Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Nona Secção)

25 de janeiro de 2018*

«Incumprimento de Estado — Transportes — Diretiva 2006/126/CE — Carta de condução — Definições das categorias C1, C e D1»

No processo C-314/16,

que tem por objeto uma ação por incumprimento nos termos do artigo 258.º TFUE, entrada em 1 de junho de 2016,

Comissão Europeia, representada por J. Hottiaux e Z. Malůšková, na qualidade de agentes,

demandante,

contra

República Checa, representada por M. Smolek, T. Müller e J. Vláčil, na qualidade de agentes,

demandada,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Nona Secção),

composto por: E. Juhász (relator), exercendo funções de presidente de secção, K. Jürimäe e C. Lycourgos, juízes,

advogado-geral: Y. Bot,

secretário: I. Illéssy, administrador,

vistos os autos e após a audiência de 1 de junho de 2017,

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 7 de setembro de 2017,

profere o presente

* Língua do processo: checo.

Acórdão

1 Com a sua ação, a Comissão Europeia pede ao Tribunal de Justiça que declare que:

– ao não ter satisfeito a obrigação de agrupar na definição das categorias C1 e C apenas os veículos a motor diferentes dos das categorias D1 e D, a República Checa não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força do artigo 4.º, n.º 1, e n.º 4, alíneas d) e f), da Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro de 2006, relativa à carta de condução (JO 2006, L 403, p. 18); e,

– ao ter restringido a definição da categoria D1 aos veículos a motor concebidos e construídos para o transporte de um número superior a oito passageiros, a República Checa não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força do artigo 4.º, n.º 1, e n.º 4, alínea h), dessa diretiva.

Quadro jurídico

Direito da União

2 A Diretiva 91/439/CEE do Conselho, de 29 de julho de 1991, relativa à carta de condução (JO 1991, L 237, p. 1), prevê, no seu artigo 3.º, n.º 2:

«Dentro das categorias A, B, B+E, C, C+E, D e D+E pode ser emitida uma carta específica para a condução dos veículos das seguintes subcategorias:

[…]

Subcategoria D1:

– automóveis destinados ao transporte de passageiros, com mais de oito lugares sentados, sem contar com o lugar do condutor, e não mais de 16 lugares sentados, sem contar com o lugar do condutor; aos automóveis desta subcategoria pode ser atrelado um reboque com massa máxima autorizada não superior a 750 quilogramas;

[…]»

3 Nos termos dos considerandos 2 e 12 da Diretiva 2006/126:

«(2) A regulamentação relativa à carta de condução é um elemento indispensável para realizar a política comum dos transportes, contribuindo para melhorar a segurança rodoviária e facilitar a circulação das pessoas que se estabelecem num Estado-Membro distinto daquele que emitiu a carta de condução. […] Apesar dos progressos realizados na harmonização das regras relativas à carta de condução, subsistem divergências significativas entre Estados-Membros no que se refere às regras sobre a periodicidade de renovação das cartas de condução e sobre as subcategorias de veículos, que exigem maior harmonização por forma a contribuir para a realização das políticas comunitárias. subcategorias de veículos, que exigem maior harmonização por forma a contribuir para a realização das políticas comunitárias.

[…]

(12) As definições das categorias devem refletir melhor as características técnicas dos veículos em causa, bem como a aptidão necessária à condução de veículos.»

4 O artigo 1.º, n.º 1, primeira frase, da Diretiva 2006/126 dispõe que «[o]s Estados-Membros devem criar uma carta de condução nacional de acordo com o modelo comunitário descrito no anexo I, em conformidade com o disposto na presente diretiva».

5 Esta diretiva enuncia, no seu artigo 4.º, sob a epígrafe «Categorias, definições e idades mínimas»:

«1. A carta de condução prevista no artigo 1.º habilita a conduzir os veículos com motor de propulsão das categorias adiante definidas. Pode ser emitida a partir da idade mínima indicada para cada categoria. A expressão "veículo com motor de propulsão" designa qualquer veículo autopropulsionado que circule por estrada pelos seus próprios meios, com exceção dos veículos que se deslocam sobre carris.

