



Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK
HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE
esitatud 24. novembril 2016¹

Kohtuasi C-632/15

Costin Popescu
versus
Guvernul României,
Ministerul Afacerilor Interne,
Directia Regim Permise de Conducere si înmatriculare a Vehiculelor,
Directia Rutieră,
Serviciul Public Comunitar Regim Permise de Conducere și înmatriculare a Vehiculelor

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Înalta Curte de Casație și Justiție (Rumeenia kõrgeim kassatsioonikohus))

Eelotsusetaotlus — Transport — Maanteevedu — Juhiluba — Direktiiv 2006/126/EÜ — Artikli 13 lõige 2 — Mõiste „enne 19. jaanuari 2013 antud juhtimisõigus“ — Siseriiklikud õigusnormid, millega see direktiiv on üle võetud — Juhiloa omandamise kohustus, mis on kehtestatud isikutele, kes said enne nende õigusnormide jõustumist loa juhtida mopeedi ilma juhiloata — Lubatavus

I. Sissejuhatus

1. Eelotsusetaotluses, mille on esitanud Înalta Curte de Casație și Justiție (Rumeenia kõrgeim kassatsioonikohus), palutakse tõlgendada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. detsembri 2006. aasta direktiivi 2006/126/EÜ juhilubade kohta² ja täpsemalt sisuliselt tõlgendada artikli 13 lõiget 2, tõlgendatuna koostoimes põhjendusega 5.

2. Eelotsusetaotlus on esitatud seoses kaebusega, mille esitas eraõiguslik isik, et saavutada see, et tema õigust juhtida mopeedi tüüpi sõidukit avalikul teel, millest annab tunnistust dokument, mis kinnitab, et ta on läbinud liikluseeskirjaalase kursuse, tunnustatakse pärast 19. jaanuari 2013, mil direktiivi 2006/126 käsitletaval juhul asjassepuutuvaid sätteid kohaldama hakati³ ning mil jõustusid Rumeenia õigusnormid, millega see direktiiv siseriiklikku õigusse üle võetakse.

3. Asjaomane isik väidab, et tal on eespool nimetatud dokumendi alusel „enne 19. jaanuari 2013 antud juhtimisõigus“ direktiivi 2006/126 artikli 13 lõike 2 tähenduses ning et see vabastab teda teooria- ja praktikakatsetest, mis tuleb läbida, et saada juhiluba, mida nõutakse alates sellest kuupäevast Rumeenias mopeediga sõitmiseks.

1 — Algkeel: prantsuse.

2 — ELT 2006, L 403, lk 18. See direktiiv jõustus 19. jaanuaril 2007.

3 — Seevastu direktiivi 2006/126 artiklist 18 ilmneb, et artikli 2 lõiget 1, artiklit 5, artikli 6 lõike 2 punkti b, artikli 7 lõike 1 punkti a, artiklit 9, artikli 11 lõikeid 1 ja 3–6, artiklit 12 ning I, II ja III lisa kohaldatakse alates 19. jaanuarist 2009. Selle direktiivi sätete kohaldamisala *ratione temporis* kohta vt eelkõige kohtuotsused, 1.3.2012, Akyüz (C-467/10, EU:C:2012:112, punkt 25 jj) ja 26.4.2012, Hofmann (C-419/10, EU:C:2012:240, punktid 33 ja 37).

4. Allpool esitatud põhjustest lähtudes olen arvamisel, et selle direktiiviga ei ole vastuolus niisugused ülevõtmisnormid nagu käsitletavat, millega liikmesriik kohustab isikuid, kes on varem saanud loa juhtida mopeedi avalikul teel ilma juhiloata, seda juhiluba omandama.

II. Õiguslik raamistik

A. Liidu õigus

5. Direktiivi 2006/126 põhjenduse 5 kohaselt „ei tohiks [see direktiiv] piirata enne selle kohaldamiskuupäeva antud või saadud olemasolevaid juhtimisõigusi“.

6. Direktiivi põhjenduse 13 kohaselt „[suurendab m]opeedi juhtimiseks vajaliku juhiloa kategooria kehtestamine [...] eelkõige liiklusohutust kõige nooremate juhtide hulgas, kes statistika järgi osalevad liiklusõnnetustes kõige sagedamini“.

7. Direktiivi põhjenduses 16 on märgitud, et „[d]irektiivis 91/439/EMÜ^[4] sätestatud juhiloamudel tuleks asendada plastkaardi kujul esineva ühtse mudeliga. Samal ajal tuleb seda juhiloamudelit kohandada seoses mopeedide jaoks uue juhilubade kategooria ning mootorrataste jaoks uue juhilubade kategooria kehtestamisega“.

8. Direktiivi artikli 4 „Kategooriad, mõisted ja vanuse alampiirid“ lõigetes 1 ja 2 on nähtud ette:

„1. Artiklis 1 sätestatud juhiluba annab õiguse juhtida allpool määratletud kategooriate mootorsõidukeid. Juhiloa võib väljastada alates iga kategooria jaoks määratletud vanuse alampiirist. „Mootorsõiduk“ on igasugune teel oma jõuallika abil iseliikuv sõiduk [...].

2. Mopeedid

AM-kategooria

— Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. märtsi 2002. aasta direktiivi 2002/24/EÜ (kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite tüübikinnituse kohta)^[5] artikli 1 lõike 2 punktis a määratletud kahe- või kolmerattalised sõidukid valmistajakiirusega kuni 45 km/h (välja arvatud sõidukid valmistajakiirusega kuni 25 km/h) ning direktiivi 2002/24/EÜ artikli 1 lõike 3 punktis a määratletud kerged neljarattalised sõidukid;

— Vanuse alampiir AM-kategooria puhul on 16 aastat.“

9. Direktiivi 2006/126 artikli 7 „Juhiloa väljaandmine, kehtivus ja uuendamine“ lõike 1 punktides a ja b on sätestatud:

„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;
- b) kes on sooritanud üksnes AM-kategooria teooriaeksami – liikmesriigid võivad taotlejatelt nõuda oskuste ja käitumise eksami sooritamist ja arstliku läbivaatuse tegemist.

4 — Nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiiv juhilubade kohta (EÜT 1991, L 237, lk 1; ELT eriväljaanne 07/01, lk 317).

5 — Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. märtsi 2002. aasta direktiiv kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite tüübikinnituse kohta (EÜT 2002, L 124, lk 1; ELT eriväljaanne 13/29, lk 399).

Selle kategooria kolm- ja nelirataste puhul võivad liikmesriigid kehtestada eraldi oskuste ja käitumise eksami. AM-kategooria sõidukite eristamiseks võib juhiloale kanda siseriikliku koodi.“

10. Selle direktiivi artikkel 13 „Ühenduse ja kolmandate riikide juhiloamudelite vastavus“ on sõnastatud järgmiselt:

„1. Komisjoni nõusolekul kehtestavad liikmesriigid enne käesoleva direktiivi rakendamist väljastatud juhilubade ja artiklis 4 määratletud kategooriate vastavuse.

Pärast komisjoniga konsulteerimist võivad liikmesriigid teha oma siseriiklikesse õigusaktidesse artikli 11 lõigete 4, 5 ja 6 sätete rakendamiseks vajalikke korrektsioone^[6].

