



Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK
YVES BOT
esitatud 4. septembril 2014¹

Kohtuasi C-260/13

Sevda Aykul
versus
Land Baden-Württemberg

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Verwaltungsgericht Sigmaringen (Saksamaa))

Eelotsusetaotlus — Direktiivid 91/439/EMÜ ja 2006/126/EÜ — Juhiluba — Direktiivi 91/439 artikli 8 lõige 2 ja direktiivi 2006/126 artikli 11 lõike 4 teine lõik — Liikmesriigi otsus mitte tunnustada teise liikmesriigi väljastatud juhiloa kehtivust isiku puhul, kes on juhtinud tema territooriumil sõidukit narkojoobes — Juhiloa omaniku õigusrikkumised juhiloa väljastamisele järgneval ajal — Juhtimisõiguse äravõtmine — Juhtimisõiguse kontrollimise kord — Pädevad ametiasutused — Liiklusohutuse suurendamine

1. Euroopa Kohtule esitatud eelotsusetaotlus puudutab küsimust, kuidas tõlgendada nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiivi 91/439/EMÜ (juhilubade kohta)² ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. detsembri 2006. aasta direktiivi 2006/126/EÜ³, mis selle välja vahetas.

2. Täpsemalt, Euroopa Kohtul on palutud võtta seisukoht, kas liikmesriik, kus mõnes teises liikmesriigis väljastatud juhiluba omav isik elab ajutiselt, võib keelduda sellise juhiloa kehtivuse tunnustamisest pärast seda, kui isik on selles liikmesriigis toime pannud õigusrikkumise – milleks käesoleval juhul on sõidukijuhtimine narkojoobes – pärast selle juhiloa väljastamist.

3. Käesolev kohtuasi eristub varasematest Euroopa Kohtus käsitusel olnud arvukatest juhtimisõigust käsitlevatest kohtuasjadest⁴, kuna need varasemad kohtuasjad käsitlesid võimalust tugineda pärast seda, kui isikult on ühes liikmesriigis juhtimisõigus ära võetud või selle kehtivus peatatud, mõnes teises liikmesriigis omandatud juhiloale.

4. Käesoleva kohtuasja eripäraks on veel asjaolu, et vastavalt selle liikmesriigi õigusele, kelle territooriumil rikkumine toime pandi – käesoleval juhul Saksamaa Liitvabariigis –, oli juhtimisõigus ära võetud põhjusel, et huvitatud isik ei ole enam sobiv sõidukit juhtima.

5. Seega ei seatud sobivusele antud hinnangut kahtluse alla mitte juhiloa väljastamise etapis, vaid hiljem, pärast seda, kui juhiloa omanik on toime pannud õigusrikkumise. Küsimus on selles, millised on need pädevad ametiasutused, kelle ülesanne on kontrollida, kas isik on taas sobiv sõidukit juhtima selle liikmesriigi territooriumil, kus rikkumine toime pandi.

1 – Algeel: prantsuse.

2 – EÜT L 237, lk 1; ELT eriväljaanne 07/001, lk 317; Muudetud komisjoni 25. augusti 2009. aasta direktiiviga 2009/112/EÜ (ELT L 233, lk 26, edaspidi „direktiiv 91/439“).

3 – ELT L 403, lk 18; parandus ELT 2009, L 19, lk 67.

4 – Vt eeskätt kohtuotsused Kapper (C-476/01, EU:C:2004:261); Wiedemann ja Funk (C-329/06 ja C-343/06); Weber (C-1/07, EU:C:2008:640); Grasser (C-184/10, EU:C:2011:324); Akyüz (C-467/10, EU:C:2012:112), ja Hofmann (C-419/10, EU:C:2012:240).

6. Hinnangu andmise käigus püüan ma kõigepealt välja selgitada, millised liidu õigusnormid kuuluvad käesolevas asjas kohaldamisele, ning sõnastan uuesti Verwaltungsgericht Sigmaringen'i (Saksamaa) (Sigmaringeni halduskohus) esitatud küsimused.

7. Pärast nende küsimuste uurimist teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata, et direktiivi 2006/126 artikli 11 lõike 4 teine lõik näeb ette liikmesriigi kohustuse keelduda tunnustamast niisuguse juhiloa kehtivust, mille on väljastanud mõni teine liikmesriik, juhul kui pärast juhiloa väljastamist on esimese liikmesriigi territooriumil liikluses toime pandud kriminaalõiguslikku laadi õigusrikkumine, mille järel on juhiloa omanikult juhtimisõigus sel territooriumil ära võetud, kuna isik on kaotanud sobivuse sõidukijuhtimiseks ning on muutunud liikluse jaoks ohtlikuks. Juhiloa omaniku saab tunnustada uuesti selles liikmesriigis sõidukijuhtimise jaoks sobivaks, kui on täidetud tingimused, mis on ette nähtud selle liikmesriigi õigusnormidega, mille territooriumil rikkumine toime pandi, tingimusel et siseriiklike õigusnormidega ei ole tehtud kohustuslikuks tingimusi, mis direktiivi 2006/126 kohaselt sellise juhiloa väljastamiseks nõutavad ei ole, ega keelduta juhiloa kehtivuse tunnustamisest alatiseks.

I. Õiguslik raamistik

A. Liidu õigus

1. Direktiiv 91/439

8. Et soodustada isikute liikumist Euroopa ühenduse sees või nende elama asumist mõnda teise liikmesriiki kui riik, kus nad juhiloa omandasid, kehtestati direktiiviga 91/439 juhilubade vastastikuse tunnustamise põhimõte⁵.

9. Selle direktiivi põhjenduses 1 on märgitud:

„ühise transpordipoliitika eesmärkide saavutamiseks ja maanteeliikluse turvalisuse parandamiseks ning selliste isikute liikumise hõlbustamiseks, kes asuvad elama muus liikmesriigis kui selles, kus nad sõidueksami sooritasid, võetakse kasutusele siseriikliku juhiloa ühenduse mudel, mida liikmesriigid vastastikku tunnustavad ja mille vahetus ei ole kohustuslik”.

10. Direktiivi 91/439 põhjenduses 4 on öeldud, et „liiklusohutust arvesse võttes tuleks ette näha juhilubade väljastamise miinimumnõuded”.

11. Direktiivi 91/439 põhjenduses 10 on kirjas:

„liiklusohutuse ja liiklusega seotud põhjustel peaksid liikmesriigid suutma kohaldada juhilubade äravõtmist, peatamist ja tühistamist käsitlevaid siseriiklikke sätteid kõigi loomanike suhtes, kelle peamine elukoht [6] on nende territooriumil”.

12. Selle direktiivi artikli 7 lõige 4 sätestab:

„Ilma et see piiraks siseriiklikku kriminaalõigust ja politsei tegevust käsitlevaid õigusakte, võivad liikmesriigid pärast komisjoniga konsulteerimist kohaldada juhilubade väljastamise suhtes oma siseriiklikke eeskirju, mis vastavad muudele kui käesolevas direktiivis nimetatud tingimustele.”

5 — Vt selle direktiivi artikli 1 lõige 2.

6 — Mõiste „alaline elukoht” on direktiivi artikli 9 esimeses lõigus määratletud kui „koht, kus isik tavaliselt elab iga kalendriaasta jooksul vähemalt 185 päeva seoses isiklike ja tööalaste sidemetega või, kui tööalased sidemed puuduvad, seoses isiklike sidemetega, millest ilmneb nimetatud isiku märkimisväärne seos tema elukohaga”.

13. Direktiivi 91/439 artikli 8 lõige 2 ja lõike 4 esimene lõik sätestavad:

„2. Kui kriminaalõiguse ja politsei tegevust käsitlevate õigusaktide territoriaalsuse põhimõttest ei tulene teisiti, võib teises liikmesriigis väljastatud juhiloa omaniku alalise elukoha liikmesriik tema suhtes kohaldada sõidukijuhtimise õiguse piiramist, peatamist, äravõtmist või tühistamist käsitlevaid siseriiklikke sätteid ja vajaduse korral selleks juhiloa vahetada.

[...]

4. Liikmesriik võib keelduda ükskõik millise teises liikmesriigis väljastatud juhiloa kehtivuse tunnustamisest sellise isiku puhul, kelle suhtes tema territooriumil kohaldatakse mõnda lõikes 2 nimetatud meetet.”

2. Direktiiv 2006/126

14. Direktiiv 2006/126 sõnastab uuesti direktiivis 91/439 sätestatu, kuna sellesse on tehtud arvukalt muudatusi⁷.

15. Direktiivi 2006/126 põhjendus 2 on järgmine:

„Juhilubasid käsitlevad eeskirjad on oluline osa ühisest transpordipoliitikast, need aitavad parandada liiklusohutust ning hõlbustavad selliste isikute vaba liikumist, kes asuvad elama muus liikmesriigis kui juhiloa väljastanud liikmesriik. Isikliku transpordi olulisust silmas pidades soodustab vastuvõtva liikmesriigi poolt nõuetekohaselt tunnustatud juhiloa omamine inimeste liikumis- ja asutamisevabadust. [...]”

16. Direktiivi põhjenduses 8 on öeldud, et „liiklusohutust arvesse võttes tuleks ette näha juhilubade väljastamise miinimumnõuded”.

17. Selle direktiivi põhjendus 15 täpsustab:

„Liiklusohutusega seotud põhjustel peaksid liikmesriigid suutma kohaldada juhilubade äravõtmist, peatamist, uuendamist ja tühistamist käsitlevaid siseriiklikke sätteid kõigi loaomanike suhtes, kelle alaline elukoht [⁸] on nende territooriumil.”

18. Selle direktiivi artikli 2 lõige 1 näeb ette, et „[l]iikmesriikide väljastatud juhilubasid tunnustatakse vastastikku”.

19. Sama direktiivi artikli 7 lõike 1 punkt a sätestab:

„1. Juhiluba väljastatakse ainult neile taotlejatele:

- a) kes on sooritanud oskuste ja käitumise eksami ja teooriaeksami ning kelle tervislik seisund vastab nõuetele II ja III lisa sätete kohaselt”.

7 — Vt direktiivi 2006/126 põhjendus 1.

