

JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS

PHILIPPE LÉGER

12 päivänä toukokuuta 2005¹

1. Nyt käsiteltävänä olevalla kanteella Euroopan yhteisöjen komissio vaatii, että yhteisöjen tuomioistuin toteaa, että Saksan liittotasavalta ei ole noudattanut yhteisön ajokortista 29 päivänä heinäkuuta 1991 annetun neuvoston direktiivin 91/439/ETY² mukaisia velvoitteitaan.

I Asiaa koskevat oikeussäännöt

A Yhteisön lainsäädäntö

2. Komissio esittää kanteensa tueksi useita väitteitä, jotka koskevat tiettyjen ajoneuvojen kuljettamisen alaikärajaa, mahdollisuutta kuljettaa muita ajoneuvoja kuin niitä, joiden kuljettamista varten ajokortti³ on myönnetty, sekä toisten jäsenvaltioiden myöntämien ajokorttien rekisteröinti- ja vaihtomennettelyä.

3. Ajokorttien myöntämistä ja käyttöä koskevien säännösten yhdenmukaistaminen aloitettiin yhteisön ajokortin käyttöönotosta 4 päivänä joulukuuta 1980 annetulla neuvoston ensimmäisellä direktiivillä 80/1263/ETY.⁴ Kyseisen direktiivin tavoitteena oli tieliikenneturvallisuuden parantaminen ja sellaisten henkilöiden liikkuvuuden helpottaminen, jotka sijoittautuvat toiseen jäsenvaltioon kuin siihen, jossa he ovat suorittaneet kuljettajantutkinnon, tai jotka matkustavat yhteisön sisällä.

4. Tässä tarkoituksessa direktiivillä 80/1263 lähennettiin asiaa koskevia kansallisia säännöksiä erityisesti kansallisten ajokorttien

1 — Alkuperäinen kieli: ranska.

2 — EYVL L 237, s. 1 (jäljempänä direktiivi).

3 — [Tämä alaviite koskee vain ranskankielistä alkutekstiä.]

4 — EYVL L 375, s. 1.

myöntämisen ja niiden voimassaoloehtojen osalta. Siinä määritettiin myös malli yhteisön ajokortiksi ja otettiin käyttöön ajokorttien vastavuoroisen tunnustamisen periaate sekä korttien vaihtamisjärjestelmä sellaisia tilanteita varten, joissa kortinhaltija vaihtaa asuin- tai työpaikkaansa jäsenvaltiosta toiseen.

kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin antamiseen sovelletaan 18 vuoden alaikärajaa.⁵ Säännöksessä säädetään lisäksi, että "sellaisen moottoripyörien kuljettamiseen, joiden teho on enemmän kuin 25 kW tai joiden teho/painosuhte on enemmän kuin 0,16 kW/kg (taikka sivuvaunullisten moottoripyörien kuljettamiseen, kun niiden teho/painosuhte on enemmän kuin 0,16 kW/kg), vaaditaan kuitenkin vähintään kahden vuoden kokemus alhaisemmat määräykset täyttävien moottoripyörien kuljettamisesta A luokan ajokortilla".

5. Direktiivi 80/1263 kumottiin direktiivillä 91/439. Viimeksi mainittu edustaa uutta vaihetta kansallisten säännösten yhdenmukaistamisessa erityisesti ajokorttien myöntämisedellytysten ja myöntämiseen liittyvän vastavuoroisen tunnustamisen periaatteen ulottuvuuden osalta.

6. Ajokorttien myöntämiseen sovelletaan muun muassa alaikärajoja, jotka määräytyvät kuljetettavan ajoneuvon luokan perusteella; jaosta luokkiin säädetään direktiivissä.

8. Mainitun artiklan 1 kohdan b alakohdan ensimmäisen luetelmakohdan viimeisessä virkkeessä tarkennetaan, että "tällaista aikaisempaa kokemusta ei kuitenkaan edellytetä, jos ajokokelas on vähintään 21-vuotias ja jos ajokokelas läpäisee erityisen ajotaitoa ja ajotapaa koskevan kokeen ja ajokokeen". Direktiivin 6 artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat poiketa tiettyjä ajoneuvoluokkia koskevista alaikärajavaatimuksista (A, B ja B + E (tai BE)) ja antaa näitä ajoneuvoluokkia vastaavat ajokortit jo 17-vuotiaille; näiden viimeksi mainittujen osalta ei kuitenkaan voida poiketa mainitun direktiivin 6 artiklan 1 kohdan b alakohdan ensimmäisen luetelmakohdan viimeisen virkkeen mukaisesta alaikärajasta.

7. Direktiivin 6 artiklan 1 kohdan b alakohdan ensimmäisen luetelmakohdan ensimmäisessä virkkeessä asetetun periaatteen mukaan luokkaan A kuuluvien ajoneuvojen

5 — Direktiivin 3 artiklan 1 kohdan ensimmäisen luetelmakohdan mukaan A luokkaan kuuluvat moottoripyörät joko sivuvaunulla tai ilman.

9. Direktiivin 6 artiklan 1 kohdan b alakohdan kolmannessa luettelakohdassa säädetään, että alaluokkiin C1⁶ ja C1 + E (tai C1E)⁷ kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin antamiseen sovellettava alaikäraja on 18 vuotta, jollei tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta 20 päivänä joulukuuta 1985 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85⁸ kyseisten ajoneuvojen kuljettamista koskevista säännöksistä muuta johdu.

lan 2 kohdan b alakohdassa säädetään, että luokkaan C + E (tai CE)⁹ kelpoisuuden antavat ajokortit oikeuttavat myös luokkaan D + E (tai DE),¹⁰ jos niiden haltijoilla on oikeus kuljettaa luokkaan D kuuluvia ajoneuvoja.¹¹

10. Ajokortin kelpoisuus ei rajoitu pelkästään siihen luokkaan kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen, jota varten kortti on myönnetty. Niinpä esimerkiksi direktiivin 5 artik-

11. Jonkin jäsenvaltion myöntämä ajokortti on lisäksi tunnustettava muissa jäsenvaltioissa. Tämä vastavuoroisen tunnustamisen periaate on asetettu direktiivin 1 artiklan 2 kohdassa yleisluonteisena ilmaisuna seuraavasti: "Jäsenvaltioiden antamat ajokortit on tunnustettava vastavuoroisesti."