2. Enne 19. jaanuar 2013 antud mis tahes juhtimisõigust ei võeta ära ning nende suhtes ei kohaldata kuidagi käesoleva direktiivi sätteid.“

11. Direktiivi 2006/126 artikli 16 „Ülevõtmine“ lõigete 1 ja 2 kohaselt pidid liikmesriigid esiteks võtma vastu ja avaldama õigus- ja haldusnormid, mis on vajalikud selle direktiivi seal loetletud sätete⁷ järgmiseks, hiljemalt 19. jaanuaril 2011 ning teiseks pidid kohaldama neid ülevõtmisähteid alates 19. jaanuarist 2013.

B. Rumeenia õigus

12. Seadus nr 203/2012 (legea nr 203/2012)⁸, millega võeti mõned direktiivi 2006/126 sätted Rumeenia õigusse üle, on kohaldatav alates 19. jaanuarist 2013. Sellega muudeti valitsuse erakorralist määrust nr 195/2002 liicluse kohta avalikel teedel (Ordonanța de urgență a Guvernului nr 195/2002 privind circulația pe drumurile publice; edaspidi „OUG nr 195/2002“)⁹ ja selle erakorralise määruse rakendusmäärust niisugusena, nagu see on heaks kiidetud valitsuse otsusega (Hotărârea Guvernului) nr 1391/2006¹⁰.

13. Enne seaduse nr 203/2012 jõustumist oli OUG nr 195/2002 rakendusmääruse artikli 160 lõikes 2 ette nähtud, et „[i]sikud, kellel ei ole juhiluba, võivad juhtida avalikul teel mopeedi vaid juhul, kui nad tõendavad, et nad on lõpetanud liicluseeskirjalase kursuse mootorsõidukijuhtide koolitamise luba omavas asutuses“.

14. Selle rakendusmääruse artikli 161 lõikes 2 oli täpsustatud, et „[a]valikul teel liigeldes peab jalgratturitel olema isikutunnistus ning mopeedijuhtidel peab lisaks olema tunnistus liicluseeskirjalase kursuse läbimise kohta ja sõiduki registreerimistunnistus“.

15. Alates seaduse nr 203/2012 jõustumisest tunnistati kehtetuks OUG nr 195/2002 rakendusmääruse artiklid 160 ja 161, mis käsitlesid mopeede, samas kui jalgrataste suhtes kohaldatavad õigusnormid jäid kehtima.

16. OUG nr 195/2002 seadusega nr 203/2012 muudetud redaktsiooni (edaspidi „muudetud OUG nr 195/2002“) artikli 6 punktides 6 ja 21 on määratletud mõisted „mootorsõiduk“ ja „mopeed“ ning märgitud esiteks, et „mopeedid [...] loetakse kuuluvaiks mootorsõidukite hulka“ ning teiseks, et kerged neljarattalised sõidukid „[s]amastatakse mopeedidega“.

6 — Selle artikli 11 pealkiri on „Juhilubade väljavahetamist, äravõtmist, asendamist ja tunnistamist käsitlevad eri sätted“.

7 — Need sätted on artikli 1 lõige 1, artikkel 3, artikli 4 lõiked 1–3 ja lõike 4 punktid b–k, artikli 6 lõige 1 ja lõike 2 punktid a, c–e, artikli 7 lõike 1 punktid b–d ja lõiked 2, 3 ja 5, artikkel 8, artikkel 10, artiklid 13–15, I lisa punkt 2, II lisa punkt 5.2, mis puudutab kategooriaid A1, A2 ja A, ning IV–VI lisa.

8 — 9. novembri 2012. aasta seadus (*Monitorul Oficial al României*, nr 760, 12.11.2012).

9 — Hiljem muudetud ja täiendatud erakorraline määrus (*Monitorul Oficial al României*, I osa, nr 670, 3.8.2006).

10 — 4. oktoobri 2006. aasta otsus (*Monitorul Oficial al României*, I osa, nr 876, 26.10.2006).

17. Selle artikli 20 lõiked 1 ja 2 on sõnastatud järgmiselt:

„1. Et juhtida avalikul teel mootorsõidukeid, [...] peab nende juhtidel olema vastav juhiluba.

2. Juhilubasid antakse välja järgmistele sõidukikategooriatele: AM [...].“

18. Muudetud OUG nr 195/2002 1. lisa puudutab sõidukikategooriaid, millele antakse välja juhiluba ja mis on nimetatud selle määruse artikli 20 lõikes 2. Selle lisa punktis a on „AM-kategooria“ määratletud nii, et sellesse kuuluvad „mopeedid“.

19. Muudetud OUG nr 195/2002 artikli 23 lõiked 1 ja 9 on sõnastatud järgmiselt:

„1. Õigus juhtida mootorsõidukit [...] avalikul teel antakse ainult isikule, kellel on kehtiv juhiluba, mis vastab kategooriale, millesse sõiduk kuulub, või igale isikule, kellel on ette näidata muu seda asendav dokument, mis lubab avalikul teel liigelda.

[...]

9. Juhiloa saamiseks sooritatav eksam koosneb teoreetiliste teadmiste kontrollist ja sõidueksamist, mille käigus kontrollitakse praktilisi oskusi ja käitumist vastavalt taotletava juhiloa kategooriale. Eksami praktiline osa koosneb AM-kategooria sõiduki puhul ainult oskuste kontrollist spetsiaalselt sisse seatud radadel. Juhiloa saamise tingimused kehtestatakse määrusega.“

III. Põhikohtuasi, eelotsuse küsimus ja menetlus Euroopa Kohtus

20. Costin Popescul on registreerimistunnistus, mis anti talle 12. oktoobril 2010 välja kergele neljarattalisele sõidukile, mille mark on Aixam, mis on klassifitseeritud kategooriasse L6e¹¹ ja samastatakse mopeediga. Tal on ka 26. oktoobri 2010. aasta kuupäeva kandev tunnistus, mis tõendab, et ta läbis liikluseeskirjalase kursuse mopeedi juhtimiseks avalikul teel. Nendest dokumentidest piisab tookord OUG nr 195/2002 rakendusmääruse tollal kehtinud redaktsiooni artiklite 160 ja 161 kohaselt, et liigelda niisuguse sõidukiga nagu tema oma.

21. Alates 19. jaanuarist 2013 hakati mopeedi või muude sellega samastatud sõidukite juhtimiseks avalikul teel Rumeenias nõudma juhiluba seaduse nr 203/2012 kohaselt, millega muudeti OUG nr 195/2002, et võtta siseriiklikku õigusse üle mõned direktiivi 2006/126 sätteid.¹²

22. C. Popescu esitas mitme siseriikliku ametiasutuse vastu¹³ Curtea de Apel Bucureștille (Bukaresti apellatsioonikohus, Rumeenia) kaebuse, et saavutada see, et tema avalikul teel mopeedi juhtimise õigust, mille ta oli omandanud enne 19. jaanuari 2013, tunnustataks edasi ka pärast seda kuupäeva, ilma et ta oleks kohustatud selleks täitma täiendavaid vormistamis- või menetlusnõudeid,¹⁴ ning et pädev asutus annaks talle välja dokumendi, mis seda õigust kinnitab. Ta põhjendas oma kaebust sellega, et uus regulatsioon, mis tekkis pärast seaduse nr 203/2012 vastuvõtmist, on vastuolus direktiiviga 2006/126.