[…]

4. Veículos a motor:

– a expressão "veículo a motor" designa qualquer veículo com motor de propulsão utilizado normalmente para o transporte rodoviário de pessoas ou mercadorias ou para a tração em estrada de veículos utilizados no transporte de pessoas ou mercadorias. Este termo engloba os troleicarros, isto é, os veículos ligados a uma catenária que não circulam sobre carris. Não engloba os tratores agrícolas e florestais;

[…]

d) Categoria C1:

veículos a motor diferentes dos das categorias D1 ou D, com massa máxima autorizada superior a 3 500 kg e inferior a 7 500 kg e concebidos e construídos para transportar um número de passageiros não superior a oito, sem contar com o condutor; aos veículos a motor desta categoria pode ser acoplado um reboque cuja massa máxima autorizada não exceda 750 kg;

[…]

f) Categoria C:

veículos a motor diferentes dos das categorias D1 e D, cuja massa máxima autorizada exceda 3 500 kg e concebidos e construídos para transportar um número de passageiros, não superior a oito, sem contar com o condutor; aos veículos a motor desta categoria pode ser acoplado um reboque cuja massa máxima autorizada não exceda 750 kg;

[…]

h) Categoria D1:

veículos a motor concebidos e construídos para o transporte de um número não superior a dezasseis passageiros, sem contar com o condutor, e um comprimento máximo não superior a 8 m; aos veículos a motor desta categoria pode ser acoplado um reboque cuja massa máxima autorizada não exceda 750 kg;

[…]

j) Categoria D:

veículos a motor concebidos e construídos para o transporte de um número de passageiros superior a oito, sem contar com o condutor; aos veículos a motor que podem ser conduzidos com uma carta da categoria D pode ser acoplado um reboque cuja massa máxima autorizada não exceda 750 kg;

[…]»

6 O artigo 16.º da referida diretiva, sob a epígrafe «Transposição», prevê:

«1. Os Estados-Membros adotarão e publicarão, o mais tardar até 19 de janeiro de 2011 as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento ao n.º 1 do artigo 1.º, ao artigo 3.º, aos n.ºs 1, 2, 3 e 4, alíneas b) a k) do artigo 4.º, […]. Os Estados-Membros comunicarão imediatamente à Comissão o texto das referidas disposições.

2. Os Estados-Membros aplicarão essas disposições a partir de 19 de janeiro de 2013.

[…]»

7 No título I, sob a epígrafe «Requisitos mínimos para os exames de condução», A, sob a epígrafe «Exame teórico», ponto 4, sob a epígrafe «Disposições específicas relativas às categorias C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 e D1E», do anexo II da Diretiva 2006/126, os pontos 4.1.9 e 4.1.10 deste anexo dispõem:

«4.1.9. Fatores de segurança relativos às operações de carga do veículo: controlo da carga (estiva e fixação), dificuldades com diferentes tipos de carga (por exemplo, líquidos e carga suspensa, […]), operações de carga e descarga de mercadorias e utilização de equipamento de carga e descarga (apenas para as categorias C, CE, C1 e C1E).

4.1.10. Responsabilidade do condutor no que se refere ao transporte de passageiros; conforto e segurança dos passageiros; transporte de crianças; verificações necessárias antes de iniciar a viagem; todos os tipos de autocarros (autocarros utilizados nos transportes públicos, autocarros com dimensões especiais, etc.) devem ser incluídos no exame teórico (apenas para as categorias D, DE, D1 e D1E.»

8 No mesmo título I, B, sob a epígrafe «Exame das aptidões e do comportamento», ponto 8, sob a epígrafe «Exame das aptidões e do comportamento para as categorias C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 e D1E», os pontos 8.1.6, 8.1.8, 8.2.3 e 8.2.4 do referido anexo preveem:

«8.1.6. Controlar os fatores de segurança relacionados com as operações de carga do veículo: carroçaria, chapas, portas do compartimento de carga, mecanismo de carga (se existir), travamento da cabina (se existir), processo de estiva e fixação da carga (apenas para as categorias C, CE, C1 e C1E).

[…]

8.1.8. Demonstrar capacidade para tomar medidas especiais em matéria de segurança do veículo; controlo da carroçaria, das portas de serviço, das saídas de emergência, do equipamento de primeiros socorros, dos extintores de incêndio e de outro equipamento de segurança (apenas para as categorias D, DE, D1 e D1E).

[…]

8.2.3. Estacionar em segurança para efetuar operações de carga/descarga numa rampa/plataforma de carga ou instalação semelhante (apenas para as categorias C, CE, C1 e C1E).