8 — Direktiivi 2006/126 artikli 12 esimeses lõigus ära toodud alalise elukoha määratlus on sama, mis direktiivi 91/439 artikli 9 esimeses lõigus antud määratlus.

20. Direktiivi 2006/126 artikli 11 lõigetes 2 ja 4 on ette nähtud:

„2. Kui kriminaalõiguse ja korrakaitsealaste õigusaktide territoriaalsuse põhimõttest ei tulene teisiti, võib teises liikmesriigis väljastatud juhiloa omaniku alalise elukoha liikmesriik tema suhtes kohaldada sõidukijuhtimise õiguse piiramist, peatamist, äravõtmist või tühistamist käsitlevaid siseriiklikke sätteid ja vajaduse korral selleks juhiloa välja vahetada.

[...]

4. [...]

Liikmesriik keeldub tunnustamast ükskõik millise teises liikmesriigis väljastatud juhiloa kehtivust sellise isiku puhul, kelle juhiluba on nimetatud teise liikmesriigi territooriumil piiratud, peatatud või ära võetud.

[...]”

21. Direktiivi 2006/126 artikli 16 lõiked 1 ja 2 sätestavad:

„1. Liikmesriigid võtavad vastu ja avaldavad hiljemalt 19. jaanuaril 2011 artikli 1 lõike 1, artikli 3, artikli 4 lõigete 1, 2 ja 3 ning lõike 4 punktide b–k, artikli 6 lõike 1, lõike 2 punktide a, c, d ja e, artikli 7 lõike 1 punktide b, c ja d ning lõigete 2, 3 ja 5, artikli 8, artikli 10, artikli 13, artikli 14, artikli 15, I lisa punkti 2, II lisa A1-, A2- ja A-kategooriat käsitleva punkti 5.2 ja IV, V ja VI lisa järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid. Nad edastavad kõnealuste sätete teksti viivitamata komisjonile.

2. Liikmesriigid kohaldavad neid sätteid alates 19. jaanuarist 2003.”

22. Direktiivi 2006/126 artikli 17 esimene lõik on sõnastatud järgmiselt:

„Direktiiv 91/439[...] tunnistatakse kehtetuks alates 19. jaanuarist 2013, ilma et see piiraks liikmesriikide kohustusi seoses VII lisa B osas osutatud tähtpäevadega, mis puudutavad direktiivi ülevõtmist siseriiklikku õigusesse.”

23. Direktiivi 2006/126 artikkel 18 sätestab:

„Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas.

Artikli 2 lõiget 1, artiklit 5, artikli 6 lõike 2 punkti b, artikli 7 lõike 1 punkti a, artiklit 9, artikli 11 lõikeid 1, 3, 4, 5 ja 6, artiklit 12 ning I, II ja III lisa kohaldatakse alates 19. jaanuarist 2009.”

B. Saksamaa õigusnormid

24. Straßenverkehrsgesetzi (liiklusseadus) §2 põhikohtuasjas kohaldatavas redaktsioonis⁹ sätestab:

„(1) Mootorsõiduki juhtimiseks avalikel teedel peab olema luba (juhtimisõigus), mille on välja andnud pädev ametiasutus (juhilube väljastav asutus). [...]

(4) Mootorsõiduki juhtimiseks sobivaks võib tunnistada isiku, kelle puhul on täidetud selleks vajalikud füüsilised ja vaimsed tingimused ning kes ei ole pannud toime tõsiseid ja korduvaid liikluseeskirjade ja kriminaalõiguse sätete rikkumisi. [...]

9 — *Bundesgesetzblatt* (lüh *BGBL*) 2003 I, lk 310; edaspidi „StVG”.

(11) Määrusega ettenähtava üksikasjalikuma korra kohaselt annab ka välisriigi juhiluba õiguse mootorsõiduki juhtimiseks riigi territooriumil. [...]"

25. StVG §3 „Juhiloa äravõtmine” lõigetes 1 ja 2 on ette nähtud:

„(1) Kui isik ei ole sobiv sõidukeid juhtima, peab juhilube väljastav ametiasutus tema juhiloa ära võtma. Välismaise juhiloa korral tähendab juhiloa äravõtmine – isegi kui see toimub muude sätete alusel – Saksamaal juhiloa kasutamise õigusest ilma jätmist. [...]"

(2) Juhiloa äravõtmisega kaotab isik juhtimisõiguse. Välismaise juhiloa korral jääb isik juhiloa äravõtmisel ilma mootorsõiduki juhtimisõigusest riigi territooriumil. Juhiloa äravõtmise korral tuleb see tagastada juhilube väljastavale ametiasutusele, kus see tuleb esitada otsuse registreerimisel. Esimesest kolmanda lauseni sätestatu kehtib ka juhul, kui juhilube väljastav ametiasutus võtab juhiloa ära muude sätete alusel."

26. StVG §29 „Kustutamise tähtaeg” lõige 1 sätestab:

„Registrisse tehtud kanded kustutatakse järgmiste tähtaegade möödumisel:

1. Kaks aastat ja kuus kuud niisuguste haldusõigusrikkumiste kohta tehtud otsuste puhul,

- a) millele on lisatud üks märge, et tegemist oli haldusõigusrikkumisega, mis ohustab liiklust, või sellega samaväärse haldusõigusrikkumisega, või
- b) kui tegemist on juhtumiga, mis ei kuulu lõike punkti a või lõike 2 punkti b alla ning juhtimiskeelu kohta on tehtud vastav otsus.

2. Viis aastat

- a) kui otsus puudutab kriminaalõigusrikkumist („Straftat"), arvestades lõike 3 punkti a,
- b) kui otsus puudutab haldusõigusrikkumist, millele on lisatud kaks märget, et tegemist on haldusõigusrikkumisega, mis ohustab liikluse turvalisust, või sellega samaväärse haldusõigusrikkumisega,

[...]"

3. Kümme aastat

- a) kui otsus puudutab kriminaalõigusrikkumist, millega juhiluba ära võeti, kui otsus puudutab kriminaalõigusrikkumist, või millega määrati eraldiseisev keeld,

[...]"

27. 18. augusti 1998. aasta Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr'i (Fahrerlaubnis-Verordnung) (määruse isikute liiklusesse lubamise kohta (juhiloa määrus))¹⁰ §11 lõige 1 käesoleval juhul põhikohtuasjas kohaldatavas redaktsioonis sätestab:

„Isikud, kes soovivad omandada juhiluba, peavad täitma selleks vajalikke füüsilisi ja vaimseid tingimusi. Need tingimused ei ole täidetud juhul, kui esineb mõni lisa 4 või lisa 5 nimetatud haigus või puudujääk, mis välistab täieliku või osalise sobivuse mootorsõiduki juhtimiseks. Samuti ei tohi isik olla toime pannud tõsiseid või korduvaid liikluseeskirjade või kriminaalõiguse rikkumisi, mis välistavad tema sobivaks tunnistamise.”

28. FeV §11 lisa 4 on toodud välja kanepi tarbimine, mis kuulub niisuguste sagedaste haiguste ja puudujääkide hulka, mis võivad mõjutada isiku sobivust mootorsõiduki juhtimiseks pika aja vältel või selle välistada. Isikut, kes tarbib kanepit regulaarselt, ei käsitata mootorsõiduki juhtimiseks sobivana, samas kui niisugust isikut, kes tarbib kanepit aeg-ajalt, peetakse sobivaks, kuid teatud tingimustel, st tingimusel et sõiduki juhtimine ei toimu kanepi mõju alla olles, et lisaks ei või isik olla tarbinud alkoholi või muid psühhoaktiivseid aineid, tal ei tohi esineda isiksusehäireid ja kontrollikaotust.

29. FeV §29 „Välisriigi juhiluba” sätestab järgmist:

„(1) Välismaise juhiloa omanikud, kel ei ole Saksamaal alalist elukohta §7 tähenduses, võivad selle riigi territooriumil juhtida mootorsõidukit vastavalt sellele, mis nähtub neile väljastatud juhiloast.

[...]

(3) Lõikes 1 viidatud õigus ei kehti nende välismaise juhiloa omanike puhul,

[...]

3. kellelt on Saksamaal juhtimisõigus ära võetud kas ajutiselt või alatiselt kas kohtuotsuse alusel või haldusasutuse poolt otsuse täitmise korras või alatiseks. [...]

(4) Pärast lõike 3 punktides 3 ja 4 nimetatud otsuseid antakse õigus välismaise juhiloa kasutamiseks Saksamaal taotluse alusel, juhul kui äravõtmise põhjuseid enam ei esine.”

30. FeV §46 „Äravõtmine, piirangud, tingimused” sätestab:

(1) Kui juhiloa omanik osutub mootorsõiduki juhtimiseks sobimatuks, peab juhilube väljastav ametiasutus temalt juhiloa ära võtma. See nõue kehtib eeskätt juhtudel, kui esineb mõni lisades 4, 5 ja 6 nimetatud haigus või puudujääk või kui isik on toime pannud tõsiseid või korduvaid liikluseeskirjade või kriminaalõiguse rikkumisi, mis välistavad tema sobivuse mootorsõiduki juhtimiseks. [...]

(5) Välismaise juhiloa korral kaotab isik juhiloa äravõtmisega õiguse seda Saksamaal kasutada.

(6) Äravõtmisega lõpeb juhtimisõigus. Välismaise juhiloa äravõtmisega lõpeb õigus mootorsõiduki juhtimiseks Saksamaal.”

10 — *BGBL*. 1998 I, lk 2214; edaspidi „FeV”.

31. Strafgesetzbuch'i (karistusseadustik) §69 sätestab:

„(1) Kui isik on süüdi mõistetud ebaseadusliku teo eest, mis on toime pandud mootorsõiduki juhtimisel või sellega seonduvalt või kui isik on rikkunud mootorsõidukijuhi kohustusi või juhul, kui teda ei ole süüdi mõistetud ainuüksi põhjusel, et on tõendatud, et teda ei saa kriminaalkorras vastutusele võtta või et seda ei saa välistada, teeb kohus otsuse temalt juhiloa äravõtmiseks, kui ilmneb, et isik ei ole sobiv mootorsõidukit juhtima. [...]

(2) Juhul kui lõikes 1 nimetatud juhtudel on ebaseaduslik tegu kuritegu:

[...]