11 — Vt selle mõiste kohta direktiivi 2002/24 artikli 1 lõike 3 punkt a.

12 — Ametiasutused, kes on põhikohtuasjas kostjad, märkisid, et selle muudatuse eesmärk oli võtta siseriiklikku õigusse üle täpsemalt direktiivi 2006/126 artiklid 4, 6, 7, 12 ja 13.

13 — St Guvernul României (Rumeenia valitsus), Ministerul Afacerilor Interne (siseministeerium), Direcția Regim Permise de Conducere și înmatriculare a Vehiculelor (juhilubade ja sõidukite registreerimise amet), Direcția Rutieră (maanteeamet) ja Serviciul Public Comunitar Regim Permise de Conducere și înmatriculare a Vehiculelor (kommuuni juhilubade ja sõidukite registreerimise osakond).

14 — Rumeenia valitsus täpsustas oma seisukohtades, et siseriiklike üleminekusätete kohaselt oleks C. Popescul seetõttu, et tal oli tunnistus liikluseeskirjalase kursuse läbimise kohta, mille ta oli omandanud enne uute õigusnormide jõustumist, olnud „võimalus teha ajavahemikul 19. jaanuarist 2013 kuni 19. jaanuarini 2014 teooria- ja praktikaeksam [...], läbimata liikluseeskirjalast kursust [asutuses, millel on luba mootorsõidukijuhte koolitada], tingimusel et teised direktiivis 2006/126 ette nähtud tingimused on täidetud“.

23. Et põhikohtuasja kaebaja esitas ka väite, et selle seadusega muudetud OUG nr 195/2002 on vastuolus põhiseadusega, pöördus Curtea de Apel București (Bukaresti apellatsioonikohus) Curtea Constituțională (põhiseaduslikkuse järelevalve kohus, Rumeenia) poole.

24. Viimati nimetatud kohus lükkas 5. detsembri 2013. aasta otsusega väite, et see regulatsioon on vastuolus põhiseadusega, põhjendamatus tõttu tagasi põhjendustel, et liidu õigusnormide tõlgendamine ei kuulu tema pädevusse, kuna see eesõigus on ainult Euroopa Liidu Kohtul, ning et siseriiklikud õigusnormid, millele C. Popescu viitab, on Rumeenia põhiseadusega kooskõlas.

25. Curtea de Apel București (Bukaresti apellatsioonikohus) tunnistas kaebuse 8. aprilli 2014. aasta otsusega vastuvõetamatuks.

26. C. Popescu esitas selle kohtuotsuse peale Înalta Curte de Casație și Justiție (Rumeenia kõrgeim kassatsioonikohus) kassatsioonkaebuse, väites, et seaduse nr 203/2012 sätted ei ole kooskõlas direktiivi 2006/126 põhjendusega 5 ja artikli 13 lõikega 2, milles on nähtud ette, et „[e]nne 19. jaanuari 2013 antud mis tahes juhtimisõigust ei võeta ära ning nende suhtes ei kohaldata kuidagi [selle] direktiivi sätteid“.

27. Vastustaja Inspectoratul General al Poliției Române (Rumeenia politseiamet) väitis, et määrusesse OUG nr 195/2002 seadusega nr 203/2012 tehtud muudatused, millega mopeedi juhtimiseks hakati nõudma juhiluba, tehti eesmärgiga parandada liiklusohutust, sest see, kui juhid omandavad sobiva kursuse käigus vajalikud teoreetilised teadmised ja praktilised oskused, vähendaks mopeedijuhtidega toimuvate liiklusõnnetuste arvu ja tagajärgi.

28. Selles olukorras otsustas Înalta Curte de Casație și Justiție (Rumeenia kõrgeim kassatsioonikohus) 12. novembri 2015. aasta kohtumäärusega, mis saabus Euroopa Kohtusse 30. novembril 2015, menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas [...] direktiivi 2006/126 [...] sätted lubavad Rumeenia riigil kohustada mopeedijuhte, kellel on ametlik dokument, mis andis neile juhtimisõiguse avalikel teedel enne 19. jaanuari 2013, nõutava juhiluba samasuguste katsete või eksamite sooritamise teel, nagu on ette nähtud muude mootorsõidukite puhul, et nad saaksid juhtida mopeedi ka pärast nimetatud kuupäeva?“

29. Kirjalikke seisukohti esitasid C. Popescu, Rumeenia ja Slovakkia valitsus ning Euroopa Komisjon. Kohtuistungit suuliste seisukohtade ärakuulamiseks ei toimunud.

IV. Õiguslik analüüs

A. Eelotsuse küsimuse sisu

30. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu küsimuse kohta tuleb minu arvates esitada sissejuhatavad märkused, mis puudutavad nii selle küsimuse sõnastuslikku aspekti kui ka seda, kuidas ma kavatsen seda käsitada.

1. Põhikohtuasja faktiliste asjaolude õiguslik kvalifikatsioon

31. Tuleb märkida, et Rumeenia valitsus pidas vajalikuks teha Euroopa Kohtule esitatud küsimuse kohta täpsustusi ja väljendada isegi mõningast kahtlust.

32. Kui võtta arvesse tema esitatud küsimuse sõnastust, näib eelotsusetaotluse esitanud kohus lähtuvat eeldusest, et põhikohtuasja kaebajal oli „ametlik dokument, mis andis [talle] juhtimisõiguse avalikel teedel enne 19. jaanuari 2013“, enne seda kuupäeva kehtinud Rumeenia õigusnormide kohaselt. Rumeenia valitsus vaidlustab siiski selle, et ühte või teist nendest kahest dokumendist, mille kõnesolev isik tugineb,¹⁵ võib pidada ametlikuks dokumendiks, mis oleks talle tõesti tookord andnud selle õiguse.

33. Mis puudutab registreerimistunnistust, mille andis C. Popescule välja pädev haldusasutus,¹⁶ siis Rumeenia valitsus arvab, et see tunnistus „kujutab endast ainult tõendit [kõnesoleva] sõiduki registreerimise kohta“ ja tegi võimalikuks selle arvelevõtmise vastavalt selles valdkonnas kehtivatele siseriiklikele õigusnormidele.¹⁷ Autokooli väljastatud liikluseeskirjaalase kursuse läbimist tõendava tunnistuse kohta väidab see valitsus, et niisugune liikluseeskirjaalase kursuse tunnistus vastas tookord kehtinud õigusnormides sätestatud nõuetele,¹⁸ ilma et see annaks siiski tegelikku õigust juhtida mootorsõidukit avalikul teel. Tema arvates ei tohiks seda õigust, mis oli OUG nr 195/2002 artikli 23 lõike 1 kohaselt ainult kehtiva *juhiloa* omanikel, segi ajada lihtsalt *õigusega kasutada mopeede avalikul teel*, mille andsid teised eespool viidatud õigusnormid.¹⁹

