



# Oikeustapauskokoelma

JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS  
HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE  
24 päivänä marraskuuta 2016<sup>1</sup>

**Asia C-632/15**

**Costin Popescu  
vastaan**

**Guvernul României,  
Ministerul Afacerilor Interne,  
Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor,  
Direcția Rutieră ja  
Serviciul Public Comunitar Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor**

(Ennakkoratkaisupyyntö – Înalta Curte de Casație și Justiție (kassaatiotuomioistuin, Romania))

Ennakkoratkaisupyyntö — Liikenne — Tieliikenne — Ajokortti — Direktiivi 2006/126/EY — 13 artiklan 2 kohta — Käsite ”ennen 19. tammikuuta 2013 myönnetty oikeus ajamiseen” — Direktiivin täytäntöön panemiseksi annettu kansallinen lainsäädäntö — Henkilöiden, joilla ennen tämän lainsäädännön voimaantuloa on ollut oikeus mopon kuljettamiseen ilman ajokorttia, velvoittaminen hankkimaan ajokortti — Hyväksyttävyyys

## I Johdanto

1. Înalta Curte de Casație și Justiției (kassaatiotuomioistuin, Romania) esittämä ennakkoratkaisupyyntö koskee ajokorteista 20.12.2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY<sup>2</sup> ja erityisesti sen 13 artiklan 2 kohdan, luettuna yhdessä johdanto-osan viidennen perustelukappaleen kanssa, tulkintaa.

2. Ennakkoratkaisupyyntö on esitetty asiassa, jossa valituksen tehnyt yksityishenkilö vaatii, että hänellä oleva oikeus kuljettaa mopon tyyppistä ajoneuvoa yleisillä teillä ja todistus, joka osoittaa hänen suorittaneen hyväksytysti tieliikennesääntöjä koskevan koulutuksen, tunnustetaan 19.1.2013 – eli käsiteltävän asian kannalta merkityksellisten direktiivin 2006/126 säännösten soveltamispäivän<sup>3</sup> ja tämän direktiivin täytäntöön panemiseksi annetun Romanian lainsäädännön voimassaolopäivän – jälkeenkin.

3. Asianomainen henkilö väittää, että hänellä on direktiivin 2006/126 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu ”ennen 19. tammikuuta 2013 myönnetty oikeus ajamiseen” ja että tämä vapauttaa hänet velvollisuudesta suorittaa teoriakoe ja käytännön koe saadakseen ajokortin, joka vaaditaan mopon kuljettamiseen Romaniassa tämän määräpäivän jälkeen.

1 — Alkuperäinen kieli: ranska.

2 — EUVL 2006, L 403, s. 18. Direktiivi tuli voimaan 19.1.2007.

3 — Direktiivin 2006/126 18 artiklasta sitä vastoin ilmenee, että direktiivin 2 artiklan 1 kohtaa, 5 artiklaa, 6 artiklan 2 kohdan b alakohtaa, 7 artiklan 1 kohdan a alakohtaa, 9 artiklaa, 11 artiklan 1 ja 3–6 kohtaa, 12 artiklaa sekä liitteitä I, II ja III on sovellettu 19.1.2009 alkaen. Direktiivin säännösten ajallisesta soveltamisalasta ks. mm. tuomio 1.3.2012, Akyüz (C-467/10, EU:C:2012:112, 25 kohta ja sitä seuraavat kohdat) ja tuomio 26.4.2012, Hofmann (C-419/10, EU:C:2012:240, 33 ja 37 kohta).

4. Jäljempänä esittämistäni syistä katson, etteivät kyseisen direktiivin säännökset ole esteenä nyt tarkasteltavan kaltaiselle täytäntöönpanolainsäädännölle, jossa jäsenvaltio velvoittaa henkilöt, joilla on aikaisemmin ollut oikeus kuljettaa mopoa yleisillä teillä ilman ajokorttia, hankkimaan ajokortin.

## II Asiaa koskevat oikeussäännöt

### A Unionin oikeus

5. Direktiivin 2006/126 johdanto-osan viidennen perustelukappaleen mukaan direktiivin ”ei pitäisi rajoittaa olemassa olevia oikeuksia ajamiseen, jotka on myönnetty tai saavutettu ennen direktiivin soveltamispäivää”.

6. Direktiivin johdanto-osan 13 perustelukappaleen mukaan ”mopoja koskevan ajokorttiluokan käyttöönotolla on tarkoitus parantaa liikenneturvallisuutta erityisesti nuorimpien kuljettajien osalta, koska tilastotietojen mukaan tieliikenneonnettomuuksiin joutuvat useimmin nuorimmat kuljettajat”.

7. Direktiivin johdanto-osan 16 perustelukappaleen mukaan ”direktiivissä 91/439/ETY<sup>[4]</sup> määritelty ajokorttimalli olisi korvattava yhdellä ainoalla muovikorttimallilla. Tätä ajokorttimallia olisi samalla muutettava, koska käyttöön otetaan uusi mopoja koskeva ajokorttiluokka ja uusi moottoripyöriä koskeva ajokorttiluokka”.

8. Direktiivin 4 artiklan, jonka otsikko on ”Ajokorttiluokat, niiden määritelmät ja alaikärajat”, 1 ja 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

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

#### 2. mopot

##### AM-luokka:

- kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä 18. maaliskuuta 2002 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/24/EY<sup>[5]</sup> 1 artiklan 2 kohdan a alakohdassa määritellyt kaksi- tai kolmipyöräiset ajoneuvot, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 45 km/h (lukuun ottamatta niitä ajoneuvoja, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 25 km/h), ja direktiivin 2002/24/EY 1 artiklan 3 kohdan a alakohdassa määritellyt kevyet nelipyörät;
- AM-luokan alaikäraja on 16 vuotta.”

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

5 — Kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä 18.3.2002 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EYVL 2002, L 124, s. 1).

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

”Ajokortin myöntämiseen sovelletaan seuraavia edellytyksiä:

- a) hakija on suorittanut hyväksytysti ajotaitoa ja ajotapaa koskevan kokeen ja teoriakokeen sekä täyttää terveydelliset vaatimukset liitteiden II ja III säännösten mukaisesti;
- b) hakija on suorittanut hyväksytysti pelkän teoriakokeen, kun on kyse AM-luokan ajokortista; jäsenvaltiot voivat vaatia ajotaitoa ja ajotapaa koskevan kokeen suorittamista hyväksytysti ja lääkärintarkastusta tämän luokan osalta;

Tähän luokkaan kuuluvien kolmi- ja nelipyörien osalta jäsenvaltiot voivat vaatia ajotaitoa ja ajotapaa koskevaa erillistä koetta. AM-luokkaan kuuluvien ajoneuvojen erottelemiseksi ajokorttiin voidaan merkitä kansallinen koodi.”

10. Direktiivin 13 artiklassa, jonka otsikko on ”Vastaavuus muiden kuin yhteisön ajokorttimallin mukaisten ajokorttien kanssa”, säädetään seuraavaa:

”1. Jäsenvaltiot varmistavat komission suostumuksella ennen tämän direktiivin täytäntöönpanoa saatujen ajokorttien ja 4 artiklassa määriteltyjen luokkien vastaavuuden.

Jäsenvaltiot voivat komissiota kuultuaan tehdä kansalliseen lainsäädäntönsä 11 artiklan 4, 5 ja 6 kohdan säännösten täytäntöönpanon edellyttämät muutokset.[<sup>6</sup>]

2. Ennen 19. tammikuuta 2013 myönnettyä oikeutta ajamiseen ei voida mitätöidä tai millään tavalla muuttaa tämän direktiivin säännösten nojalla.”

