

SKLEPNI PREDLOGI GENERALNEGA PRAVOBRANILCA

PHILIPPA LÉGERJA,

predstavljeni 12. maja 2005¹

1. Komisija Evropskih skupnosti s tožbo Sodišču predlaga, naj ugotovi, da Zvezna republika Nemčija ni izpolnila obveznosti iz Direktive Sveta 91/439/EGS z dne 29. julija 1991 o vozniških dovoljenjih².

I – Pravni okvir

A – Skupnostna ureditev

2. V utemeljitev tožbe Komisija navaja več očitkov. Ti se nanašajo na najnižjo zahtevano starost za dovolitev vožnje motornih vozil, možnost vožnje vozil druge kategorije, kot so tista, za katera je bilo izdano vozniško dovoljenje³, ter postopke registracije in obvezne zamenjave vozniških dovoljenj, ki so jih izdale druge države članice.

3. Usklajevanje izdaje in uporabe vozniških dovoljenj se je začelo s sprejetjem Prve direktive Sveta 80/1263/EGS z dne 4. decembra 1980 o uvedbi vozniškega dovoljenja Skupnosti.⁴ Namen te direktive je bil prispevati k izboljšanju prometne varnosti in olajšati gibanje oseb, ki se ali naselijo v državi članici, ki ni tista, v kateri so pridobili vozniško dovoljenje, ali se gibljejo znotraj držav Evropske gospodarske skupnosti.

4. V ta namen je Direktiva 80/1263 uskladila nekatere nacionalne predpise, predvsem v zvezi z izdajo vozniških dovoljenj ter s pogoji

1 — Jezik izvornika: francoščina.

2 — UL L 237, str. 1, v nadaljevanju: Direktiva.

3 — V nadaljevanju: dovoljenje.

4 — UL L 375, str. 1.

njihove veljavnosti. Direktiva je določila vzorec vozniškega dovoljenja Skupnosti in uvedla načelo vzajemnega priznavanja takih dovoljenj in njihove zamenjave, če imetniki dovoljenj prenesejo prebivališče ali kraj opravljanja dela iz ene države članice v drugo.

„[...] pa je za vožnjo motornih vozil, katerih moč presega 25 kW ali katerih razmerje moč/teža presega 0,16 kW/kg (ali motornih koles s prikolico, katerih razmerje moč/teža presega 0,16 kW/kg) potrebno najmanj dve leti izkušenj na motornih kolesih z nižjimi specifikacijami v skladu z dovoljenjem za kategorijo A“.

5. Direktiva 80/1263 je bila razveljavljena z Direktivo 91/439. Ta direktiva je pomenila novo stopnjo v usklajevanju nacionalnih predpisov, zlasti glede zahtev za izdajo vozniških dovoljenj in obsega vzajemnega priznavanja dovoljenj.

6. Izdaja vozniških dovoljenj je zlasti pogojena z zahtevami po najnižji starosti. V skladu z Direktivo se te zahteve razlikujejo glede na klasifikacijo vozila, ki se ga namerava voziti.

7. Za vozila kategorije A⁵, člen 6(1)(b), prva alineja, prvi stavek, Direktive navaja načelo, da je najnižja starost za izdajo vozniškega dovoljenja za ta tip vozil 18 let. Dodaja, da

8. Člen 6(1)(b), prva alineja, zadnji stavek, določa, da se „zahteva po preteklih izkušnjah [...] lahko opusti, če kandidat dopolni najmanj 21 let in če opravi poseben preizkus spretnosti in vedenja v prometu“. Člen 6(2) Direktive določa, da čeprav države članice lahko odstopajo od zahtev po najnižji starosti, določenih za nekatere kategorije vozil (A, B in B + E ali B E), ter izdajajo dovoljenja za te kategorije vozil osebam od 17. leta dalje, ni mogoče odstopanje od zahtevane najnižje starosti, določene s členom 6(1)(b), prva alineja, zadnji stavek, te direktive.

5 — V skladu s členom 3(1), prva alineja, Direktive zajema kategorija A motorna kolesa s prikolico ali brez nje.

9. Za vozila podkategorij C 1⁶ in C 1 + E (ali C 1 E)⁷ člen 6(1)(b), tretja alineja, Direktive določa, da je najnižja starost, ki se zahteva za izdajo voznških dovoljenj za ta vozila, 18 let, brez poseganja v določbe za vožnjo takih vozil iz Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 z dne 20. decembra 1985 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom⁸.

dovoljenja, izdana za kategorijo C + E (ali C E)⁹, veljavna za kategorijo D + E (ali D E)¹⁰, če so njihovi imetniki upravičeni do vožnje vozil kategorije D¹¹.