34. Selles küsimuses meenutan, et ELTL artikli 267 alusel esitatud eelotsusetaotluse raames määratleb liikmesriigi siseriikliku õiguse sisu ja kvalifitseerib vaidluse, mille eelotsusetaotluse esitanud kohus peab lahendama, ainult viimane.²⁰ Et Euroopa Kohus ei saa ise hinnata juhtumi faktilisi asjaolusid asjassepuutuvatest siseriiklikest õigusnormidest lähtudes, peab ta tegema otsuse nendest faktilistest ja õiguslikest kaalutlustest lähtudes, mis on esitatud eelotsusetaotluses.²¹ Euroopa Kohus võib siiski siseriiklike kohtutega tehtava koostöö raames anda viimastele juhiseid, mida ta peab vajalikuks.²²

35. Käsitletaval juhul täpsustan, et mulle näib, et mitte kumbagi nendest kahest dokumendist, mille põhikohtuasja kaebaja tugineb, ei saa pidada dokumendiks, mis kujutab endast tõelist direktiivi 2006/126 tähenduses „juhiluba“, mille liikmesriigi asutused on välja andnud. Jääb veel vastata küsimusele, kas kõnesoleval isikul oli „enne 19. jaanuari 2013 antud juhtimisõigus“ enne seda kuupäeva kehtinud Rumeenia õigusnormide kohaselt – õigus, mille saab ja isegi peab direktiivi 2006/126 artikli 13 lõike 2 kohaselt säilitama.

15 — Vt käesolev ettepanek, punkt 20.

16 — St Serviciul Public Comunitar de Evidență a persoanelor Sector 4 București (Bukaresti neljanda linnaosajao perekonnaseisuosakond).

17 — Selles küsimuses viitab Rumeenia valitsus OUG nr 195/2002 artikli 12 lõikele 1, milles on sätestatud, et „[a]valikul teel liiklemiseks peavad sõidukid – v.a käsitsi veetavad või lükatavad sõidukid ja jalgrattad – olema registreeritud olenevalt juhtumist ja kandma numbrimärke registreerimisnumbriga [...]“, ning selle määruse artikli 14 lõikele 1, millest ilmneb, et C. Popescu sõiduk pidi olema registreeritud ühes Bukaresti linnaosadest, mis peavad niisuguste sõidukite registreid nagu mopeedid.

18 — St OUG nr 195/2002 rakendusmääruse esialgse redaktsiooni artikli 160 lõige 2 ja artikli 161 lõige 2.

19 — Rumeenia valitsus väidab, et enne OUG nr 195/2002 muutmist seadusega nr 203/2012 ei loetud mopeedi mootorsõidukiks, mopeedijuhtide suhtes kohaldati samu avalikul teel liiklemise eeskirju nagu jalgratturite suhtes (neil oli eelkõige kohustus sõita jalgrattaradadel) ning et politsei ei saanud niisuguselt juhilt nõutavat tunnistust liikluseeskirjaalase koolituse läbimise kohta ära võtta ning tema suhtes ei saanud kohaldada piiranguid liikluseeskirja rikkumise pärast (näiteks joobes juhtimise või punase tule alt läbi sõitmise eest) – vastupidi võimalustele, mis olid olemas juhiloa korral.

20 — Vt eelkõige kohtuotsused, 17.3.2011, Naftiliaki Etaireia Thasou ja Amaltheia I Naftiki Etaireia (C-128/10 ja C-129/10, EU:C:2011:163, punkt 40); 28.7.2011, Samba Diouf (C-69/10, EU:C:2011:524, punkt 59) ja 13.12.2012, Caves Krier Frères (C-379/11, EU:C:2012:798, punkt 35 jj).

21 — Vt eelkõige kohtuotsused, 20.5.2010, Harms (C-434/08, EU:C:2010:285, punkt 33); 3.5.2012, Kastrati jt (C-620/10, EU:C:2012:265, punkt 38) ja 11.9.2014, Essent Belgium (C-204/12–C-208/12, EU:C:2014:2192, punkt 52).

22 — Vt eelkõige kohtuotsused, 1.7.2008, MOTOE (C-49/07, EU:C:2008:376, punkt 30); 29.10.2009, Pontin (C-63/08, EU:C:2009:666, punkt 49) ja 18.7.2013, AES-3C Maritza East 1 (C-124/12, EU:C:2013:488, punkt 42).

2. Eelotsuse küsimuse ese ja esitatud väited

36. Eelotsusetaotluse esitanud kohus palub sisuliselt Euroopa Kohtul kindlaks teha, kas direktiivi 2006/126 ja eelkõige selle artikli 13 lõikega 2 on vastuolus see, kui liikmesriigi õigusnormidega kohustatakse isikuid, kes said loa juhtida mopeedi avalikul teel, ilma et neil oleks siiski juhiluba, mis on välja antud enne 19. jaanuari 2013 – mil jõustusid õigusnormid, millega see direktiiv siseriiklikku õigusse üle võeti –, omandama juhiloa, et juhtida seda sõidukit ka pärast seda kuupäeva.

37. Meenutan, et Euroopa Kohus on juba tõlgendanud direktiivi 2006/126 erinevaid sätteid, eelkõige mitmes kohtuotsuses, mis puudutavad juhiloa vastastikuse tunnustamise põhimõtet selle direktiivi tähenduses.²³ Siin esitatud küsimus on esmakordne, sest mõiste „enne 19. jaanuari 2013 antud juhtimisõigus“ kohta, mida on kasutatud selle direktiivi artikli 13 lõikes 2, ei ole eelotsuse küsimust esitatud. Rõhutan siiski, et Euroopa Kohus on võtnud seisukoha selle sätte otstarbe küsimuses sissejuhatavates märkustes, mille ta on esitanud kohtuotsuses Hofmann²⁴. Juhiste juurde, mida sellest kohtuotsusest võib leida, tulen ma veel tagasi.²⁵

38. Eelotsusetaotluse esitanud kohus ei võta oma otsuse kohaselt seisukohta küsimuses, kuidas võiks sellele küsimusele vastata. C. Popescu väidab oma kirjalikes seisukohtades, et enne vaidlusalust reformi kehtinud õigusnormide kehtivusaajal omandatud avalikul teel mopeedi juhtimise õiguse äravõtmine isikutelt, kes on tema olukorras, on vastuolus direktiivis 2006/126 sätestatud nõuetega ja eelkõige selle artikli 13 lõikega 2.

39. Seevastu nii Rumeenia kui ka Slovakkia valitsus ning komisjon arvavad, et selle direktiiviga ei ole vastuolus niisugused siseriiklikud ülevõtmismeetmed nagu käsitletavad, millega muudetakse mopeedi juhtimise õiguse andmise tingimused karmimaks, kohustades mopeedijuhte omandama juhiluba ning sooritama seega samasuguseid katseid ja/või eksameid, nagu nõutakse teiste mootorsõidukite juhtimise õiguse saamiseks.²⁶ Mina nõustun selle viimase arvamusega põhjustel, mis on esitatud allpool.

