YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (toinen jaosto)

15 päivänä syyskuuta 2005 *

Asiassa C-372/03,

jossa on kyse EY 226 artiklaan perustuvasta jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevasta kanteesta, joka on nostettu 2.9.2003,

Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään G. Braun ja W. Wils, prosessiosoite Luxemburgissa,

kantajana,

vastaan

Saksan liittotasavalta, asiamiehenään M. Lumma,

vastaajana,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (toinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja C. W. A. Timmermans sekä tuomarit C. Gulmann, R. Schintgen (esittelevä tuomari), G. Arestis ja J. Klučka,

julkisasiamies: P. Léger,
kirjaaja: R. Grass,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

kuultuaan julkisasiamiehen 12.5.2005 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Euroopan yhteisöjen komissio vaatii kanteellaan yhteisöjen tuomioistuinta toteamaan, että Saksan liittotasavalta ei ole noudattanut yhteisön ajokortista 29 päivänä heinäkuuta 1991 annetun neuvoston direktiivin 91/439/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna 23.7.1996 annetulla neuvoston direktiivillä 96/47/EY (EYVL L 235, s. 1; jäljempänä direktiivi 91/439) 1 artiklan 2 kohdan, 3 artiklan, 5 artiklan 2 kohdan b alakohdan, 6 artiklan 1 kohdan b alakohdan ensimmäisen ja kolmannen luetelmakohdan ja 8 artiklan 2 kohdan mukaisia velvoitteitaan, koska se on antanut ja pitänyt voimassa 18.8.1998 annetun asetuksen henkilöiden pääsystä tieliikentee-

seen (Verordnung über die Zulassung von Personen zum Strassenverkehr), joka on ajo-oikeutta koskeva asetus (Fahrererlaubnis-Verordnung, BGBl. 1998 I, s. 2214; jäljempänä FeV) 6 §:n 3 momentin 6 kohdan, 4 §:n, 10 §:n 2 momentin ensimmäisen virkkeen, 29 §:n 1 ja 3 momentin sekä 47 §:n 2 momentin.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Yhteisön lainsäädäntö

2 Direktiivin 91/439 johdanto-osan kolmannessa, neljännessä ja viidennessä perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

"Direktiivillä 80/1263/ETY käyttöönotettu yhteisön malli kansalliseksi ajokortiksi on syytä mukauttaa siten, että otetaan huomioon erityisesti ajoneuvoluokkien ja alaluokkien yhdenmukaistaminen, jotta ajokortit olisivat helpommin ymmärrettävissä sekä yhteisössä että yhteisön ulkopuolella,

liikenneturvallisuussäännösten toteuttamiseksi on tarpeen säätää ajokortin antamisen vähimmäisedellytyksistä,

direktiivin 80/1263/ETY 3 artiklassa säädetään, että loppusäännökset, joilla yhteisössä otetaan yleisesti käyttöön mainitussa artiklassa tarkoitetut ajoneuvoluokat, samoin kuin ajokorttien voimassaolon edellytykset, olisi annettava niin, että niistä ei voida poiketa."

3 Direktiivin 91/439 1 artiklassa säädetään seuraavaa:

"1. Jäsenvaltioiden on otettava käyttöön liitteessä I tai I a esitetyn yhteisön mallin mukainen kansallinen ajokortti tämän direktiivin säännösten mukaisesti.

2. Jäsenvaltioiden antamat ajokortit on tunnustettava vastavuoroisesti.

3. Jos kansallisen ajokortin haltija muuttaa ajokortin voimassaollessa vakinaisesti asumaan toiseen jäsenvaltioon kuin siihen, joka on antanut ajokortin, se jäsenvaltio, johon ajokortin haltija muuttaa vakinaisesti asumaan, voi soveltaa ajokortin haltijaan kansallisia ajokortin voimassaoloaikaa, lääkärintarkastuksia ja verotusta koskevia määräyksiä ja tehdä ajokorttiin välttämättömiksi katsottavat merkinnät."

