varten lastaussillan/-laiturin tai vastaavan rakennelman luo (*ainoastaan C-, CE-, C1- ja C1E-luokka*);

8.2.4. Turvallinen pysäköinti linja-auton matkustajien ottamista tai jättämistä varten (*ainoastaan D-, DE-, D1- ja D1E-luokka*).”

52. Direktiivin 2006/126 säännöksiä kokonaisuutena luettaessa ei ole mitään epäilystä siitä, että ajoneuvoluokkien määritelmät niveltyvät yhteen matkustajien kuljettamista koskevan eron osalta muutoksitta vuodesta 1980 lähtien. Kyseessä on selkeä ja täsmällinen kriteeri, joka oikeuttaa D1- tai D-luokan poissulkemisen C- ja C1-luokan määritelmässä. Vaikka lyhennetyn muotoilun valinnasta voidaankin keskustella,[22] se ei mielestäni jätä sijaa epäselvyydelle.

53. Näin ollen unionin lainsäätäjän päätös täsmentää niiden henkilöiden enimmäismäärä, joita voidaan kuljettaa kuorma-autoissa (C- tai C1-luokka), viimeisenä näitä ajoneuvoja koskevana kriteerinä, ei ole omiaan aiheuttamaan sekaannusta.

54. Tämä päätös ei ole myöskään omiaan vähentämään sitä merkitystä, joka on ilmaisun ”muut kuin D1- tai D-luokkaan kuuluvat” lisäämisellä tämän direktiivin 4 artiklan 4 kohdan d tai f alakohdan alkuun saman menettelytavan mukaan kuin direktiivin 91/439 3 artiklassa. Sen merkitys on nimittäin pääteltävissä vaatimuksesta, jonka mukaan tähän luokkaan kuuluvan ajoneuvon kuljettajan on osoitettava hallitsevansa matkustajien kuljettamisen näiden mukavuudesta ja turvallisuudesta huolehtien.

55. Koska on ehdottoman välttämätöntä varmistaa henkilöiden tieliikenneturvallisuus[23] yhtenäisesti unionin sisällä, on mielestäni niin, kuten komissio on perustellusti esittänyt kanteensa tueksi, että kyseisen direktiivin selkeät ja täsmälliset säännökset on toistettava sanasta sanaan.[24] Sitä paitsi sanatarkka saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä mahdollistaa tässä erityistapauksessa toisen perustavaa laatua olevan tavoitteen täyttämisen, johon on pyritty jo ensimmäisestä direktiivistä 80/1263 lähtien ja joka on henkilöiden vapaan liikkuvuuden ja sijoittautumisvapauden helpottaminen yhdenmukaistamalla ajokorttia koskevat säännöt.

22 Eikö kaikkien epäilyjen poistamiseksi pitäisi antaa tulevaisuudessa etusija sanamuodolle ”muut kuin yksinomaan matkustajien kuljettamiseen tarkoitetut ajoneuvot”?

23 Ks. 22.5.2014 annetun tuomion Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350) 51 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen: Tässä yhteydessä on huomattava, että unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan tieliikenneturvallisuuden parantuminen on unionin yleistä etua koskeva tavoite (ks. vastaavasti erityisesti tuomio 5.10.1994, van Schaik, C-55/93, EU:C:1994:363, 19 kohta; tuomio 21.3.2002, Cura Anlagen, C-451/99, EU:C:2002:195, 59 kohta; tuomio 15.3.2007, komissio v. Suomi, C-54/05, EU:C:2007:168, 40 kohta; tuomio 10.2.2009, komissio v. Italia, C-110/05, EU:C:2009:66, 60 kohta; tuomio 22.10.2009, komissio v. Portugali, C-438/08, EU:C:2009:651, 48 kohta; tuomio 11.3.2010, Attanasio Group, C-384/08, EU:C:2010:133, 50 kohta; tuomio 19.5.2011, Grasser, C-184/10, EU:C:2011:324, 26 kohta ja tuomio 13.10.2011, Apelt, C-224/10, EU:C:2011:655, 47 kohta). Ks. myös direktiivin 2006/126 tarkoituksesta, josta on muistutettu aivan äskettäin, 26.4.2017 annettu tuomio Popescu (C-632/15, EU:C:2017:303, 40 kohta).

24 Tapaus, joka on erotettava tilanteista, joissa unionin tuomioistuin on todennut, että ”direktiivin saattami[sessa] osaksi kansallista oikeusjärjestystä – – yleinen oikeustila voi olla riittävä, jos se takaa sen, että direktiivi on kokonaisuudessaan riittävän selkeästi ja täsmällisesti pantu täytäntöön, jotta tapauksessa, jossa direktiivin tarkoituksena on luoda oikeuksia yksityisille oikeussubjekteille, nämä voivat tuntea täysin oikeutensa ja tarvittaessa vedota niihin kansallisissa tuomioistuimissa.” Ks. tuomio 9.4.1987, komissio v. Italia (363/85, EU:C:1987:196, 7 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

56. Tästä seuraa, ettei voida hyväksyä, että eri kriteerien valinta johtaisi direktiivissä 2006/126 tavoitellun vastaiseen tulokseen, nimittäin siihen, että yksinomaista henkilöiden kuljettamista voisivat harjoittaa kuljettajat, joilla on oikeus kuljettaa C- tai C1-luokkaan kuuluvia ajoneuvoja, joita varten olisi vaadittu osoittamaan pääasiallisesti tavaroiden vastaanottamista, kuljettamista ja toimittamista, kuormausta ja kuorman varmistamista sekä purkamista koskevat tiedot.