B. Vastus eelotsuse küsimusele

40. Võttes arvesse lahknevusi direktiivi 2006/126 artikli 13 lõike 2 erinevate keeleversioonide vahel, tõlgendatuna koostoimes selle direktiivi põhjendusega 5, võib tekkida küsimus, missugune mõju peab nendel õigusnormidel olema niisuguse vaidluse lahendamisel, nagu arutatakse põhikohtuasjas. Mulle tundub siiski selge, et mitte ainult selle direktiivi eesmärgid, vaid ka konkreetsemalt artikli 13 kontekst kõnelevad sellest, et seda tuleb tõlgendada vastupidi C. Popescu tõlgendusele.

1. Küsimused, mis kerkivad seoses direktiivi 2006/126 artikli 13 lõike 2 sõnastusega

41. Olgu märgitud et direktiivi 2006/126 artikli 13 lõige 2, millele tuginedes C. Popescu väidab, et teda ei saa kohustada omandama juhiluba, et ta saaks oma sõidukit, mis on samastatud mopeediga, edaspidigi avalikul teel juhtida, on sõnastatud prantsuskeelses versioonis järgmiselt: „[a]ucun *droit de conduire délivré* avant le 19 janvier 2013 n'est supprimé ou assorti de restrictions quelconques aux termes des dispositions de la présente directive“.²⁷

23 — Vt kohtuotsused, 1.3.2012, Akyüz (C-467/10, EU:C:2012:112); 26.4.2012, Hofmann (C-419/10, EU:C:2012:240); 23.4.2015, Aykul (C-260/13, EU:C:2015:257); 21.5.2015, Wittmann (C-339/14, EU:C:2015:333) ja 25.6.2015, Nimanis (C-664/13, EU:C:2015:417).

24 — Kohtuotsus, 26.4.2012 (C-419/10, EU:C:2012:240, punktid 30–42). Täpsustan, et selles kohtuasjas esitatud küsimus puudutas direktiivi 2006/126 artikli 2 lõike 1 ja artikli 11 lõike 4 teise lõigu tõlgendamist, kuid eelotsusetaotluse esitanud kohtul kerkis küsimus, kas selle direktiivi artikli 13 lõige 2 võib takistada nende sätete kohaldamist, sest põhikohtuasja kaebaja väitis, et selle õigusnormi järgi ei saa enne 19. jaanuari 2013 välja antud juhiloa suhtes kohaldada piiravat, peatamis- või äravõtmismeedet (vt ka kohtujuristi ettepanek, Bot, kohtuasi Hofmann, C-419/10, EU:C:2011:723, punktid 28–39).

25 — Vt käesolev ettepanek, punkt 56 jj.

26 — Vastavalt muudetud OUG nr 195/2002 artikli 23 lõigetele 1 ja 9.

27 — Kohtujuristi kursiiv.

42. Selles keeleversioonis kasutatud väljendi „droit de conduire délivré“ sõnasõnaline tõlgendus – eelkõige sõna „délivré“ (väljastatud) tavatähendusest²⁸ lähtudes – võib viia järeldusele, et artikli 13 lõike 2 sõnastus eeldab, et selle õigusnormi kohaselt ei mõjuta direktiivis 2006/126 sätestatud nõuded ainult sõnaselget juhtimisõigust, mis tuleneb ametlikult, tavaliselt halduse üksikakti vormis antud aktist enne 19. jaanuari 2013. Mulle näib, et samaväärne lähenemine võib ilmneda selle sätte teistestki keeleversioonidest.²⁹

43. Selles küsimuses märgin, et terminid „délivré“ (väljastatud) või „délivrance“ (väljastamine) esinevad ka eelkõige direktiivi 2006/126 artiklite 4, 6 ja 7 prantsuskeelses versioonis,³⁰ mis käsitlevad selle artiklis 1 ette nähtud ühtsel Euroopa juhiloamudelil põhineva juhiloa väljaandmise miinimumnõudeid, mis kinnitab mõtet, et need kaks terminit tähistavad tavaliselt seda, kui pädevad siseriiklikud ametiasutused annavad üle dokumendi, mis annab selle omanikule samasuguse juhtimisõiguse, nagu annab juhiluba kitsamas tähenduses.

44. Märgin ka, et mõistet „juhtimisõigus“ oli kasutatud seoses juhilubadega – eelkõige prantsuskeelses versioonis – direktiiviga 2006/126 asendatud direktiivi 91/439 artikli 8 lõikes 2³¹ ning et seda õigust on Euroopa Kohtu praktikas, mis käsitleb viimati nimetatud direktiivi tõlgendamist,³² tavaliselt kirjeldatud kui „juhiloast tulenevat“ õigust.

45. Direktiivi 2006/126 artikli 13 lõike 2 teistes keeleversioonides kasutatud terminid võivad siiski viia teistsuguse tõlgenduseni.

46. Eelkõige rumeeniakeelses versioonis, millele tugineb C. Popescu, esineb väljend „drept de conducere acordat“, kusjuures tuleb täpsustada, et termin „drept“ tähistab tavaliselt õigust ennast, mitte ametlikku dokumenti, mis antud õigust tõendab, ning et erinevalt terminist „délivré“, mida prantsuse keeles kasutatakse tavaliselt dokumendi kohta, vastab rumeeniakeelne sõna „acordat“ sõna-sõnalt sõnale „antud“, mis võib käia nii õiguse kui ka dokumendi kohta.

47. Nii on see ka selle õigusnormi teiste keeleversioonidega, milles on kasutatud keelendeid, mis näivad tähendavat midagi neutraalsemat ja olevat seega üldisema ulatusega kui väljend „droit de conduire délivré“, mida on kasutatud prantsuskeelses versioonis.³³ Sellest võib järeldada, et igasugune juhtimisõigus, mida liikmesriik on tunnustanud – isegi ilma, et selle kohta oleks välja antud ametlikku dokumenti –, võib käia varasemate õiguste alla, mida on selle artikli 13 lõikes 2 silmas peetud.

48. Veelgi enam, direktiivi 2006/126 põhjendus 5 – või vähemalt selle prantsuskeelne versioon – ei võimalda käesolevas kohtuasjas avaldatud kahtlust kindlalt hajutada, sest selles on märgitud: „La présente directive ne devrait pas porter atteinte aux droits de conduire existants ou obtenus avant sa date d'application“ (Käesolev direktiiv ei tohiks piirata enne selle kohaldamiskuupäeva olemasolevaid või saadud juhtimisõigusi). Selles väljendis kasutatud kaks omadussõna võivad viia mõttele, et säilitada tuleb mitte üksnes ametlikult „saadud“ juhtimisõigused, vaid ka enne seda kuupäeva „olemasolevad“ juhtimisõigused, mis kujutab endast laiemat lähenemist, kui laseb aimata selle direktiivi artikli 13 lõike 2 prantsuskeelses versioonis kasutatud termin „délivré“.

28 — Väljastamist määratletakse „tavatähenduses“ nii, et see on „asja või niisuguse dokumendi nagu näiteks kohtuotsuse täitmisele pööramist võimaldava ärakirja üleandmine isikule“ (vt Cornu, G., *Vocabulaire juridique*, sous la direction de l'Association Henri Capitant, Presses universitaires de France, Pariis, 2016, lk 322).

29 — Vt eelkõige taani-, saksa-, horvaadi-, portugali- ja slovakeelne versioon.