4 Saman direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa luetellaan ajoneuvoluokat, joita varten ajokortti voidaan myöntää. Ajoneuvoluokat ovat seuraavat:

— A luokka: moottoripyöriä joko sivuvaunulla tai ilman

— B luokka: moottoriajoneuvoja, joiden suurin sallittu paino on enintään 3 500 kg, ja ajoneuvoyhdistelmiä, jotka koostuvat B luokkaan kuuluvasta vetovaunusta ja perävaunusta, jolloin yhdistelmän suurin sallittu paino on enintään 3 500 kg

— B + E luokka: ajoneuvoyhdistelmiä, jotka koostuvat B luokkaan kuuluvasta vetovaunusta ja perävaunusta, silloin kuin ajoneuvoyhdistelmä ei kuulu B luokkaan

— C luokka: muita kuin D luokkaan kuuluvia ajoneuvoja, joiden suurin sallittu paino on enemmän kuin 3 500 kg

— C + E luokka: ajoneuvoyhdistelmiä, jotka koostuvat C luokkaan kuuluvasta vetovaunusta ja perävaunusta, jonka suurin sallittu paino on enemmän kuin 750 kg

— D luokka: matkustajien kuljettamiseen käytettyjä ajoneuvoja, joissa on enemmän kuin 8 istuinta kuljettajan istuimen lisäksi

— D + E luokka: ajoneuvoyhdistelmiä, jotka koostuvat D luokkaan kuuluvasta vetovaunusta ja perävaunusta, jonka suurin sallittu paino on enemmän kuin 750 kg.

5 Direktiivin 91/439 3 artiklan 2 kohdan mukaan A, B, B + E, C, C + E, D ja D + E luokissa voidaan antaa erillinen ajokortti seuraaviin alaluokkiin kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen:

— A1: kevyitä moottoripyöriä, joiden sylinteritilavuus on enintään 125 cm^3 ja joiden enimmäisteho on 11 kW

— C1: ajoneuvoja, jotka eivät kuulu D luokkaan ja joiden suurin sallittu paino on enemmän kuin 3 500 kg mutta enintään 7 500 kg

— C1 + E: ajoneuvoyhdistelmiä, jotka koostuvat vetovaunusta ja perävaunusta, jonka suurin sallittu paino on enemmän kuin 750 kg, jos näin muodostuvan ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu paino on enintään 12 000 kg ja jos perävaunun suurin sallittu paino on enintään vetovaunun paino

— D1: matkustajien kuljettamiseen käytettäviä ajoneuvoja, joissa on enemmän kuin 8 istuinta kuljettajan istuimen lisäksi mutta enintään 16 istuinta kuljettajan istuimen lisäksi

— D1 + E: ajoneuvoyhdistelmiä, jotka koostuvat D1 alaluokkaan kuuluvasta vetovaunusta ja perävaunusta, jonka suurin sallittu paino on enemmän kuin 750 kg, jos näin muodostuvan ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu paino on enintään 12 000 kg ja perävaunun suurin sallittu paino on enintään vetovaunun oma paino ja perävaunua ei käytetä matkustajien kuljettamiseen.

6 Direktiivin 91/439 5 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

"Ajokorttien antamiseen sovelletaan seuraavia ehtoja:

a) C ja D luokkien ajokortteja annetaan vain kuljettajille, joilla jo on oikeus kuljettaa B luokan ajoneuvoja;

b) B + E, C + E, D + E luokkiin annetaan ajokortteja ainoastaan kuljettajille, joilla jo on oikeus kuljettaa B, C tai D luokkien ajoneuvoja."

7 Kyseisen direktiivin 6 artiklassa säädetään seuraavaa:

"1. Ajokorttien antamiseen sovelletaan seuraavia alaikärajoja:

a) 16 vuotta:

— A1 alaluokassa;

— B1 alaluokassa;

b) 18 vuotta:

— A luokkaan; sellaisten moottoripyörien kuljettamiseen, joiden teho on enemmän kuin 25 kW tai joiden teho/painosuhde on enemmän kuin 0,16 kW/kg (taikka sivuvaunullisten moottoripyörien kuljettamiseen, kun niiden teho/painosuhde on enemmän kuin 0,16 kW/kg), vaaditaan kuitenkin vähintään kahden vuoden kokemus alhaisemmat määräykset täyttävien moottoripyörien kuljettamisesta A luokan ajokortilla. Tällaista aikaisempaa

kokemusta ei kuitenkaan edellytetä, jos ajokokelas on vähintään 21-vuotias ja jos ajokokelas läpäisee erityisen ajotaitoa ja ajotapaa koskevan kokeen ja ajokokeen;

— B, B + E luokissa;

— C, C + E luokissa ja C1, C1 + E alaluokissa, edellä tarkoitetun kuitenkaan rajoittamatta ajoneuvojen kuljettamista koskevien tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta 20 päivänä joulukuuta 1985 annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 3820/85 [(EYVL L 370, s. 1)] vahvistettujen säännösten soveltamista;

c) 21 vuotta:

— D ja D + E luokissa ja D1, D1 + E alaluokissa, edellä tarkoitetun kuitenkaan rajoittamatta näiden ajoneuvojen kuljettamista koskevien asetuksessa (ETY) N:o 3820/85 vahvistettujen säännösten soveltamista.