2. mootorsõiduki juhtimine joobeseisundis (§316),

[...]

4. tõsises joobes (§323a), mis seondub mõne punktides 1 ja 2 nimetatud teoga,

tuleb isik üldreeglina tunnistada mootorsõiduki juhtimiseks sobimatuks. [...]

32. Karistusseadustiku §69b sätestab:

„Välismaise juhiloa äravõtmise tagajärjed

(1) Kui isikul on õigus juhtida Saksamaal sõidukit tulenevalt välismaisest juhiloast, ilma et Saksamaa ametiasutused oleks talle juhiluba väljastanud, kaotab isik selle juhiloa äravõtmisega õiguse seda Saksamaal kasutada. Õigus mootorsõiduki juhtimiseks lõpeb kuupäeval, mil jõustub selle kohta tehtud otsus. Sõidukijuhtimise keelu kehtimisajal ei ole isikul õigust kasutada ei välismaist juhiluba ega liikmesriigi enda juhiluba.

(2) Kui välismaise juhiloa on välja andnud mõne Euroopa Liidu liikmesriigi või mõne muu EMP riigi ametiasutus ja juhiloa omaniku alaline elukoht on Saksamaal, võetakse juhiluba ära kohtuotsuse alusel nina tagastatakse ametiasutusele, kes selle väljastas. Muudel juhtudel tehakse märge juhiloa äravõtmise ja selle kasutamise keelu kohta välismaisele juhiloale.”

II. Põhikohtuasja faktilised asjaolud ja eelotsuse küsimused

33. Austria kodanik S. Aykul on sündinud 1980 ning sünnist saadik on ta elanud Austrias. 19. oktoobril 2007 väljastas Bezirkshauptmannschaft Bregenz (Bregenzi piirkonna haldusasutus, Austria) talle Austria juhiloa.

34. 11. mail 2012 kontrollis teda Leutkirchen'is (Saksamaa) politsei. Kuna S. Aykul näis olevat uimastite mõju all, pidi ta andma uriiniproovi, mille tulemus näitas kanepi tarbimist. Seetõttu määrati talle ka vereproov, mis võeti samal päeval. Arstliku läbivaatuse protokoll põhjal ei olnud S. Aykul väliselt märgatavalt uimastite mõju all. Enders de Stuttgart'i (Saksamaa) laboratooriumis 18. mail 2012 tehtud toksikoloogiline vereanalüüs näitas tetrahüdrokannabinooli (edaspidi „THC”) kogust veres 18,8 ng/ml ja metaboliiti THC-COOH'i 47,4 ng/ml.

35. Ravensburgi (Saksamaa) prokuratuur lõpetas 4. juulil 2012 kriminaalasja kohtueelse uurimise.

36. Leutkirch'i linn tegi 18. juulil 2012 trahviotsuse, millega S. Aykulile määrati mootorsõiduki juhtimise eest uimasti THC mõju all rahatrahv summas 590,80 eurot ja 1-kuuline sõidukijuhtimise keeld.

37. Landratsamt Ravensburg (Saksamaa) tegi 17. septembril 2012 otsuse S. Aykulilt Austria juhiloa äravõtmiseks Saksamaa territooriumil ja määras otsuse kohe täitmisele pööramise põhjendusega, et isik ei ole sobiv mootorsõidukit juhtima. Vereproovi analüüsist nähtub, et S. Aykul tarbib vähemal aeg-ajalt kanepit ning juhtis mootorsõidukit THC mõju alla olles. S. Aykul ei suuda hoida uimastite tarbimist lahus mootorsõiduki juhtimisest. 17. septembri 2012. aasta otsuse lisas on märgitud, et S. Aykul oli teadlik võimalusest taotleda uuesti mootorsõiduki juhtimise õigust Saksamaal, tuginedes Austria juhiloa olemasolule. Niisugust sobivust saab tunnustada vaid juhul, kui S. Aykul esitab juhtimissobivuse kohta Saksamaal tunnustatud ekspertiisiasutuse koostatud tõendi, mille jaoks üldreeglina on nõutav 1-aastane hoidumisperiood.

38. Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib, et Saksa õiguses on liikluseeskirjade rikkumine sanktsioneeritud ja sõidukijuhtimiseks sobimatuks tunnistamise kriteeriumid ette nähtud kolmel eri tasandil, st karistusõiguse raames, haldusõigusrikkumisi käsitlevates õigusnormides ning juhilube puudutavas regulatsioonis.

39. S. Aykuli juhtum kuulub juhilube reguleerivate normide valdkonda ehk politsei poolt kohaldatavasse õigusesse, mille eesmärk on võidelda liikluse turvalisust ähvardavate ohtudega. Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib, et riigis juhilubadega tegelevad ametiasutused ja politsei lähtuvad seega põhimõttest, et Saksamaa ametiasutused on pädevad välismaiseid juhilube ära võtma, juhul kui liikluseeskirjade rikkumine Saksamaal näitab märke sõidukijuhtimiseks sobimatusest.

40. S. Aykul esitas 19. oktoobril 2012 Verwaltungsgericht Sigmaringen'ile kaebuse – ja taotluse vaadata asi läbi kiirmenetluses – põhjendusega, et Saksamaa ametiasutustel ei ole pädevust juhtimissobivuse kontrollimiseks.

41. Bezirkshauptmannschaft Bregenz, kes sai kohtuasja puudutava info Landratsamt Ravensburg'ilt, märkis, et tingimused, mis on Austria liiklusalaste õigusnormide kohaselt vajalikud Austria ametiasutuste poolseteks sammudeks, ei ole täidetud.

42. Landratsamt Ravensburg tühistas 15. novembri 2012.aasta otsusega 17. septembri 2012. aasta otsuse kohese täitmisele pööramise. Seda tühistamisotsust arvestades lõpetas Verwaltungsgericht Sigmaringen 29. septembri 2012. aasta määrusega kiirmenetluse.

43. Regierungspräsidium Tübingen (Saksamaa) jättis 20. detsemberi 2012. aasta otsusega S. Aykuli kaebuse rahuldamata, väites et Austria juhiloa äravõtmine on hilisem meede, mis kuulub direktiivi 91/439 artikli 8 lõike 4 kohaldamisalasse – asjaolu, mille S. Aykul vaidlustas eelotsusetaotluse esitanud kohtus.

44. Bezirkshauptmannschaft Bregenz märkis vastuseks Verwaltungsgericht Sigmaringen'i 13. märtsi 2013. aasta taotlusele uuesti, et tingimused, mis on Austrias juhilube käsitlevate õigusnormide kohaselt vajalikud selleks, et Austria ametiasutused teatud samme astuksid, ei ole täidetud. Bezirkshauptmannschaft Bregenz'i sõnul on S. Aykul Austria ametiasutuste hinnangul sobiv mootorsõidukit juhtima ja seega saab ta jätkuvalt olla Austria juhiloa omanik.

45. Kuna Verwaltungsgericht Sigmaringen'il tekkis kahtlusi, kas Saksamaa õigusnormid on kooskõlas liikmesriikide väljastatud juhilubade vastastikuse tunnustamise kohustusega, otsustas ta menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas direktiivi 2006/126 artikli 2 lõikest 1 tuleneva kohustusega tunnustada vastastikku liikmesriikide väljastatud juhilubasid on vastuolus Saksamaa Liitvabariigi õigusnormid, mille kohaselt tuleb õigus kasutada Saksamaal välismaist juhiluba tagantjärele halduskorras ära võtta, kui välismaise juhiloa omanik juhib Saksamaal mootorsõidukit narkojoobes, mistõttu ta ei ole Saksa õigusnormide kohaselt sobiv sõidukit juhtima?

2. Juhul, kui vastus esimesele küsimusele on jaatav, siis kas see kehtib ka juhul, kui juhiloa väljastanud liikmesriik, kellele on narkojoobes sõidukijuhtimine teada, jätab meetmed võtmata ja seetõttu jääb välismaise juhiloa omanikust tulenev oht püsima?
3. Juhul, kui vastus esimesele küsimusele on eitav, siis kas Saksamaa Liitvabariik võib seada välismaise juhiloa Saksamaal kasutamise õiguse taastamise sõltuvusse siseriiklike juhtimisõiguse taastamise tingimuste täitmisest?
4. a) Kas kriminaalõiguse ja korrakaitsealaste õigusaktide territoriaalsuse põhimõttega seotud reservatsioon, mida näeb ette direktiivi 2006/126 artikli 11 lõige 2, võib õigustada seda, et juhiloa väljastanud liikmesriigi asemel võtab juhtimisõigust reguleerivatel õigusnormidel põhinevad meetmed teine liikmesriik? Kas reservatsiooni kohaselt on näiteks lubatav, et välismaise juhiloa Saksamaal kasutamise õiguse võib tagantjärele ära võtta karistusõigusliku mõjutusvahendiga?
b) Juhul, kui vastus neljanda küsimuse punktile a on jaatav, siis kas tunnustamiskohustust arvestades kuulub välismaise juhiloa Saksamaal kasutamise õiguse taastamine mõjutusvahendit kohaldanud liikmesriigi või juhiloa väljastanud liikmesriigi pädevusse?"

III. Minu hinnang

A. Sissejuhatavad kaalutlused

1. *Ratione temporis* kohaldatav liidu õigus

46. Nii eelotsusetaotluses kui ka Euroopa Kohtule esitatud kirjalikes seisukohtades viidatakse ühtaegu nii direktiivi 91/439 kui direktiivi 2006/126 sätetele.

47. Tuleb märkida, et direktiivi 2006/126 artikli 11 lõige 2, mida eelotsusetaotluse esitanud kohus oma küsimustes mainib, ei olnud põhikohtuasja faktiliste asjaolude toimumise kuupäeval veel jõustunud.

48. Viidatud sündmused leidsid aset 11. mail 2012 ehk kuupäeval, mil politsei kontrollis S. Aykuli, ja 17. septembril 2012, st kuupäeval, mil Landratsamt Ravensburg tegi otsuse võtta S. Aykulilt ära Austria juhiluba.