30 — Üks ja/või teine nendest terminitest esineb ka eelkõige selle direktiivi põhjenduste 2, 4, 6, 8 ja 9 ning selle artiklite 2, 3, 11 ja 15 prantsuskeelses versioonis.

31 — Mille kohaselt „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“ (kohtujuristi kursiiv).

32 — Vt eelkõige kohtuotsused, 26.6.2008, Wiedemann ja Funk (C-329/06 ja C-343/06, EU:C:2008:366, punktid 62, 64, 72 jj ning 81 jj); 20.11.2008, Weber (C-1/07, EU:C:2008:640, punkt 41); 19.2.2009, Schwarz (C-321/07, EU:C:2009:104, punktid 91, 97 ja 98) ning 13.10.2011, Apelt (C-224/10, EU:C:2011:655, punkt 31).

33 — Eelkõige bulgaaria-, eesti-, kreeka-, inglise-, itaalia-, läti-, ungari-, malta-, poola-, sloveeni- ja rootsikeelses versioonis.

49. Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt ei saa liidu õigusnormi ühes keeleversioonis kasutatud sõnastus olla selle sätte tõlgendamise ainus alus ja sellele ei saa anda esmatahtsust muude keeleversioonide ees. Nimelt tuleb liidu õigusnorme tõlgendada ja kohaldada ühetaoliselt, arvestades Euroopa Liidu kõigis keeltes kehtivaid versioone. Kui liidu õigusakti keeleversioonides on erinevusi – nagu käesoleval juhul –, tuleb asjaomast sätet tõlgendades lähtuda selle õigusakti üldisest ülesehitusest ja eesmärkidest, mille osa see sätte on.³⁴

50. Võttes aga arvesse selle sätte konteksti ja eesmärke, mida ma nüüd kirjeldan, arvan, et mõistel „antud juhtimisõigus“ selle direktiivi 2006/126 artikli 13 lõike 2 tähenduses peab olema kitsas tähendus ning seda ei tohi tõlgendada laiendavalt nii, et liikmesriikidel on keelatud nõuda isikult, kes sai enne 19. jaanuari 2013 mitteametliku juhtimisõiguse, et viimane omandaks alates sellest kuupäevast juhiloa.

2. Soovitatav tõlgendus direktiivi 2006/126 eesmärkidest ja selle artikli 13 kontekstist lähtudes

51. Esiteks tuleb märkida, et direktiiviga 2006/126 ei ühtlustatud juhilubade suhtes kohaldatavaid siseriiklikke õigusnorme mitte täielikult, vaid määrati peamiselt kindlaks miinimumnõuded, mis peavad nende väljaandmiseks täidetud olema,³⁵ ehkki liidu seda valdkonda käsitlevate õigusnormide esemelist kohaldamisala laiendati võrreldes varem direktiivis 91/439 sätestatuga.³⁶ Nendes direktiivides ette nähtud ühtse juhiloamudeli eesmärk oli asendada järk-järgult liikmesriikides eksisteerivad erinevat tüüpi juhiloa ja teha võimalikuks lubade vastastikune tunnustamine ilma toiminguteta, et soodustada liidus ümber paiknevate kodanike vaba liikumist.³⁷

52. Direktiiviga 2006/126 ette nähtud suurema ühtlustamise eesmärk oli muude eesmärkide hulgas³⁸ „aidata parandada liiklusohutust“ – nõue, mille täitmiseks otsiti lahendusi juba direktiiviga 91/439.³⁹ Seepärast kehtestati direktiiviga 2006/126 muude uuenduste hulgas juhiloanõue mopeedijuhtidele, kes ei kuulunud direktiivi 91/439 kohaldamisalasse, et „suurenda[da] eelkõige liiklusohutust kõige nooremate juhtide hulgas, kes statistika järgi osalevad liiklusõnnetustes kõige sagedamini“.⁴⁰

53. Direktiivi 2006/126 sätetest tuleneb, et alates 19. jaanuarist 2013 pidid liikmesriigid kehtestama uue juhiloa kategooria mopeedidele – luba, mis antakse välja taotlejatele, kes on sooritanud teooriaeksami – ning kui siseriiklik seadusandja otsustas lisada need kohustused, on sooritanud praktilise katse ja/või teinud arstliku läbivaatuse.⁴¹

34 — Vt eelkõige kohtuotsused, 28.7.2016, Edilizia Mastrodonato (C-147/15, EU:C:2016:606, punkt 29) ja 22.9.2016, Breitsamer und Ulrich (C-113/15, EU:C:2016:718, punkt 58).

35 — Vt selle kohta Maiani, F. jt, *Droit européen des transports*, Helbing & Lichtenhahn, Basel, 2^e éd., 2013, lk 87.

36 — Vt eelkõige direktiivi 2006/126 põhjendused 2, 3, 8, 9, 16 ja 18.

37 — Vt direktiivi 91/439 põhjendused 1 ja 2, millest viimasel on meenutatud, et „esimene samm nimetatud suunas oli esimene nõukogu 4. detsembri 1980. aasta direktiiv 80/1263/EMÜ ühenduse juhiloa kasutuselevõtu kohta ([EÜT 1980, L 375, lk 1])“. Selles valdkonnas toimunud arengu kohta vt eelkõige Euroopa Parlamendi 3. veebruari 2005. aasta raport, mis käsitleb komisjoni ettepanekut, mille tulemusel võeti vastu direktiiv 2006/126 ((A6-0016/2005), edaspidi „parlamendi 3. veebruari 2005. aasta raport“), lk 56 jj.

38 — Direktiiviga 2006/126 püütakse ka saavutada kaht järgmist peaesmärki: „piirata [juhilubadega toime pandavate] pettuste võimalusi“ ja „tagada kodanike liikumisvabadus“ (vt direktiivi 2006/126 vastuvõtmiseni viinud komisjoni 21. oktoobri 2003. aasta ettepaneku seletuskiri, KOM(2003) 621 (lõplik), lk 6 ja 7 ning selle direktiivi põhjendused 2 ja 17).

39 — Vt eelkõige direktiivi 91/439 põhjendused 1, 4 ja 6. „Liiklusohutuse“ suurendamise eesmärki on Euroopa Kohus oma selle direktiivi tõlgendamist käsitlevas kohtupraktikas korduvalt arvesse võtnud (vt eelkõige kohtuotsused, 15.9.2005, komisjon vs. Saksamaa, C-372/03, EU:C:2005:551, punkt 28, ja 19.2.2009, Schwarz, C-321/07, EU:C:2009:104, punktid 79, 90 ja 96).

40 — Nagu on märgitud direktiivi 2006/126 põhjenduses 13. Vt ka selle direktiivi põhjendus 16 ja üksikasjalikud selgitused direktiivi ettepaneku seletuskirjas (KOM(2003) 621 (lõplik), lk 5 ja lk 14, punktid 39 ja 40).

41 — Vastavalt direktiivi 2006/126 artikli 7 lõike 1 punktis b sätestatud nõuetele, milles on nähtud mopeedide kohta ette, et teooriaeksami sooritamine on juhiloa saamiseks kohustuslik, kuid et liikmesriikidel on õigus teha lisaks kohustuslikuks oskuste ja käitumise katse – mis võib olla kolme- ja neljarattaliste sõidukite puhul erinev – ning arstlik läbivaatus. Vt ka direktiivi ettepaneku seletuskiri (KOM(2003) 621 (lõplik), lk 16, punkt 52).