2. Jäsenvaltiot voivat poiketa A, B ja B + E luokkia varten säädetyistä alaikärajavaatimuksista ja antaa tällaiset ajokortit jo 17-vuotiaille, lukuun ottamatta 1 kohdan b alakohdan 1 luetelmakohdan viimeisessä virkkeessä olevia A luokkaa koskevia säännöksiä.

3. Jäsenvaltiot voivat kieltäytyä tunnustamasta alueellaan nuoremmille kuin 18-vuotiaille annettuja ajokortteja."

8 Saman direktiivin 8 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

"1. Jos jäsenvaltion antaman voimassa olevan kansallisen ajokortin haltija on muuttanut vakinaisesti asumaan toiseen jäsenvaltioon, hän voi pyytää, että hänen ajokorttinsa vaihdetaan sitä vastaavaan ajokorttiin; vaihdon suorittavan jäsenvaltion asiana on tarvittaessa todentaa, onko sille esitetty ajokortti yhä voimassa.

2. Jollei rikoslain ja yleistä järjestystä koskevien säädösten alueellisen soveltamisen periaatteen huomioon ottamisesta muuta johdu, 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."

9 Asetuksen N:o 3820/85 5 artiklassa säädetään seuraavaa:

"1. 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.

— —

5. Sellaisen kansallisen liikenteen osalta, jota harjoitetaan enintään 50 kilometrin etäisyydellä ajoneuvon sijaintipaikkakunnalta, mukaan lukien paikallishallintoalueet, joiden keskus sijaitsee kyseisen kilometrirajan sisäpuolella, jäsenvaltiot voivat alentaa autonapumiesten alaikärajan 16 vuoteen, jos tämä perustuu koulutuksellisiin seikkoihin ja se tapahtuu kyseisten jäsenvaltioiden kansallisen työlainsäädännön rajoissa."

Kansallinen lainsäädäntö

10 FeV:n 6 §:n 2 momentissa säädetään, että alaikäraja luokkaan A kuuluvan raskaan moottoripyörän suoralle ajoluvalle on 25 vuotta.

11 FeV:n 6 §:n 3 momentin 6 kohdan mukaan C1 + E- ja D-ajokortin haltijoilla on oikeus kuljettaa luokkaan D + E kuuluvia ajoneuvoja. Lisäksi saman pykälän 4 momentin mukaan luokkiin C1, C1 + E, C tai C + E kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin haltijat saavat kuljettaa luokkaan D kuuluvaa

ajoneuvoa sen kunnon tarkastamiseksi tai sen siirtämiseksi ilman matkustajia Saksan alueella tapahtuvassa ajossa.

12 FeV:n 9 §:ssä säädetään, että luokkaan C1 kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen oikeuttava ajokortti voidaan myöntää vain, jos kyseisen kortin hakijalla on jo luokkaa B koskeva ajokortti tai jos hän täyttää tällaisen kortin saamisen edellytykset. Viimeksi mainitussa tapauksessa luokkaan C1 luokkaan kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen oikeuttava ajokortti voidaan antaa aikaisintaan silloin, kun annetaan luokkaan B kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen oikeuttava ajokortti.

13 FeV:n 10 §:n 2 momentissa säädetään, että ammattikuljettajan koulutuksessa alaikäraja ajoneuvoluokkaan B kuuluvien ajoneuvojen tai luokkiin C1 tai C1 + E kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin saamiseksi on 17 vuotta, kun taas ajoneuvoluokkien C tai C + E osalta tämä ikä on 18 vuotta. Tilanteessa, jossa tällainen ajokortti olisi annettava hakijalle, joka ei ole täyttänyt 18:aa vuotta, hakijan on todistettava fyysinen ja henkinen soveltuvuus lääketieteellisellä ja psykologisella lausunnolla. Hakijalle myönnetty ajokortti on voimassa vain hänen ammatilliseen koulutukseen liittyvien ajojensa osalta, kunnes hän täyttää 18 vuotta.