11. Direktiivin 2006/126 16 artiklan, jonka otsikko on ”Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä”, 1 ja 2 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava 1 kohdassa lueteltujen direktiivin säännösten<sup>7</sup> noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään 19.1.2011 ja sovellettava näitä täytäntöönpanosäännöksiä 19.1.2013 lähtien.

## ***B Romanian lainsäädäntö***

12. Lakia nro 203/2012 (legea nr. 203/2012),<sup>8</sup> jolla saatettiin tietyt direktiivin 2006/126 säännökset osaksi Romanian lainsäädäntöä, on sovellettu 19.1.2013 lähtien. Tällä lailla muutettiin yleisestä tieliikenteestä kiireellisenä annettua asetusta nro 195/2002 (Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, jäljempänä tieliikenneasetus nro 195/2002)<sup>9</sup> ja sen soveltamisasetusta, sellaisena kuin se on hyväksytty hallituksen päätöksellä nro 1391/2006 (Hotărârea Guvernului nr. 1391/2006).<sup>10</sup>

6 — Direktiivin 11 artiklan otsikko on ”Ajokortin vaihtamiseen, peruuttamiseen, korvaamiseen ja tunnustamiseen liittyvät säännökset”.

7 — Direktiivin 1 artiklan 1 kohta, 3 artikla, 4 artiklan 1–3 kohta sekä 4 kohdan b–k alakohta, 6 artiklan 1 kohta sekä 2 kohdan a ja c–e alakohta, 7 artiklan 1 kohdan b–d alakohta sekä 2, 3 ja 5 kohta, 8 artikla, 10 artikla, 13–15 artikla sekä liitteessä I oleva 2 kohta, liitteessä II oleva 5.2 kohta A1-, A2- ja A-luokan osalta sekä liitteet IV–VI.

8 — 9.11.2012 annettu laki (Monitorul Oficial al României nro 760, 12.11.2012).

9 — Kiireellisenä annettu asetusta, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna ja täydennettynä (Monitorul Oficial al României osa I, nro 670, 3.8.2006).

10 — 4.10.2006 tehty päätös (Monitorul Oficial al României, osa I, nro 876, 26.10.2006).

13. Ennen lain nro 203/2012 voimaantuloa tieliikenneasetuksen nro 195/2002 soveltamisasetuksen 160 §:n 2 momentissa säädettiin, että ”henkilöt, joilla ei ole ajokorttia, saavat kuljettaa mopoja yleisillä teillä vain siinä tapauksessa, että he osoittavat suorittaneensa tieliikennesääntöjä koskevan koulutuksen oppilaitoksessa, jolla on lupa tarjota moottoriajoneuvon kuljettajakoulutusta”.

14. Soveltamisasetuksen 161 §:n 2 momentin mukaan ”pyöräilijöillä on yleisillä teillä liikkua oltava mukanaan henkilötodistus ja mopojen kuljettajilla henkilötodistuksen lisäksi todistus tieliikennesääntöjä koskevan koulutuksen suorittamisesta sekä ajoneuvon rekisteröintitodistus”.

15. Lain nro 203/2012 tultua voimaan tieliikenneasetuksen nro 195/2002 soveltamisasetuksen 160 ja 161 §:n mopoja koskevat säännökset kumottiin, kun taas polkupyöriin sovellettavat säännökset pysyivät voimassa.

16. Moottoriajoneuvon ja mopon käsitteet määritellään tieliikenneasetuksen nro 195/2002, sellaisena kuin se on muutettuna edellä mainitulla lailla nro 203/2012 (jäljempänä muutettu tieliikenneasetus 195/2002), 6 §:n 6 ja 21 kohdassa, joiden mukaan ”mopot – – katsotaan moottoriajoneuvoiksi” ja kevyet nelipyörät ”rinnastetaan mopoihin”.

17. Tieliikenneasetuksen nro 195/2002 20 §:n 1 ja 2 momentissa säädetään seuraavaa:

”(1) Moottoriajoneuvoja – – yleisillä teillä kuljettavilla on oltava tähän tarkoitettu ajokortti.

(2) Ajokortti myönnetään seuraavia ajoneuvoluokkia varten: AM – –.”

18. Muutetun tieliikenneasetuksen nro 195/2002 liitteessä 1 määritellään sen 20 §:n 2 momentissa tarkoitettujen ajoneuvoluokkien, joita varten ajokortti myönnetään. Liitteessä olevan a kohdan mukaan ”mopot” kuuluvat ”AM-luokkaan”.

19. Muutetun tieliikenneasetuksen nro 195/2002 23 §:n 1 ja 9 momentissa säädetään seuraavaa:

”(1) Moottoriajoneuvoa – – saavat kuljettaa yleisillä teillä ainoastaan henkilöt, joilla on voimassa oleva ajokortti siinä ajoneuvoluokassa, johon ajoneuvo kuuluu, tai joilla on korvaava asiakirja, joka osoittaa, että heillä on oikeus liikkua ajoneuvolla yleisillä teillä.

--

(9) Ajokorttitutkintoon sisältyy hakijan tietoja mittaava teoriakoe ja ajotaitoa ja ajotapaa mittaava käytännön koe kunkin ajokorttiluokan vaatimusten mukaisesti.

AM-luokkaa koskevassa käytännön kokeessa selvitetään ainoastaan ajotaito tähän tarkoitukseen järjestetyillä suljetuilla alueilla. Ajokortin myöntämisedellytyksistä säädetään asetuksella.”

### III Pääasia, ennakkoratkaisukysymys ja asian käsittely unionin tuomioistuimessa

20. Costin Popesculla on rekisteriviranomaisen 12.10.2010 antama todistus Aixam-merkkisen L6e-luokkaan kuuluvan kevyen nelipyörän<sup>11</sup> eli mopoon rinnastettavan ajoneuvon rekisteröinnistä. Hänellä on myös 26.10.2010 päivätty todistus, joka osoittaa, että hän on suorittanut tieliikennesääntöjä koskevan koulutuksen voidakseen kuljettaa mopoa yleisillä teillä. Tuona ajankohtana nämä asiakirjat riittivät oikeuttamaan Popescun kyseisen kaltaisen ajoneuvon kuljettamiseen tieliikenneasetuksen nro 195/2002 soveltamisasetuksen, sellaisena kuin se oli tuolloin voimassa, 160 ja 161 §:n mukaisesti.

11 — Ks. tästä käsitteestä direktiivin 2002/24 1 artiklan 3 kohdan a alakohta.

21. Romaniassa mopojen ja niihin rinnastettavien ajoneuvojen kuljettamiseen yleisillä teillä on 19.1.2013 alkaen vaadittu ajokortti lain nro 203/2012, jolla muutettiin tieliikenneasetusta nro 195/2002 tiettyjen direktiivin 2006/126 säännösten saattamiseksi osaksi kansallista lainsäädäntöä,<sup>12</sup> nojalla.

22. Popescu teki Curtea de Apel Bucureștissa (Bukarestin ylioikeus, Romania) useita kansallisia viranomaisia<sup>13</sup> vastaan valituksen, jossa hän vaati, että hänelle ennen 19.1.2013 myönnetty oikeus kuljettaa mopoa yleisillä teillä tunnustetaan tämän määräpäivän jälkeenkin ilman lisämuodollisuuksia tai -menettelyjä<sup>14</sup> ja että toimivaltainen viranomainen velvoitetaan antamaan hänelle tämän oikeuden osoittava asiakirja. Valituksensa tueksi Popescu väitti, että lailla nro 203/2012 annettu uusi lainsäädäntö on direktiivin 2006/126 säännösten vastainen.

23. Koska pääasian valittaja esitti myös tieliikenneasetuksen nro 195/2002 säännösten, sellaisina kuin ne ovat muutettuina mainitulla lailla, perustuslainvastaisuutta koskevan väitteen, Curtea de Apel București saattoi asian Curtea Constituțională (perustuslakituomioistuin, Romania) käsiteltäväksi.