54. Vaieldamatult võimaldab see, kui mopeedijuhtidelt nõutakse, et nad omandaksid teoreetilised teadmised ja vajaduse korral niisugused praktilised oskused, nagu nõuab direktiiv 2006/126, tagada liiklusohutuse kõrgema taseme. Lisaks võimaldab see, kui on vaja haldusasutuse välja antud dokumenti, kanda juhtimisõiguse omanikud registrisse ja vajaduse korral selle õiguse liikluseeskirja raskete rikkumiste toimepanijatelt ära võtta.⁴² Käesolevasse kohtutoimikusse esitatud teabest ilmneb, et põhikohtuasjas käsitletavad õigusnormid võetigi vastu just eesmärgiga suurendada liiklusohutust ning näib, et see reform avaldas tõesti Rumeenias toimuvate mopeedidega seotud õnnetustega seoses positiivset mõju, kui lähtuda statistikast, mille Rumeenia valitsus on esitanud.⁴³

55. Nagu rõhutavad Rumeenia ja Slovakkia valitsus, oleks see, kui nõustuda C. Popescu tõlgendusega, otseses vastuolus ühega direktiivi 2006/126 peaeesmärkidest, sest niisugune analüüs viiks seisukohale, et liikmesriikidel on keelatud muuta rangemaks avalikul teel mopeedi juhtimise õiguse andmise tingimusi, mis eksisteerisid enne 19. jaanuari 2013, samas kui niisugune õigusnormides sätestatud nõuete rangemaks muutmine võib tõesti liiklusohutust suurendada.

56. Mis puudutab teiseks konkreetsemalt direktiivi 2006/126 artiklit 13, siis Euroopa Kohus on oma otsuse Hofmann sissejuhatavates märkustes juba täpsustanud, et selle artikli 13 „Ühenduse ja kolmandate riikide juhiloamudelite vastavus“ eesmärk on üksnes lahendada enne selle direktiivi rakendamist omandatud õiguste ja selles direktiivis määratletud erinevate juhiloakategooriate vastavuse küsimus“.⁴⁴

57. Euroopa Kohus lähtus oma tõlgenduses kohast, mis nimetatud artiklil 13 direktiivi 2006/126 süsteemis on,⁴⁵ ning järgmistest kaalutlustest: „Seda analüüsi kinnitab ka direktiivi 2006/126 ettevalmistavate materjalide uurimine, millest ilmneb – nagu ka kohtujurist on oma ettepaneku punktis 37 märkinud[⁴⁶] –, et selle direktiivi artikli 13 lõige 2 lisati Euroopa Parlamendi algatusel, kes põhjendas selle sätte lisamist, täpsustades, et „endiste juhilubade vahetamine ei tohi mitte mingil juhul tuua kaasa omandatud õiguste kaotamist või piiramist erinevate sõidukikategooriate juhtimisõiguse osas“.⁴⁷

58. Käesolevas kohtuasjas tugineb Rumeenia valitsus sellele parlamendi esitatud põhjendusele, et järeldada sellest – minu arvates õigesti –, et nimetatud artikli 13 lõikes 2 on silmas peetud eranditult enne 19. jaanuari 2013 omandatud õigusi, mis esinesid *juhiloa* või muu samaväärse dokumendi vormis, mitte olukorda, kus mootorsõidukit võis enne seda kuupäeva *avalikul teel kasutada ilma juhiloata*, nagu see oli mopeedide või nendega samastatavate sõidukitega Rumeenias enne seaduse nr 203/2012 jõustumist. Siin välja pakutud lähenemist kinnitavad minu arvates muud asjaolud, mida on nimetatud direktiivi 2006/126 ettevalmistavates materjalides.⁴⁸

42 — Vt selle kohta käesolev ettepanek, 19. joonealune märkus.

43 — Vt põhjendusena esitatud asjaolud, mida on mainitud käesoleva ettepaneku punktis 27 ning Rumeenia valitsuse kirjalikud seisukohad, milles on täpsustatud, et „pärast seda, kui muudeti mopeedi juhtimist avalikul teel käsitlevaid nõudeid, registreeriti 2013. aastal 316 liiklusõnnetust, milles osales mopeed, võrreldes 1087 õnnetusega 2008. aastal, 1104 õnnetusega 2009. aastal, 973 õnnetusega 2010. aastal, 977 õnnetusega 2011. aastal ja 906 õnnetusega 2012. aastal“ ning et „[s]urmasaanute arv vähenes 2013. aastal samuti, st neid oli 41 võrreldes 168 inimesega 2008. aastal, 143 inimesega 2009. aastal, 126 inimesega 2010. aastal, 97 inimesega 2011. aastal ja 107 inimesega 2012. aastal“.

44 — Kohtuotsus, 26.4.2012 (C-419/10, EU:C:2012:240, punkt 41). Meenutan, et need kategooriad on nii kehtestatud kui määratletud selle direktiivi artiklis 4.

45 — Kohtuotsus, 26.4.2012, Hofmann (C-419/10, EU:C:2012:240, punkt 39), milles on täpsustatud seoses selle kohtuasja esemega, et see koht „näitab [...] seda, et selle artikli 13 lõige 2 viitab mitte juhiloa piiramisele, peatamisele või äravõtmise meetmetele, vaid üksnes õigustele, mis on saadud konkreetse kategooria sõidukite juhtimiseks“.

46 — Oma ettepanekus kohtuasjas Hofmann (C-419/10, EU:C:2011:723) viitas kohtujurist Bot muudatusettepanekule 13, mis pakuti välja parlamendi 3. veebruari 2005. aasta raportis. Viidatud muudatusettepaneku põhjendus puudutab „artikli 3 lõiget 2 b (uus)“ (vt selle raporti lk 11), mille kolmas lõik vastab sisuliselt direktiivi 2006/126 artikli 13 lõikele 2. Raporti seletuskirjas on selgitatud muudatusettepaneku põhjusi, mis puudutavad „olemasolevate juhilubade ümbervahetamist“ liikmesriikides, ning märgitud, et uut õigusnormi peab kohaldama, „ilma et see piiraks teatavatesse kategooriatesse kuuluvate sõidukite juhtimise õigust“ (lk 58).

47 — Kohtuotsus, 26.4.2012, Hofmann (C-419/10, EU:C:2012:240, punkt 42), kohtujuristi kursiiv.

48 — Vt eelkõige parlamendi esimesel lugemisel 23. veebruaril 2005 vastu võetud seisukoha artikli 3 lõige 4 (P6_TC1-COD(2003)0252; ELT 2005, C 304 E, lk 135) ning parlamendi transpordi- ja turismikomisjoni 27. novembri 2006. aasta soovitus teiseks lugemiseks (A6-0414/2006), mille seletuskirja punktis 2.4 on sõnaselgelt märgitud, et „[enne] direktiivi [2006/126] rakendamist antud mis tahes juhtimisõigust mingil juhul ära ei võeta (artikli 13 lõige 2)“ (kohtujuristi kursiiv).