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

15 FeV:n 29 §:n 3 momentin ja 47 §:n 2 momentin mukaan muun jäsenvaltion kuin Saksan liittotasavallan myöntämän ajokortin haltijan, jolla on vakituinen asuinpaikka Saksassa, on vaihdettava ajokorttinsa saksalaiseen ajokorttiin sitä varten, että ajokorttiin voidaan tehdä tiettyjä merkintöjä muun muassa ajokortin voimassa-

oloajasta tässä jäsenvaltiossa silloin, kun se on lyhyempi kuin voimassaoloaika ajokortin myöntäneessä jäsenvaltiossa.

Oikeudenkäyntiä edeltänyt menettely

16 Koska komissio katsoi, että direktiivin 91/439 tiettyjen säännösten saattaminen osaksi Saksan lainsäädäntöä ei ollut direktiivin mukaista, se esitti Saksan liittotasavallalle 10.6.1997 päivätyllä kirjeellään virallisen huomautuksen, jossa se kehotti tätä esittämään huomautuksensa kahden kuukauden kuluessa.

17 Koska komissio katsoi, että sille elokuussa 1998 toimitetut Saksan lainsäädännön muutokset eivät lopettaneet sitä jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä, josta se arvosteli Saksan liittotasavaltaa, se osoitti tälle jäsenvaltiolle 18.7.2001 päivätyllä kirjeellään täydentävän virallisen huomautuksen ja kehotti tätä esittämään huomautuksensa kahden kuukauden kuluessa.

18 Koska komissio ei vakuuttunut Saksan viranomaisten viimeksi mainittuun kirjeeseen vastaukseksi esittämistä huomautuksista, se lähetti 21.3.2002 perustellun lausunnon, jossa se kehotti Saksan liittotasavaltaa toteuttamaan tarvittavat toimenpiteet direktiivistä 91/439 johtuvien velvoitteidensa noudattamiseksi kahden kuukauden kuluessa kyseisen lausunnon tiedoksisaannista.

19 Saksan viranomaiset vastasivat komissiolle 10.6.2002 päivätyssä kirjeessään pitävänsä tiettyjä komission esittämiä väitteitä perusteettomina ja ottavansa muut väitteet huomioon ryhtyessään viipymättä FeV:n muuttamiseen.

20 Koska tämä vastaus ei tyydyttänyt komissiota, se nosti nyt käsiteltävänä olevan kanteen.

Kanne

21 Komissio esittää kanteensa tueksi kuusi perustetta, jotka koskevat yhtäältä luokkaan A kuuluvien raskaiden moottoripyörien ja toisaalta alaluokkiin C1 ja C1 + E kuljettamiseen oikeuttavaa alaikärajaa, mahdollisuutta kuljettaa muita ajoneuvoja kuin niitä, joiden kuljettamista varten ajokortti on myönnetty, sekä muiden jäsenvaltioiden kuin Saksan liittotasavallan myöntämien ajokorttien rekisteröinti- ja vaihtomenettelyä.

Peruste, joka koskee luokkaan A kuuluvien raskaiden moottoripyörien suoraa ajolupaa

Asianosaisten ja muiden osapuolten lausumat

22 Komissio arvostelee tässä väitteessään Saksan liittotasavaltaa siitä, että se on rikkonut direktiivin 91/439 6 artiklan 1 kohdan b alakohdan ensimmäistä luetelmakohtaa, jonka mukaan alaikäraja luokkaan A kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin antamiselle on 21 vuotta. FeV:n 6 §:n 2 momentin toisen virkkeen mukaan alaikäraja, jota edellytetään tällaisten ajoneuvojen suoraan ajolupaan, on 25 vuotta. Komissio huomauttaa, että direktiivissä 91/439 säädetään yhdenmukaisesta alaikärajasta, jota jäsenvaltioilla ei ole oikeutta alentaa

tai korottaa, koska tämän säännöksen tarkoitus on yhdenmukaistaa tietyt edellytykset, jotka koskevat lupaa kuljettaa eri luokkiin kuuluvia ajoneuvoja. Se, että jäsenvaltiot voivat olla myöntämättä suoraa ajolupaa luokkaan A kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen oikeuttavaan ajokorttiin, ei muuta päätelmää, jonka mukaan tämän luvan alaikäraja ei voi ylittää 21:tä vuotta.

23 Tältä osin Saksan hallitus toteaa ensiksi, että direktiivin 91/439 mukaan jäsenvaltiot voivat sallia raskaiden moottoripyörien suoran ajoluvan tai olla sallimatta sitä. Koska jäsenvaltiot voivat päättää olla sallimatta tällaista suoraa ajolupaa, mikään ei estä niitä vahvistamasta alaikärajaa korkeammaksi kuin tässä direktiivissä on säädetty.