24. Curtea Constituțională hylkäsi perustuslainvastaisuutta koskevan väitteen perusteettomana 5.12.2013 antamallaan tuomiolla, koska se katsoi, ettei sillä ole toimivaltaa tulkita unionin oikeussääntöjä vaan tämä tehtävä kuuluu yksin unionin tuomioistuimelle ja että Popescun tarkoittamat kansalliset oikeussäännöt ovat Romanian perustuslain mukaisia.

25. Edellä mainitun ratkaisun nojalla Curtea de Apel București määräsi 8.4.2014 antamassaan tuomiossa, että valitus jätetään tutkimatta.

26. Popescu valitti tuomiosta Înalta Curte de Casație și Justițieen ja väitti, etteivät lain nro 203/2012 säännökset vastaa direktiivin 2006/126 johdanto-osan viidettä perustelukappaletta ja 13 artiklan 2 kohtaa, jonka mukaan ”ennen 19. tammikuuta 2013 myönnettyä oikeutta ajamiseen ei voida mitätöidä tai millään tavalla muuttaa tämän direktiivin säännösten nojalla”.

27. Inspectoratul General al Poliției Române (Romanian poliisin yleinen tarkastusvirasto) vetosi puolustuksessaan siihen, että tieliikenneasetukseen nro 195/2002 lailla nro 203/2012 tehdyillä muutoksilla, joiden nojalla mopojen kuljettajat veloitettiin hankkimaan ajokortti, oli tarkoitus parantaa liikenneturvallisuutta ja vähentää mopoille aiheutuvien liikenneonnettomuuksien määrää ja seurauksia asettamalla vaatimus, jonka mukaan mopojen kuljettajien on hankittava tarvittavat teoreettiset tiedot ja käytännön taidot suorittamalla asianmukainen koulutus.

28. Näissä olosuhteissa Înalta Curte de Casație și Justiție on päättänyt 12.11.2015 tekemällään välipäätöksellä, joka saapui unionin tuomioistuimeen 30.11.2015, lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

”Saako Romanian valtio – – direktiivin 2006/126 nojalla säätää sellaisiin mopojen kuljettajiin, joilla on virallinen asiakirja, joka antoi heille oikeuden kuljettaa tällaisia ajoneuvoja yleisillä teillä ennen 19.1.2013, kohdistuvasta velvollisuudesta hankkia ajokortti, joka edellyttää samankaltaisen kokeen/tutkinnon suorittamista kuin se, josta on säädetty muiden moottoriajoneuvojen osalta, jotta he voisivat kuljettaa tällaisia ajoneuvoja mainitun päivän jälkeenkin?”

12 — Pääasiassa vastaajina olevat viranomaiset väittävät, että tämän muutoksen tarkoituksena oli saattaa erityisesti direktiivin 2006/126 4, 6, 7, 12 ja 13 artikla osaksi kansallista lainsäädäntöä.

13 — Romanian hallitus (Guvernul României), sisäasiainministeriö (Ministerul Afacerilor Interne), ajokorttijärjestelmästä ja ajoneuvojen rekisteröinnistä vastaava valtion viranomainen (Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor), tieliikenneviranomainen (Direcția Rutieră) ja ajokorttijärjestelmästä ja ajoneuvojen rekisteröinnistä vastaava paikallisviranomainen (Serviciul Public Comunitar Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor).

14 — Huomautuksissaan Romanian hallitus täsmentää kansallisista siirtymäsäännöksistä ilmenevän, että koska Popesculla oleva todistus tieliikennesääntöjä koskevan koulutuksen suorittamisesta oli saatu ennen uuden lainsäädännön voimaantuloa, hänellä olisi ollut ”19.1.2013 ja 19.1.2014 välisenä aikana mahdollisuus suorittaa teoriakoe ja käytännön koe – – tarvitsematta käydä tieliikennesääntöjä koskevaa koulutusta [oppilaitoksessa, jolla on lupa tarjota moottoriajoneuvon kuljettajakoulutusta], sillä varauksella, että noudatetaan direktiivissä 2006/126 säädettyjä muita edellytyksiä”.

29. Kirjallisia huomautuksia ovat esittäneet Popescu, Romanian ja Slovakian hallitukset sekä Euroopan komissio. Suullista käsittelyä ei ole pidetty.

## IV Tapauksen tarkastelu

### A Ennakkoratkaisukysymyksen sisältö

30. Kansallisen tuomioistuimen esittämästä ennakkoratkaisukysymyksestä on mielestäni aiheellista esittää joitakin alustavia huomautuksia, jotka koskevat sekä tämän kysymyksen muotoilua että kohtelua, joka sille olisi mielestäni varattava.

#### 1. Pääasian tosiseikkojen oikeudellinen luonnehdinta

31. Huomautettakoon, että Romanian hallitus on esittänyt joitakin täsmennyksiä ja jopa varauksia unionin tuomioistuimelle esitetyn ennakkoratkaisukysymyksen sanamuotoon.

32. Ennakkoratkaisukysymyksensä muotoilun perusteella kansallinen tuomioistuin näyttää lähtevän siitä oletuksesta, että pääasian kantajalla ”on virallinen asiakirja, joka antoi hänelle oikeuden kuljettaa tällaisia ajoneuvoja yleisillä teillä ennen 19.1.2013”, ennen tätä määräpäivää voimassa olleen Romanian lainsäädännön mukaisesti. Romanian hallituksen mukaan kumpakaan niistä asiakirjoista,<sup>15</sup> joihin valittaja vetoaa, ei kuitenkaan voida pitää virallisena asiakirjana, joka olisi tosiasiallisesti antanut hänelle tällaisen oikeuden kyseisenä ajankohtana.

33. Toimivaltaisen hallintoviranomaisen<sup>16</sup> Popesculle antamasta rekisteröintitodistuksesta Romanian hallitus toteaa, että mainittu todistus ”oli ainoastaan todiste [kyseisen] ajoneuvon rekisteröinnistä” ja mahdollisesti sen merkitsemisen rekisteriluetteloon alalla sovellettavien kansallisten säännösten mukaisesti.<sup>17</sup> Tieliikennesääntöjä koskevan koulutuksen suorittamisesta autokoulussa annetusta todistuksesta kyseinen hallitus toteaa, että tällainen todistus vastasi kyseisenä ajankohtana voimassa olleita lakisääteisiä vaatimuksia<sup>18</sup> mutta että se ei ollut peruste pätevän oikeuden saamiselle moottoriajoneuvon kuljettamiseen yleisillä teillä. Romanian hallitus väittää, että tieliikenneasetuksen nro 195/2002 23 §:n 1 momentin mukaan tätä yksinomaan voimassa olevan *ajokortin* haltijoille kuuluvaa ajo-oikeutta ei pidä sekoittaa edellä mainituissa muissa oikeussäännöissä myönnettyyn *oikeuteen kuljettaa mopoa yleisillä teillä*.<sup>19</sup>

34. Muistutan tältä osin, että SEUT 267 artiklassa tarkoitetun ennakkoratkaisupyynnön yhteydessä kansallisen oikeuden sisällön määrittäminen ja ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen käsiteltäväksi saatetun riita-asian oikeudellinen luonnehdinta kuuluvat yksinomaan viimeksi mainitulle tuomioistuimelle.<sup>20</sup> Koska unionin tuomioistuin ei voi itse arvioida asian tosiseikkoja asian kannalta

15 — Ks. edellä tämän ratkaisuehdotuksen 20 kohta.

16 — Serviciul Public Comunitar de Evidență a persoanelor Sector 4 București (Bukarestin 4-sektorin paikallistason rekisteriviranomainen).

