UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (TOINEN JAOSTO)

13 päivänä lokakuuta 2011 *

Asiassa C-224/10,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Landgericht Baden-Baden (Saksa) on esittänyt 6.5.2010 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 10.5.2010, saadakseen ennakkoratkaisun rikosasiassa, jossa vastaajana on

Leo Apelt,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (toinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja J. N. Cunha Rodrigues sekä tuomarit U. Lõhmus, A. Rosas (esittelevä tuomari), A. Ó Caoimh ja A. Arabadjiev,

julkisasiamies: Y. Bot,
kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– Leo Apelt, edustajanaan Rechtsanwalt B. Stege,

– Euroopan komissio, asiamiehenään G. Braun,

kuultuaan julkisasiamiehen 30.6.2011 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee yhteisön ajokortista 29.7.1991 annetun neuvoston direktiivin 91/439/ETY (EYVL L 237, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 14.9.2000 annetulla komission direktiivillä 2000/56/EY (EYVL L 237, s. 45; jäljempänä direktiivi 91/439), 1 artiklan, 5 artiklan 1 kohdan a alakohdan, 7 artiklan 1 kohdan b alakohdan sekä 8 artiklan 2 ja 4 kohdan tulkintaa sekä ajokorteista 20.12.2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY (EUVL L 403, s. 18 ja oikaisu EUVL 2009, L 19, s. 67) 11 artiklan 4 kohdan tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty tahallista ajo-oikeudetta ajoa koskevassa rikosasiassa, jossa vastaajana on Leo Apelt.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin säännöstö

3 Direktiivin 91/439 johdanto-osan ensimmäisessä perustelukappaleessa todetaan, että

”– – on suotavaa, että yhteisen liikennepolitiikan tavoitteiden saavuttamiseksi ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi sekä sellaisten henkilöiden liikkuvuuden helpottamiseksi, jotka sijoittautuvat toiseen jäsenvaltioon kuin siihen, jossa he ovat läpäisseet kuljettajantutkinnon, otetaan käyttöön yhteisön malli kansalliseksi ajokortiksi, jonka jäsenvaltiot tunnustavat vastavuoroisesti ilman, että ajokortteja on pakko vaihtaa”.

4 Direktiivin 91/439 neljännen perustelukappaleen mukaan liikenneturvallisuuden vuoksi on tarpeen säätää ajokortin antamisen vähimmäisedellytyksistä.

5 Direktiivin 91/439 1 artiklan 1 ja 2 kohdan sanamuoto on seuraava:

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

2. Jäsenvaltioiden antamat ajokortit on tunnustettava vastavuoroisesti.”

6 Kyseisen direktiivin 3 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Edellä 1 artiklassa tarkoitettu ajokortti oikeuttaa kuljettamaan seuraaviin luokkiin kuuluvia ajoneuvoja:

– –

B luokka

– moottoriajoneuvoja, joiden suurin sallittu paino on enintään 3 500 kg ja joissa on enintään kahdeksan istuinta kuljettajan istuimen lisäksi; – –

– –

D luokka

– matkustajien kuljettamiseen käytettyjä ajoneuvoja, joissa on enemmän kuin [kahdeksan] istuinta kuljettajan istuimen lisäksi; – –

2. A, B, B + E, C, C + E, D ja D + E luokissa voidaan antaa erillinen ajokortti seuraaviin alaluokkiin kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen – –.”

7 Kyseisen direktiivin 5 artiklan 1 kohdan a alakohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Ajokorttien antamiseen sovelletaan seuraavia ehtoja:

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

8 Saman direktiivin 7 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Ajokortin saa lisäksi antaa ainoastaan hakijoille:

– –

b) joiden vakituinen asuinpaikka on ajokortin antavan jäsenvaltion alueella tai jotka voivat näyttää toteen, että he ovat opiskelleet siellä vähintään [kuusi] kuukautta.”

9 Direktiivin 91/439 7 artiklan 5 kohdan mukaan henkilöllä voi olla vain yksi ajokortti.

10 Kyseisen direktiivin 8 artiklan 2 kohdassa ja 4 kohdan ensimmäisessä alakohdassa säädetään seuraavaa:

”2. Jollei rikoslain ja yleistä järjestystä koskevien säädösten alueellisen soveltamisen periaatteen huomioon ottamisesta muuta johdu, se jäsenvaltio, jossa toisen jäsenvaltion [antaman] 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.

– –

4. Jäsenvaltio voi kieltäytyä hyväksymästä toisen jäsenvaltion sellaiselle henkilölle antamaa ajokorttia, johon ensin mainitun jäsenvaltion alueella on kohdistettu jokin 2 kohdassa mainittu toimenpide.”