24 Saksan hallitus väittää sitten, että direktiivin 91/439 6 artiklan 1 kohdan b alakohdan ensimmäisessä luetelmakohdassa käytetty ilmaisu "vähintään" ei jätä lainkaan sijaa epäilylle siitä, että jäsenvaltiot voivat edellyttää luokan A ajoneuvojen suoran ajoluvan osalta korkeampaa ikää. Tämä ilmaus olisi tarpeeton, jos lainsäätäjän tarkoituksena olisi ollut, että vain 21 vuoden ikä voidaan säätää alaikärajaksi.

25 Saksan hallitus väittää lopuksi, että luokkaan A kuuluvien ajoneuvojen suoran ajoluvan alaikärajan nostaminen johtuu liikenneturvallisuuteen liittyvistä syistä. Uuden ajokorttidirektiivin (KOM(2003) lopullinen, 21.10.2003) esitöissä komissio lisäksi itse ehdottaa kyseisen alaikärajan nostamista 24 vuoteen, jotta liikenneturvallisuuden vaatimuksiin vastattaisiin paremmin.

Yhteisöjen tuomioistuimen arviointi asiasta

26 Vaikka onkin niin, kuten komissio toteaa, että direktiivin 91/439 6 artiklan 1 kohdan b alakohdan ensimmäisestä luetelmakohdasta ja 2 kohdasta seuraa, että on direktiivin vastaista, että jäsenvaltiot myöntävät hakijoille, jotka eivät ole täyttäneet 21:tä vuotta, luokkaan A kuuluvien moottoripyörien suoran ajoluvan, näitä säännöksiä ei kuitenkaan tule ymmärtää niin, että niissä kiellettäisiin jäsenvaltiota säätämästä tähän luokkaan kuuluvan ajoneuvon kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin antamiselle korkeampaa alaikärajaa.

27 Kun direktiivin 91/439 6 artiklan 1 kohdan b alakohdan ensimmäisessä luetelmakohdassa säädetään, että jäsenvaltiot voivat sallia suoran luvan tällaisen ajokortin saamiseksi hakijoille, jotka ovat vähintään 21-vuotiaita, ja kun siinä ei nimenomaisesti rajoiteta jäsenvaltioiden mahdollisuutta säätää korkeammasta alaikärajasta, tämä merkitsee pikemminkin, että jäsenvaltiot voivat vahvistaa alaikärajan korkeammaksi kuin 21 vuotta.

28 Koska käsiteltävänä olevassa asiassa on riidatonta, että tällaisten moottoripyörien suoraa ajolupaa koskevan alaikärajan vahvistaminen direktiivin 91/439 6 artiklan 1 kohdan b alakohdan ensimmäisen luetelmakohdan viimeisessä virkkeessä säädettyä korkeammaksi on omiaan edistämään liikenneturvallisuutta, joka on, kuten kyseisen direktiivin johdanto-osasta ilmenee, direktiivin pääasiallinen tavoite, tällainen vahvistaminen ei ole kyseisen säännöksen vastaista, kunhan suhteellisuusperiaatetta noudatetaan.

29 Se, että direktiivin 91/439 6 artiklan 2 kohtaan sisältyvissä poikkeuksissa säädetään vain mahdollisuudesta tarvittaessa vahvistaa eri luokkien ajoneuvojen kuljettamista varten lähtökohtaisesti säädettyä alaikärajaa alempi alaikäraja, ei horjuta tätä toteamusta, koska alaikärajan vahvistamisen logiikasta itsestään seuraa, että tätä

rajaa koskeva poikkeussäännös on tarpeen vain tilanteessa, jossa rajalla vahvistettua kynnystä lasketaan, eikä tilanteessa, jossa jäsenvaltio säätää korkeammasta iästä.

30 Nämä seikat huomioon ottaen on katsottava, että toisin kuin komissio väittää, direktiivin 91/439 6 artiklan 1 kohdan b alakohdan ensimmäisen luetelmakohdan viimeinen virke ei lähtökohtaisesti estä sitä, että jäsenvaltio vahvistaa tässä säännöksessä säädettyä luokkaan A kuuluvien raskaiden moottoripyörien suoran ajoluvan alaikärajaa korkeamman alaikärajan.

31 Näin ollen on todettava, että komission kanteensa tueksi esittämä ensimmäinen peruste ei ole perusteltu ja että se on näin ollen hylättävä.