17 — Tässä yhteydessä Romanian hallitus viittaa tieliikenneasetuksen nro 195/2002 12 §:n 1 momenttiin, jonka mukaan ”kaikki yleisillä teillä kuljetettavat ajoneuvot, käsin vedettäviä tai työnnettäviä ajoneuvoja ja polkupyöriä lukuun ottamatta, on rekisteröitävä tai tapauksen mukaan ilmoitettava rekisteriin, ja niissä on oltava rekisterikilpi, josta ilmenee niiden rekisteröintinumero –”, sekä mainitun määräyksen 14 §:n 1 momenttiin, josta ilmenee, että Popescun ajoneuvo on nyt tarkasteltavassa tapauksessa pitänyt rekisteröidä jonkin Bukarestin kunnan sektorin rekisteriviranomaisessa, joka pitää rekisteriä mopojen kaltaisista ajoneuvoista.

18 — Nimittäin tieliikenneasetuksen nro 195/2002 soveltamisasetuksen 160 §:n 2 momentti ja 161 §:n 2 momentti alkuperäisessä muodossaan.

19 — Romanian hallitus väittää, että ennen tieliikenneasetuksen nro 195/2002 muuttamista lailla nro 203/2012 mopoja ei pidetty moottoriajoneuvoina, että mopojen kuljettajien edellytettiin noudattavan yleisillä teillä samoja liikennesääntöjä kuin pyöräilijöiden (heillä oli muun muassa velvollisuus käyttää pyörätietä) ja että toisin kuin ajokorttia, poliisiviranomainen ei voinut poistaa tieliikennesääntöjä koskevan koulutuksen suorittamisesta annettua todistusta mopon kuljettajalta tai rajoittaa tämän ajo-oikeutta liikennesääntöjen rikkomisen (esim. alkoholin vaikutuksen alaisena ajamisen tai päin punaisia valoja ajamisen) vuoksi.

20 — Ks. mm. tuomio 17.3.2011, Naftiliaki Etairaia Thasou ja Amaltheia I Naftiki Etairaia (C-128/10 ja C-129/10, EU:C:2011:163, 40 kohta); tuomio 28.7.2011, Samba Diouf (C-69/10, EU:C:2011:524, 59 kohta) ja tuomio 13.12.2012, Caves Krier Frères (C-379/11, EU:C:2012:798, 35 kohta ja sitä seuraavat kohdat).

merkityksellisten kansallisten oikeussäntöjen kannalta, sen on otettava asiaan kantaa ennakkoratkaisupyynnössä esitetyn tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja koskevan kuvauksen perusteella.<sup>21</sup> Antaakseen kansalliselle tuomioistuimelle hyödyllisen vastauksen unionin tuomioistuin voi kuitenkin kansallisten tuomioistuinten kanssa harjoittamansa yhteistyön nimissä antaa ennakkoratkaisua pyytäneelle tuomioistuimelle kaikki tarpeellisiksi katsomansa ohjeet.<sup>22</sup>

35. Nyt käsiteltävässä asiassa on täsmennettävä, että mielestäni kumpaakaan pääasian kantajan mainitsemista asiakirjoista ei voida pitää direktiivissä 2006/126 tarkoitettua jäsenvaltion viranomaisten myöntämää ”ajokorttia” vastaavana asiakirjana. Jäljelle jäävä kysymys koskee siis sitä, onko valittajalla todella ollut ”ennen 19. tammikuuta 2013 myönnetty oikeus ajamiseen” ennen tätä määräpäivää voimassa olleen Romanian lainsäädännön nojalla, sillä direktiivin 2006/126 13 artiklan 2 kohdan mukaan tällainen oikeus voisi tai sen jopa pitäisi säilyä.

## *2. Ennakkoratkaisupyynnön kohde ja asiassa esitetyt lausumat*

36. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyytää unionin tuomioistuinta lähinnä ratkaisemaan, ovatko direktiivin 2006/126 säännökset ja erityisesti sen 13 artiklan 2 kohta esteenä sille, että jäsenvaltion lainsäädännössä henkilöt, joilla on ollut oikeus kuljettaa mopoa yleisillä teillä mutta ei ajokorttia ennen 19.1.2013 – eli ennen direktiivin täytäntöön panemiseksi annettujen kansallisten säännösten voimaantulopäivää –, velvoitetaan hankkimaan ajokortti voidakseen kuljettaa ajoneuvoaan tämän määräpäivän jälkeen.

37. Muistutan, että unionin tuomioistuin on jo tulkinnut direktiivin 2006/126 eri säännöksiä useissa erityisesti ajokorttien vastavuoroisen tunnustamisen periaatetta koskevissa tuomioissa.<sup>23</sup> Nyt esitetty ennakkoratkaisukysymys on kuitenkin sikäli uusi, että direktiivin 13 artiklan 2 kohdassa mainitun käsitteen ”ennen 19. tammikuuta 2013 myönnetty oikeus ajamiseen” tulkinnasta ei ole aikaisemmin pyydetty ennakkoratkaisua. Korostan kuitenkin, että unionin tuomioistuin on lausunut tämän säännöksen tarkoituksesta tuomiossa Hofmann<sup>24</sup> esittämässään alustavissa huomautuksissa. Palaan jäljempänä siihen, minkälaisia päätelmiä tästä aiemmasta oikeuskäytännöstä voidaan tehdä.<sup>25</sup>

38. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin ei ota pyynnössään kantaa siihen, miten sen esittämään ennakkoratkaisukysymykseen olisi vastattava. Popescu puolustaa kirjallisissa huomautuksissaan näkemystä, jonka mukaan on direktiivin 2006/126 vaatimusten ja erityisesti sen 13 artiklan 2 kohdan sanamuodon vastaista, että hänen tilanteessaan olevilta henkilöiltä viedään heille ennen riidanalaista lakimuutosta voimassa olleen lainsäädännön nojalla myönnetty oikeus kuljettaa mopoa yleisillä teillä.

21 — Ks. mm. tuomio 20.5.2010, Harms (C-434/08, EU:C:2010:285, 33 kohta); tuomio 3.5.2012, Kastrati ym. (C-620/10, EU:C:2012:265, 38 kohta) ja tuomio 11.9.2014, Essent Belgium (C-204/12–C-208/12, EU:C:2014:2192, 52 kohta).

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

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

24 — Tuomio 26.4.2012 (C-419/10, EU:C:2012:240, 30–42 kohta). Täsmennettäköön, että asiassa Hofmann esitetty ennakkoratkaisukysymys koski direktiivin 2006/126 2 artiklan 1 kohdan ja 11 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan tulkintaa, mutta siinä ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin halusi selvittää, oliko saman direktiivin 13 artiklan 2 kohta esteenä näiden säännösten soveltamiselle, kun tiedettiin pääasian kantajan väittävän, että ennen 19.1.2013 myönnettyjä ajokortteja ei viimeksi mainitun säännöksen mukaan voida rajoittaa, poistaa tai peruuttaa (ks. myös julkisasiamies Botin ratkaisuehdotus Hofmann, C-419/10, EU:C:2011:723, 28–39 kohta).

25 — Ks. jäljempänä tämän ratkaisuehdotuksen 56 kohta ja sitä seuraavat kohdat.

39. Sekä Romanian ja Slovakian hallitukset että komissio katsovat, etteivät direktiivin säännökset ole esteenä nyt kyseessä olevan kaltaisille kansallisille täytäntöönpanotoimille, joilla tiukennetaan mopojen kuljettajille ajo-oikeuden saamiseksi asetettuja ehtoja velvoittamalla heidät hankkimaan ajokortti, joka edellyttää vastaavan kokeen ja/tai tutkinnon suorittamista kuin se, joka vaaditaan muiden moottoriajoneuvojen kuljettamiseen.<sup>26</sup> Yhdyn tähän jälkimmäiseen näkemykseen jäljempänä esittämistäni syistä.