8.2.4. Estacionar para entrada ou saída de passageiros do autocarro em segurança (apenas para as categorias D, DE, D1 e D1E).»

Direito checo

9 O artigo 80.ºa, n.º 1, alíneas g) a i), da Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích (Lei n.º 361/2000 relativa à circulação em vias de comunicação terrestres), na sua versão aplicável ao presente processo, prevê:

«Na categoria

g) C1 estão incluídos os veículos a motor, com exceção dos tratores, cuja massa máxima autorizada seja superior a 3 500 kg e inferior a 7 500 kg, destinados ao transporte de um número de passageiros não superior a oito, sem contar com o condutor, e aos quais pode ser acoplado um reboque cuja massa máxima autorizada não exceda 750 kg;

h) C estão incluídos os veículos a motor, com exceção dos tratores e dos veículos referidos na alínea g), cuja massa máxima autorizada exceda 3 500 kg, destinados ao transporte de um número de passageiros não superior a oito, sem contar com o condutor, e aos quais pode ser acoplado um reboque cuja massa máxima autorizada não exceda 750 kg;

i) D1 estão incluídos os veículos a motor cujo comprimento não exceda 8 m, destinados aos transporte de um número de passageiros superior a 8 e máximo de 16 passageiros, sem contar com o condutor, e aos quais pode ser acoplado um reboque cuja massa máxima autorizada não exceda 750 kg.»

Procedimento pré-contencioso

10 Em 11 de julho de 2014, a Comissão enviou à República Checa uma notificação para cumprir na qual chamava a atenção deste Estado-Membro para o facto de determinadas disposições da sua legislação relativa à definição das categorias de veículos C1, C e D1 não estarem em conformidade com a Diretiva 2006/126.

11 Após ter examinado os argumentos apresentados pela República Checa, que figuram na resposta a essa notificação, de 8 de outubro de 2014, a Comissão emitiu, em 27 de fevereiro de 2015, um parecer fundamentado convidando este Estado-Membro a tomar as medidas necessárias para lhe dar cumprimento no prazo de dois meses a contar da sua receção. A pedido da República Checa, este prazo foi prorrogado até 27 de maio de 2015.

12 Por ofício de 22 de maio de 2015, a República Checa respondeu ao parecer fundamentado referindo, a propósito da definição das categorias C, C1 e D1 da carta de condução, que, «com vista a eliminar qualquer risco de equívoco e a garantir uma maior segurança jurídica, a República Checa aceita[va] introduzir nas disposições jurídicas em vigor alterações parciais que deveriam responder às exigências da Comissão».

13 Não tendo recebido qualquer comunicação relativa à adoção das alterações previstas e por considerar que, em qualquer caso, o incumprimento recriminado persistia à data do termo do prazo fixado no parecer fundamentado, a Comissão decidiu intentar a presente ação.

Quanto à ação

Argumentos das partes

14 A Comissão apresenta duas alegações. Na sua primeira alegação, sustenta que, enquanto as definições das categorias C1 e C preveem expressamente que se trata de «veículos a motor diferentes dos das categorias D1 ou D», o direito checo não acolheu este critério. Todavia, uma vez que esse critério é determinante para estabelecer corretamente a necessária distinção entre as categorias C1/C e D1/D, essa omissão tinha como consequência que, no Estado-Membro em causa, o titular de uma carta de condução da categoria C1 ou C estava autorizado a conduzir um veículo construído para o transporte de um número de passageiros não superior a oito, independentemente de esse veículo ter sido concebido para o transporte de passageiros ou de mercadorias, ao passo que a Diretiva 2006/126 exige uma carta de condução de categoria D1 ou D se o veículo for concebido e construído para o transporte de passageiros.

15 Com a sua segunda alegação, a Comissão sustenta que, enquanto o artigo 4.º, n.º 4, alínea h), da Diretiva 2006/126 define a categoria D1 no sentido de que inclui os veículos a motor «concebidos e construídos para o transporte de um número não superior a dezasseis passageiros, sem contar com o condutor», o direito checo, ao impor um limite inferior de mais de oito pessoas, introduziu um requisito suplementar contrário ao artigo 4.º, n.º 4, alínea h), da Diretiva 2006/126.