Peruste, joka koskee luokkiin C1 ja C1 + E kuuluvien ajoneuvojen kuljettamisen alaikärajaa

Asianosaisten lausumat

32 Komissio arvostelee tässä perusteessaan Saksan liittotasavaltaa siitä, että se on rikkonut direktiivin 91/439 6 artiklan 1 kohdan b alakohdan kolmatta luetelmakohtaa ja asetuksen N:o 3820/85 5 artiklan 1 kohdan b alakohdan toista

luetelmakohtaa. Siitä, että nämä kaksi artiklaa luetaan yhdessä, seuraa, että jäsenvaltio ei voi pätevästi antaa luokkien C1 tai C1+E luokan ajoneuvon kuljettamiseen oikeuttavaa ajokorttia alle 18-vuotiaalle hakijalle. FeV:n 10 §:n 2 momentin ensimmäisen virkkeen mukaisesti Saksassa tällaisia ajokortteja annetaan 17-vuotiaille kuljettajille. Komissio täsmentää tältä osin, että kyseisten yhteisön säännösten vastaista ei ole, että henkilö, joka ei ole täyttänyt 18:aa vuotta, voi osallistua ammatilliseen kuljettajakoulutukseen tai hankkia ajokokemusta ohjaajan kanssa tapahtuvassa käytännön harjoittelussa.

33 Saksan hallitus toteaa tämän perusteen osalta ensiksi, että toisin kuin komissio väittää, Saksassa on hankittava luokkaan B kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen oikeuttava ajokortti ennen kuin on mahdollista saada luokkaan C 1 kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen oikeuttava ajokortti.

34 Kyseinen hallitus toteaa, että direktiivin 91/439 6 artiklan 1 kohdan b alakohdan ja asetuksen N:o 3820/85 5 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaan 18 vuotta täyttänyt tieliikenteen kuljettaja voi kuljettaa ajoneuvoja, joiden sallittu enimmäispaino on 7,5 tonnia, edellyttäen, että hänellä on ammattitaitoa osoittava todistus. Tätä oikeutta voidaan käyttää vain silloin, kun ajokortti on annettu kyseiselle kuljettajalle hänen ollessaan 18-vuotias. Koska on tarpeen, että kuljettajalla on myös tiettyä ajokokemusta, on välttämätöntä, että tämän ajokortin voi saada ennen kyseisen iän saavuttamista.

35 Kyseinen hallitus väittää myös, että ajokortti, joka on annettu FeV:n 10 §:n 2 momentin mukaisesti alle 18-vuotiaalle kuljettajalle, ei oikeuta täysin pätevästi luokkaan

C1 kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen, koska sen voimassaolo on rajoitettu ammatillisen koulutuksen yhteydessä ajettaviin matkoihin ja sen antaminen edellyttää sitä, että haltija osallistuu kyseiseen koulutukseen ja että hän myös läpäisee lääkärintarkastuksen ja psykologiset testit.

Yhteisöjen tuomioistuimen arviointi asiasta

36 On huomattava, että direktiivin 91/439 6 artiklan 1 kohdan b alakohdan kolmannessa luetelmakohdassa säädetään, että luokkiin C1 ja C1 + E kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin saamisen alaikäraja on 18 vuotta.

37 Asetuksen N:o 3820/85 5 artiklan 1 kohdan b alakohdan toisen luetelmakohdan mukaan tämä sama ikäraja koskee maanteiden tavaraliikenteen kuljettajia.

38 Kuten julkisasiamies on aivan oikein todennut ratkaisuehdotuksensa 41 kohdassa, ei direktiivissä 91/439 eikä asetuksessa N:o 3820/85 säädetä mahdollisuudesta poiketa tästä alaikärajasta.

39 Direktiivin 91/439 6 artiklan 2 kohdassa, jossa todetaan tyhjentävästi ne ajoneuvoluokat, joiden kuljettamiseen oikeuttavat ajokortit voidaan pääsäännöstä poiketen antaa 17 vuotta täyttäneille hakijoille, ei mainita ajoneuvoluokkia C1 ja C1 + E.

40 Sitä, että asetuksen N:o 3820/85 5 artiklan 1 kohdan b alakohdan toinen luetelmakohta ei estä sitä, että henkilö, joka ei ole täyttänyt 18:aa vuotta, voi maanteiden tavaraliikenteen kuljettajakoulutuksen yhteydessä hankkia ajokokemusta, ei voida tulkita siten, että jäsenvaltiot voisivat kyseisen säännöksen nojalla antaa tällaiselle henkilölle näihin luokkiin kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin.