12. Silloin kun ajokortin haltija muuttaa vakinaisesti asumaan muuhun jäsenvaltioon kuin siihen, joka on antanut ajokortin, direktiivin mukaan se jäsenvaltio, johon ajokortin haltija muuttaa vakinaisesti asu-

6 — Direktiivin 3 artiklan 2 kohdan kolmannen luettelakohdan mukaan alaluokkaan C1 kuuluvat ajoneuvot, jotka eivät kuulu alaluokkaan D (johon kuuluvat linja-autot) ja joiden suurin sallittu paino on enemmän kuin 3 500 kg (eli 3,5 tonnia) mutta enintään 7 500 kg (7,5 tonnia). Säännöksessä säädetään lisäksi, että kyseiseen alaluokkaan kuuluvien ajoneuvoihin voidaan liittää perävaunu, jonka suurin sallittu paino on enintään 750 kg.

7 — Direktiivin 3 artiklan 2 kohdan neljännen luettelakohdan mukaan alaluokkaan C1 + E kuuluvat ajoneuvoyhdistelmät, jotka koostuvat vetovaunusta, joka kuuluu alaluokkaan C1, ja perävaunusta, jonka suurin sallittu paino on enemmän kuin 750 kg, jos näin muodostuvan ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu paino on enintään 12 000 kg (12 tonnia) ja jos perävaunun suurin sallittu paino on enintään vetovaunun paino.

8 — EYVL L 370, s. 1. Mainitun asetuksen 5 artiklan 1 kohdassa säädetään, että "tavaraliikennekuljettajien alaikärajat ovat seuraavat: a) 18 vuotta, jos ajoneuvon ja siihen mahdollisesti kuuluvan perävaunun tai puoliperävaunun suurin sallittu paino on enintään 7,5 tonnia b) muiden ajoneuvojen osalta — 21 vuotta tai — 18 vuotta, jos kyseisellä henkilöllä on jonkin jäsenvaltion tunnustama ammattitaitoa osoittava todistus, jonka mukaan hänellä on maanteiden tavaraliikenteen kuljettajien koulutus, joka on tieliikenteen kuljettajien vähimmäiskoulutustasosta annettujen yhteisön sääntöjen mukainen".

9 — Direktiivin 3 artiklan 1 kohdan kuudennen luettelakohdan mukaan luokkaan C + E kuuluvat ajoneuvoyhdistelmät, jotka koostuvat luokkaan C kuuluvasta vetovaunusta ja perävaunusta, jonka suurin sallittu paino on enemmän kuin 750 kg. Edellisen luettelakohdan mukaan luokkaan C kuuluvat muut kuin luokkaan D kuuluvat ajoneuvot (eli muut kuin linja-autot), joiden suurin sallittu paino on enemmän kuin 3 500 kg (eli 3,5 tonnia), ja siinä tarkennetaan, että tähän luokkaan kuuluvien ajoneuvoihin voidaan liittää perävaunu, jonka suurin sallittu paino on enintään 750 kg.

10 — Direktiivin 3 artiklan 1 kohdan kahdeksannen luettelakohdan mukaan luokkaan D + E kuuluvat ajoneuvoyhdistelmät, jotka koostuvat luokkaan D kuuluvasta vetovaunusta ja perävaunusta, jonka suurin sallittu paino on enemmän kuin 750 kg.

11 — Kuten edellä esitin, luokkaan D kuuluvat linja-autot. Direktiivin 3 artiklan 1 kohdan seitsemännessä luettelakohdassa tarkennetaan, että tähän luokkaan kuuluvat matkustajien kuljettamiseen käytetyt ajoneuvot, joissa on enemmän kuin 8 istuinta kuljettajan istuimen lisäksi, ja siinä todetaan lisäksi, että tähän luokkaan kuuluvien moottoriajoneuvoihin voidaan liittää perävaunu, jonka suurin sallittu paino on enintään 750 kg.

maan, voi kuitenkin soveltaa kyseessä olevaan ajokortin haltijaan tiettyjä kansallisia määräyksiään.

jäsenvaltion antaneen ajokortin haltijalla on vakituinen asuinpaikka, saa soveltaa ajokortin haltijaan kansallisia ajo-oikeuden rajoittamista tai poistamista taikka sen määräaikaista tai pysyvää peruuttamista koskevia kansallisia säännöksiä ja tarvittaessa vaihtaa ajokortin tätä tarkoitusta varten”.

13. Näitä määräyksiä ovat direktiivin 1 artiklan 3 kohdan mukaan kansalliset verotusta, ajokortin voimassaoloaika ja lääkärintarkastusta koskevat määräykset. Näiden määräyksien soveltamisen yhteydessä jäsenvaltio, jossa ajokortin haltija asuu vakituisesti, voi tehdä toisen jäsenvaltion myöntämään ajokorttiin välttämättömiksi katsottavia merkintöjä. Direktiivin liitteessä I olevassa 4 kohdassa säädetään lisäksi, että asuinvaltio voi tehdä ajokorttiin kyseisiä merkintöjä, kuten merkinnän asuinvaltion alueella suoritetusta vakavasta rikoksesta, sillä edellytyksellä, että se merkitsee tällaiset tiedot myös itse antamiinsa ajokortteihin ja että ajokortissa on käytettävissä tähän tarvittava tila.¹²

B Kansallinen lainsäädäntö

15. Käsiteltävänä olevan asian kannalta merkityksellinen Saksan lainsäädäntö sisältyy 18.8.1998 annettuun Verordnung über die Zulassung von Personen zum Strassenverkehrissä eli niin sanottuun Fahrerlaubnis-Verordnungiin (asetus ajo-oikeudesta tielikenteessä).¹³

14. Direktiivin 8 artiklan 2 kohdassa säädetään lisäksi, että ”jollei rikoslain ja yleistä järjestystä koskevien säädösten alueellisen soveltamisen periaatteen huomioon ottamisesta muuta johdu, se jäsenvaltio, jossa toisen

16. FeV:n 6 §:n 2 momentin toisessa virkkeessä säädetään, että alaikäraja luokkaan A kuuluvan raskaan moottoripyörän suoralle ajoluvalle on 25 vuotta. FeV:n 10 §:n 2 momentin ensimmäisessä virkkeessä säädetään, että 17 vuotta täyttäneellä on oikeus kuljettaa alaluokkiin C1 tai C1E kuuluvia ajoneuvoja silloin, kun kyseessä on kuorma-autonkuljettajan ammatillinen koulutus (ja oikeus koskee vain tähän koulutukseen liittyvää ajoa).