16 Relativamente a estas duas alegações, a Comissão explica que, tradicionalmente, a categoria C agrupa veículos a motor destinados ao transporte de mercadorias, ao passo que a categoria D agrupa veículos a motor destinados ao transporte de passageiros. Isto não impede, porém, que os veículos a motor da categoria C também possam transportar passageiros. Neste caso, trata-se, sobretudo, da equipa transportada principalmente para efeitos da manutenção da carga, e não de passageiros que viajam de um ponto A para um ponto B.

17 Visto que determinadas características técnicas das categorias C e C1 são idênticas às das categorias D1 e D, a Comissão sublinha a necessidade de distinguir com precisão as categorias C1 e C, por um lado, e as categorias D1 e D, por outro. A distinção feita a este respeito pela Diretiva 2006/126, a saber, os termos «diferentes dos das categorias D1 ou D» que constam da definição das categorias C1 e C, significa, por conseguinte, que os veículos que respondem aos critérios técnicos das categorias C1/C e D1/D, mas que são principalmente destinados ao transporte de passageiros, se incluem nas categorias D1 e D, ao passo que os veículos que não pertencem às categorias D1 e D se incluem nas categorias C1 e C.

18 Segundo a República Checa a ação é improcedente.

19 No entender deste Estado-Membro, não é de modo algum necessário proceder a uma transposição literal das disposições da Diretiva 2006/126, desde que o objetivo prosseguido por estas disposições seja alcançado. Ora, é esse o caso, dado que, embora não esteja formulada em termos idênticos aos desta diretiva, a delimitação, ao nível nacional, das categorias de veículos C1, C, e D1garante que nenhum veículo possa estar incluído em várias categorias.

20 O limite inferior de mais de oito passageiros, sem contar com o condutor, que figura no direito checo é necessário pelo facto de, segundo o referido Estado-Membro, os veículos incluídos na categoria D1 representarem um subconjunto da categoria D.

21 Além disso, na falta desse limite, a categoria D1 absorveria *de facto* as categorias C1 e C, na medida em que inclui os veículos com um comprimento máximo de 8 m que possam transportar um número não superior a dezasseis passageiros.

Apreciação do Tribunal de Justiça

22 A título preliminar, importa recordar que, em conformidade com o considerando 2 da Diretiva 2006/126, a regulamentação relativa à carta de condução é um elemento indispensável para realizar a política comum dos transportes, contribui para melhorar a segurança rodoviária e facilita a circulação das pessoas que se estabelecem num Estado-Membro distinto daquele que emitiu a carta de condução.

23 Atendendo à persistência de divergências importantes na matéria entre os Estados-Membros, a Diretiva 2006/126, que é a terceira diretiva em matéria de cartas de condução, visa, como resulta desse mesmo considerando, alcançar uma maior harmonização e contribuir para a realização das políticas da União Europeia.

24 Entre os meios que prevê para realizar esse objetivo estão, designadamente, as definições das categorias de carta de condução que, nos termos do considerando 12 desta diretiva, «devem refletir melhor as características técnicas dos veículos em causa, bem como a aptidão necessária à condução de veículos».

25 Com efeito, enquanto a Primeira Diretiva 80/1263/CEE do Conselho, de 4 de dezembro de 1980, relativa à criação de uma carta de condução comunitária (JO 1980, L 375, p. 1; EE 07 F2 p. 259), tinha criado uma primeira categorização dos veículos com vista a estabelecer o modelo comunitário de carta de condução nacional, a Diretiva 91/439, que substituiu essa Primeira Diretiva, introduziu diversas precisões às definições das categorias de veículos e aos tipos de carta de condução exigidos para conduzir esses veículos, incluindo, nomeadamente, uma definição mais rigorosa e uma melhor distinção das diferentes categorias de carta de condução.

26 Prosseguindo a harmonização na matéria, a Diretiva 2006/126 precisou, no que se refere às categorias C e C1, que ambas visam os veículos concebidos e construídos para o transporte de um número de passageiros não superior a oito, distinguindo-se essas duas categorias, além disso, pela massa máxima autorizada. No caso das categorias D e D1, embora mantenha o limite inferior de mais de oito passageiros na categoria D, a Diretiva 2006/126 suprimiu esse mesmo limite para a categoria D1, de modo que, para esta última categoria, se aplica apenas o limite máximo de dezasseis passageiros.