41 Tällaisen ajokortin saamisen edellyttämä ajokokemus voidaan hankkia kouluttajan valvonnassa ja läsnä ollessa ja se ei millään tavoin merkitse, että asianomaiselle hakijalle annettaisiin ajokortti, joka oikeuttaisi hänet kuljettamaan luokkiin C1 tai C1 + E kuuluvaa ajoneuvoa muutoin kuin hänen koulutuksestaan vastaavan henkilön seurassa.

42 Käsiteltävänä olevassa tapauksessa Saksan hallituksen vastauksina yhteisöjen tuomioistuimen esittämiin kysymyksiin antamista selityksistä ilmenee, että FeV:n 10 §:n 2 momentin ensimmäisen virkkeen mukaan 17-vuotias voi saada ajokortin, joka oikeuttaa hänet kuljettamaan Saksan alueella ammatillisen kuljettajakoulutuksen yhteydessä luokkiin C1 ja C1 + E kuuluvia ajoneuvoja ilman, että hänen seuranaan olisi hänen koulutuksestaan vastaava henkilö.

43 Kyseisistä selityksistä ja komission toimittamista tiedoista ilmenee myös, että kysymyksessä olevaa ajokorttia, josta tosin ilmenevät sen käyttörajoituksia koskevat tiedot, ei tarvitse vaihtaa toiseen ajokorttiin ajankohtana, jolloin sen voimassaolo lakkaa, eli päivänä, jolloin kyseisen ajokortin haltija täyttää 18 vuotta.

44 Tästä seuraa, että FeV:n 10 §:n 2 momentin ensimmäinen virke on direktiivin 91/439 6 artiklan 1 kohdan b alakohdan kolmannen luetelmakohdan ja asetuksen N:o 3820/85 5 artiklan 1 kohdan b alakohdan toisen luetelmakohdan vastainen.

45 Näin ollen on todettava, että komission kanteensa tueksi esittämä toinen peruste on perusteltu.

Kolmas, neljäs, viides ja kuudes peruste

Asianosaisten lausumat

46 Komission esittämän kolmannen perusteen mukaan direktiivin 91/439 5 artiklan 2 kohdan b alakohtaa on rikottu, koska FeV:n 6 §:n 3 momentin 6 kohdassa säädetään, että luokkiin C1 + E ja D kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin haltija saa kuljettaa luokkaan D + E kuuluvia ajoneuvoja.

47 Komissio arvostelee Saksan liittotasavaltaa neljännessä perusteessaan siitä, että se on rikkonut direktiivin 91/439 3 artiklaa salliessaan FeV:n 6 §:n 4 momentin mukaan sen, että luokkiin C1, C1 + E, C ja C + E kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen

oikeuttavan ajokortin haltijat saavat Saksan alueella kuljettaa luokkaan D kuuluvia ajoneuvoja ajoneuvon kunnon tarkastamiseksi tai sen siirtämiseksi ilman matkustajia Saksan alueella tapahtuvassa ajossa.

48 Komission esittämän viidennen perusteen mukaan direktiivin 91/439 1 artiklan 2 kohdassa ilmaistua ajokorttien vastavuoroisen tunnustamisen periaatetta on loukattu, kun FeV:n 29 §:n 1 momentissa edellytetään, että ajokortin haltijan, joka on saanut kortin jossakin muussa jäsenvaltiossa kuin Saksan liittotasavallassa enintään kaksi vuotta aiemmin ja jonka vakituinen asuinpaikka on Saksassa, on sakon uhalla rekisteröitävä tämä ajokortti toimivaltaisessa hallintoviranomaisessa 185 päivän kuluessa asuinpaikkaperusteen syntymisestä.

49 Komissio arvostelee Saksan liittotasavaltaa kuudennessa perusteessaan siitä, että se on rikkonut direktiivin 91/439 1 artiklan 2 kohtaa ja 8 artiklan 2 kohtaa, kun FeV:n 29 §:n 3 momentissa ja 47 §:n 2 momentissa asetetaan muun jäsenvaltion kuin Saksan liittotasavallan myöntämän ajokortin haltijalle, jonka vakituinen asuinpaikka on Saksassa, velvollisuus vaihtaa ajokorttinsa saksalaiseen ajokorttiin. Tällaisen vaihdon tarkoitus on, että Saksan viranomaiset voivat tehdä ajokorttiin tiettyjä merkintöjä muun muassa ajokortin voimassaoloajasta Saksassa, kun voimassaoloaika siellä on lyhyempi kuin voimassaoloaika ajokortin myöntäneessä jäsenvaltiossa, tai merkinnän säännöksistä, jotka koskevat koeluonteista ajo-oikeutta.