### ***B Vastaus ennakkoratkaisukysymykseen***

40. Koska direktiivin 2006/126 13 artiklan 2 kohdan, luettuna yhdessä johdanto-osan viidennen perustelukappaleen kanssa, eri kieliversioissa on eroavuuksia, on syytä pohtia, mikä merkitys näillä säännöksillä on pääasiassa kyseessä olevan kaltaisen riita-asian ratkaisemisessa. Mielestäni on kuitenkin selvää, että paitsi direktiivin tavoitteet myös 13 artiklan erityinen asiayhteys tukevat tulkintaa, joka on päinvastainen kuin Popescun esittämä.

#### *1. Direktiivin 2006/126 13 artiklan 2 kohdan sanamuotoon liittyvät kysymykset*

41. Muistutettakoon, että direktiivin 2006/126 13 artiklan 2 kohdan – johon Popescu siis vetoaa tukeakseen väitettään, jonka mukaan häntä ei voida velvoittaa hankkimaan ajokorttia, jotta hän voisi edelleen kuljettaa mopoon rinnastettavaa ajoneuvoaan yleisillä teillä – ranskankielisen version sanamuoto on seuraava: ”aucun *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” (”ennen 19. tammikuuta 2013 *myönnettyä oikeutta ajamiseen* ei voida mitätöidä tai millään tavalla muuttaa tämän direktiivin säännösten nojalla”).<sup>27</sup>

42. Kun tähän kieliversioon sisältyvää ilmausta ”*droit de conduire délivré*” (myönnetty oikeus ajamiseen) tulkitaan kirjaimellisesti ja erityisesti ilmaisun ”*délivré*” (myönnetty)<sup>28</sup> tavanomaisen merkityksen perusteella, 13 artiklan 2 kohdan sanamuodon voitaisiin katsoa tarkoittavan, että ainoat oikeudet, joita direktiivin 2006/126 vaatimukset eivät tämän säännöksen perusteella koske, ovat ennen 19.1.2013 saadut nimenomaiset ajo-oikeudet, jotka perustuvat virallisesti ja yleensä yksittäisellä hallintotoimella myönnettyyn asiakirjaan. Kyseisen säännöksen muista kieliversioista<sup>29</sup> voitaisiin mielestäni tehdä sama johtopäätös.

43. Tältä osin on huomattava, että ilmaukset ”*délivré*” (myönnetty) tai ”*délivrance*” (myöntäminen) esiintyvät myös muun muassa direktiivin ranskankielisen version 2006/126 4, 6 ja 7 artiklassa,<sup>30</sup> joissa säädetään direktiivin 1 artiklassa tarkoitetun yhtenäisen eurooppalaisen mallin mukaisen ajokortin myöntämistä koskevista vähimmäisvaatimuksista, mikä tukee näkemystä siitä, että nämä ilmaukset viittaavat yleensä toimivaltaisten kansallisten viranomaisten antamaan asiakirjaan, joka antaa haltijalleen samanluonteisen ajo-oikeuden kuin varsinainen ajokortti.

26 — Muutetun tieliikenneasetuksen nro 195/2002 23 §:n 1 ja 9 momentin mukaisesti.

27 — Kursivointi tässä.

28 — Yleisessä kielellisessä merkityksessä ”*délivrance*” (myöntäminen) tarkoittaa ”jonkin asian tai virallisen asiakirjan, kuten tuomion täytäntöönpanokelpoisen kappaleen, antamista jollekulle” (ks. Cornu, G., *Vocabulaire juridique*, Association Henri Capitant (toim.), Presses universitaires de France, Pariisi, 2016, s. 322).

29 — Ks. mm. tanskan-, saksan-, kroatian-, portugalin- ja slovakinkieliset versiot.

30 — Lisäksi jompaakumpaa tai kumpaakin näistä ilmauksista käytetään direktiivin johdanto-osan toisen, neljännen, kuudennen, kahdeksannen ja yhdeksännen perustelukappaleen ja sen 2, 3, 11 ja 15 artiklan ranskankielisissä versioissa.



44. Huomautan lisäksi, että erityisesti direktiivin 91/439, joka korvattiin direktiivillä 2006/126, ranskankielisen version 8 artiklan 2 kohdassa<sup>31</sup> käsitettä ”droit de conduire” (ajo-oikeus) käytetään nimenomaan ajokorttien yhteydessä ja että kyseisen direktiivin tulkintaa koskevassa unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä tämä oikeus on tavallisesti esitetty ”ajokorttiin perustuvana” ajo-oikeutena.<sup>32</sup>

45. Direktiivin 2006/126 13 artiklan 2 kohdan muissa kieliversioissa käytetty terminologia voi kuitenkin johtaa toisenlaiseen tulkintaan.

46. Erityisesti romaniankielisessä versiossa, johon Popescu vetoaa, käytetään ilmausta ”drept de conducere acordat”, ja on huomattava, että romanian kielessä käsitteellä ”drept” viitataan tavallisesti itse oikeuteen eikä viralliseen asiakirjaan, jolla myönnetty oikeus todistetaan, ja että romaniankielinen ilmaus ”acordat” – toisin kuin ilmaus ”délivré”, jolla ranskan kielessä viitataan yleensä ainoastaan asiakirjaan – vastaa kirjaimellisesti ranskankielisiä ilmauksia ”accordé” tai ”octroyé”, jotka voivat viitata sekä oikeuteen että asiakirjaan.

47. Sama koskee tämän säännöksen muita kieliversioita, joissa käytetyt ilmaukset vaikuttavat merkitykseltään neutraalimmilta ja siten yleisemmiltä kuin ranskankielisessä versiossa esiintyvä ilmaus ”droit de conduire délivré”.<sup>33</sup> Tämän seurauksena sellaistenkin jäsenvaltiossa myönnettyjen ajolupien tai -oikeuksien, joista ei ole annettu virallista asiakirjaa, voitaisiin katsoa kuuluvan direktiivin 13 artiklan 2 kohdassa aikaisemmille oikeuksille säädetyin varauksin soveltamisalaan.

48. Myöskään direktiivin 2006/126 johdanto-osan viidennen perustelukappaleen tai ainakaan sen ranskankielisen version perusteella ei voida varmasti hälventää nyt käsiteltävässä asiassa esitettyjä epäilyksiä, sillä siinä todetaan seuraavaa: ”La présente directive ne devrait pas porter atteinte aux droits de conduire existants ou obtenus avant sa date d’application” (”Tämän direktiivin ei pitäisi rajoittaa olemassa olevia oikeuksia ajamiseen, jotka on myönnetty tai saavutettu ennen direktiivin soveltamispäivää”). Ranskankielisessä versiossa käytettyjen adjektiivien perusteella voitaisiin katsoa, että virallisesti ”saavutettujen” (obtenus) ajo-oikeuksien lisäksi myös ennen tätä määräpäivää tosiasiallisesti ”olemassa olleet” (existants) ajo-oikeudet pitäisi säilyttää, mikä merkitsee paljon laajempaa lähestymistapaa kuin 13 artiklan 2 kohdan ranskankielisessä versiossa käytetty ilmaus ”délivré” antaisi ymmärtää.

49. Unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan jossakin kieliversiossa käytettyä unionin oikeuden säännöksen sanamuotoa ei voida käyttää tämän säännöksen ainoana tulkintaperusteena eikä sille voida antaa etusijaa muihin kieliversioihin nähden. Unionin oikeuden säännöksiä on nimittäin tulkittava ja sovellettava yhtenäisesti ottaen huomioon kaikki Euroopan unionin kielillä laaditut versiot. Unionin säädöksen erikielisten versioiden poiketessa toisistaan – kuten nyt käsiteltävässä asiassa – kyseessä olevaa säännöstä on tulkittava sen lainsäädännön systematiikan ja tavoitteen mukaan, jonka osa säännös on.<sup>34</sup>

31 — Tämän säännöksen mukaan ”se jäsenvaltio, jossa toisen 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” (kursivointi tässä).