12 — Tämä tarkennus on toistettu direktiivin, sellaisena kuin se on muutettuna 23.7.1996 annetulla neuvoston direktiivillä 96/47/EY (EYVL L 235, s. 1), joka tuli voimaan 18.9.1996, liitteessä I a olevan 3 kohdan a alakohdassa. Tämän liitteen perusteella jäsenvaltiot voivat myöntää ajokortteja, joiden malli poikkeaa direktiivin liitteen I mukaisesta perinteisestä paperisesta ajokorttimallista. Tämä uudempi ajokorttimalli on polykarbonaattikortti, jonka tyyppisiä esimerkiksi luottokortit ovat. Tällaiseen ajokorttiin voidaan tehdä samat merkinnät kuin perinteiseen ajokorttiin.

13 — BGBl. 1998 I, s. 2214; jäljempänä FeV. FeV tuli voimaan 1.1.1999.

17. FeV:n 6 §:n 3 momentin 6 kohdan mukaan C1E- ja D-ajokortin haltijoilla on oikeus kuljettaa luokkaan DE kuuluvia ajoneuvoja. Lisäksi FeV:n 6 §:n 4 momentin mukaan tyyppiä C1, C1E, C tai CE olevan ajokortin haltijat saavat kuljettaa linja-autoja (eli luokkaan D kuuluvia ajoneuvoja) ajoneuvon kunnon tarkastamiseksi tai sen siirtämiseksi ilman matkustajia maan rajojen sisäpuolella tapahtuvassa ajossa.

18. FeV:n 29 §:n 1 ja 2 momentin mukaan toisen jäsenvaltion myöntämän ajokortin haltijan on sakon uhalla rekisteröitävä ajokorttinsa Saksan hallintoviranomaisessa, jos hänen vakituinen asuinpaikkansa on Saksassa ja ajokortin saamisesta on kulunut enintään kaksi vuotta.

19. FeV:n 29 §:n 3 momentissa ja 47 §:n 2 momentissa säädetään vielä, että toisen jäsenvaltion myöntämän ajokortin haltijan, jolla on vakituinen asuinpaikka Saksassa, on vaihdettava ajokorttinsa saksalaiseen ajokorttiin sitä varten, että ajokorttiin voidaan tehdä tiettyjä merkintöjä muun muassa ajokortin voimassaoloajasta tässä jäsenvaltiossa silloin kun se on lyhyempi kuin voimassaoloaika ajokortin myöntäneessä jäsenvaltiossa.

II Oikeudenkäyntiä edeltänyt menettely

20. Saksan liittotasavallan ja komission välillä käydyn kirjeenvaihdon jälkeen komissio katsoi, että kyseinen jäsenvaltio on laiminlyönyt direktiivin 91/439 mukaisia velvollisuuksiaan, ja lähetti tälle 18.7.2001 päivätyn virallisen huomautuksen ja pyysi tätä esittämään huomautuksensa.

21. Koska Saksan liittotasavallan huomautukset eivät vakuuttaneet komissiota, se antoi Saksan liittotasavallalle 21.3.2002 päivätyllä kirjeellään perustellun lausunnon, jossa se kehotti Saksan liittotasavaltaa toteuttamaan mainitun direktiivin noudattamisen edellyttämät toimenpiteet kahden kuukauden määräajassa kyseisen lausunnon tiedoksisaamisesta.

22. Koska säädösehdotuksen, jonka tarkoitus on osittain korjata väitetty jäsenyysoikeuksien laiminlyönti, hyväksyminen viivästy, komissio päätti nostaa tämän laiminlyöntikanteen, joka jätettiin yhteisöjen tuomioistuimeen 2.9.2003.

III Kanne

23. Komissio esittää kanteensa tueksi kuusi väitettä, joista Saksan hallitus on kiistänyt vain kaksi. Tarkastelen ensin näitä kahta väitettä, joissa on kyse tiettyjen ajoneuvojen kuljettamisen alaikärajasta. Tämän jälkeen tarkastelen lyhyesti muita väitteitä, joita ei ole kiistetty ja jotka koskevat mahdollisuutta kuljettaa muita ajoneuvoja kuin niitä, joiden kuljettamista varten ajokortti on myönnetty, sekä toisten jäsenvaltioiden myöntämien ajokorttien rekisteröinti- ja vaihtomenettelyä.

A. Tiettyjen ajoneuvojen kuljettamisen alaikärajaa koskevat väitteet

24. Näissä väitteissä on kyse yhtäältä luokkaan A kuuluvista raskaista moottoripyöristä¹⁴ ja toisaalta alaluokkiin C1 ja C1E kuuluvista ajoneuvoista. Tarkastelen ensin yhtä ja sitten toista näistä väitteistä.