59. Peale direktiivi artikli 13 tekkeloo annab ka selle põhjendus 5 kasulikku teavet ning kõneleb niisuguse tõlgenduse kasuks. Jällegi pakkus parlament välja põhjenduse, mille kohaselt „*[ei piira s/ee olemasolevate juhilubade ümbervahetamine [...] olemasolevaid õigusi juhtida erinevate kategooriate sõidukeid]*“,⁴⁹ viidates sellele põhjendusele, et teha eelmainitud täiendus, millest sai artikli 13 lõige 2.⁵⁰ Lähtudes vahetult eelnevast põhjendusest,⁵¹ eksisteerib selles põhjenduses 5 nimetatud omandatud õiguste järgimise ja ühtse Euroopa juhiloamudeli vastu ümbervahetamisele kuuluvate varem eksisteerinud juhilubade vahel pealegi selge seos.⁵²

60. Sama artikli 13 – mis puudutab sõnaselgelt „kolmandate riikide juhiloamudelit“ – pealkirigi ja selle lõike 1 sisu, tõlgendatuna sellest pealkirjast lähtudes,⁵³ kinnitavad Rumeenia valitsuse analüüsi, et selle artikli lõike 2 vastuvõtmisel oli seadusandja eesmärk niisugune, et ühenduse õigusnormide muutmise, millega ühtlustati juhiloamudeleid ja -kategooriaid, ei mõjutaks *õigusi, mille omandasid isikud, kes said juhiloa enne 19. jaanuari 2013*, ja ainult nende isikute õigusi.

61. Seda lõike 2 konteksti analüüsi kinnitab nende komisjoni otsuste sisu, mis puudutavad vastavust esiteks nende juhilubade kategooriate vahel, mille liikmesriigid on välja andnud enne direktiivi 2006/126 ülevõtmist, ja teiseks selle artiklis 4 määratletud ühtlustatud juhiloakategooriate vahel.⁵⁴

62. Eelnevast ilmneb, et omandatud õiguste kaitse põhimõtet, millele C. Popescu kaudselt viitab, ei saa kohaldada tema huvides, sest ainsad õigused, mida direktiivi 2006/126 artikli 13 lõikega 2 kaitstakse, tulenevad juhilubadest, mille liikmesriigid on andnud välja enne 19. jaanuari 2013, ning kõnesoleval isikul ei olnud enne seda kuupäeva juhiluba.

63. Ülejäänu osas tuleb märkida, et isegi kui niisugust olukorda nagu C. Popescu oma tuleb pidada olukorraks, mis kuulub selle artikli 13 lõike 2 kohaldamisalasse, olen nagu ka Slovakkia valitsus ja komisjon arvamisel, et selles õigusnormis on nähtud liikmesriikidele ette lihtsalt *võimalus* tunnustada edasi juhtimisõigusi, mille nad on andnud enne 19. jaanuari 2013. Selles on märgitud ainult, et direktiiviga 2006/126 ei soovita piirata neid õigusi, mida reguleeritakse seega edasi siseriiklike õigusnormidega, mis olid kohaldatavad enne seda kuupäeva kuni võimaliku siseriikliku reformini.

64. Direktiivi 2006/126 eespool nimetatud eesmärkidega⁵⁵ oleks vastuolus seisukoht, et siseriiklikel seadusandjatel on kohustus hoida määramata aja jooksul jõus avalikul teel sõiduki juhtimise õigused, mis on ajale jalgu jäänud. Minu arvates ei saa teataval ajajärgul omandatud juhtimisõigused olla muutumatud, sest võib olla väga oluline neid piirata või need isegi tühistada, eelkõige liiklusohutusega seotud põhjustel. Liikmesriigid peavad minu arvates saama oma õigusakte muuta, et kohandada need selle direktiiviga, sh mineviku osas, kui see tundub vajalik.

49 — Ümbervahetamine pidi toimuma kindla aja jooksul vastavalt direktiivi 2006/126 artikli 3 lõikele 3, milles on sätestatud, et „hiljemalt 19. jaanuariks 2033 kohaldamiskuupäevast vastavad kõik väljastatud või kasutusel olevad juhiload [selle] direktiivi nõuetele“.

50 — Vt parlamendi 3. veebruari 2005. aasta raporti muudatusettepanek 3, lk 6; kohtujuristi kursiiv.

51 — Direktiivi 2006/126 põhjenduses 4 on märgitud, et „[s]elle vältimiseks, et ühtne Euroopa juhiloamudel ei muutuks lihtsalt üheks lisamudeliks juba kasutusel oleva 110 mudeli kõrval, peaksid liikmesriigid võtma kõik vajalikud meetmed, et väljastada käesolev ühtne mudel kõikidele loaomanikele“.

52 — Vt ka parlamendi esimesel lugemisel 23. veebruaril 2005 vastu võetud seisukoha põhjendused 4 ja 5, milles on märgitud, et „[k]õikides liikmesriikides tuleks vanad juhiload ümber vahetada, et vältida olukorda, kus ühtse Euroopa mudeli asemel on lihtsalt täiendav Euroopa mudel“, ning et „[s]ee olemasolevate juhilubade ümbervahetamine ei tohiks piirata olemasolevaid õigusi juhtida erinevate kategooriate sõidukeid“.

53 — Võttes arvesse artikli 13 pealkirja, on minu arvates loogiline, et väljendiga „enne käesoleva direktiivi rakendamist väljastatud juhiload“ selle artikli lõike 1 esimeses lõigus mõeldakse juhtimisõigusi, mis tulenevad „kolmandate riikide juhiloamudelitest“ vastandina „ühenduse juhiloamudelile“, mida on nimetatud direktiivi 2006/126 artiklis 1 ja mida on kasutatud selle 1 lisas.

54 — Vt eelkõige komisjoni 18. detsembri 2012. aasta otsuse nr 2013/21/EL (ELT 2013, L 19, lk 1) ja 20. märtsi 2014. aasta otsuse nr 2014/209/EL juhilubade kategooriate vahelise samaväärsuse kohta (ELT 2014, L 120, lk 1) põhjendused 1–3.

55 — Vt käesolev ettepanek, punkt 52.

65. Arvan seega, et direktiivi 2006/126 ja eelkõige selle artikli 13 lõiget 2, tõlgendatuna koostoimes selle põhjendusega 5, tuleb tõlgendada nii, et nendega ei ole vastuolus niisugused siseriiklikud õigusnormid, nagu käsitletakse põhikohtuasjas.

V. Ettepanek

66. Esitatud põhjendustest lähtudes teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Înalta Curte de Casație și Justiție (Rumeenia kõrgeim kassatsioonikohus) eelotsuse küsimusele järgmiselt:

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. detsembri 2006. aasta direktiivi 2006/126/EÜ juhilubade kohta ja eelkõige selle artikli 13 lõiget 2, tõlgendatuna koostoimes selle põhjendusega 5, tuleb tõlgendada nii, et nendega ei ole vastuolus see, kui liikmesriigi õigusnormides on nõutud, et isikud, kellel on dokument, mis lubas neil juhtida mopeedi avalikul teel enne 19. jaanuari 2013, peavad omandama mopeedi juhtimiseks pärast seda kuupäeva juhiloa, sooritades samasugused katsed, nagu on nõutavad teiste mootorsõidukite puhul.