32 — Ks. mm. tuomio 26.6.2008, Wiedemann ja Funk (C-329/06 ja C-343/06, EU:C:2008:366, 62 ja 64 kohta, 72 kohta ja sitä seuraavat kohdat ja 81 kohta ja sitä seuraavat kohdat); tuomio 20.11.2008, Weber (C-1/07, EU:C:2008:640, 41 kohta); tuomio 19.2.2009, Schwarz (C-321/07, EU:C:2009:104, 91, 97 ja 98 kohta) ja tuomio 13.10.2011, Apelt (C-224/10, EU:C:2011:655, 31 kohta).

33 — Mm. bulgarian-, viron-, kreikan-, englannin-, italian-, liettuan-, unkarin-, maltan-, puolan-, sloveenin- ja ruotsinkielisissä versioissa.

34 — Ks. mm. tuomio 28.7.2016, Edilizia Mastrodonato (C-147/15, EU:C:2016:606, 29 kohta) ja tuomio 22.9.2016, Breitsamer und Ulrich (C-113/15, EU:C:2016:718, 58 kohta).

50. Kun tarkastellaan tämän säännöksen asiayhteyttä ja tavoitteita, jotka esitän jäljempänä, on todettava, että direktiivin 2006/126 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu ”myönnetty oikeus ajamiseen” on merkitykseltään suppea eikä sitä pitäisi tulkita liian laajasti siten, että jäsenvaltioiden olisi kiellettyä velvoittaa henkilöitä, joilla on ennen 19.1.2013 ollut epävirallinen oikeus ajamiseen, hankkimaan ajokortti tästä määräpäivästä lähtien.

## 2. Ehdotettu direktiivin 2006/126 tavoitteisiin ja sen 13 artiklan erityiseen asiayhteyteen perustuva tulkinta

51. Ensinnäkin on huomattava, ettei direktiivin 2006/126 tavoitteena ollut yhdenmukaistaa täysimääräisesti ajokortteihin sovellettavia kansallisia säännöksiä vaan vahvistaa vähimmäisedellytykset, joiden täyttyessä ajokortti voidaan myöntää,<sup>35</sup> vaikka sillä onkin laajennettu asiaa koskevien unionin oikeussääntöjen aineellista soveltamisalaa direktiiviin 91/439 perustuneisiin aiempiin oikeussääntöihin verrattuna.<sup>36</sup> Näissä direktiiveissä säädetyllä yhtenäisen mallin mukaisella ajokortilla oli tarkoitus korvata asteittain jäsenvaltioissa käytössä olevat erityyppiset ajokortit ja mahdollistaa ajokorttien vastavuoroinen tunnustaminen ilman eri muodollisuuksia, jotta edistettäisiin unionin alueella liikkuvien kansalaisten vapaata liikkuvuutta.<sup>37</sup>

52. Direktiivillä 2006/126 toteutetun perusteellisemmän yhdenmukaistamisen yhtenä tavoitteena<sup>38</sup> oli ”myötävaikuttaa liikenneturvallisuuden parantamiseen”, ja tähän pakottavaan tavoitteeseen pyrittiin jo direktiivillä 91/439.<sup>39</sup> Tästä syystä direktiivillä 2006/126 lisättiin muiden uudistusten ohella ajokorttivaatimus mopoille, jotka eivät kuuluneet direktiivin 91/439 soveltamisalaan, jotta ”parannettaisiin liikenneturvallisuutta erityisesti nuorimpien kuljettajien osalta, koska tilastotietojen mukaan tieliikenneonnettomuuksiin joutuvat useimmin nuorimmat kuljettajat”.<sup>40</sup>

53. Direktiivin 2006/126 säännöksistä ilmenee, että jäsenvaltioiden on 19.1.2013 alkaen täytynyt ottaa käyttöön uusi mopoja koskeva ajokorttiluokka ja että ajokortti myönnetään hakijoille, jotka ovat suorittaneet hyväksytysti teoriakokeen ja, jos kansallinen lainsäätäjä on päättänyt asettaa nämä lisävelvoitteet, läpäisseet hyväksytysti käytännön kokeen ja/tai lääkärintarkastuksen.<sup>41</sup>

54. Sillä, että mopojen kuljettajat velvoitetaan hankkimaan direktiivin 2006/126 vaatimusten mukaiset teoreettiset tiedot ja käytännön taidot, voidaan kiistatta varmistaa liikenneturvallisuuden korkeampi taso. Lisäksi se, että mopon kuljettamiseen vaaditaan hallintoviranomaisen myöntämä asiakirja, mahdollistaa ajo-oikeuden haltijoiden rekisteröinnin ja ajo-oikeuden peruuttamisen kuljettajilta, jotka syyllistyvät vakaviin tieliikennelain rikkomuksiin.<sup>42</sup> Asiakirja-aineistoon liitetyistä tiedoista ilmenee, että

35 — Ks. tästä Maiani, F. ym., *Droit européen des transports*, Helbing & Lichtenhahn, Basel, 2. painos, 2013, s. 87.

36 — Ks. mm. direktiivin 2006/126 johdanto-osan 2, 3, 8, 9, 16 ja 18 perustelukappale.

37 — Ks. direktiivin 91/439 johdanto-osan ensimmäinen ja toinen perustelukappale, joista jälkimmäisessä muistutetaan, että ”ensimmäinen askel tähän suuntaan oli yhteisön ajokortin käyttöönotosta 4 päivänä joulukuuta 1980 annettu ensimmäinen neuvoston direktiivi 80/1263/ETY [(EYVL 1980, L 375, s. 1)]”. Tällä alalla tapahtuneesta myöhemmästä kehityksestä ks. mm. direktiivin 2006/126 hyväksymiseen johtaneesta direktiiviehdotuksesta 3.2.2005 annettu Euroopan parlamentin mietintö [(A6-0016/2005), jäljempänä 3.2.2005 annettu parlamentin mietintö], s. 56 ja sitä seuraavat sivut.

38 — Direktiivillä 2006/126 pyritään myös kahteen muuhun keskeiseen tavoitteeseen, nimittäin ”[ajokortin] väärentämismahdollisuuksien vähentämiseen” ja ”kansalaisten vapaan liikkuvuuden turvaamiseen” (ks. direktiivin 2006/126 antamiseen johtaneen 21.10.2003 hyväksytyn komission ehdotuksen KOM(2003) 621 lopullinen perustelut, s. 6 ja 7 sekä direktiivin johdanto-osan 2 ja 17 perustelukappale).

39 — Ks. mm. direktiivin 91/439 johdanto-osan ensimmäinen, neljäs ja kuudes perustelukappale. Unionin tuomioistuin on tämän direktiivin tulkintaa koskevassa oikeuskäytännössään viitannut toistuvasti ”liikenneturvallisuuden” parantamista koskevaan tavoitteeseen (ks. mm. tuomio 15.9.2005, komissio v. Saksa, C-372/03, EU:C:2005:551, 28 kohta ja tuomio 19.2.2009, Schwarz, C-321/07, EU:C:2009:104, 79, 90 ja 96 kohta).

40 — Kuten direktiivin 2006/126 johdanto-osan 13 perustelukappaleessa mainitaan. Ks. myös direktiivin johdanto-osan 16 perustelukappale sekä direktiiviehdotuksen perusteluissa esitetyt yksityiskohtaiset selitykset (KOM(2003) 621 lopullinen, s. 5 ja 14, 39 ja 40 kohta).