1. Luokkaan A kuuluvien raskaiden moottoripyörien kuljettamisen alaikärajaa koskeva väite

a) Asianosaisten lausumat

25. Tällä väitteellään komissio katsoo, että Saksan liittotasavalta rikkoo direktiivin 6 artiklan 1 kohdan b alakohdan ensimmäisen luetelmakohdan viimeistä virkettä, kun se asettaa 25 vuoden alaikärajan luokkaan A kuuluvien raskaiden moottoripyörien suoralle ajoluvalle, mikä tarkoittaa sitä, että kokemusta alempaan luokkaan kuuluvien moottoripyörien kuljettamisesta ei vaadita. Kantajan mukaan direktiivin kyseisten säännösten nojalla jäsenvaltion kansallisessa lainsäädännössä voidaan asettaa vain 21 vuoden alaikäraja. Komissio esittää tämän väitteensä tueksi, että mainituilla säännöksillä pyrittiin yhdenmukaistamaan täydellisesti luokkaan A kuuluvien raskaiden moottoripyörien suora ajolupa, kun niillä asetettiin tässä tarkoituksessa yhdenmukainen alaikäraja niin, ettei jäsenvaltioilla ole oikeutta yksipuolisesti asettaa tästä poikkeavaa alemmaa tai ylempää alaikärajaa.

26. Saksan hallitus ei hyväksy direktiivin 6 artiklan 1 kohdan b alakohdan ensimmäisen luetelmakohdan viimeisen virkkeen tällaista tulkintaa. Saksan hallituksen mukaan kyseiset säännökset eivät tarkoita kyseessä

¹⁴ — Tämä ilmaisu tarkoittaa direktiivin 6 artiklan 1 kohdan b alakohdan ensimmäisen luetelmakohdan mukaisia ajoneuvoja. Muistutan, että kyseessä ovat moottoripyörät, joiden teho on enemmän kuin 25 kW tai joiden teho/painosuhte on enemmän kuin 0,16 kW/kg (taiikka sivuvaunulliset moottoripyörät, kun niiden teho/painosuhte on enemmän kuin 0,16 kW/kg).

olevien ajoneuvojen suoran ajoluvan täydellistä yhdenmukaistamista. Sen lisäksi, että niillä jätetään jäsenvaltiolle oikeus olla ottamatta tai ottaa käyttöön kyseinen suora ajolupa, niillä annetaan jäsenvaltioille myös siinä tapauksessa, että ne ottavat sen käyttöön, mahdollisuus asettaa 21:tä vuotta korkeampi alaikäraja direktiivin liikenneturvallisuutta koskevan tavoitteen mukaisesti. Saksan hallitus tuo tässä suhteessa esille sen, että komissio on äskettäin direktiivin muuttamisen yhteydessä ehdottanut liikenneturvallisuuden parantamiseksi kyseessä olevan alaikärajan nostamista 24 vuoteen 21 vuoden sijasta.

b) Arviointi

27. Katson, että kyseinen komission väite on perusteeton.

28. Kun direktiivin 6 artiklan 1 kohdan b alakohdan ensimmäisen luetelmakohdan viimeisessä virkkeessä asetetaan 21 vuoden alaikäraja mahdolliselle luokkaan A kuuluvien raskaiden moottoripyörien suoralle ajoluvalla, sillä esitetään mielestäni pelkästään se, että alle 21-vuotiaat saavat oikeuden kuljettaa kyseisiä ajoneuvoja. Kyseessä olevat säännökset eivät estä sitä, että kansallisessa lainsäädännössä asetetaan direktiivissä säädettyä korkeampi ikäraja, kuten 25 vuotta. Useat seikat tukevat tätä päätelmää.

29. Ensiksikin se, että mainitun direktiivin 6 artiklan 2 kohdalla jäsenvaltioille annetaan mahdollisuus poiketa tiettyjä ajoneuvoluokkia (muut kuin luokkaan A kuuluvat raskaat moottoripyörät) varten säädetyistä alaikärajavaatimuksista ja antaa näin ollen ajokortit 17-vuotta täyttäneille henkilöille eli poiketa siitä vähimmäisiästä, joka direktiivillä asetetaan kyseisiin luokkiin kuuluvien ajoneuvojen osalta, kyseinen säännös viittaa siihen, että direktiivissä säädettyjen alaikärajojen tarkoituksena on asettaa "alaraja" (eikä "yläraja"), jonka alittaminen on ajokortin myöntämisen yhteydessä kiellettyä, paitsi milloin on kyse mainitussa artiklassa säädetyistä nimenomaisista poikkeuksista.

30. Vaikka kyseisen artiklan mukaisissa poikkeuksissa on kyse vain alaikärajasta, joka on alempi kuin se, joka direktiivissä on asetettu kyseessä olevien ajoneuvojen kuljetamiselle, eikä ylemmästä alaikärajasta, tämä ei mielestäni tarkoita sitä, että jäsenvaltioita systemaattisesti kiellettäisiin asettamasta ylempiä alaikäraja. Sitä vastoin selityksenä sille, että direktiivin 6 artiklan 2 kohta vaikenee tällaisesta ylemmästä alaikärajasta, on epäilemättä se, että direktiivin alaikärajaa koskevien säännösten tarkoituksena ei ole estää jäsenvaltioita hyväksymästä asiaa koskevia tiukempia määräyksiä, joten sitä varten, että jäsenvaltiot voivat antaa tiukempia määräyksiä, ei ollut tarpeen säätää tältä osin poikkeuksia.

31. Direktiivin tavoite alaikärajojen asettamisesta vahvistaa kyseisen tulkinnan.

alaikärajan 21 vuodesta 24 vuoteen liikenneturvallisuuden parantamiseksi¹⁵.

32. Kuten direktiivin neljännessä perustelukappaleessa korostetaan, ajokortin antamisen vähimmäisedellytyksistä säättäminen on tarpeen liikenneturvallisuussäännösten toteuttamiseksi. Totean lisäksi, että direktiivin 6 artiklan 1 kohdassa säädettyt alaikärajat kuuluvat sellaisiin vähimmäisedellytyksiin, joilla pyritään tämän tavoitteen saavuttamiseen.

34. Näiden eri seikkojen perusteella mielestäni direktiivin 6 artiklan 1 kohdan b alakohdan ensimmäisen luettelamakohdan viimeisen virkkeen kanssa ei ristiriidassa ole se, että kansallisessa lainsäädännössä — kuten kyseessä olevassa Saksan lainsäädännössä — asetetaan tässä artiklassa säädettyä korkeampi alaikäraja. Näin ollen katson, että väite, joka koskee luokkaan A kuuluvien raskaiden moottoripyörien suoran ajoluvan alaikärajaa ja joka perustuu direktiivin mainitun artiklan rikkomiseen, on perusteeton.