10. Ko je dovoljenje izdano, njegova veljavnost ni avtomatično omejena na vožnjo vozil, za katera je bilo pridobljeno. Tako na primer je v členu 5(2)(b) Direktive navedeno, da so

11. Poleg tega morajo voznško dovoljenje, potem ko je bilo izdano, priznati druge države članice. To načelo vzajemnega priznavanja je v členu 1(2) Direktive opredeljeno tako: „Vozniška dovoljenja, ki jih izdajo države članice, se vzajemno priznavajo.“

12. Vendar če ima imetnik voznškega dovoljenja običajno prebivališče v državi članici, ki ni tista, ki je izdala voznško dovoljenje, lahko v skladu z Direktivo država članica

6 — V skladu s členom 3(2), tretja alineja, Direktive zajema podkategorija C 1 motorna vozila, razen tistih iz kategorije D (tj. razen avtobusov), katerih največja dovoljena masa je večja od 3500 kilogramov (tj. 3,5 tone) in manjša od 7500 kilogramov (7,5 tone). Posebej je opredeljeno, da se motorna vozila te podkategorije lahko kombinirajo s priklopnikom, katerega največja dovoljena masa ne presega 750 kilogramov.

7 — V skladu s členom 3(2), četrta alineja, Direktive zajema podkategorija C 1 + E kombinacije vozil, pri katerih je vlečno vozilo iz kategorije C 1, največja dovoljena masa njegovega priklopnika pa presega 750 kilogramov, če največja dovoljena masa tako sestavljene kombinacije ne presega 12.000 kilogramov (tj. 12 ton) in če največja dovoljena masa priklopnika ne presega mase nenaloženega vlečnega vozila.

8 — UL L 370, str. 1. Člen 5(1) te uredbe navaja: „Najnižja starost voznikov, ki opravljajo prevoz blaga, je ta: (a) za vozila, skupaj s priklopniki ali polpriklopniki, če je to primerno, z največjo dovoljeno maso, ki ne presega 7,5 tone, 18 let; (b) za druga vozila: 21 let ali 18 let, če ima zadevna oseba spričevalo o strokovni usposobljenosti, ki jo prizna ena od držav članic in potrjuje, da je voznik zaključil tečaj usposabljanja za voznike vozil, namenjenih prevozu blaga po cesti, v skladu s pravili Skupnosti o najnižji stopnji usposabljanja za voznike v cestnem prometu.“

9 — V skladu s členom 3(1), šesta alineja, Direktive zajema kategorija C + E kombinacije vozil, pri katerih je vlečno vozilo iz kategorije C, največja dovoljena masa njegovega priklopnika pa presega 750 kilogramov. V skladu z besedilom prejšnje alineje kategorija C zajema motorna vozila, razen tistih iz kategorije D (tj. razen avtobusov), katerih največja dovoljena masa presega 3500 kilogramov (tj. 3,5 tone), pri čemer je posebej opredeljeno, da se motorna vozila te kategorije lahko kombinirajo s priklopniki, katerih največja dovoljena masa ne presega 750 kilogramov.

10 — V skladu s členom 3(1), osma alineja, Direktive zajema kategorija D + E kombinacije vozil, pri katerih je vlečno vozilo iz kategorije D, največja dovoljena masa njegovega priklopnika pa presega 750 kilogramov.

11 — Kot je bilo že navedeno, kategorija D ustreza avtobusom. Natančneje, člen 3(1), sedma alineja, Direktive določa, da ta kategorija zajema motorna vozila za prevoz oseb, ki imajo poleg sedeža za voznika še več kot osem sedežev; dodaja tudi, da se motorna vozila te kategorije lahko kombinirajo s priklopnikom, katerega največja dovoljena masa ne presega 750 kilogramov.

gostiteljica za imetnika dovoljenja uporablja svoje nacionalne predpise.

uporabi svoje nacionalne predpise o omejitvi, začasnem odvzemu, odvzemu ali preklicu pravice do vožnje in, če je potrebno, v ta namen zamenja dovoljenje.“

13. V skladu s členom 1(3) Direktive torej lahko uporablja nacionalne predpise o davčnih ureditvah, času veljavnosti dovoljenj in zdravniških pregledih. Pri uporabi teh določb lahko država članica gostiteljica v vozniško dovoljenje, ki ga je izdala druga država članica, vnese vse podatke, ki so nujno potrebni za vodenje. Priloga I(4) k Direktivi določa, da lahko država članica gostiteljica v vozniško dovoljenje vnese podatke, kot so resni prekrški, storjeni na njenem ozemlju, če take podatke vnaša tudi na dovoljenja, ki jih izdaja sama, in če je na dovoljenju prostor za te podatke.¹²

B – Nacionalna zakonodaja

15. Nemške predpise, ki se nanašajo na ta postopek, vsebuje uredba o dovolitvi udeležbe oseb v cestnem prometu z dne 18. avgusta 1998 (Verordnung über die Zulassung von Personen zum Strassenverkehr), ki je uredba o dovoljenju za vožnjo (Fahrerlaubnis-Verordnung)¹³.