41 — Nämä vaatimukset määritellään direktiivin 2006/126 7 artiklan 1 kohdan b alakohdassa, jonka mukaan teoriakokeen hyväksyttävä suorittaminen on pakollinen vaatimus mopon ajokortin myöntämiseksi, mutta sen lisäksi jäsenvaltiot voivat vaatia ajotaitoa ja ajotapaa koskevan kokeen hyväksyttävää suorittamista, joka voidaan kolmi- ja nelipyörien osalta vaatia suorittamaan erillisenä kokeena, sekä lääkärintarkastusta. Ks. myös kyseisen direktiiviehdotuksen perustelut (KOM(2003) 621 lopullinen, s. 16, 52 kohta).

42 — Ks. vastaavasti tämän ratkaisuehdotuksen alaviite 19.

pääasiassa kyseessä oleva lainsäädäntö on annettu nimenomaan tarkoituksena parantaa liikenneturvallisuutta ja että Romanian hallituksen toimittamien tilastotietojen perusteella lakiuudistuksella näyttää todellakin olleen myönteinen vaikutus jäsenvaltion alueella tapahtuneiden mopo-onnettomuuksien määrään.<sup>43</sup>

55. Kuten Romanian ja Slovakian hallitukset korostavat, Popescun esittämän tulkinnan hyväksyminen olisi suoraan vastoin direktiivin 2006/126 tavoitteita, koska tällainen analyysi merkitsisi, että jäsenvaltioiden on kiellettyä tiukentaa ennen 19.1.2013 voimassa olleita edellytyksiä oikeudelle kuljettaa mopoa yleisillä teillä, vaikka tällainen lakisäateisten vaatimusten tiukentaminen voi selvästikin parantaa liikenneturvallisuutta.

56. Siltä osin kuin on kyse erityisesti direktiivin 2006/126 13 artiklasta, unionin tuomioistuin on toiseksi jo täsmentänyt tuomiossa Hofmann esittämässään alustavissa huomautuksissa, että tämän artiklan, ”jonka otsikko on ’Vastaavuus muiden kuin yhteisön ajokorttimallin mukaisten ajokorttien kanssa’, tarkoituksena on pelkästään säännellä tämä eri ajokorttiluokkien vastaavuuksia koskeva kysymys”.<sup>44</sup>

57. Unionin tuomioistuin tukeutui tulkinnassaan 13 artiklan sijaintiin direktiivin 2006/126 tekstissä<sup>45</sup> sekä seuraaviin näkökohtiin: ”– tämä arviointi vahvistuu myös tarkasteltaessa direktiivin 2006/126 valmisteluasiakirjoja, joista julkisasiamiehen ratkaisuehdotuksen 37 kohdassa<sup>[46]</sup> todetulla tavalla ilmenee, että tämän direktiivin 13 artiklan 2 kohta on lisätty Euroopan parlamentin aloitteesta ja että parlamentti perusteli sen lisäämistä sillä, ettei *vanhohen ajokorttien vaihtaminen* missään tapauksessa saa johtaa siihen, että ajokortin haltija menettää tiettyyn ajoneuvoluokkaan aikaisemmin myönnetyn ajoluvan tai että myönnettyä lupaa rajoitetaan”.<sup>47</sup>

58. Nyt käsiteltävässä asiassa Romanian hallitus tukeutuu tähän parlamentin esittämään perusteluun ja päättelee siitä mielestään aivan perustellusti, että 13 artiklan 2 kohdassa viitataan yksinomaan ennen 19.1.2013 saatuihin oikeuksiin, joista oli todisteena *ajokortti* tai muu vastaava asiakirja, eikä tapaukseen, jossa moottoriajoneuvoa on ennen tätä määräpäivää voitu *kuljettaa yleisillä teillä ilman ajokorttia*, kuten oli Romaniassa mopojen tai niihin rinnastettavien ajoneuvojen tilanne ennen lain nro 203/2012 voimaantuloa. Tämä lähestymistapa saa tukea myös muista direktiivin 2006/126 valmisteluasiakirjoista ilmenevistä seikoista.<sup>48</sup>

59. Direktiivin 13 artiklan syntyhistorian ohella myös sen johdanto-osan viidennestä perustelukappaleesta saadaan hyödyllisiä viitteitä, jotka puoltavat tällaista tulkintaa. Parlamentti nimittäin myös ehdotti, että direktiivin johdanto-osaan lisätään perustelukappale, jonka mukaan ”*käytössä olevien ajokorttien vaihtaminen uusiin ei aiheuta rajoituksia eri ajoneuvoluokkiin*”

43 — Ks. edellä tämän ratkaisuehdotuksen 27 kohdassa esitetyt perustelut sekä Romanian hallituksen kirjalliset huomautukset, joissa täsmennetään, että ”mopojen kuljettamista yleisillä teillä koskevien oikeussääntöjen muuttamisen jälkeen vuonna 2013 rekisteröitiin yhteensä 316 tieliikenneonnettomuutta, joissa oli osapuolena mopo, kun vastaava määrä oli 1 087 vuonna 2008, 1 104 vuonna 2009, 973 vuonna 2010, 977 vuonna 2011 ja 906 vuonna 2012” ja että ”myös näissä onnettomuuksissa kuolleiden määrä väheni 41 henkilöön vuonna 2013, kun kuolonuhreja oli 168 vuonna 2008, 143 vuonna 2009, 126 vuonna 2010, 97 vuonna 2011 ja 17 vuonna 2012”.

44 — Tuomio 26.4.2012 (C-419/10, EU:C:2012:240, 41 kohta). Muistutan, että kyseiset luokat vahvistetaan ja määritellään mainitun direktiivin 4 artiklassa.

45 — Tuomio 26.4.2012, Hofmann (C-419/10, EU:C:2012:240, 39 kohta), jossa täsmennetään riidan kohteen yhteydessä, että tämä sijainti ”osoittaa joka tapauksessa, että kyseisen 13 artiklan 2 kohdassa viitataan ainoastaan aikaisemmin saatuihin tiettyjen ajoneuvoluokkien ajo-oikeuksiin muttei ajo-oikeuden rajoittamiseen, poistamiseen tai määräaikaiseen peruuttamiseen”.

46 — Ratkaisuehdotuksessaan Hofmann (C-419/10, EU:C:2011:723) julkisasiamies Bot viittaa 3.2.2005 annettuun parlamentin mietintöön sisältyvään tarkistukseen 13. Mainitun tarkistuksen perustelut koskevat ”3 artiklan 2 b kohtaa (uusi)” (ks. mietinnön s. 11), jonka kolmas alakohta vastaa olennaisin osin direktiivin 2006/126 13 artiklan 2 kohtaa. Mietinnön perusteluosassa esitetään syyt tälle tarkistukselle, joka koskee jäsenvaltioissa ”jo käytössä olevien ajokorttien vaihtamista uusiin”, ja mainitaan, että tämä uusi säännös ”ei vaikuta tiettyihin ajoneuvoluokkiin myönnettäviin ajolupiin” (s. 58).

47 — Tuomio 26.4.2012, Hofmann (C-419/10, EU:C:2012:240, 42 kohta), kursivointi tässä.

48 — Ks. erityisesti ensimmäisessä käsitellyssä 23.2.2005 vahvistetun Euroopan parlamentin kannan (P6\_TC1-COD(2003)0252; EUVL 2005, C 304 E, s. 135) 3 artiklan 4 kohta sekä parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunnan 27.11.2006 antama suositus toiseen käsitteeseen (A6-0414/2006), jonka perustelujen 2.4 kohdassa todetaan nimenomaisesti, että ”ennen [tulevan direktiivin 2006/126] soveltamisen aloittamista *myönnettyt oikeudet ajamiseen* pysyvät joka tapauksessa voimassa” (kursivointi tässä).