49. Direktiivi 2006/126 artikli 17 esimese lõigu kohaselt tunnustatakse direktiiv 91/439 kehtetuks alates 19. jaanuarist 2013. Direktiivi 2006/126 artikli 18 teine lõik näeb ette, et teatavaid selle sätteid kohaldatakse alates 19. jaanuarist 2009. See kehtib artikli 2 lõike 1 ja artikli 11 lõike 4 kohta, kuna viimati mainitud säte asendab eelotsusetaotluses mainitud direktiivi 91/439 artikli 8 lõiget 4. Direktiivi 2006/126 artikli 11 lõige 2 ei kuulu nende sätete hulka, mis on kohaldatavad 19. jaanuarist 2009. Seega on direktiivi 91/439 artikli 8 lõige 2 jätkuvalt kohaldatav.

50. Euroopa Kohus on lisaks täpsustanud, et kuigi direktiivi 2006/126 artikli 2 lõige 1 näeb ette, et liikmesriikide väljastatud juhilubasid tunnustatakse vastastikku, on artikli 11 lõike 4 teises lauses märgitud, et liikmesriik keeldub tunnustamast ükskõik millise teises liikmesriigis väljastatud juhiloa kehtivust sellise isiku puhul, kelle juhiluba on nimetatud teise liikmesriigi territooriumil piiratud, peatatud või ära võetud, ning seda olenemata asjaolust, kas see juhiluba on väljastatud enne kuupäeva, mil kõnealune säte kohaldatavaks muutus¹¹.

11 — Kohtuotsus Akyüz (EU:C:2012:112, punkt 32).

51. Väljakujunenud kohtupraktika alusel ja tulenevalt vajadusest anda eelotsusetaotluse esitanud kohtule tarvilik vastus¹², tuleb küsimused ümber sõnastada, eesmärgiga tõlgendada liidu õigusnorme, mis kehtisid põhikohtuasja faktiliste asjaolude toimumise kuupäeval, ehk siis käesoleval juhul direktiivi 91/439 artikli 8 lõiget 2, mis oma sõnastuselt on sisuliselt identne direktiivi 2006/126 artikli 11 lõikega 2, millele eelotsusetaotluse esitanud kohus viitab.

52. Seega, neil asjaoludel tuleb eelotsusetaotluse esitanud kohtu küsimusi analüüsida nii direktiivi 2006/126 artikli 2 lõike 1 ja artikli 11 lõike 4 kui ka direktiivi 91/439 artikli 8 lõike 2 alusel.

2. Eelotsuseküsimuste käsitus

53. Leian, et Euroopa Kohtule esitatud eelotsuse küsimusi tuleb käsitleda koos.

54. Vastusest küsimustele, mis puudutavad juhiloa vastastikuse tunnustamise põhimõtet, nähtuvad selle põhimõtte suhtes kehtivad erandid ja nende erandite ulatus (esimene ja teine küsimus ning neljanda küsimuse punkt a), mistõttu tekib küsimus, millised ametiasutused on pädevad otsustama, kas juhiloa omanik on uuesti sobiv juhtima mootorsõidukit selle liikmesriigi territooriumil, kus pandi toime rikkumine.

B. Küsimused

55. Minu tõlgenduses soovib Verwaltungsgericht oma küsimustega Euroopa Kohtult selgust alljärgnevas:

- kas liikmesriik, mille territooriumil teise liikmesriigi väljastatud juhiloa omanik ajutiselt elab, võib pärast seda, kui juhiloa omanik on toime pannud õigusrikkumise – milleks antud juhul oli narkojoobes sõidukijuhtimine –, keelduda tunnustamast sellise juhiloa kehtivust, kui see õigusrikkumine toimus ja isikule määrati karistus selle riigi territooriumil ja siseriiklike õigusnormide alusel ajaliselt hiljem kui kõnesolev juhiluba väljastati, ja
- kas seesama riik – arvestamata juhiloa väljastanud liikmesriiki – omab pädevust, et määrata kindlaks tingimused, mis peavad juhiloa omaniku puhul olema täidetud selleks, et taastada juhtimisõigus selle liikmesriigi territooriumil, kus rikkumine toime pandi.

56. Esmalt tuleb märkida, et käesolevas kohtuasjas ei ole soovitud kahtluse alla seada S. Aykuli juhiloa „väljastamise” tingimusi, arvestades direktiivi 91/439 artikli 7 lõike 1 punkti b ja direktiivi 2006/126 artikli 7 lõike 1 punkti a.

57. Nagu Poola valitsus õigustatult märkis, on vaidluse esemeks otsus, millega põhikohtuvaidluse kaebajalt võeti ära juhiluba, tuues põhjenduseks isiku käitumise, mis on ajaliselt selle juhiloa väljastamisest „hilisem” ning mida Saksa ametiasutused käsitavad ohuna liikluse turvalisusele. Mingil juhul ei tähenda see seda, et oleks keeldutud nõustumast hinnanguga, mille juhiloa väljastanud liikmesriik on andnud selle isiku sobivusele sõidukijuhtimiseks vastavalt selle riigi õigusnormidele „kuupäeval, mil juhiluba väljastati”¹³.

12 — Vt kohtuotsused Derudder (C-290/01, EU:C:2004:120, punktid 37 ja 38) ja Banco Bilbao Vizcaya Argentaria (C-157010, EU:C:2011:813, punktid 17–21).

13 — Vt Poola valitsuse kirjalike seisukohtade punktid 10 ja 11.

58. Euroopa Kohus on selles osas korduvalt nentitud, et „teise liikmesriigi väljastatud juhiloa omamist tuleb käsitada tõendina selle kohta, et selle juhiloa omanik vastas [liidu õiguses ette nähtud miinimum]tingimustele *juhiloa väljastamise päeval*”¹⁴.

59. Käesolevas kohtuasjas seab Saksamaa Liitvabariik kahtluse alla tingimused, mis seonduvad S. Aykuli juhiloa olemasoluga ning seda mitte ajal, mil juhiluba talle väljastati, vaid pärast tema teatavat käitumist Saksamaal pärast selle juhiloa väljastamist.

60. Nimelt võeti S. Aykulilt tema Austria juhiluba ära pärast seda, kui ta oli uimastite mõju all olles juhtinud mootorsõidukit Saksamaa territooriumil. Selle sanktsiooniga kaotas S. Aykul õiguse kasutada seda luba Saksamaal, kuid ta võib jätkuvalt juhtida mootorsõidukit teistes liikmesriikides peale Saksamaa Liitvabariigi, kus rikkumine toimus.

61. Seega seondub probleem määratud karistusega, mille tulemusena Saksamaa ametiasutused keelduvad tunnustamast S. Aykuli juhtimisõigust selles riigis, kuna isik ei ole õigusrikkumise toimepanemise järel sõidukijuhtimiseks sobilik.

62. Teisisõnu, kas niisugune välismaise juhiloa kehtivuse tunnustamisest keeldumine võib olla lubatav tulenevalt eranditest, mida on lubatud teha direktiivi 2006/126 artikli 2 lõikes 1 ette nähtud juhilubade vastastikuse tunnustamise põhimõtte suhtes?

63. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt on ETL artiklis 267 sätestatud siseriiklike kohtute ja Euroopa Kohtu vahelises koostöömenetluses Euroopa Kohtu ülesanne anda siseriiklikule kohtule tarvilik vastus, mis võimaldaks viimasel poolelioleva kohtuasja lahendada. Seda silmas pidades peab Euroopa Kohus talle esitatud küsimused vajadusel ümber sõnastama¹⁵, eesmärgiga tõlgendada kõiki neid liidu õigusnorme, mis on siseriiklikule kohtule lahendi tegemiseks vajalikud.

64. Selleks võib Euroopa Kohus tuua liikmesriigi kohtu esitatud teabe ja eelotsusetaotluse põhjenduste hulgast esile need liidu õigusnormid ja põhimõtted, mida tuleb põhikohtuasja vaidluse eset arvestades tõlgendada¹⁶.

65. Olen seisukohal, et direktiivi 91/439 artikli 8 lõige 2, millele eelotsusetaotluse esitanud kohus oma küsimustes viitab, ei kuulu käesoleval juhul kohaldamisele. Küll aga tuleb kohtule antava tarviliku vastuse puhul lähtuda direktiivi 2006/126 artikli 11 lõike 4 teisest lausest.

1. Direktiivi 91/439 artikli 8 lõige 2, mis ei kuulu kohaldamisele

66. Oluline on meenutada, et direktiiviga 91/439 ette nähtud juhilubade väljastamise korraldus on mõeldud toimima territoriaalsuse alusel. Väljastamine on selle liikmesriigi pädevuses, kelle territooriumil on isiku alaline elukoht, ning kohustab teda sellega seoses järgima direktiiviga ette nähtud „miinimum”-nõudeid, mis ilmselgelt on vajalikud tingimused selleks, et juhilubade vastastikune tunnustamine oleks õigustatud.

67. Kui juhiluba on väljastatud ja arvestades, et isikud kasutavad õigust vabale liikumisele, võib ette tulla kaht liiki olukordi.

14 — Kohtujuristi kursiiv. Vt eeskätt kohtuotsused Schwarz (C-321/07, EU:C:2009:104, punkt 77); Grasser (EU:C:2011:324, punkt 21) ja Hofmann (EU:C:2012:240, punkt 46).

15 — Vt kohtuotsus Le Ravon d'Or (C-151/13, EU:C:2014:185, punkt 25 ja seal viidatud kohtupraktika).

16 — *Ibidem* (punkt 26 ja seal viidatud kohtupraktika).

68. Esimene olukord on selline, kus juhiloa omanik vahetab alalist elukohta – sel juhul saab uus elukohaliikmesriik tulenevalt talle üle läinud territoriaalsest pädevusest vastavalt kriminaalõiguse ja korrakaitsealastele õigusaktidele kohaldada selle isiku suhtes siseriiklikke sätteid, mis reguleerivad juhtimisõiguse piiramist, peatamist, äravõtmist või tühistamist ning vajadusel juhiluba välja vahetada.

69. Sündmuste toimumise ajal reguleeris sellist olukorda direktiivi 91/439 artikli 8 lõige 2, mis tuletan meelde, sätestab, et „[k]ui kriminaalõiguse ja politsei tegevust käsitlevate õigusaktide territoriaalsuse põhimõttest ei tulene teisiti, võib teises liikmesriigis väljastatud juhiloa omaniku alalise elukoha liikmesriik tema suhtes kohaldada sõidukijuhtimise õiguse piiramist, peatamist, äravõtmist või tühistamist käsitlevaid siseriiklikke sätteid ja vajaduse korral selleks juhiloa vahetada”.