57. Komission antama esimerkki havainnollistaa kuitenkin täydellisesti sen valinnan seurauksia, jonka Tšekin lainsäätäjä on tehnyt vahvistaessaan rajaksi enemmän kuin kahdeksan henkilöä D1-luokan osalta:[25] pikkubussi, jonka pituus on vähemmän kuin kahdeksan metriä ja jota käytetään alle kahdeksan henkilön kuljettamiseen, kuuluu C- tai C1-luokkaan, vaikka vaaditut edellytykset ovat henkilöiden kuljettamista koskevia edellytyksiä.

58. Tšekin hallituksen argumentti, jossa ei oteta huomioon ajoneuvon ominaispiirrettä siltä osin kuin sitä ei käytetä tavaroiden kuljettamiseen, ei siis ole vakuuttava. Kaikkien direktiivissä 2006/126 huomioon otettujen ajoneuvojen teknisten ominaisuuksien asettaminen ristikkäin on myös tarpeetonta, koska ne vastaavat käyttöä, johon nämä ajoneuvot on tarkoitettu. Siten C-luokka, joka on perinteisesti varattu kuorma-autoille, määritellään toissijaisesti ajoneuvon massalla, ja matkustajien lukumäärä vastaa B-luokan määrää. D-luokka määritellään ainoastaan matkustajia koskevalla rajalla ja sen alaluokka D1 erotetaan kuljetettavien henkilöiden enimmäismäärällä ja tähän tarkoitukseen valmistetun ajoneuvon pituudella.

59. Kaikkien edellä esitettyjen seikkojen perusteella katson, että Tšekin tasavalta ei ole noudattanut direktiivin 2006/126 4 artiklan 1 kohdan ja 4 kohdan d, f ja h alakohdan mukaisia velvoitteitaan, koska se ei ole sulkenut D- ja D1-luokan ajoneuvoja C- ja C1-luokan ulkopuolelle ja koska se on lisännyt D1-luokkaan kahdeksan matkustajan rajan.

V. Oikeudenkäyntikulut

60. Unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 138 artiklan 1 kohdan nojalla asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Koska komissio on vaatinut Tšekin tasavallan velvoittamista korvaamaan oikeudenkäyntikulut ja koska viimeksi mainittu on hävinnyt asian, se on velvoitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

VI. Ratkaisuehdotus

61. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että unionin tuomioistuin ratkaisee asian seuraavasti:

1) Tšekin tasavalta ei ole noudattanut ajokorteista 20.12.2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY 4 artiklan 1 kohdan ja 4 kohdan d ja f alakohdan mukaisia velvoitteitaan, koska ei ole noudattanut velvoitetta sisällyttää C1- ja C-luokkien määritelmään ainoastaan muut kuin D1- ja D-luokkiin kuuluvat ajoneuvot.

2) Tšekin tasavalta ei ole noudattanut tämän direktiivin 4 artiklan 1 kohdan ja 4 kohdan h alakohdan mukaisia velvoitteitaan, koska se on rajannut D1-luokan määritelmän ajoneuvoihin, jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan enemmän kuin kahdeksan matkustajaa.

3) Tšekin tasavalta velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

25 Vaikka se oli poistettu direktiivillä 2006/126 sen korvaamiseksi ajoneuvon pituudella.

LIITE: Yhteenveto ajokorteista annettujen tärkeimpien direktiivien sisällöstä

	Direktiivi 80/1263 3 artiklan 1 kohta	**Direktiivi 91/439** 3 artiklan 1 ja 2 kohta	**Direktiivi 2006/126** 4 artiklan 4 kohdan d, f, h ja j alakohta
C	”Tavaroiden kuljetukseen tarkoitetut” autot > 3 500 kg	”Muita kuin D luokkaan kuuluvia” ajoneuvoja > 3 500 kg	”Muut kuin D1- tai D-luokan” moottoriajoneuvot > 3 500 kg ”suunniteltu ja valmistettu **kuljettamaan** – – enintään kahdeksaa **matkustajaa**”
C1	(Ei käytössä)	Ajoneuvoja, jotka ”eivät kuulu D luokkaan” > 3 500 kg ja ≤ 7 500 kg	”Muut kuin D1- tai D-luokan” moottoriajoneuvot > 3 500 kg ja ≤ 7 500 kg ”suunniteltu ja valmistettu **kuljettamaan** kuljettajan lisäksi enintään kahdeksaa **matkustajaa**”
D	”**Matkustajienkuljetukseen** tarkoitetut” autot, joissa kuljettajan istuimen lisäksi on enemmän kuin kahdeksan istumapaikkaa	”**Matkustajienkuljettamiseen**” käytettyjä ajoneuvoja, joissa on enemmän kuin kahdeksan istuinta kuljettajan istuimen lisäksi	Moottoriajoneuvot, jotka ”on suunniteltu ja valmistettu **kuljettamaan** kuljettajan lisäksi enemmän kuin kahdeksan **matkustajaa**”
D1	(Ei käytössä)	”**Matkustajien kuljettamiseen** käytettäviä” ajoneuvoja, joissa on enemmän kuin kahdeksan mutta enintään 16 istuinta kuljettajan istuimen lisäksi	Moottoriajoneuvot, jotka ”on suunniteltu ja valmistettu **kuljettamaan** kuljettajan lisäksi enintään 16 **matkustajaa**” Pituus enintään 8 m