27 Estas precisões e modificações relativamente à Diretiva 91/439 permitiram, como explica a Comissão nas suas alegações, que determinados veículos tenham passado a estar incluídos na categoria D1, e não mais na categoria C1. Como exemplo, a Comissão menciona os miniautocarros de elevado conforto, bem como os veículos particulares blindados. Estes veículos, na medida em que forem concebidos e construídos para o transporte de um número de passageiros não superior a oito, sem contar com o condutor, e desde que o seu comprimento máximo não ultrapasse os 8 m, passam a estar incluídos numa categoria que lhes é adequada, atendendo às suas características técnicas e à sua utilização típica, a saber, a categoria D1.

28 Assim, no estado atual do direito da União, as categorias C e C1, definidas, em conformidade com o artigo 4.º, n.º 1, da Diretiva 2006/126, respetivamente no n.º 4, alíneas d) e f), deste artigo, dizem respeito a veículos a motor diferentes dos das categorias D1 ou D, cuja massa máxima autorizada seja superior a 3 500 kg, no que se refere aos veículos da categoria C, ou superior a 3 500 kg e inferior a 7 500 kg, no que se refere aos veículos da categoria C1, e que sejam concebidos e construídos para transportar um número de passageiros não superior a oito, sem contar com o condutor. A categoria D1, definida no n.º 4, alínea h), do mesmo artigo, visa os veículos a motor concebidos e construídos para o transporte de um número não superior a dezasseis passageiros, sem contar com o condutor, e com um comprimento máximo não superior a 8 m.

29 Ora, no direito checo, a definição das categorias C e C1 não reproduz a delimitação das categorias C/C1 e D/D1 previstas pelo direito da União e expressa pelos termos «diferentes dos das categorias D1 ou D». Afigura-se, assim, que o direito checo não reproduziu a supressão do limite inferior de mais de oito passageiros que o legislador da União pretendeu introduzir com a adoção da Diretiva 2006/126 no quadro da evolução regulamentar já referida.

30 A existência de tais divergências de definição tem como consequência que veículos da categoria D1 podem ser conduzidos, ao abrigo do direito checo, pelos titulares de uma carta de condução C1, o que é contrário ao objetivo da Diretiva 2006/126.

31 Os exemplos apresentados pela Comissão, a saber, miniautocarros de elevado conforto, bem como os veículos particulares blindados com as especificações técnicas mencionadas no n.º 27 do presente acórdão, ilustram a existência dessas divergências. Com efeito, enquanto, em conformidade com o artigo 4.º, n.º 4, alínea h), da Diretiva 2006/126, esses veículos se incluem na categoria D1, os mesmos veículos incluem-se na categoria C1, de acordo com a legislação checa que transpõe esta diretiva. Além disso, por força dos termos «diferentes dos das categorias D1 ou D», pelos quais a referida diretiva diferencia as categorias C/C1 e D/D respetivamente, esses veículos, uma vez incluídos na categoria D1, não podem em caso algum pertencer, no direito da União, à categoria C1.

32 Assim, para um mesmo tipo de veículo, a categoria de carta de condução exigida na República Checa é diferente da que deve possuir o condutor noutros Estados-Membros. Tal situação é contrária aos objetivos primordiais que a Diretiva 2006/126 prossegue.

33 Os argumentos apresentados pela República Checa não podem pôr em causa esta conclusão e a realidade do incumprimento que daí decorre.

34 Em primeiro lugar, este Estado-Membro alega que o direito da União não exige que os Estados-Membros procedam a uma transposição literal das definições previstas na Diretiva 2006/126, desde que o objetivo prosseguido pelas disposições dessa diretiva seja alcançado.

35 A este propósito, importa recordar que, de acordo com jurisprudência constante, a transposição de uma diretiva para o direito interno não exige necessariamente uma reprodução formal e textual das suas disposições numa disposição legal ou regulamentar expressa e específica, podendo bastar um contexto jurídico geral, desde que este assegure efetivamente a plena aplicação dessa diretiva de um modo suficientemente claro e preciso (acórdão de 30 de junho de 2016, Comissão/Polónia, C-648/13, EU:C:2016:490, n.º 73 e jurisprudência aí referida).

36 Todavia, como resulta dos n.ºs 29 a 32 do presente acórdão, as disposições nacionais invocadas pela República Checa não permitem alcançar o objetivo prosseguido pelo artigo 4.º, n.º 1, e n.º 4, alíneas d), f) e h), da Diretiva 2006/126. Nessas condições, o argumento segundo o qual não é obrigatória uma transposição literal é inoperante no âmbito do presente processo.