14. Podobno člen 8(2) Direktive določa: „Ob upoštevanju načela teritorialnosti kazenskega in policijskega prava lahko država članica, v kateri ima imetnik vozniškega dovoljenja druge države članice običajno prebivališče,

16. Člen 6(2), drugi stavek, FeV za neposredni dostop do vožnje težkih motornih koles kategorije A določa najnižjo starost 25 let. V skladu s členom 10(2), prvi stavek, FeV lahko vozila podkategorij C 1 ali C 1 E vozijo vozniki od 17. leta dalje, če so taki prevozi del poklicnega usposabljanja (in so omejeni na prevoze, ki so del usposabljanja).

¹² — To točko ponavlja Priloga Ia(3)(a) k Direktivi, kakor je bila spremenjena z Direktivo Sveta 96/47/ES z dne 23. julija 1996 (UL L 235, str. 1), ki je začela veljati 18. septembra 1996. Ta priloga državam članicam dovoljuje, da izdajajo vozniška dovoljenja po vzorcu, ki je drugačen od tradicionalnega papirnega vzorca iz Priloge I k Direktivi. Drugi vzorec dovoljenja ima obliko polikarbonatne kartice, ki se uporablja za kreditne kartice. Podatki se v to vrsto dovoljenja lahko vnašajo kot v tradicionalno dovoljenje.

¹³ — BGBl. 1998 I, str. 2214, v nadaljevanju: FeV. Veljati je začela 1. januarja 1999.

17. Poleg tega lahko v skladu s členom 6(3), točka 6, FeV imetniki vozniškega dovoljenja C 1 E in D vozijo tudi vozila kategorije D E. Podobno člen 6(4) določa, da lahko imetniki dovoljenja za vozila kategorij C 1, C 1 E, C ali C E na nemškem ozemlju vozijo avtobuse (to je vozila kategorije D) pri prevozih brez potnikov, opravljenih izključno za preizkus tehničnega stanja vozil ali za njihov transport v drug kraj.

18. V skladu s členom 29(1) in (2) FeV morajo imetniki vozniškega dovoljenja, ki je izdano v drugi državi članici, kot je Zvezna republika Nemčija, dovoljenje registrirati pri nemških upravnih organih, če imajo običajno prebivališče v Nemčiji in imajo dovoljenje manj kot dve leti, v nasprotnem primeru je zagrožena globa.

19. Nazadnje, člena 29(3) in 47(2) FeV imetnikom vozniškega dovoljenja, ki ga je izdala druga država članica, če imajo običajno prebivališče v Nemčiji, nalaga, da vozniško dovoljenje zamenjajo za nemško dovoljenje zato, da se vanj vnesejo določeni podatki zlasti glede časa veljavnosti omenjenega dovoljenja v Nemčiji, če je ta čas veljavnosti krajši od časa veljavnosti, ki ga ima to dovoljenje v državi članici, ki ga je izdala.

II – Predhodni postopek

20. Po dopisovanju med Zvezno republiko Nemčijo in Komisijo je Komisija presodila, da ta država članica ni izpolnila svojih obveznosti iz Direktive 91/439, in jo je z dopisom z dne 18. julija 2001 pozvala, naj predloži svoje pripombe.

21. Ker Komisije pripombe, ki jih je predložila Zvezna republika Nemčija, niso zadovoljile, je 21. marca 2002 izdala obrazloženo mnenje, s katerim je Zvezno republiko Nemčijo pozvala, naj v dvomesečnem roku od vročitve omenjenega mnenja sprejme ukrepe, ki so potrebni za izpolnitev obveznosti iz Direktive.

22. Zaradi zamud pri sprejemanju zakonodaje, s katero naj bi omenjena neizpolnitev obveznosti delno prenehala, se je Komisija odločila vložiti to tožbo, ki je bila v sodnem tajnistvu Sodišča vložena 2. septembra 2003.

III – Tožba

1. Očitek glede najnižje starosti, ki se zahteva za vožnjo težkih motornih koles kategorije A

23. Komisija v utemeljitev tožbe navaja šest očitkov, od katerih nemška vlada izpodbija le dva. Ta očitka, ki se nanašata na najnižjo starost, ki se zahteva za dovolitev vožnje nekaterih motornih vozil, bosta obravnavana najprej. Drugi očitki, ki jih Nemčija ne izpodbija, bodo obravnavani naknadno. Ti očitki se nanašajo na možnost vožnje drugih motornih vozil, kot so vozila, za katera je bilo pridobljeno dovoljenje, ter na postopke registracije in zamenjave voznških dovoljenj, ki so jih izdale druge države članice.

a) Trditve strank

A – Očitka glede najnižje starosti, ki se zahteva za vožnjo nekaterih motornih vozil