50 Näistä neljästä perusteesta Saksan liittotasavalta myöntää, että direktiiviä 91/439 ei ole saatettu asianmukaisesti osaksi kansallista oikeusjärjestystä komission tarkoittamilla FeV:n säännöksillä. Se toteaa kuitenkin, että muutettu asetus (dritte

Verordnung zur Änderung der FeV und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften), jolla on tarkoitus saada nämä jäsenyysvelvoitteiden laiminlyönnit päättymään, annettiin 9.8.2004 (BGBl. 2004 I, s. 2092), ja se tuli voimaan 1.2.2005.

Yhteisöjen tuomioistuimen arviointi asiasta

51 On muistettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan jäsenyysvelvoitteen laiminlyönnin olemassaoloa arvioitaessa on otettava huomioon jäsenvaltion tilanne sellaisena kuin se oli perustellussa lausunnossa asetetun määräajan päättyessä ja että yhteisöjen tuomioistuin ei voi ottaa huomioon tämän jälkeen tapahtuneita muutoksia (ks. mm. asia C-103/00, komissio v. Kreikka, tuomio 30.1.2002, Kok. 2002, s. I-1147, 23 kohta ja asia C-323/01, komissio v. Italia, tuomio 30.5.2002, Kok. 2002, s. I-4711, 8 kohta).

52 Käsiteltävänä olevassa asiassa on riidatonta, että direktiivin 91/439 1 artiklan 2 kohdan, 3 artiklan, 5 artiklan 2 kohdan b alakohdan ja 8 artiklan 2 kohdan asianmukaisen täytäntöönpanon edellyttämiä toimenpiteitä ei ollut toteutettu 21.3.2002 annetussa perustellussa lausunnossa asetetun määräajan päättyessä.

53 Näin ollen komission kanteensa tueksi esittämiä kolmatta, neljättä, viidettä ja kuudetta perustetta on pidettävä perusteltuina.

54 Näin ollen on todettava yhtäältä, että Saksan liittotasavalta ei ole noudattanut direktiivin 91/439 1 artiklan 2 kohdan, 3 artiklan, 5 artiklan 2 kohdan b alakohdan,

6 artiklan 1 kohdan b alakohdan kolmannen luetelmakohdan ja 8 artiklan 2 kohdan mukaisia velvoitteitaan, kun se on antanut ja pitänyt voimassa FeV:n 6 §:n 3 momentin 6 kohdan, 4 §:n, 10 §:n 2 momentin ensimmäisen virkkeen, 29 §:n 1 ja 3 momentin sekä 47 §:n 2 momentin, ja toisaalta hylättävä kanne muilta osin.

Oikeudenkäyntikulut

55 Yhteisöjen tuomioistuimen työjärjestyksen 69 artiklan 2 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Koska komissio on vaatinut Saksan liittotasavallan velvoittamista korvaamaan oikeudenkäyntikulut ja koska tämä on pääosin hävinnyt asian, se on velvoitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Näillä perusteilla yhteisöjen tuomioistuin (toinen jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

1) **Saksan liittotasavalta ei ole noudattanut yhteisön ajokortista 29 päivänä heinäkuuta 1991 annetun neuvoston direktiivin 91/439/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna 23.7.1996 annetulla neuvoston direktiivillä 96/47/EY, 1 artiklan 2 kohdan, 3 artiklan, 5 artiklan 2 kohdan b alakohdan, 6 artiklan 1 kohdan b alakohdan kolmannen luetelmakohdan ja 8 artiklan 2 kohdan mukaisia velvoitteitaan, koska se on antanut ja pitänyt voimassa 18.8.1998 annetun asetuksen henkilöiden pääsystä tieliikenteeseen (Verordnung über die Zulassung von Personen zum Strassenverkehr) 6 §:n 3 momentin 6 kohdan, 4 §:n, 10 §:n 2 momentin ensimmäisen virkkeen, 29 §:n 1 ja 3 momentin sekä 47 §:n 2 momentin.**

2) Kanne hylätään muilta osin.

3) Saksan liittotasavalta velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Allekirjoitukset