2. Alaluokkiin C1 ja C1E kuuluvien ajoneuvojen kuljettamisen alaikärajaa koskeva väite

33. Alaikärajojen asettamisen tarkoituksena on aivan selvästi liikenneturvallisuuden parantaminen, sikäli kuin niillä kielletään myöntämästä ajokorttia henkilöille, jotka eivät ole saavuttaneet kyseessä olevaa alaikärajaa, mutta samaa ei voida sanoa siitä tilanteesta, että direktiivin alaikärajat tarkoittaisivat sitä, että jäsenvaltiot eivät saa evätä ajokorttia mainitun alaikärajan saavuttaneilta henkilöiltä. Nimittäin yleensä juuri tarve parantaa liikenneturvallisuutta saa jäsenvaltiot asettamaan direktiivissä säädettyjä alaikäraja korkeammat ikäraajat. Ja kuten Saksan hallitus huomauttaa, komissio on äskettäin ilmaissut aikomuksen nostaa tehokkaiden moottoripyörien suoran ajoluvan

a) Asianosaisten lausumat

35. Tällä väitteellään komissio katsoo, että Saksan liittotasavalta on rikkonut direktiivin

15 — Ks. 21.10.2003 annettu ehdotus direktiiviksi ajokorteista KOM(2003) 621 lopullinen, 71 ja 77 kohta. Komissio toteaa, että voimassa olevan yhteisön lainsäädännön nojalla lukuisat nuoret kuljettajat, joilla ei ole käytännön ajokokemusta, voivat ajaa tehokkaimpia moottoripyöriä. Komissio toteaa myös, että onnettomuustilastot osoittavat, että onnettomuusriski on erittäin suuri alle 24-vuotiailla näiden ajoneuvojen kokemattomilla kuljettajilla. Komissio ehdottaa siis liikenneturvallisuuden vuoksi mainittujen ajoneuvojen suoran ajoluvan alaikärajan nostamista 21 vuodesta 24 vuoteen.

6 artiklan 1 kohdan b alakohdan kolmatta luettelakohdtaa luettuna yhdessä asetuksen N:o 3820/85 5 artiklan 1 kohdan b alakohdan toisen luettelakohdan kanssa, kun se sallii henkilöiden, jotka ovat 17 vuotta täyttäneitä, kuljettaa alaluokkiin C1 ja C1E kuuluvia ajoneuvoja kuorma-autonkuljettajan ammatillisen koulutuksen yhteydessä. Komission mukaan direktiivin kyseisten säännösten sekä niissä viitattujen asetuksen säännösten kanssa ristiriidassa on se, että alle 18-vuotiaat saavat oikeuden kuljettaa näitä ajoneuvoja.

36. Saksan hallitus on kiistänyt tämän väitteen. Se tarkoittaa, että sen kansallisen oikeuden mukaan C1-ajokortin myöntämisen edellytyksenä on, että henkilöllä on B-ajokortti.

37. Saksan hallituksen mukaan lisäksi sellaisen maanteiden tavaraliikenteen kuljettajien tunnustettuun koulutukseen perustuvan ammattitaitoa osoittavan todistuksen hankkiminen, joka oikeuttaa asetuksen N:o 3820/85 5 artiklan 1 kohdan b alakohdan toisen luettelakohdan nojalla antamaan tällaisten todistusten haltijoille näiden täytettyä 18 vuotta luvan kuljettaa tavarankuljetusajoneuvoja, joiden paino ylittää 7,5 tonnia, tarkoittaa sitä, että kyseessä oleva koulutus voi alkaa ennen kuin asianomaiset ovat täyttäneet 18 vuotta ja että siihen kuuluu tiettyä ajoharjoittelua. Tästä seuraa Saksan hallituksen mukaan se, että kun kansallisen lainsäädännön nojalla 17-vuotiaat saavat ammatillista koulutusta varten kuljettaa ala-

luokkiin C1 ja C1E kuuluvia ajoneuvoja, kyseessä oleva kansallinen lainsäädäntö on mainitun asetuksen 5 artiklan 1 kohdan b alakohdan toisen luettelakohdan, johon direktiivin 6 artiklan 1 kohdan b alakohdan kolmannessa luettelakohdassa viitataan, mukaista. Tämän perustelun hylkääminen tarkoittaisi Saksan hallituksen mukaan sitä, että sellaisen kuorma-autonkuljettajakoulutuksen antamista, joka on riittävän pitkä ollakseen kattava, kohdeltaisiin epäedullisesti liikenneturvallisuuden kustannuksella.

38. Saksan hallitus vetoaa lopuksi siihen, että tämän kansallisen lainsäädännön mukaisen ennenaikaisen oikeuden kuljettaa alaluokkiin C1 ja C1E kuuluvia ajoneuvoja soveltamisala on suhteellisen suppea. Kyseinen lupa annetaan vain kuorma-autonkuljettajan ammatilliseen koulutukseen osallistuville henkilöille, jotka ovat läpäisseet edeltävät psykologisen testin ja lääkärintarkastuksen. Lisäksi lupa kuljettaa kyseessä olevia ajoneuvoja koskee vain mainitun ammattikoulutuksen yhteydessä maan rajojen sisäpuolella tapahtuvaa ajoa.

b) Arviointi

39. Kyseinen komission väite on mielestäni perusteltu sekä alaluokkaan C1 että ala-

luokkaan C1E kuuluvien ajoneuvojen osalta.

kuuluvia ajoneuvoja, koskevista alaikärajoista ja näin ollen antaa näitä ajoneuvotyyppejä koskevat ajokortit 17 vuotta täyttäneille, on todettava, että tämä ei koske alaluokkaan C1 kuuluvia ajoneuvoja. Koska direktiivin 6 artiklan 2 kohta on tyhjentävä, ei ole mahdollista, että sillä perusteella, että kyseisen artiklan nojalla 17-vuotias voi saada B-ajokortin, saman ikäinen henkilö voi saada C1-ajokortin.