25. Komisija s tem očitkom Zvezni republiki Nemčiji očita, da je kršila člen 6(1)(b), prva alineja, zadnji stavek, Direktive s tem, da je določila starost 25 let kot najnižjo starost, ki se zahteva za neposredni dostop do vožnje težkih motornih koles kategorije A, z drugimi besedami, brez predhodnih izkušenj pri vožnji šibkejših motornih koles. Tožnik trdi, da v skladu s temi določbami Direktive države članice v svoji zakonodaji lahko določijo le najnižjo starost 21 let. V utemeljitev očitku Komisija zatrjuje, da Direktiva določa enotno najnižjo starost, ki je države članice ne smejo enostransko znižati ali zvišati, ker je namen določb Direktive popolna uskladitev pogojev za neposredni dostop do vožnje težkih motornih koles kategorije A.

24. Ta očitka se nanašata na težka motorna kolesa kategorije A¹⁴ ter na vozila podkategorij C 1 in C 1 E. Vsak očitek bom obravnaval ločeno.

26. Nemška vlada spodbija tako razlago člena 6(1)(b), prva alineja zadnji stavek Direktive. Poudarja, da te določbe ne pomenijo popolne uskladitve neposrednega dostopa do vožnje zadevnih vozil. Določba

¹⁴ – Ta izraz se nanaša na vozila iz člena 6(1)(b), prva alineja, Direktive. Ponovno opozarjam, da ta vozila zajemajo motorna kolesa, katerih moč presega 25 kW oziroma katerih razmerje moč/teža presega 0,16 kW/kg (ali motorna kolesa s prikolico, katerih razmerje moč/teža presega 0,16 kW/kg).

državam članicam ne le dopušča, da dovolijo ali zavrnejo neposredni dostop do vožnje, ampak jim tudi omogoča, da če neposredni dostop do vožnje dovolijo, v skladu s ciljem direktive o prometni varnosti določijo najnižjo starost, ki je višja od 21 let. V zvezi s tem nemška vlada zatrjuje, da je Komisija v postopku sprememb Direktive nedavno predlagala, naj se zadevna najnižja starost s sedanjih 21 zviša na 24 let, da bi se bolj opoštevale potrebe prometne varnosti.

29. Prvič, ko državam članicam dopušča odstopanje od najnižje zahtevane starosti, določene za nekatere kategorije vozil (razen težkih motornih koles kategorije A), ter izdajanje vozniških dovoljenj osebam, ki so dopolnile 17 let, torej starost, ki je nižja od tiste, ki jo določa Direktiva za te kategorije vozil, člen 6(2) Direktive nakazuje, da je namen določitve najnižje zahtevane starosti na splošno določiti spodnjo (in ne zgornjo) mejo, pod katero je načeloma prepovedano izdajati vozniška dovoljenja, razen za odstopanja, izrecno navedena v členu.

b) Presoja

27. Menim, da očitek ni utemeljen.

28. Menim, da člen 6(1)(b), prva alineja, zadnji stavek, Direktive, ki določa 21 let kot najnižjo starost, zahtevano za neposredni dostop do vožnje težkih motornih koles kategorije A, osebam, mlajšim od 21 let, ne priznava pravice do vožnje takih vozil. Te določbe ne nasprotujejo nacionalni zakonodaji, po kateri je najnižja zahtevana starost višja od starosti, določene z Direktivo, na primer 25 let. Na tako razlago kaže več dejavnikov.

30. Čeprav se odstopanja iz tega člena izrecno nanašajo na najnižjo starost, ki je nižja od starosti, določene z Direktivo za ustrezne kategorije vozil, in ne na najnižjo starost, ki je višja od predpisane, ne pomeni, da države članice avtomatično ne smejo določiti višje zahtevane najnižje starosti. Prav nasprotno, ker člen 6(2) Direktive ne podaja nobenih navodil v zvezi z višjimi najnižjimi starostmi, ni dvoma, da določbe Direktive glede najnižje starosti državam članicam ne preprečujejo, da same sprejmejo strožje predpise na tem področju, ter da takih odstopanj ni bilo treba določiti, da bi jih države članice lahko same sprejele.

31. Cilj Direktive glede določanja najnižje zahtevane starosti potrjuje to analizo. tako prispevala k izboljšanju prometne varnosti.¹⁵

32. Kot je poudarjeno v četrti uvodni izjavi v preambuli Direktive, je zaradi prometne varnosti treba določiti minimalne zahteve za izdajo vozniškega dovoljenja. Dodajam, da so zahteve glede najnižje starosti iz člena 6(1) Direktive med tistimi minimalnimi zahtevami, ki so nujne za doseg tega cilja.