70. Seda sätet tuleb lugeda koostoimes direktiivi 91/439 põhjendustega 1 ja 10, kus on öeldud, et selliste isikute liikumise hõlbustamiseks, „kes asuvad elama muus liikmesriigis kui selles, kus nad sõidueksami sooritasid”, tuleks kasutusele võtta siseriikliku juhiloa ühenduse mudel, mida liikmesriigid vastastikku tunnustavad, kuid liiklusohutuse ja liiklusega seotud põhjustel peaksid liikmesriigid suutma kohaldada juhilubade äravõtmist, peatamist ja tühistamist käsitlevaid siseriiklikke sätteid kõigi loomanike suhtes, „kelle peamine elukoht on nende territooriumil”.

71. Direktiivi 91/439 artikli 8 lõike 2 sõnastusest, loetuna koos selle direktiivi põhjendustega 1 ja 10, nähtub, et see reguleerib juhtumeid, mil juhiloa omaniku elukoht on muus liikmesriigis kui selles, kes juhiloa väljastas. Kui selline isik paneb elukohaliikmesriigi territooriumil toime rikkumise, lubab direktiivi 91/439 artikli 8 lõige 2 sel liikmesriigil kohaldada teises liikmesriigis antud juhtimisõiguse suhtes – seoses selle piiramise, peatamise, äravõtmise või tühistamisega – oma siseriiklikke õigusnorme¹⁷.

72. Seega on ilmne, et direktiivi 91/439 artikli 8 lõige 2 ning hilisem direktiivi 2006/126 artikli 11 lõige 2 kuuluvad kohaldamisele vaid juhul, kui muutub isiku alaline elukoht. Tegemist peaks olema juhtumiga, kus S. Aykuli alaline elukoht on Saksamaal. Käesolevas asjas see nii ei ole, kuna S. Aykul elab peamiselt Austrias.

73. Teine olukord, mis võib ette tulla, on selline, kus juhiloa omanik elab teise liikmesriigi territooriumil üksnes ajutiselt. Minu arvates reguleerib sellist olukorda direktiivi 2006/126 artikli 11 lõike 4 teine lause.

2. Direktiivi 2006/126 artikli 11 lõike 4 teine lause, mis kuulub kohaldamisele

74. Direktiivi 2006/126 artikli 11 lõike 4 teine lause ei ole kohaldatav mitte üksnes *ratione temporis*, nagu ma eespool märkisin, vaid ka *ratione materiae*.

75. Meenutan, et see säte on sõnastuselt järgmine:

„Liikmesriik keeldub tunnustamast ükskõik millise teises liikmesriigis väljastatud juhiloa kehtivust sellise isiku puhul, kelle juhiluba on nimetatud teise liikmesriigi territooriumil piiratud, peatatud või ära võetud [¹⁸]”

76. Leian, et see säte reguleerib sellist olukorda nagu põhikohtuasjas, kus karistus määrati selle liikmesriigi kriminaalõiguse ja korrakaitsealaste õigusaktide alusel, kus rikkumine toime pandi, kuid mis ei lange kokku liikmesriigiga, kes juhiloa väljastas, ega riigiga, kus on isiku uus alaline elukoht¹⁹.

17 — Vt Itaalia valitsuse seisukoha punkt 3.

18 — Kohtujuristi kursiiv.

19 — Baden-Württembergi liidumaa transpordi- ja infrastruktuuride ministri kirjas on märgitud, et erinevalt direktiivi 91/439 artikli 8 lõikest 2 annab direktiivi 2006/126 artikli 11 lõige 4 õiguse tunnustamisest keelduda mitte üksnes alalise elukoha liikmesriigile, vaid ka kõigile teistele liikmesriikidele (eelotsusetaotluse prantsuskeelne tekst, lk 5).

77. Komisjon tõlgendas kohtuistungil direktiivi 2006/126 artikli 11 lõike 4 teist lõiku n-ö ajalooliselt, mis annab tulemuseks, et direktiivi 91/439 artikli 8 lõige 4 viitab direktiivi artikli 8 lõikele 2 ning seega saab tegemist olla üksnes alalise elukoha liikmesriigiga. Komisjon on seisukohal, et see, et lõikes 2 ei ole viidatud alalise elukoha liikmesriigile, on liidu seadusandja eksimus ning tuleb parandada.

78. Ma ei saa sellise tõlgendusega nõus olla.

79. Mulle tundub õigupoolest, et direktiivi 2006/126 artikli 11 lõike 4 teine lõik on kohaldatav autonoomselt, seda nii sama artikli lõike 2 kui ka direktiivi 91/439 artikli 8 lõike 2 suhtes, pidades silmas selle identset redaktsiooni, mis kehtis põhikohtuasja aluseks olevate sündmuste toimumise ajal. Minu analüüs näitab, et selline sõltumatus tähendab seda, et see kuulub kohaldamisele üksnes juhtudel, kui on muutunud isiku alaline elukoht. Selle toetuseks võib tuua hulga argumente.

80. Märgin kõigepealt, et direktiivi 2006/126 artikli 11 pealkiri täpsustab, et see käsitleb „erinevaid” sätteid, mis minu arvates näib definitsiooni kohaselt andvat võimaluse järeldada, et need sätted ei ole ilmtingimata üksteisega seotud.

81. Rõhutan, et liidu seadusandja on kõneoleva artikli lõike 4 lahutanud selle lõikest 2, kuna selle jõustumiskuupäev on 4 aasta võrra varasem võrreldes viimati mainituga, mis minu arvates ei viita sugugi sellele, et selles artiklis sätestatu oleks lahutamatu tervik.

82. Lõpuks ja ennekõike tuleb nentida, et artikli 11 lõike 4 erinevad sätted reguleerivad selgelt üksteisest erinevaid juhtumeid. Niisiis, selle lõike esimene ja viimane lõik kuuluvad kohaldamisele juhtudel, kui asjassepuutuv liikmesriik on ühtlasi juhiloa väljastanud liikmesriigi rollis²⁰. Selle lõike teine lõik, mis reguleerib täiesti erinevat olukorda, nimelt juhtusid, mil liikmesriik kohaldab teise liikmesriigi väljastatud juhiloale piiranguid tulenevalt üldkohustuslikest siseriiklikest õigusaktidest kriminaalõiguse ja korrakaitse alal, nagu see oli ka käesolevas asjas. Seega omandab direktiivi 2006/126 artikli 11 lõike 4 teises lõigus sätestatu selge mõtte, ilma et seda oleks vaja siduda selle artikli lõikega 2.

83. Direktiivi 2006/126 artikli 11 lõike 4 teises lõigus sätestatu on otsene illustratsioon territoriaalsuse põhimõttele, kuna seal käsitletakse sellise juhiloa kehtivuse piiramist liikmesriigis, mille on väljastanud teine liikmesriik.

84. Võimaliku ambivalentsuse puudumist näitab ka asjaolu, et liidu seadusandja uuest formuleeringust nähtub soov muuta kehtivat korda rangemaks, mis poleks saavutatav juhul, kui S. Aykuli hüpotees vastuvõetavaks tunnistada. Õigupoolest, kui direktiivi 91/439 artikli 8 lõige 2 jättis liikmesriikidele kaalutusõiguse – kas tunnustada mõne teise liikmesriigi väljastatud juhiloa kehtivust või sellest keelduda –, siis direktiivi 2006/126 artikli 11 lõike 4 teine lõik teeb keeldumise kohustuslikuks.

85. Niisuguse rangema korra kehtestamise konkreetseks tulemuseks on lisaks juhilubade vastastikuse tunnustamise piiramine, mis on selle süsteemiga idee poolest kooskõlas, kuna vastastikune tunnustamine soodustab vaba liikumist ja selle tunnustamise piiramine rikkumise tagajärjel, sanktsioneerides hoolimatust ning eesmärgiga kaotada potentsiaalne ohuallikas, parandab liiklusohutust ja seega liikumisvabadust, mis on direktiivi 2006/126 eesmärk²¹. Vastastikuse

20 — Esimene lõik sätestab, et „[l]iikmesriik keeldub juhiloa väljastamisest” ja viimane, et „liikmesriik võib keelduda juhiloa väljastamisest ka taotlejale, kelle [...]”.

21 — Liiklusohutuse parandamise eesmärk on juba palju aastaid liidu „lahinguratsu” ning kannab ambitsioonikaid eesmärke vähendada õnnetuste arvu aastaks 2020 (vt komisjoni 20. juuli 2010. aasta teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, majandus- ja sotsiaalkomiteele ja regioonide komiteele, pealkirjaga „Euroopa kui liiklusohutusala: poliitikasuunised liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020” [COM(2010) 389 final].

tunnustamise piiramine ajas ja ruumis on vajalik, et vältida tulemust, mis on vastupidine direktiivi 2006/126 artikli 11 lõikes 4 taotletule, milleks on turvalisuse tõstmine ohtliku käitumise selge taunimise kaudu. Veel kord tuleb rõhutada, et viidatud artikli lõike 4 varasem kehtimapanek näitab liidu seadusandja ühemõttelist tahet.

86. Õigupoolest, milline oleks selle direktiivi kasulik mõju juhul, kui liikmesriigi ametiasutused ei saaks määrata karistusi liidu kodanikele, kes panevad nende territooriumil toime rikkumisi, põhjusel et nad üksnes „liiguvad” riigi territooriumil? Selle tulemus oleks, et neid ei saa karistada ka juhul, kui nad kujutavad ohtu iseendale ja teistele liikluses osalejatele.

87. Kui käesolevas asjas juhiloa kehtivust tunnustada, läheks see vastuollu maanteeliikluse turvalisuse parandamise eesmärgiga.

88. Pealegi, Euroopa Kohus on liidu seadusandja uut formuleerinut arvestades asunud seisukohale, et erinevus direktiivi 91/439 artikli 8 lõike 4 ja 2006/126 artikli 11 lõike 4 sõnastuste vahel ei ole laadilt selline, et muudaks küsitavaks tingimused – nagu need nähtuvad Euroopa Kohtu praktikast –, mille olemasolul võib direktiivi 91/439 alusel juhiloa kehtivuse tunnustamisest keelduda ning mis edaspidi on direktiivi 2006/126 alusel kohustuslik²².