37 Em segundo lugar, a República Checa defende que procedeu a uma delimitação, a nível nacional, das categorias de veículos C1, C, e D1, que é precisa, compreensível e na prática insuscetível de suscitar qualquer litígio. Com efeito, partindo do princípio de que nenhum veículo deve ser abrangido por várias categorias, esse Estado-Membro entende que este objetivo pode ser alcançado de duas maneiras, a saber, ou estabelecendo a definição de uma categoria de modo negativo relativamente às outras categorias, solução acolhida na Diretiva 2006/126, ou definindo individualmente as categorias de modo a que não se sobreponham, solução que o legislador checo acolheu ao fixar um limite inferior quanto ao número de passageiros que os veículos da categoria D1 podem transportar.

38 A este respeito, basta realçar que, como a própria República Checa admite, para proceder à referida delimitação, previu, na definição nacional da categoria D1, um requisito que não consta, no entanto, do artigo 4.º, n.º 4, alínea h), da Diretiva 2006/126, no qual o direito da União define essa categoria. Ora,

como se concluiu nos n.os 29 a 32 do presente acórdão, a existência deste requisito suplementar conduz a divergências de aplicação desta diretiva na República Checa relativamente a outros Estados-Membros na determinação da categoria de um veículo e, consequentemente, do tipo de carta de condução exigida para tal veículo.

39 Portanto, a escolha de um método de delimitação que produz essas divergências relativamente ao exigido pelo direito da União não pode, em todo o caso, contribuir para uma transposição completa e correta da Diretiva 2006/126.

40 Em terceiro lugar, a República Checa alega que os veículos incluídos na categoria D1 representam um subconjunto da categoria D, como resulta da denominação desta categoria D1 e do histórico legislativo da definição das categorias ao nível da União. Trata-se de uma versão «simplificada» da categoria D, e os veículos incluídos na categoria D1 constituem, portanto, uma parte determinada dos veículos da categoria D, de modo que, atendendo às suas características, é suficiente possuir uma versão simplificada da carta de condução de categoria D. Uma vez que o limite inferior relativo ao número de pessoas que pode ser transportado figure na definição da categoria D, o mesmo deve ser reproduzido na categoria D1.

41 A este respeito, há que observar que, embora o artigo 3.º, n.º 2, da Diretiva 91/439 tenha concebido a categoria D1 como subcategoria da categoria D, como demonstram os termos «[d]entro das categorias A, B, B+E, C, C+E, D e D+E pode ser emitida uma carta específica para a condução dos veículos das seguintes subcategorias», esses termos não figuram, porém, na definição das categorias de carta de condução previstas no artigo 4.º, n.º 4, da Diretiva 2006/126. O facto de, assim, a categoria D1 englobar também veículos que não se incluem na categoria D, tal como as consequências que daí decorrem para a categorização das diferentes cartas de condução, constitui, portanto, uma opção do legislador da União cuja utilidade não se presta a ser questionada no âmbito do presente processo por incumprimento.

42 Em quarto lugar, a República Checa sustenta que, na inexistência de um limite inferior de mais de oito passageiros previsto no direito checo, a categoria D1, na medida em que engloba veículos com um comprimento máximo de 8 m suscetível de transportar um número de passageiros não superior a dezasseis, abrange *de facto* as categorias C1 e C. Poderá mesmo considerar-se que a condução de um camião com menos de 8 m exige uma carta de condução da categoria D1, e só quando o comprimento desse camião ultrapassa 8 m é que é exigida a carta de condução da categoria C1.

43 A este respeito, há que observar que, no que se refere às categorias C/C1 e D1, a definição de veículos a motor, com exceção do número de passageiros, da massa e do comprimento, é idêntica para as referidas categorias, designadamente na medida em que os veículos a motor são «concebidos e construídos para transportar […] passageiros».

44 Resulta da delimitação das categorias C/C1 e D1 através dos termos «veículos a motor diferentes dos das categorias D1 ou D» que, na determinação da categoria de carta de condução, as autoridades competentes dos Estados-Membros estão obrigadas a examinar, antes de mais, a aplicabilidade da categoria D1 e, se for esse o caso, devem emitir a carta de condução para essa categoria.

45 Assim, com base na mera interpretação literal das disposições em causa da Diretiva 2006/126, para os veículos a motor com um comprimento máximo não superior a 8 m, a categoria D1 inclui totalmente as categorias C/C1.