34. Menim, da iz teh različnih dejavnikov izhaja, da člen 6(1)(b), prva alineja, zadnji stavek, Direktive ne nasprotuje obstoju nacionalne zakonodaje, ki določa višjo najnižjo starost, kot je določena v Direktivi, kot je na primer določena v obravnavani nemški zakonodaji. Zato menim, da očitke glede najnižje starosti, ki se zahteva za neposredno dovolitev vožnje težkih motornih koles kategorije A, ki se opira na domnevno kršitev omenjenega člena Direktive, ni utemeljen.

2. Očitek glede najnižje starosti, ki se zahteva za neposredno dovolitev vožnje vozila podkategorij C 1 in C 1 E

33. Čeprav je določitev najnižje zahtevane starosti jasen odgovor na zahteve prometne varnosti, saj prepoveduje izdajo vozniškega dovoljenja osebam, ki še niso dopolnile zadevne najnižje starosti, pa tega ni mogoče trditi, če najnižja zahtevana starost, ki jo določa Direktiva, državam članicam hkrati preprečuje, da zavrnejo izdajo vozniškega dovoljenja osebam, ki so najnižjo starost že dopolnile. Prav nasprotno, skrb za boljšo prometno varnost je glavno vodilo držav članic pri določanju višje najnižje starosti, kot je določena z Direktivo. Poleg tega je Komisija, kot je navedla nemška vlada, pred kratkim izjavila, da namerava na področju dostopa do vožnje močnejših motornih koles najnižjo starost zvišati z 21 na 24 let, da bi

a) Trditve strank

35. Komisija s tem očitkom Zvezni republiki Nemčiji očita, da je kršila člen 6(1)(b), tretja

¹⁵ – Glej predlog spremembe Direktive COM(2003)621 konč. z dne 21. oktobra 2003 (točki 71 in 77). Komisija ugotavlja, da trenutna zakonodaja Skupnosti mnogim mladim voznikom brez praktičnih izkušenj dovoljuje vožnjo najmočnejših motornih koles. Poudarja tudi, da statistika prometnih nesreč kaže, da je nevarnost prometnih nesreč med vozniki – začetniki takih vrst vozil visoka predvsem med vozniki, mlajšimi od 24 let. V interesu prometne varnosti Komisija zato predlaga, da se najnižja starost za vožnjo takih vozil zviša z 21 let na 24 let.

alinea, Direktive v povezavi s členom 5(1)(b), druga alinea, Uredbe št. 3820/85 s tem, da je dovolila, da lahko vozila podkategorij C 1 in C 1 E vozijo osebe od 17. leta dalje, če je taka vožnja del poklicnega usposabljanja. Komisija zatrjuje, da te določbe Direktive in določbe Uredbe, na katero se nanašajo, osebam mlajšim od 18 let, preprečujejo, da bi uveljavile pravico do vožnje takih vozil.

36. Ta očitok nemška vlada izpodbija. Nemška vlada navaja, da je po njeni nacionalni zakonodaji pridobitev vozniškega dovoljenja kategorije C 1 pogojena s pridobitvijo vozniškega dovoljenja kategorije B.

37. Dalje zatrjuje, da pridobitev spričevala o strokovni usposobljenosti po zaključenem tečaju usposabljanja za voznike vozil, namenjenih cestnemu prevozu blaga, ki v skladu s členom 5(1)(b), druga alinea, Uredbe št. 3820/85 imetnikom takega spričevala, če so dopolnili 18 let, dovoljuje vožnjo vozil, ki so namenjena prevozu blaga po cesti in katerih skupna masa presega 7,5 ton, pomeni, da se zadevno usposabljanje lahko začne, preden so osebe dopolnile 18 let, in da usposabljanje vključuje določene vozniške izkušnje. Iz tega sledi, da če se osebam, starim 17 let, zagotovi pravica do vožnje vozil podkategorij C 1 in C 1 E za poklicno

usposabljanje, obravnavana nacionalna zakonodaja spada neposredno v okvir člena 5 (1)(b), druga alinea, Uredbe, na katero se nanaša člen 6(1)(b), tretja alinea, Direktive. Drugačna razlaga bi lahko na račun prometne varnosti imela negativne posledice za obstoj usposabljanja poklicnih voznikov, ki mora trajati dovolj dolgo, da je celovito.