89. Euroopa Kohus on lisanud, et konstateering, et direktiivi 91/439 artikli 8 lõige 4 kujutab endast erandit juhilubade vastastikuse tunnustamise üldpõhimõtte suhtes ning et seega tuleb seda tõlgendada kitsalt²³, on jätkuvalt kehtiv ka direktiivi 2006/126 artikli 11 lõike 4 teises lõigus nimetatud kohustuse puhul²⁴.

90. Samuti täpsustas ta, et asjaolud, mille esinemise korral võib juhiloa kehtivuse vastavalt direktiivi 91/439 artikli 8 lõigetele 2 ja 4 tunnustamata jätta, ei piirdu üksnes olukorraga, kus juhiloa omanik taotleb selle vahetamist. Selle sätte eesmärk on ka võimaldada liikmesriigil kohaldada oma territooriumil juhilubade äravõtmist, peatamist ja tühistamist käsitlevaid siseriiklikke sätteid juhul, kui selle juhiloa omanik on toime pannud näiteks õigusrikkumise²⁵.

91. Käesoleval juhul tuleb kindlaks teha, kas juhiloa äravõtmine kui meede kuulub oma laadilt direktiivi 2006/126 artikli 11 lõike 4 teises lõigu alla. Teisisõnu, kas selle sanktsiooni puhul saab eristada karistus- ja haldusõiguslikku iseloomu?

92. Käesolevas kohtuasjas lõpetas Ravensburgi prokuratuur lõpetas kriminaalasja kohtueelse uurimise²⁶. Eelotsusetaotlusest nähtub, et S. Aykulilt võttis juhiloa ära Landratsamt Ravensburg, mis on halduskohus, ning on öeldud, et meede on võetud juhilube käsitlevate õigusnormide alusel. Niisiis näeb Saksa õiguskord juhtudeks, mil tekivad kahtlused juhtimisobivuse suhtes, ette esiteks nende kontrollimise ning kui on tõendatud, et isik ei ole sobiv mootorsõidukit juhtima või selle sobivuse minetanud, juhilube väljastava ametiasutuse kohustuse isikult juhiluba ära võtta. Eelotsusetaotluse esitanud kohus täpsustab, et selles osas ei ole kaalutlusruumi ette nähtud²⁷.

22 — Vt kohtuotsus Hofmann (EU:C:2012:240, punkt 65).

23 — Kohtuotsus Kapper (EU:C:2004:261, punktid 70 ja 72 ning seal viidatud kohtupraktika). Vt ka määrus Halbritter (C-227/05, EU:C:2006:245, punkt 26).

24 — Vt kohtuotsus Hofmann (EU:C:2012:240, punkt 71).

25 — Vt kohtuotsus Kapper (EU:C:2004:261, punkt 73).

26 — Vt eelotsusetaotluse prantsuskeelne versioon, lk 3.

27 — Vt eelotsusetaotluse prantsuskeelne versioon, lk 13.

93. Komisjon, kes viitab küll direktiivi 2006/126 artikli 11 lõikele 2²⁸, ei toeta seisukohta, et juhiloa äravõtmist sõidukijuhtimiseks sobimatuse korral saaks käsitada õiguskorda säilitava karistusõigusliku meetmena²⁹, seega meetmena, mis kuulub karistusõiguse valdkonda ning on hõlmatud kriminaalõiguse ja korrakaitsealaste õigusaktide territoriaalsuse põhimõttega seotud reservatsiooniga³⁰.

94. Ma ei ole selle arvamusega, mida ka S. Aykul kohtuistungil toetas, nõus.

95. Nagu ma juba varem märkisin, reguleerib direktiivi 2006/126 artikli 11 lõike 4 teine lõik minu arvates niisuguseid olukordi, nagu käesoleval juhul käsitletu, kus karistus määratakse selle liikmesriigi kriminaalõiguse ja korrakaitsealaste õigusaktide alusel, kus õigusrikkumine toime pandi.

96. Väljendid „kriminaalõiguse” ja „politsei tegevust käsitlevad õigusaktid” esinevad direktiivi 91/439 artikli 8 lõikes 2 järgmises lauseosas: „[k]ui kriminaalõiguse ja politsei tegevust käsitlevate õigusaktide territoriaalsuse põhimõttest ei tulene teisiti”. Samas, ei selles direktiivis ega direktiivis 2006/126 ei ole ära toodud ei selle lauseosa ega väljendite määratlust, ning kohtupraktikast ei nähtu viiteid nende tõlgendamise kohta.

97. Välgend „kriminaalõiguse [alased õigusaktid]” on iseenesest selge. Mis puudutab „politsei tegevust käsitlevaid õigusakte”³¹, siis kõigepealt seostub see halduspolitsei mõistega. Mainitud kaks väljendit viitavad vaieldamatult riigi avaliku korra ideele, st mõistele, mis on kohaldatav riigi piires territoriaalselt.

98. Selliste õigusrikkumiste toimepanemine, mis seavad nendega esile kutsutud riski ja ebakindluse tõttu kodanikud ohtu, kujutab endast sellise avaliku korra rikkumist ja on õigustatult sanktsioneeritav.

99. Sõltuvalt rikkumise laadist, raskusastmest ning liikmesriigi õiguskaitseüsteemi ülesehitusest, kus võidakse haldus- ja kohtuakte käsitada kas koos või eraldi, võivad sanktsioonid esineda eri vormides, kuid kõigi nendega taotletakse sama eesmärki, mis antud juhul on määratletud direktiivis 2006/126.

100. Järelikult ei osuta nende kahe väljendi – „kriminaalõiguse [alased õigusaktid]” ja „politsei tegevust käsitlevad õigusaktid” – kasutamine sugugi eristusele, vaid – vastupidi – üksteise täiendamisele.

101. Mulle tundub, et sellist täiendusfunktsiooni rõhutab lisaks ka „kriminaalasja” mõiste, mis nähtub Euroopa Inimõiguste Kohtu praktikast.

102. Õigupoolest, nagu ma juba varem märkisin ettepanekus, mille esitasin kohtuasjas komisjon vs parlament ja nõukogu (C-43/12, EU:C:2014:298), on Euroopa Inimõiguste Kohus (EIK) kasutanud funktsionaalset lähenemisviisi, määratlemaks seda, mis kuulub „kriminaalasjade” valdkonda 4. novembril 1950 Roomas allakirjutatud Euroopa inimõiguste ja põhivabaduste kaitse konventsiooni (EIÕK) artikli 6 mõttes. Viitan EIK 21. veebruari 1984. aasta kohtuotsusele Öztürk vs Saksamaa³², mis käsitleb liiklussüütegusid. Sellest lähenemisnurgast ei ole kahtlust, et liiklussüüteod on laadilt karistusõiguslikud, kuna nende eest määratakse liikmesriikides karistusi, mis on laadilt ühtaegu karistavad ja hoiatavad. Seega ei ole kuigi oluline, kas need karistused kuuluvad liikmesriikides halduskaristusõiguse või karistusõiguse kohaldamisalasse³³.

28 — Tuletan meelde, et *ratione temporis* kuulub käesolevas asjas kohaldamisele direktiivi 91/439 artikli 8 lõige 2.

29 — Eelotsusetaotluse esitanud kohus kasutab antud juhul väljendit „karistusõiguslik ohutusabinõu”.

30 — Vt komisjoni seisukoht, punktid 39–41.

31 — Eelotsusetaotluse esitanud kohus mainib eelotsusetaotluses, et juhulbade valdkonna õigusnormid on „politseiõigus” (vt eelotsusetaotluse prantsuskeelne versioon, lk 13 ja 14).

32 — A-seeria, nr 73, eeskätt p 53–56.

33 — Ettepanek komisjon vs parlament ja nõukogu (C-43/12, EU:C:2013:534, punkt 65).

103. Mainitud kahe väljendi üksteist täiendavat iseloomu näib mulle kinnitavat ka riigi tasandil toimunud menetluse kulgu.

104. Nimelt on menetlust läbi viinud kohtuasutus – lähtudes toime pandud rikkumisest, mis on sanktsioneeritav ühtaegu karistus- ja haldusõigusnormide alusel – teinud valiku, millest nähtub, et kriminaalasjas kohtueelse menetluse lõpetamisega eelistati halduslikku korda, mis on kahtlemata kiirem ja säästlikum viis niisuguse rikkumise menetlemiseks, mille õiguslik ja faktiline lihtsus vaieldamatult ei õigusta klassikalise kriminaalmenetluse rakendamist, arvestades selle kulukust.

105. Selline seaduses ette nähtud valik, mille kasuks prokuratuur otsustas, illustreerib klassikalist korda, mida osades liikmesriikides nimetatakse „menetluse oportuuniteedi hindamiseks”, mis on kahemõtteline väljend, ja mille asemel ma eelistaks kasutada „menetluse proportsionaalsuse hindamist”. Sõltumata kasutatavast väljendist kujutab see tehnika endast klassikalist menetluslikku lähenemisviisi, mille raames kaalutakse, kas menetlus ja kohaldatav sanktsioon on üldiselt, kooskõlastatult ja proportsionaalselt tasakaalus riigi avalikule korrale tekitatud kahju suurusega.

106. Mulle tundub, et sellise täiendava rolli kohaldamine S. Aykuli juhtumile nõuab konkreetset lahendust.

107. Saksa õigus, mis territoriaalselt kohaldamisele kuulub, näeb S. Aykuli juhtumi osas ette, et õigusrikkumise toimepanemine toob kaasa juhtimisõiguse peatamise, mida kohaldatakse kohe ja mitte üksnes eksimuse tasakaalustamiseks, vaid selle potentsiaalse ohu tõttu, mida teiste liiklejate jaoks kujutab endast asjaolu, et isik ei ole hoidnud kanepi tarbimist lahus mootorsõiduki juhtimisest, ning et S. Aykul saaks pärast juhiloa kehtivuse peatamist uuesti õiguse juhtida Saksamaa territooriumil mootorsõidukit alles pärast seda, et on edukalt täitnud arstliku kontrolli nõuded. Selline kahe aspekti kombinatsioon, st sanktsioon ja sellele lisanduvad meetmed, mida osades riikides nimetatakse „ohutusabinõudeks”, milles on kesksel kohal ennetada rikkumisega tekitatud ohtliku olukorra kordumist, on tänapäeval kehtivates õigusnormides klassikaline lahendus.