40. Direktiivin 6 artiklan 1 kohdan b alakohdan kolmannen luetelmakohdan ja asetuksen N:o 3820/85 5 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaan alaluokkaan C1 kuuluvia ajoneuvoja saavat kuljettaa vain 18 vuotta täyttäneet henkilöt. Kun kyseessä olevassa kansallisessa lainsäädännössä annetaan 17 vuotta täyttäneille oikeus kuljettaa kyseisiä ajoneuvoja, sillä rikotaan direktiivin kyseisiä säännöksiä, jotka ovat samansisältöiset kuin ne mainitun asetuksen säännökset, joihin on viitattu edellä. Tämä päätelmä pätee, vaikka kyseisen ennenaikaisen ajo-oikeuden soveltamisala on rajoitettu, mihin Saksan hallitus vetoaa.

41. Merkitystä ei myöskään ole sillä, että C1-ajokortin (joka oikeuttaa alaluokkaan C1 kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen) myöntämisen edellytyksenä on, että henkilöllä on B-ajokortti (joka oikeuttaa luokkaan B kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen), mihin Saksan hallitus vetoaa. Vaikka nimittäin direktiivin 6 artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat poiketa direktiivissä tiettyjen luokkien ajoneuvoja, kuten luokkaan B

42. Muistutan alaluokkaan C1E kuuluvien ajoneuvojen osalta, että asetuksen N:o 3820/85 (johon direktiivin 6 artiklan 1 kohdan b alakohdan kolmannessa luetelmakohdassa viitataan) 5 artiklan 1 kohdan b alakohdan ensimmäisessä luetelmakohdassa asetetaan periaate, jonka mukaan kyseisten ajoneuvojen kuljettamisen alaikäraja on 21 vuotta. Vain poikkeuksena tästä periaatteesta voidaan soveltaa mainitun asetuksen 5 artiklan 1 kohdan b alakohdan toisen luetelmakohdan mukaista alemmää 18 vuoden alaikärajaa ja vain, kuten haluan muistuttaa, ”jos kyseisellä henkilöllä on jonkin jäsenvaltion tunnustama ammattitaitoa osoittava todistus, jonka mukaan hänellä on maanteiden tavaraliikenteen kuljettajien koulutus, joka on tieliikenteen kuljettajien vähimmäiskoulustasosta annettujen yhteisön sääntöjen mukainen”.

43. Asetuksen N:o 3820/85 kyseisistä säännöksistä johtuu, että edellytyksenä sille, että 18 vuotta täyttäneellä on oikeus kuljettaa alaluokkaan C1E kuuluvia ajoneuvoja, on se, että henkilö on saanut kuorma-autonkuljettajan ammatillisen koulutuksen ja että hänellä on ammattitaitoa osoittava todistus, joka on annettu kyseisen koulutuksen suorittamisen johdosta.

44. Vaikka siis kyseinen ammatillinen koulutus voi alkaa ennen kuin asianomainen on täyttänyt 18 vuotta ja vaikka siihen voi kuulua alle 18-vuotiaana suoritettua avustettua ajoharjoittelua kouluttajan jatkuvassa valvonnassa, ei asianomaiselle saa myöntää minkäänlaista lupaa kuljettaa alaluokkaan C1E kuuluvaa ajoneuvoa silloin, kun hän ei ole vielä täyttänyt 18:aa vuotta ja suorittaa edelleen ammatillista tutkintoa eikä hänellä siis ole ammattitaitoa osoittavaa todistusta, joka annetaan vasta kyseisen tutkinnon suorittamisen jälkeen.

45. Näin kuitenkin tapahtuu kyseessä olevan Saksan lainsäädännön nojalla, koska sillä sallitaan vasta 17-vuotiaiden kuljettaa kuorma-autonkuljettajan ammatillisen koulutuksen yhteydessä alaluokkaan CE1 kuuluvia ajoneuvoja Saksan yleisillä teillä ilman että kouluttaja on mukana ja valvoo jatkuvasti kuljettamista. Näiden ajoneuvojen osalta kyseisellä kansallisella lainsäädännöllä rikotaan siis asetuksen N:o 3820/85 5 artiklan 1 kohdan b alakohtaa. Lisäksi sillä rikotaan

direktiivin 6 artiklan 1 kohdan b alakohtan kolmatta luetelmakohtaa siltä osin kuin kyseisessä artiklassa viitataan mainittuun asetukseen eli myös sen 5 artiklan 1 kohdan b alakohtaan.

46. Katson tämän perusteella, että väite, joka koskee alaluokkiin C1 ja C1E kuuluvien ajoneuvojen kuljettamisen alaikärajaa ja joka perustuu direktiivin 6 artiklan 1 kohdan b alakohtan kolmannen luetelmakohtan rikkomiseen, on perusteltu.

B Väite, joka koskee mahdollisuutta kuljettaa muita ajoneuvoja kuin niitä, joiden kuljettamista varten ajokortti on myönnetty

47. Kaksi väitettä koskee mahdollisuutta kuljettaa muita ajoneuvoja kuin niitä, joiden kuljettamista varten ajokortti on myönnetty. Yksi koskee lupaa kuljettaa luokkaan DE kuuluvia ajoneuvoja ja toinen koskee lupaa kuljettaa luokkaan D kuuluvia ajoneuvoja. Tarkastelen lyhyesti kumpaakin näistä väitteistä, joita Saksan hallitus ei ole kiistänyt.

1. Väite, joka koskee lupaa kuljettaa luokkaan DE kuuluvia ajoneuvoja

48. Tällä väitteellään komissio katsoo, että Saksan liittotasavalta rikkoo direktiivin 5 artiklan 2 kohdan b alakohtaa, kun se on säätänyt, että C1E- ja D-ajokortin haltijalla on oikeus kuljettaa luokkaan DE kuuluvia ajoneuvoja. Mielestäni kyseinen väite on perusteltu.