38. Nemška vlada tudi želi omejiti veljavnost predčasnega dovoljenja za vožnjo vozil podkategorij C 1 in C 1 E, ki jo zagotavlja nacionalna zakonodaja. Tako dovoljenje se izda le osebam po zaključenem poklicnem usposabljanju za voznike v cestnem prometu, ki so uspešno opravili predhodne zdravniške in psihološke preglede. Poleg tega je dovoljenje za vožnjo takih tipov vozil veljavno le v okviru takega poklicnega usposabljanja, in to le na nacionalnem ozemlju.

b) Presoja

39. Menim, da je očitok utemeljen za vozila podkategorij C 1 in C 1 E.

40. Glede vozil podkategorije C 1 člen 6(1)(b), tretja alinea, Direktive in člen 5 (1)(a) Uredbe št. 3820/85 (na katerega se ta člen Direktive nanaša) določata, da lahko ta vozila vozijo le osebe, ki so dopolnile najmanj 18 let. Z dovolitvijo vožnje takih vozil osebam, ki so stare 17 let, obravnavani nacionalni predpisi ne upoštevajo določb Direktive, ki so enake določbam zgoraj omenjene uredbe. Tak sklep ni izogiben, čeprav je veljavnost dovoljenja za vožnjo omejena, kot zatrjuje nemška vlada.

za vozila podkategorije C 1. Ker je člen 6(2) zelo izčrpen, pridobitev vozniškega dovoljenja kategorije B v starosti 17 let v skladu s tem členom ne more upravičiti pridobitve vozniškega dovoljenja podkategorije C 1 pod enakimi pogoji glede starosti.

41. Prav tako ni pomembno, da je, kot zatrjuje nemška vlada, pridobitev vozniškega dovoljenja kategorije C 1 (ki dovoljuje vožnjo vozil podkategorije C 1) pogojena s pridobitvijo vozniškega dovoljenja kategorije B (ki dovoljuje vožnjo vozil kategorije B). Čeprav člen 6(2) Direktive predvideva, da imajo države članice možnost odstopanja od najnižje starosti, ki se zahteva za nekatere kategorije vozil, kot so vozila kategorije B, in da lahko izdajajo dovoljenja za te tipe vozil osebam od 17. leta dalje, to dejansko ne velja

42. Glede vozil podkategorije C 1 E želim poudariti, da Uredba št. 3820/85 (na katero se nanaša člen 6(1)(b), tretja alinea, Direktive) v členu 5(1)(b), prva alinea, predpisuje, da je najnižja starost, ki se zahteva za vožnjo teh vozil, 21 let. Le z odstopanjem od tega načela člen 5(1)(b), druga alinea, te uredbe znižuje navedeno najnižjo starost na 18 let, če, kot smo že navedli, „ima zadevna oseba spričevalo o strokovni usposobljenosti, ki jo priznava ena od držav članic in potrjuje, da je voznik zaključil tečaj usposabljanja za voznike vozil, namenjenih prevozu blaga po cesti, v skladu s pravili Skupnosti o najnižji stopnji usposabljanja za voznike v cestnem prometu“.

43. Iz teh določb Uredbe št. 3820/85 sledi, da je dostop do vožnje vozil podkategorije C 1 E od 18. leta dalje pogojen z opravljanjem določenega poklicnega usposabljanja za voznike v cestnem prometu, ki ga potrjuje spričevalo o strokovni usposobljenosti, izdano ob koncu usposabljanja.

člena 5(1)(b) Uredbe št. 3820/85. Prav tako ne upošteva člena 6(1)(b), tretja alinea, Direktive v delu, kjer se ta člen nanaša na uporabo Uredbe, vključno z njenim členom 5 (1)(b).

44. Čeprav taka oseba lahko začne poklicno usposabljanje, preden dopolni 18 let, in tako usposabljanje pod enakimi pogoji glede starosti vključuje vozniške izkušnje s praktično vožnjo s pomočjo inštruktorja, tej osebi ni mogoče izdati dovoljenja za vožnjo vozil podkategorije C 1 E, če ni dopolnila starosti 18 let in še opravlja poklicno usposabljanje, torej ne da bi pridobila spričevalo, ki se izda le ob koncu usposabljanja.

46. Ugotavljam, da je očitek glede najnižje starosti, zahtevane za neposredni dostop do vožnje vozil podkategorij C 1 in C 1 E, ki temelji na kršitvi člena 6(1)(b), tretja alinea, Direktive, utemeljen.

B – Očitka, ki se nanašata na možnost vožnje vozil druge kategorije, kot so tista, za katera je bilo izdano vozniško dovoljenje

45. Obravnavana nemška zakonodaja pa dovoljuje prav to, ker osebam, starim komaj 17 let, dovoljuje, da v okviru poklicnega usposabljanja za voznike v cestnem prometu vozijo vozila podkategorije C 1 E po državnih javnih cestah, ne da bi zahtevala, da so kandidati na takih vožnjah nenehno v spremstvu inštruktorja. Za ta tip vozil nacionalna zakonodaja ne upošteva

47. Očitka obravnavata možnost vožnje vozil druge kategorije, kot so vozila, za katera je bilo izdano vozniško dovoljenje. Prvi oitek se nanaša na vožnjo vozil kategorije D E, drugi pa se nanaša na dovolitev vožnje vozil kategorije D. Na kratko bom obravnaval vsakega od dveh očitkov, ki ju nemška vlada ne izpodbija.