*aikaisemmin myönnettyihin ajolupiiin*”,<sup>49</sup> ja viittasi tämän lisäyksen yhteydessä siihen direktiiviehdotuksen kohtaan, josta myöhemmin tuli 13 artiklan 2 kohta, esittämänsä tarkistuksen perusteluun.<sup>50</sup> Lisäksi johdanto-osan viidettä perustelukappaleita välittömästi edeltävä perustelukappale<sup>51</sup> osoittaa, että siinä tarkoitettulla saavutettujen ajo-oikeuksien säilyttämisellä on selkeä yhteys käytössä oleviin, yhtenäisen eurooppalaisen mallin mukaiseen ajokorttiin vaihdettaviin ajokortteihin.<sup>52</sup>

60. Jo 13 artiklan otsikko, jossa viitataan nimenomaisesti ”muihin kuin yhteisön ajokorttimallin mukaisiin ajokortteihin”, ja sen 1 kohdan sisältö tämän otsikon valossa luettuna<sup>53</sup> tukevat Romanian hallituksen analyysia, jonka mukaan lainsäätäjä on pyrkinyt 13 artiklan 2 kohdan antamisella varmistamaan, ettei ajokorttimallien ja -luokkien yhtenäistämiseksi tehdyllä unionin lainsäädännön muutoksella puututa *henkilöiden, jotka ovat saaneet ajokortin ennen 19.1.2013* – ja siis yksinomaan näiden henkilöiden – *jo saavuttamiin oikeuksiin*.

61. Tämä kyseisen 2 kohdan asiayhteydestä esitetty analyysi saa vahvistuksen komission päätöksistä, joissa vahvistetaan jäsenvaltioissa ennen direktiivin 2006/126 täytäntöönpanoa myönnettyjen ajokorttien luokkien ja sen 4 artiklassa määriteltyjen yhdenmukaistettujen ajokorttiluokkien väliset vastaavuudet.<sup>54</sup>

62. Edellä esitetystä seuraa, että saavutettujen oikeuksien periaatetta, johon Popescu implisiittisesti vetoaa, ei voida soveltaa hänen hyväkseen, koska ainoat direktiivin 2006/126 13 artiklan 2 kohdassa suojatut oikeudet ovat jäsenvaltiossa ennen 19.1.2013 myönnettyyn ajokorttiin perustuvat ajo-oikeudet ja koska valittajalla ei ollut ajokorttia ennen tätä määräpäivää.

63. Vaikka Popescun tilanteen kaltaisen tapauksen katsottaisiinkin kuuluvan 13 artiklan 2 kohdan soveltamisalaan, olen Slovakian hallituksen ja komission tapaan sitä mieltä, että kyseisessä säännöksessä säädetään pelkästään jäsenvaltioilla olevasta *mahdollisuudesta* tunnustaa ennen 19.1.2013 myöntämänsä ajo-oikeudet. Siinä ainoastaan mainitaan, ettei direktiivin 2006/126 tarkoituksena ole rajoittaa kyseisiä oikeuksia, joihin siis sovelletaan ennen kyseistä määräpäivää voimassa ollutta kansallista lainsäädäntöä siihen asti, kun kansallisella tasolla on toteutettu mahdollinen lakiuudistus.

64. Olisi nimittäin edellä mainittujen direktiivin 2006/126 tavoitteiden<sup>55</sup> vastaista katsoa, että kansallisilla lainsäätäjillä olisi velvollisuus pitää määräämättömän ajan voimassa yleisillä teillä liikkumiseen myönnettyt ajo-oikeudet, jotka ovat käyneet jo tarpeettomiksi. Jonakin tiettyä aikana saadut ajo-oikeudet eivät nähdäkseni voi olla pysyviä, koska niiden rajoittaminen tai peruuttaminen voi olla ensiarvoisen tärkeää etenkin liikenneturvallisuuteen liittyvistä syistä. Mielestäni jäsenvaltioiden on voitava muuttaa lainsäädäntöään sen saattamiseksi direktiivin säännösten mukaiseksi, tarpeen vaatiessa myös takautuvasti.

49 – Ajokorttien vaihtamisen on tapahduttava tietyssä määräajassa, sillä direktiivin 2006/126 3 artiklan 3 kohdassa edellytetään, että ”viimeistään 19. tammikuuta 2033 kaikki myönnettävät tai käytössä olevat ajokortit täyttävät kaikki tämän direktiivin vaatimukset”.

50 – Ks. 3.2.2005 annettu parlamentin mietintö, tarkistus 3, kursivointi tässä.

51 – Direktiivin 2006/126 johdanto-osan neljännessä perustelukappaleesta ilmenee, että ”jotta voitaisiin estää se, että yhtenäisen eurooppalaisen ajokortin mallista tulee vielä yksi uusi malli käytössä jo olevien 110 mallin lisäksi, jäsenvaltioiden olisi toteutettava kaikki tarvittavat toimet myöntääkseen tämän yhtenäisen mallin mukaisen ajokortin kaikille ajokortin haltijoille”.

52 – Ks. myös 23.2.2005 vahvistetun parlamentin kannan neljäs ja viides perustelukappale, joissa todetaan, että ”vanhat ajokortit olisi vaihdettava uusiin kaikissa jäsenvaltioissa, jotta yhtenäisestä eurooppalaisesta mallista ei tulisi vain yksi eurooppalainen malli lisää”, ja että tämä ”käytössä olevien ajokorttien vaihtaminen uusiin ei aiheuta rajoituksia eri ajoneuvoluokkiin aikaisemmin myönnettyihin ajolupiiin”.

53 – Tämän 13 artiklan otsikon huomioon ottaen on mielestäni loogista katsoa, että mainitun artiklan 1 kohdan ensimmäiseen alakohtaan sisältyvä ilmaus ”ennen tämän direktiivin täytäntöönpanoa saadut ajokortit” viittaa ”muihin kuin yhteisön ajokorttimallin mukaisiin ajokortteihin” perustuviin oikeuksiin eikä direktiivin 2006/126 1 artiklassa tarkoitettuun ja tämän liitteessä I esitettyyn ”yhteisön mallin mukaiseen ajokorttiin”.

54 – Ks. mm. ajokorttiluokkien vastaavuuksista 18.12.2012 annetun komission päätöksen 2013/21/EU (EUVL 2013, L 19, s. 1) ja ajokorttiluokkien vastaavuuksista 20.3.2014 annetun komission päätöksen 2014/209/EU (EUVL 2014, L 120, s. 1) johdanto-osan ensimmäisestä kolmanteen perustelukappaleeseen.

55 – Ks. edellä tämän ratkaisuehdotuksen 52 kohta.

65. Näin ollen katson, että direktiivin 2006/126 säännöksiä ja erityisesti sen 13 artiklan 2 kohtaa, luettuna yhdessä johdanto-osan viidennen perustelukappaleen kanssa, on tulkittava siten, etteivät ne ole esteenä pääasiassa kyseessä olevan kaltaiselle kansalliselle lainsäädännölle.

## **V Ratkaisuehdotus**

66. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa Înalta Curte de Casație și Justiției esittämään ennakkoratkaisukysymykseen seuraavasti:

Ajokorteista 20.12.2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY säännöksiä ja erityisesti sen 13 artiklan 2 kohtaa, luettuna yhdessä johdanto-osan viidennen perustelukappaleen kanssa, on tulkittava siten, etteivät ne ole esteenä sille, että jäsenvaltion lainsäädännössä veloitetaan henkilöt, joilla on virallinen asiakirja, joka antoi heille oikeuden kuljettaa mopoa yleisillä teillä ennen 19.1.2013, hankkimaan ajokortti suorittamalla vastaavat kokeet kuin ne, joita vaaditaan muiden moottoriajoneuvojen osalta, jotta he voisivat kuljettaa mopoa mainitun määräpäivän jälkeenkin.