49. Mainitussa artiklassa nimittäin säädetään, että "C + E luokkaan kelpoisuuden antavat ajokortit oikeuttavat myös D + E luokkaan, jos niiden haltijoilla on oikeus kuljettaa D luokkaan kuuluvia ajoneuvoja". Näiden säännösten perusteella ainoastaan CE-ajokortin haltijalla, mutta ei C1E-ajokortin haltijalla, on oikeus kuljettaa luokkaan DE kuuluvia ajoneuvoja, jos hänellä on oikeus kuljettaa luokkaan D kuuluvia ajoneuvoja. C1E-ajokortin haltija ei siis voi saada kyseisen ajokortin perusteella lupaa kuljettaa luokkaan DE kuuluvaa ajoneuvoa.

2. Väite, joka koskee lupaa kuljettaa luokkaan D kuuluvia ajoneuvoja

50. Tällä väitteellään komissio katsoo, että Saksan liittotasavalta rikkoo direktiivin

3 artiklaa, kun se sallii C1-, C1E-, C- tai CE-ajokortin haltijoiden kuljettaa luokkaan D kuuluvia ajoneuvoja ajoneuvon kunnon tarkastamiseksi tai sen siirtämiseksi ilman matkustajia maan rajojen sisäpuolella tapahtuvassa ajossa. Mielestäni tämä väite on perusteltu.

51. Direktiivin 3 artiklan 1 kohdan viidennessä luetelmakohdasta seuraa nimittäin, että luokkaan C kuuluvat ajoneuvot on erotettava luokkaan D kuuluvista ajoneuvoista siten, että C-ajokortti ei voi oikeuttaa luokkaan D kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen. Sama koskee ajoneuvoja, joilla on yhteys luokkaan C kuuluviin ajoneuvoihin, eli luokkaan CE kuuluvia ajoneuvoja ja alaluokkiin C1 ja C1E kuuluvia ajoneuvoja (sellaisina kuin ne on määritelty direktiivin 3 artiklan 1 kohdan kuudennessa luetelmakohdassa sekä direktiivin saman artiklan 2 kohdan kolmannessa ja neljännessä luetelmakohdassa).

52. Kuten komissio korostaa, tämä luokkiin C, CE, C1 ja C1E kuuluvien ajoneuvojen (eli kuorma-autojen) erottaminen luokkaan D kuuluvista ajoneuvoista (eli linja-autoista) sekä näitä vastaavien ajokorttien erottaminen toisistaan perustuu siihen, että näiden kahden ajoneuvotyyppin kuljettamista ei tosiasiallisesti voida rinnastaa toisiinsa ja kummankin tyyppisten ajoneuvojen kuljettaminen edellyttää erityiskoulutusta niin että tyyppiä

C, CE, C1 tai C1E oleva ajokortti (jonka saaminen edellyttää tietynlaista koulutusta) ei voi oikeuttaa kuljettamaan luokkaan D kuuluvia ajoneuvoja (joiden kuljettaminen vaatii erilaisen koulutuksen).

53. Tämän perusteella katson, että väite, joka koskee lupaa kuljettaa luokkaan D kuuluvia ajoneuvoja ja perustuu direktiivin 3 artiklan rikkomiseen, on perusteltu.

C Väite, joka koskee toisten jäsenvaltioiden myöntämien ajokorttien rekisteröinti- ja vaihtomenettelyä

54. Tarkastelen ensin väitettä, joka koskee toisten jäsenvaltioiden myöntämien ajokorttien rekisteröintimenettelyä, ja sitten väitettä, joka koskee mainittujen ajokorttien vaihtomenettelyä, ja muistutan, että Saksan hallitus ei ole kiistänyt näitä väitteitä.

1. Väite, joka koskee toisten jäsenvaltioiden myöntämien ajokorttien rekisteröintimenettelyä

55. Tällä väitteellään komissio katsoo, että Saksan liittotasavalta on loukannut direktiivin 1 artiklan 2 kohdan mukaista vastavuoroisen tunnustamisen periaatetta, kun se edellyttää sakon uhalla toisten jäsenvaltioiden myöntämien ajokorttien pakollista ja systemaattista rekisteröintiä, jos ajokortin haltijan vakituinen asuinpaikka on Saksassa ja ajokortin saamisesta on kulunut enintään kaksi vuotta.

56. Mielestäni tämä väite on perusteltu. Tältä osin voidaan viitata yhteisöjen tuomioistuimen asiassa komissio vastaan Alankomaat 10.7.2003 antamaan tuomioon¹⁶ sekä asiassa komissio vastaan Espanja 9.9.2004 antamaan tuomioon.¹⁷ Näissä tuomioissa yhteisöjen tuomioistuin totesi, että ajokorttien pakollinen ja systemaattinen rekisteröinti on direktiivin 1 artiklan 2 kohdassa säädetyn vastavuoroisen tunnustamisen periaatteen vastainen muodollisuus, jota ei voida perustella mainitun direktiivin 1 artiklan 3 kohdan eikä sen 8 artiklan 2 kohdan nojalla¹⁸.

16 — Asia C-246/00, komissio v. Alankomaat, tuomio 10.7.2003 (Kok. 2003, s. I-7485).

17 — Asia C-195/02, komissio v. Espanja, tuomio 9.9.2004 (Kok. 2004, s. I-7857).

18 — Ks. yhteisöjen tuomioistuimen em. asiassa komissio v. Alankomaat antama tuomio (60–71 kohta) ja asiassa komissio v. Espanja antama tuomio (53–65 kohta). Ks. vastaavasti em. asiassa komissio v. Alankomaat antamani ratkaisuehdotuksen 34–58 kohta sekä em. asiassa komissio v. Espanja antamani ratkaisuehdotuksen 40–56 kohta.