108. Kuigi juhiloa äravõtmine kui meede on minu arvates oma laadi poolest hõlmatud direktiivi 2006/126 artikli 11 lõike 4 teise lõiguga, tuleb edasi vaadelda seda, millise tulemuse annab kriminaalõiguse ja politsei tegevust reguleerivate õigusaktide territoriaalsuse põhimõtte kohaldamine.

3. Juhiloa kohta tehtud karistusõigusliku iseloomuga otsuse tunnustamine teiste liikmesriikide poolt

109. Kriminaalõiguse ja korrakaitselaaste õigusaktide territoriaalsuse põhimõtte kohaselt peab riigi territooriumil liiklev isik järgima selle riigi seadusi.

110. Nagu Poola valitsus märgib³⁴ ning põhikohtuasja kaebaja on möönnud³⁵, on Euroopa Kohus juba varem nentunud, on liikmesriigi territooriumil toime pandud õigusrikkumise sanktsioneerimine üksnes selle liikmesriigi pädevuses ning kui see on asjakohane, peab ta kohaldama meedet, mis seisneb isikult juhiloa äravõtmises³⁶.

111. Kuna S. Aykulilt võeti ära tema Austria juhiluba, mille tagajärg on, et ta ei saa Saksamaa territooriumil mootorsõidukit juhtida seni, kui ei ole tõendanud, et on taas selles riigis sõidukijuhtimiseks sobiv. Eelotsusetaotluse esitanud kohus soovib esitatud küsimusega teada, millise riigi ametiasutused on pädevad sellist sobivust kontrollima.

34 — Vt Poola valitsuse seisukoht, punkt 25.

35 — Vt põhikohtuasja kaebaja kirjalikud seisukohad, punkt 9.

36 — Kohtuotsus Weber (EU:C:2008:640, punkt 38).

112. Euroopa Kohus on korduvalt nentunud, et juhtimissobivus on niisugune juhiloa „väljastamise” tingimus, mille kontrollimine on ainuüksi loa väljastanud liikmesriigi ülesanne³⁷. Seega, nagu nägime, ei ole põhikohtuasjas juhtimissobivust kahtluse alla seatud mitte juhiloa väljastamise etapis, vaid selle loa omaniku poolt toime pandud õigusrikkumise järel, mille osas määratud karistus mõjutab teda üksnes selle liikmesriigi territooriumil, kus see rikkumine toime pandi.

113. Sarnaselt Poola valitsusega olen ma seisukohal, et lähtuvalt kriminaalõiguse ja korrakaitsealaaste õigusaktide territoriaalsuse põhimõttest peavad selle, kas välismaise juhiloa omanik on taas sobilik riigi territooriumil mootorsõidukit juhtima, kindlaks tegema selle liikmesriigi ametiasutused, mille territooriumil rikkumine toime pandi.

114. Nimelt näen ma selles vastuolu, kui lubada juhiloa väljastanud liikmesriigil kohaldada sobivuse kontrollile oma riigi eeskirju, et juhiloa omanik saaks tagasi juhtimisõiguse selle liikmesriigi territooriumil, kus ta pani toime õigusrikkumise.

115. Nagu Poola valitsus on õigustatult märkinud, siis kuna juhtimisõigusest ilmajäämine põhineb eeskirjadel, mis juhiloa väljastanud liikmesriigis kohaldamisele ei kuulu³⁸, ei ole loogiline ka eeldada, et see liikmesriik kohaldaks kõnesoleva õiguse taastamise menetlust vastavalt seal hindamise suhtes kehtivatele normidele³⁹.

116. Kui tunnistada juhiloa väljastanud liikmesriigi ainupädevust, võib see viia kahe vastandliku lahenduseni, st et niisuguses olukorras nagu S. Aykuli juhtum, saaks see liikmesriik ise kontrollida seda, kas rikkumise toimepanemise riigi seadustest tulenevad tingimused on täidetud – näeme, et selline lahendus läheb kaugemale ühe liikmesriigi kohtuotsuse tunnustamisest teise liikmesriigi poolt –, või teise võimalusena keelduda tunnustamast ettekirjutusi, mis tulenevad õigusrikkumise toimepanemise riigi seadustest, ja seda põhjendusega, et juhiloa väljastanud liikmesriigi õigusnormides neid ette nähtud ei ole. Austria Vabariik toetab viimati mainitud seisukohta, mille ka komisjon on heaks kiitnud.

117. Viimati mainitud hüpoteesi heakskiit tähendaks vältimatult, et nõustutaks, et niisugustel asjaoludel nagu põhikohtuasja puhul on direktiiviga ühtlustatud liikmesriikide karistusõigust nii, et sellest saab kasu juhiloa väljastanud liikmesriik, kuid rikkumise toimepanemise koha liikmesriigi territooriumil on selle mõju piiratud. Mulle tundub raske väita, et üks direktiiviga kehtestada soovitud suuremaid uuendusi – mis pealegi on kaudne – oleks just see.

118. Seevastu, juhul kui karistus on kantud, ei saa rikkumise toimepanemise koha liikmesriik nõuda, et juhtimisõiguse taastamise jaoks tema territooriumil tuleks järgida tingimusi, mis on rangemad nendest, mis on mainitud direktiivi kohaselt juhiloa väljastamise jaoks ette nähtud. Teiste sõnadega, nõue, et niisuguses olukorras olev isik nagu S. Aykul peab läbima arstliku kontrolli, ei või anda võimalust muudeks hinnanguteks peale selle, et tuvastatakse, kas selle isiku puhul, kellele karistus määrati, on nüüdsest kõik direktiiviga 2006/126 ette nähtud tingimused täidetud, ei rohkem ega vähem. Selles osas näeb direktiivi 2006/126 artikli 7 lõike 1 punkt a ette, et juhiluba väljastatakse ainult neile taotlejatele, kes on sooritanud oskuste ja käitumise eksami ja teooriaeksami ning kelle tervislik seisund vastab nõuetele nimetatud direktiivi II ja III lisa sätete kohaselt.

119. Direktiivi 2006/126 III lisa punktidest 14 ja 15 tuleneb, et keelatud on väljastada või uuendada juhiluba isikule, kes on sõltuvuses alkoholist või narkootikumidest või kes ei ole neist ainetest küll sõltuvad, aga tarvitavad või kuritarvitavad neid korrapäraselt.

37 — Kohtuotsus Hofmann (EU:C:2012:240, punkt 45 ja seal viidatud kohtupraktika).

38 — Austria Vabariik ei ole algatanud S. Aykuli suhtes menetlust küsimuses, kas isik on pannud toime õigusrikkumise selle riigi territooriumil, ega ole seega talle karistust määranud (vt eelotsusetaotluse prantsuskeelne versioon, lk 4–6).

39 — Poola valitsuse seisukoht, punkt 34.

120. Menetlus, mis on Saksa õiguses ette nähtud direktiivi 2006/124 III lisa punktide 15 ja 15.1 kohaldamiseks ning mida kasutatakse õigusrikkumise toimepanemise järgselt, kannab selgelt eesmärki kontrollida seda, kas huvitatud isik on jätkuvalt narkootikumide mõju all, ning teha kindlaks, et ta ei kujutaks enam ohtu iseendale ja teistele liikluses osalejatele.

121. Kuigi selle liikmesriigi ametiasutused, kelle territooriumil kõnesolev rikkumine toime pandi, on kindlasti pädevad kontrollima, kas juhiloa omanik on taas sobiv riigi territooriumil mootorsõidukit juhtima, tuleb sellegipoolest kindlaks teha, kas rakendatud meetme – juhiloa äravõtmise – puhul, mida võidi kohaldada muude sätete alusel või muude sama mõjuga normide kohaselt, eeskätt mis puudutab kestust – oleks kinni peetud liidu õigusnormidest⁴⁰.

122. Selles osas on Euroopa Kohus juba varem asunud seisukohale, et liikmesriik ei saa tugineda direktiivi 91/439 artikli 8 lõikele 4 selleks, et keelduda isiku puhul, kellelt on selle liikmesriigi väljastatud juhiluba riigi territooriumil ära võetud või tühistatud, alatiselt tunnustamast muid juhilube, mille mõni teine liikmesriik on väljastanud hiljem, st pärast keeluperioodi lõppu⁴¹.

123. Selline tõlgendus on minu arvates asjakohane, seda *a fortiori* kõnesoleva kohtuasja puhul, kus juhul, kui juhiloa omaniku suhtes on liikmesriigis kohaldatud piiravat meetet, ei saa sel liikmesriigil olla õigust tugineda direktiivi 2006/126 artikli 11 lõike 4 teisele lõigule selleks, et keelduda tunnustamast teise liikmesriigi väljastatud juhiloa kehtivust alatiselt.

124. Õigupoolest, kui pidada vastuvõetavaks, et liikmesriigil on õigus oma siseriiklikele õigusnormidele tuginedes alatiselt keelduda teises liikmesriigis väljastatud juhiloa tunnustamisest, tähendaks see juhilubade vastastikuse tunnustamise põhimõtte eitamist, kuigi just see põhimõte on direktiiviga 91/439 ette nähtud korra põhikomponent⁴².

125. Seega tuleb uurida, ega Saksamaa Liitvabariik ei ole siseriiklike õigusnormide kohaldamisega tegelikult välistanud lõplikult võimalust tunnustada juhiluba, mille on väljastanud Austria ametiasutused.

126. Tuletan meelde, et S. Aykulile määrati Saksa õiguse alusel rahatrahv ja võeti ära juhtimisõigus 1 kuuks üksnes Saksamaa territooriumi osas. Tal on võimalus uuesti taotleda mootorsõiduki juhtimisõigust Saksamaal, tuginedes Austria juhiloale. Sellega seoses tuleb tõendada sobivust mootorsõidukite juhtimiseks, mis on piisav Saksamaa teedel liiklemiseks, milleks tuleb esitada Saksamaal tunnustatud ekspertiisiasutuse koostatud tõend ning selleks on võimalus üks kord. Positiivse hinnangu jaoks on üldreeglina vaja tõendada 1 aasta pikkust hoidumisperioodi.