1. Očitek glede dovolitve vožnje vozil kategorije D E

Direktive s tem, da je imetnikom vozniških dovoljenj C 1, C 1 E, C in C E dovolila, da lahko na nemškem ozemlju vozijo vozila kategorije D pri prevozih brez potnikov, opravljenih izključno za preizkus tehničnega stanja vozil ali za transport teh vozil v drug kraj. Menim, da je očitek utemeljen.

48. Komisija s tem očitkom Zvezni republiki Nemčiji, da ni upoštevala člena 5(2)(b) Direktive s tem, da je imetnikom vozniških dovoljenj C 1 E in D E dovolila vožnjo vozil kategorije D E. Menim, da je očitek utemeljen.

49. Ta člen določa, da so „dovoljenja, izdana za kategorijo C + E, [...] veljavna za kategorijo D + E, če so njihovi imetniki upravičeni do vožnje vozil kategorije D“. Iz teh določb sledi, da le imetnik dovoljenja za kategorijo C E, ne pa za C 1 E, lahko vozi vozila kategorije D E, če ima dovoljenje za vožnjo vozil kategorije D. Imetnik dovoljenja kategorije C 1 E torej nima pravice uporabljati dovoljenja za vožnjo vozil kategorije D E.

51. Iz člena 3(1), peta alineja, Direktive namreč izhaja, da je treba vozila kategorije C razlikovati od vozil kategorije D, tako da vozniško dovoljenje kategorije C ne more dovoljevati vožnje vozil kategorije D. Enako velja za tipe vozil, povezane s kategorijo C, to je za vozila kategorije C E ter podkategorij C 1 in C 1 E (kot so določena s členom 3(1), šesta alineja, in členom 3(2), tretja in četrta alineja, Direktive).

2. Očitek glede dovolitve vožnje vozil kategorije D

50. Komisija s tem očitkom Zvezni republiki Nemčiji očita, da ni upoštevala člena 3

52. Kot je poudarila Komisija, je razlika med vozili kategorij in podkategorij C, C E, C 1 in C 1 E (to je tovornjakov) na eni strani ter vozili kategorije D (to je avtobusov) na drugi strani in med ustreznimi vozniškimi dovoljenji predvsem v tem, da vožnja teh tipov vozil dejansko ni primerljiva in zahteva

posebno usposabljanje, tako da vozniško dovoljenje kategorij C, C E, C 1 ali C 1 E (pridobljeno po opravljenem posebnem usposabljanju) ne more dovoljevati vožnje vozil kategorije D (ki zahteva drugačno obliko usposabljanja).

53. Ugotavljam, da je očitek glede dovolitve vožnje vozil kategorije D, ki temelji na kršitvi člena 3 Direktive, utemeljen.

C – Očitka glede postopkov registracije in zamenjave vozniških dovoljenj, ki so jih izdale druge države članice

54. Očitka glede postopka registracije vozniških dovoljenj, ki so jih izdale druge države članice, in glede postopka za zamenjavo takih dovoljenj bom preučili ločeno; poudariti je treba, da nemška vlada teh očitkov ne izpodbija.

1. Očitek glede postopka za registracijo vozniških dovoljenj, ki so jih izdale druge države članice

55. Komisija s tem očitkom Zvezni republiki Nemčiji očita, da je kršila načelo vzajemnega priznavanja vozniških dovoljenj iz člena 1(2) Direktive s tem, da je z grožnjo z globo zahtevala obvezno in sistematično registracijo vozniških dovoljenj, ki jih izdajo druge države članice, če imetniki teh dovoljenj pridobijo običajno prebivališče v Nemčiji in niso imetniki dovoljenj več kot dve leti.

56. Menim, da je očitek utemeljen. V tem okviru je dovolj sklicevati se na sodbi z dne 10. julija 2003 v zadevi Komisija proti Nizozemski¹⁶ in z dne 9. septembra 2004 v zadevi Komisija proti Španiji¹⁷. V teh sodbah je Sodišče presodilo, da je obvezna ali sistematična registracija vozniških dovoljenj formalnost, ki je v nasprotju z načelom vzajemnega priznavanja iz člena 1(2) Direktive in ni utemeljena niti na podlagi odstavka 3 tega člena niti člena 8(2) te direktive.¹⁸

16 — C-246/00, Recueil, str. I-7485.

17 — C-195/02, ZOdl., str. I-7857.

18 — Glej zgoraj navedeni sodbi Komisija proti Nizozemski, točke od 60 do 71, in Komisija proti Španiji, točke od 53 do 65. V ta namen glej tudi točke od 34 do 58 oziroma točke od 40 do 56 mojih sklepnih predlogov v zadevah, v katerih so bile izrečene te sodbe.