2. Väite, joka koskee toisten jäsenvaltioiden myöntämien ajokorttien vaihtomenettelyä

57. Tällä väitteellään komissio katsoo, että Saksan liittotasavalta on laiminlyönyt direktiivin useiden säännösten ja erityisesti sen 1 artiklan 2 kohdan noudattamisen, kun se asettaa toisen jäsenvaltion myöntämän ajokortin haltijalle, jonka vakituinen asuinpaikka on Saksassa, velvollisuuden vaihtaa ajokorttinsa saksalaiseen ajokorttiin sitä varten, että toimivaltaiset kansalliset viranomaiset voivat tehdä ajokorttiin tiettyjä merkintöjä muun muassa ajokortin voimassaoloajasta kyseisessä jäsenvaltiossa, kun voimassaoloaika siellä on lyhyempi kuin voimassaoloaika ajokortin myöntäneessä jäsenvaltiossa. Mielestäni tämä väite on perusteltu.

58. Kuten nimittäin yhteisöjen tuomioistuin korostaa edellä mainitussa asiassa komissio vastaan Alankomaat antamansa tuomion 72 kohdassa, direktiivin yhdeksänneestä perustelukappaleesta ilmenee, että direktiivillä on ollut nimenomaisesti tarkoitus poistaa ajokorttien vaihtojärjestelmä. Tähän lähtökohtaan on viitattu myös yhteisöjen tuomioistuimen asiassa Krüger 29.1.2004 antamassa määräyksessä.¹⁹

59. Yhteisöjen tuomioistuin käytti tätä seikkaa keskeisenä perusteenaan, kun se totesi edellä mainitussa asiassa Krüger antamassaan määräyksessä, että ”direktiivin 91/439/ETY 1 artiklan – – 2 kohtaa on tulkittava niin, että ne ovat esteenä jäsenvaltion lainsäädännölle, jossa asetetaan tietyissä tilanteissa toisen jäsenvaltion myöntämän ajokortin haltijoille, jotka ovat sijoittautuneet ensin mainitun jäsenvaltion alueelle, velvollisuus vaihtaa kyseinen ajokortti kotimaiseen ajokorttiin sen vuoksi, ettei toisen jäsenvaltion myöntämää ajokorttia, joka ei ole vastaanottavassa jäsenvaltiossa sovellettavien ajokortin voimassaoloaikaa koskevien säännösten mukainen, voida rekisteröidä siellä ajokortti-rekisteriin”.²⁰

60. Se, mikä pätee tässä asiassa Krüger kyseessä olevaan rekisteröintimenettelyyn, pätee samoin sellaiseen rekisteröintimenettelyyn, josta nyt käsiteltävänä olevassa asiassa on kyse.

61. Katson, että väite, joka koskee toisten jäsenvaltioiden myöntämien ajokorttien vaihtomenettelyä ja joka perustuu direktiivin 1 artiklan 2 kohdan rikkomiseen, on perusteltu.

¹⁹ — Asia C-253/01, Krüger, määräys 29.1.2004, 31 kohta (Kok. 2004, s. I-1191).

²⁰ — 37 kohta.

IV Ratkaisuehdotus

62. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että yhteisöjen tuomioistuin

1) toteaa, että

- Saksan liittotasavalta ei ole noudattanut yhteisön ajokortista 29 päivänä heinäkuuta 1991 annetun neuvoston direktiivin 91/439/ETY 6 artiklan 1 kohdan b alakohdan kolmannen luetelmakohdan mukaisia velvoitteitaan, kun se on antanut säännöksiä, joiden mukaan henkilöt, jotka ovat vasta 17-vuotiaita, voivat kuljettaa alaluokkiin C1 ja C1 + E (tai C1E) kuuluvia ajoneuvoja kuorma-autonkuljettajan ammatillisen koulutuksen yhteydessä
- Saksan liittotasavalta ei ole noudattanut direktiivin 91/439 5 artiklan 2 kohdan b alakohdan mukaisia velvoitteitaan, kun se on antanut säännöksiä, joiden mukaan tyyppiä C1E ja D olevan ajokortin haltijoilla on oikeus kuljettaa luokkaan D + E (tai DE) kuuluvia ajoneuvoja
- Saksan liittotasavalta ei ole noudattanut direktiivin 91/439 3 artiklan mukaisia velvoitteitaan, kun se on antanut säännöksiä, joiden mukaan tyyppiä C1, C1E, C tai C + E (tai CE) olevan ajokortin haltijoilla on oikeus kuljettaa luokkaan D kuuluvia ajoneuvoja ajoneuvon kunnon tarkastamiseksi tai sen siirtämiseksi ilman matkustajia maan rajojen sisäpuolella tapahtuvassa ajossa
- Saksan liittotasavalta ei ole noudattanut direktiivin 91/439 1 artiklan 2 kohdan mukaisia velvoitteitaan, kun se on antanut säännöksiä, joiden mukaan sakon

uhalla edellytetään toisten jäsenvaltioiden myöntämien ajokorttien pakollista ja systemaattista rekisteröintiä, jos ajokortin haltijan vakituinen asuinpaikka on Saksassa ja ajokortin saamisesta on kulunut enintään kaksi vuotta

- Saksan liittotasavalta ei ole noudattanut direktiivin 91/439 1 artiklan 2 kohdan mukaisia velvoitteitaan, kun se on antanut säännöksiä, joiden mukaan toisten jäsenvaltioiden myöntämien ajokorttien haltijoilla, joiden vakituinen asuinpaikka on Saksassa, on velvollisuus vaihtaa ajokorttinsa saksalaiseen ajokorttiin sitä varten, että toimivaltaiset kansalliset viranomaiset voivat tehdä ajokorttiin tiettyjä merkintöjä muun muassa ajokortin voimassaoloajasta kyseisessä jäsenvaltiossa, kun voimassaoloaika siellä on lyhyempi kuin voimassaoloaika ajokortin myöntäneessä jäsenvaltiossa;
- 2) hylkää kanteen muilta osin;
- 3) velvoittaa Saksan liittotasavallan vastaamaan omista oikeudenkäyntikuluistaan ja korvaamaan Euroopan yhteisöjen komissiolle aiheutuneet oikeudenkäyntikulut.