127. Leian, et kohaldatavate siseriiklike õigusnormide eesmärk on pikendada juhiloa äravõtmise meetme mõju ajaliselt, kuid need ei välista juhiloa tunnustamist lõplikult, kuna, nagu Saksamaa valitsus märkis kirjalikus vastuses Euroopa Kohtu küsimusele, et kuna isik ei ole tõendanud positiivselt läbitud meditsiinilis-psühholoogilist ekspertiisi ning kuna tegemist on EL või EMÜ juhiloaga, tuleb pärast seda, kui mäрге sõidukijuhtimise sobimatuse kohta on juhtimissobivuse registrist kustutatud, tunnustada ka õigust kasutada välismaist juhiluba⁴³.

40 — Vt selle kohta kohtuotsus Unamar (C-184/12, EU:C:2013:663, punktid 46 ja 47 ning seal viidatud kohtupraktika).

41 — Vt kohtuotsus Hofmann (EU:C:2012:240, punkt 50 ja seal viidatud kohtupraktika).

42 — Vt kohtuotsus Akyüz (EU:C:2012:112, punkt 57).

43 — Vt kirjaliku vastuse punkt 11.

128. Saksamaa valitsuse toodud andmetest nähtub, et S. Aykuli puhul peaks kustutamise tähtaeg vastavalt StVG §29 lõike 1 punkti 2 alapunktile b olema viis aastat, kuna sõidukijuhtimisele narkojoobes on lisatud kaks märget, st et tegemist on iseäranis liikluse turvalisust ohustava haldusõigusrikkumisega või sellega samaväärse haldusõigusrikkumisega. Selle tähtaja möödumisel saab S. Aykul oma Austria juhiluba Saksamaal uuesti kasutama hakata, ilma et peaks tõendama meditsiinilis-psühholoogilise ekspertiisi positiivset tulemust⁴⁴.

129. Asjaolu, et juhtumisõiguse taastamine Saksamaa territooriumil on seatud sõltuvusse meditsiinilis-psühholoogilise ekspertiisi positiivsest tulemusest, mille kohta peab mõni Saksamaal tunnustatud ekspertiisiasutus olema koostatud tõendi, võib mõistagi tunduda piirav⁴⁵. Olen seisukohal, et siinjuures kehtib üksnes üks piirang. Nimelt leian, et tõendi peab väljastama ekspertiisikeskus või sellega võrdväärne asutus, mis asub liikmesriigi territooriumil ning kohaldab direktiiviga 2006/126 ette nähtud kriteeriume. Kõnesolev meede seevastu kujutab minu hinnangul endast tõhusat ennetusmeetet, mis on laadilt aitab parandada liiklusohutust⁴⁶.

130. Komisjoni tegevuskava on seoses liiklusohutuse parandamise eesmärgiga suunatud sellele, et mõjutada liiklejaid kultuursemalt liiklema, eeskätt kehtivate õigusnormide rohkema järgimise kaudu ning tehes jätkuvaid jõupingutusi ohtlike toimimisviisidega võitlemiseks⁴⁷.

131. Komisjon tuletas selles osas meelde, kuivõrd oluline on liiklejat harida, koolitada, kontrollida ja vajaduse korral karistada, kuna liikleja on kõige esimene lüli liiklusohutuse ahelas⁴⁸.

132. Seega on kõnesolev meede minu arvates eespool viidatud kohtupraktikaga kooskõlas ning tundub mulle olevat piisavalt tõhus, proportsionaalne ja hoiatav, kui pidada silmas eesmarke seoses liiklusohutusega, mis on juba aastaid olnud komisjoni „lahinguratsu”⁴⁹. Rikkumiste vähendamine ei toimi ilma hoiatavate sanktsioonideta.

133. Igal juhul, et taastada õigus sõidukijuhtimiseks Saksamaa territooriumil, on S. Aykulil võimalik valida, kas nõustuda meditsiinilise ekspertiisiga ühe aasta vältel või oodata ära aeg, mil tema juhtimissobimatuses kohta registrisse tehtud märged 5 aasta möödumisel kustutatakse.

134. Pealegi, märgin, et S. Aykuli juhtumis ei ole rikutud õigust liidu territooriumil vabalt liikuda ja elada, mis on liidu kodanikele ette nähtud ETL artiklis 21 ning mille hõlbustamist direktiiv 2006/126 taotleb, arvestades et Austria juhiloa kehtivuse mittetunnustamise mõju on ajaliselt piiratud ja kehtib üksnes Saksamaa territooriumi suhtes, kuna S. Aykul võib teiste liikmesriikide territooriumil endiselt sõidukit juhtida.

44 — Vt selle kirjaliku vastuse punkt 13.

45 — Meditsiinilis-psühholoogilise ekspertiisi jaoks tuleb tõendada narkootikumidest hoidumist 1 aasta vältel. Hoidumist tuleb tõendada meditsiiniuuringutega vähemalt nelja laboriuuringu põhjal, mis peavad toimuma aastase perioodi vältel etteteatamata aegadel.

46 — Vt direktiivi 2006/126 põhjendus 2.

47 — Vt p 4 komisjoni teatises pealkirjaga „Euroopa liiklusohutuse tegevusprogramm – liiklusõnnetuste ohvrite arvu vähendamine Euroopa Liidus 2010. aastaks poole võrra: jagatud vastutus” [COM(2003) 311 final].

48 — Vt komisjoni teatis, millele on viidatud eespool joonealuses märkuses 21 (p 5).

49 — Vt eespool joonealuses märkuses 47 mainitud tegevusprogramm, kus märgitakse, et „liikluseeskirjade eiramisega tuleb võidelda, võttes meetmeid, mis tõhustavad kontrollimist ja parandavad tõhusate, proportsionaalsete ja hoiatavate sanktsioonide kohaldamist liidu tasandil”. (lk 10); Nõukogu 27. novembri 2003. aasta resolutsioon, mis käsitleb võitlust psühhoaktiivsete ainete tarbimisega, mis on seotud liiklusõnnetustega (ELT 2004, C 97, lk 1), kus rõhutatakse, et oluline on „kehtestada asjakohased õigusnormid, sh sanktsioonid, mida kohaldatakse sõidukijuhtidele, kes on selliste psühhoaktiivsete ainete mõju all, mis vähendavad nende juhtimissobivust” (punkt 29), ja komisjoni 6. aprilli 2004. aasta soovitus, mis käsitleb õigusnormide kohaldamist liiklusohutuse valdkonnas (ELT L 111, lk 75), mille põhjenduses 9 on öeldud, et „liikmesriikidel peaks olema üldine poliitika selleks, et rikkumiste suhtes kohaldataks tõhusaid, proportsionaalseid ja hoiatavaid sanktsioone”.

135. Ühtlasi olen ma sellest tulenevalt seisukohal, et Saksamaa õigusnormid kuuluvad direktiivi 2006/126 artikli 11 lõike 4 teise lõigu, mitte direktiivi 91/439 artikli 8 lõike 2 kohaldamisalasse. Leian, et esimesena mainitud sätet tuleb mõista nii, et see annab liikmesriigile, kelle territooriumil rikkumine toime pandi, võimaluse näha ette, et teise liikmesriigi väljastatud juhiloa kehtivuse tunnustamisest keeldumine kehtib ainult tema enda, st esimesena mainitud liikmesriigi territooriumil, samal ajal kui teine säte, mis annab võimaluse juhiloa vahetamiseks, toob kaasa tagajärjed kõikides liikmesriikides.

136. Eeltoodud kaalutlusi arvestades leian, et Euroopa Kohus peaks vastama, et direktiivi 2006/126 artikli 11 lõike 4 teine lõik paneb liikmesriigile kohustuse keelduda teise liikmesriigi väljastatud juhiloa kehtivuse tunnustamisest, juhul kui pärast niisugust esimese liikmesriigi territooriumil toime pandud karistusõigusliku iseloomuga liikluseeskirjade rikkumist, mis leidis aset juhiloa väljastamise järel, võeti isikult see juhiluba selle riigi territooriumil ära, kuna isik ei olnud sobiv sõidukit juhtima ja kujutas endast ohtu liikluse turvalisusele. Juhiloa omaniku saab tunnistada uuesti sobivaks sel territooriumil sõidukite juhtimiseks, kui on täidetud tingimused, mis on ette nähtud selle liikmesriigi õigusnormides, kelle territooriumil rikkumine toime pandi, tingimusel et siseriiklike eeskirjadega ei ole tehtud kohustuslikuks tingimusi, mis ei ole direktiivi 2006/126 kohaselt sellise juhiloa väljastamiseks nõutavad, ega keelduta juhiloa kehtivuse tunnustamisest alatiselt.

IV. Ettepanek

137. Tuginedes eelnevale, teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Verwaltungsgericht Sigmaringeni esitatud eelotsuse küsimustele järgmiselt:

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. detsembri 2006. aasta direktiivi 2006/126/EÜ (juhilubade kohta) artikli 11 lõike 4 teine lõik paneb liikmesriigile kohustuse keelduda teise liikmesriigi väljastatud juhiloa kehtivuse tunnustamisest, juhul kui pärast niisugust esimese liikmesriigi territooriumil toime pandud karistusõigusliku iseloomuga liikluseeskirjade rikkumist, mis leidis aset juhiloa väljastamise järel, võeti isikult see juhiluba selle riigi territooriumil ära, kuna isik ei olnud sobiv sõidukit juhtima ja kujutas endast ohtu liikluse turvalisusele. Juhiloa omaniku saab tunnistada uuesti sobivaks sel territooriumil sõidukite juhtimiseks, kui on täidetud tingimused, mis on ette nähtud selle liikmesriigi õigusnormides, kelle territooriumil rikkumine toime pandi, tingimusel et siseriiklike eeskirjadega ei ole tehtud kohustuslikuks tingimusi, mis ei ole direktiivi 2006/126 kohaselt sellise juhiloa väljastamiseks nõutavad, ega keelduta juhiloa kehtivuse tunnustamisest alatiselt.