2. Očitek glede postopka za zamenjavo vozniških dovoljenj, ki so jih izdale druge države članice

57. Komisija s tem očitkom Zvezni republiki Nemčiji očita, da ni upoštevala več določb Direktive, predvsem člena 1(2), s tem, da je od imetnikov vozniških dovoljenj, ki so jih izdale druge države članice, ki so pridobili običajno prebivališče v Nemčiji, zahtevala, naj zamenjajo svoja vozniška dovoljenja za nemška dovoljenja, tako da bi pristojni nacionalni organi lahko vanje vnesli nekatere pomembne podatke, predvsem v zvezi z veljavnostjo dovoljenja v tej državi, če je ta krajša od veljavnosti dovoljenja v državi članici, ki ga je izdala. Menim, da je ta očitek utemeljen.

58. Kot namreč poudarja Sodišče v točki 72 zgoraj navedene sodbe Komisija proti Nizozemski, je iz devete uvodne izjave v preambuli Direktive jasno razvidno, da se nameravajo z Direktivo izrecno odpraviti sistemi zamenjave vozniških dovoljenj. Na to je bilo opozorjeno tudi v sklepu z dne 29. januarja 2004 v zadevi Krüger¹⁹.

59. V zgoraj navedenem sklepu Krüger se je Sodišče v bistvenem oprlo na to ugotovitev, ko je presodilo, da „je člen 1(2) Direktive 91/439 treba razlagati, kot da nasprotuje zakonodaji držav članic, ki pod določenimi pogoji zahteva, da imetniki vozniških dovoljenj, ki so jih izdale druge države članice, ki so se naselili na njenem ozemlju, zamenjajo ta dovoljenja za nacionalna vozniška dovoljenja, ker vozniškega dovoljenja, ki ga je izdala druga država članica in ne izpolnjuje določb glede veljavnosti, ki veljajo v državi članici gostiteljici, ni mogoče vnesti v nacionalni register vozniških dovoljenj“.²⁰

60. Kar je veljalo za obravnavani postopek zamenjave v zgoraj navedeni zadevi Krüger, mora veljati tudi za postopek zamenjave v tej zadevi.

61. Ugotavljam, da je očitek glede postopka za zamenjavo vozniških dovoljenj, ki so jih izdale druge države članice, ki temelji na kršitvi člena 1(2) Direktive, utemeljen.

19 — C-253/01, Recueil, str. I-1191, točka 31.

20 — Točka 37.

IV – Predlog

62. Sodišču predlagam, naj razsodi:

1. — Zvezna republika Nemčija je kršila obveznosti iz člena 6(1)(b), tretja alineja, Direktive Sveta 91/439/EGS z dne 29. julija 1991 o vozniških dovoljenjih s tem, da je sprejela nacionalno zakonodajo, ki določa, da je mogoče vozila podkategorije C 1 ali C 1 + E (ali C 1 E) voziti od starosti 17 let dalje, če je taka vožnja del poklicnega usposabljanja za voznike v cestnem prometu;

- Zvezna republika Nemčija je kršila obveznosti iz člena 5(2)(b) Direktive 91/439 s tem, da je sprejela zakonodajo, ki imetnikom vozniških dovoljenj kategorij C 1 E in D dovoljuje vožnjo vozil kategorije D + E (ali D E);

- Zvezna republika Nemčija je kršila obveznosti iz člena 3 Direktive 91/439 s tem, da je sprejela zakonodajo, ki določa, da lahko imetniki vozniških dovoljenj kategorij C 1, C 1 E, C ali C + E (ali C E) na nemškem ozemlju vozijo vozila kategorije D pri prevozih brez potnikov, opravljenih izključno za preizkus tehničnega stanja vozil ali za transport teh vozil v drug kraj;

- Zvezna republika Nemčija je kršila obveznosti iz člena 1(2) Direktive 91/439 s tem, da je sprejela zakonodajo, ki z grožnjo z globo zahteva obvezno in

sistematično registracijo vozniških dovoljenj, ki jih izdajo druge države članice, če imetniki teh dovoljenj pridobijo običajno prebivališče v Nemčiji in niso imetniki dovoljenja več kot dve leti;

- Zvezna republika Nemčija je kršila obveznosti iz člena 1(2) Direktive 91/439 s tem, da je sprejela zakonodajo, ki od imetnikov vozniških dovoljenj, ki so jih izdale druge države članice, ki so pridobili običajno prebivališče v Nemčiji, zahteva, naj zamenjajo svoja vozniška dovoljenja za nemška dovoljenja, tako da lahko pristojni nacionalni organi vanje vnesejo nekatere pomembne podatke, predvsem v zvezi z veljavnostjo dovoljenja v tej državi, če je ta krajša od veljavnosti dovoljenja v državi članici, ki ga je izdala.

2. V preostalem delu se tožba zavrne.

3. Zvezna republika Nemčija nosi svoje stroške in stroške Komisije Evropskih skupnosti.