46 Por conseguinte, a definição das categorias C/C1 e D1 que figura no artigo 4.º, n.º 4, da Diretiva 2006/126 parece não garantir uma delimitação adequada dessas categorias.

47 Todavia, resulta de jurisprudência constante do Tribunal de Justiça que, para interpretar uma disposição do direito da União, se deve ter em conta não só os seus termos mas também o seu contexto e os objetivos prosseguidos pela regulamentação em que se integra (acórdão de 12 de outubro de 2017, Kamin und Grill Shop, C-289/16, EU:C:2017:758, n.º 22 e jurisprudência referida).

48 Assim, para chegar a uma interpretação correta das referidas categorias, deve ter-se em conta a integralidade do texto da Diretiva 2006/126, incluindo os seus anexos, que demonstram que a afetação dos veículos a motor é determinante.

49 Como realçou o advogado-geral no n.º 47 das suas conclusões, o modelo de carta de condução previsto no artigo 1.º, n.º 1, da Diretiva 2006/126 e que consta do seu anexo I ilustra claramente, através de um pictograma, a afetação do veículo de cada categoria, designadamente ao transporte de mercadorias ou de passageiros.

50 Também as disposições do anexo II da referida diretiva, mencionadas nos n.os 7 e 8 do presente acórdão, provam que as exigências quanto à obtenção de uma carta de condução são diferentes consoante a afetação do veículo em causa.

51 Daqui se conclui que não se pode admitir que a inobservância da delimitação entre as categorias C/C1 e D/D1 conduza a um resultado contrário ao visado pela Diretiva 2006/126, a saber, a segurança rodoviária. Como realçou o advogado-geral no n.º 56 das suas conclusões, seria esse o caso se o transporte exclusivo de pessoas fosse assegurado por motoristas, autorizados a conduzir veículos da categoria C ou C1, aos quais foi principalmente exigida a demonstração de conhecimentos no que respeita à receção, ao carregamento, ao transporte, à entrega e à descarga de mercadorias.

52 É verdade que, no domínio das cartas de condução, em que as Administrações nacionais devem tratar de muitos pedidos num prazo razoavelmente curto, a solução legislativa que impõe o recurso a elementos que não figuram diretamente nas definições das categorias de carta de condução não parece ser a melhor.

53 No entanto, um Estado-Membro não pode adotar uma legislação nacional de transposição da Diretiva 2006/126 que introduza requisitos não previstos por esta diretiva ou suprima requisitos previstos na referida diretiva, o que implicaria uma modificação das categorias de veículos definidas pela Diretiva 2006/126, em detrimento da segurança rodoviária. Eventuais imprecisões de redação desta diretiva exigem, eventualmente, uma reação do legislador da União, mas não podem conduzir o Tribunal de Justiça a julgar improcedente uma ação por incumprimento quando este deve ser declarado.

54 Nestas condições, improcedem os argumentos aduzidos pela República Checa.

55 Por conseguinte, deve declarar-se que:

– ao não ter satisfeito a obrigação de agrupar na definição das categorias C1 e C apenas os veículos a motor diferentes dos das categorias D1 e D, a República Checa não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força do artigo 4.º, n.º 1, e n.º 4, alíneas d) e f), da Diretiva 2006/126; e,

– ao ter restringido a definição da categoria D1 aos veículos concebidos e construídos para o transporte de um número superior a oito passageiros, a República Checa não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força do artigo 4.º, n.º 1, e n.º 4, alínea h), dessa diretiva.

Quanto às despesas

56 Nos termos do artigo 138.º, n.º 1, do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça, a parte vencida é condenada nas despesas se a parte vencedora o tiver requerido. Tendo a Comissão pedido a condenação da República Checa e tendo esta sido vencida, há que condená-la nas despesas.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Nona Secção) decide:

1) **Ao não ter satisfeito a obrigação de agrupar na definição das categorias C1 e C apenas os veículos a motor diferentes dos das categorias D1 e D, a República Checa não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força do artigo 4.º, n.º 1, e n.º 4, alíneas d) e f), da Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro de 2006, relativa à carta de condução.**

2) **Ao ter restringido a definição da categoria D1 aos veículos a motor concebidos e construídos para o transporte de um número superior a oito passageiros, a República Checa não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força do artigo 4.º, n.º 1, e n.º 4, alínea h), dessa diretiva.**

3) **A República Checa é condenada nas despesas.**

Assinaturas