11 Direktiivin 91/439 liitteessä II olevan I osan A jakson 1 kohdan toisen alakohdan mukaan ajokortin hakija, joka on läpäissyt toisen ajoneuvoluokan teoriakokeen, voidaan vapauttaa liitteen 2–4 kohdassa annettujen yhteisten säännösten noudattamisesta.

12 Liitteessä II olevan I osan A jakson 2 kohdassa määritellään kaikkia ajoneuvoluokkia koskevan teoriakokeen sisältö. Luokkia A ja A1 koskevat erityissäännökset ovat I osan A jakson 3 kohdassa sekä luokkia C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1 ja D1+E koskevat erityiset säännökset I osan A jakson 4 kohdassa.

13 Direktiivin 2006/126 11 artiklan 1 ja 4 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Jos jäsenvaltion myöntämän 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 todentaa, minkä luokan osalta sille esitetty ajokortti on yhä voimassa. – –

– –

4. Jäsenvaltion on kieltäydyttävä myöntämästä ajokorttia hakijalle, jonka ajokortti on rajoitettu, poistettu tai peruutettu määräaikaisesti toisessa jäsenvaltiossa.

Jäsenvaltion on kieltäydyttävä hyväksymästä toisen jäsenvaltion sellaiselle henkilölle myöntämää ajokorttia, jonka – – ajokorttiin perustuvaa ajo-oikeutta on rajoitettu tai se on poistettu tai määräaikaisesti peruutettu ensin mainitun valtion alueella.

Jäsenvaltio voi myös kieltäytyä myöntämästä ajokorttia hakijalle, jonka ajokortti on peruutettu pysyvästi toisessa jäsenvaltiossa.”

Kansallinen säännöstö

14 Henkilöiden oikeuttamisesta osallistumaan tieliikenteeseen annetun asetuksen eli ajokorttiasetuksen (Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung); BGBl. 1998 I, s. 2214), sellaisena kuin sitä sovelletaan pääasian oikeudenkäynnin kohteena olevien tosiseikkojen ajankohtaan, 28 §:n 1 ja 4 momentissa säädetään seuraavaa:

”1. Voimassa olevan [Euroopan unionin] tai [Euroopan talousalueen (ETA)] ajokortin haltijoilla, joiden – – varsinainen asuinpaikka on Saksan liittotasavallassa, on 2–4 momentissa säädetyin rajoituksin oikeus kuljettaa moottoriajoneuvoja Saksassa ajokorttinsa kelpoisuuden rajoissa. – –

4. Edellä 1 momentissa tarkoitettua oikeutta ei ole [Euroopan unionin] tai [Euroopan talousalueen] ajokortin haltijoilla,

– –

3) joiden ajo-oikeus Saksassa on peruutettu tuomioistuimen väliaikaisella määräyksellä tai lainvoimaisella ratkaisulla taikka hallintoviranomaisen tekemällä välittömästi täytäntöön pantavalla tai lainvoimaisella päätöksellä – –.”

15 Tieliikennelain (Straßenverkehrsgesetz), sellaisena kuin sitä sovelletaan pääasian oikeudenkäynnin kohteena olevien tosiseikkojen ajankohtaan, 21 §:n 1 momentin 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Joka

1) kuljettaa moottoriajoneuvoa, vaikkei hänellä ole siihen vaadittavaa ajo-oikeutta tai vaikka hänet on määrätty ajokieltoon rikoslain (Strafgesetzbuch) 44 §:n tai tämän lain 25 §:n nojalla, – – on tuomittava vankeuteen enintään yhdeksi vuodeksi tai sakkoon.”

Pääasian oikeudenkäynti ja ennakkoratkaisukysymykset

16 Apelt on Saksan kansalainen, jolle Landkreis Verden (Saksa) oli toimivaltaisena viranomaisena antanut 14.12.1998 ajokortin, johon sisältyivät luokat 1a, 1b, 3, 4 ja 5.

17 Apelt tavattiin 23.1.2006 kuljettamassa Saksassa ajoneuvoa alkoholin vaikutuksen alaisena. Hänen ajokorttinsa otettiin seuraavana päivänä Saksan poliisiviranomaisten haltuun (polizeiliche Verwahrung).

18 Sen vuoksi Amtsgericht Osterholz-Scharmbeck tuomitsi 31.5.2006 Apeltin liikennejuopumuksesta sakkorangaistukseen. Hänen ajokorttinsa otettiin pois, hänen ajo-oikeutensa peruutettiin ja hänet määrättiin 29.11.2006 päättyvään ajokieltoon, jonka aikana hänelle ei saatu myöntää uutta ajo-oikeutta.

19 Apelt sai 1.3.2006 – ennen kuin Saksan viranomaisten hänelle myöntämä ajo-oikeus poistettiin tuomioistuimen päätöksellä mutta sen jälkeen, kun hänen ajokorttinsa oli otettu Saksan poliisiviranomaisten haltuun – Tšekin toimivaltaisilta viranomaisilta B-luokan ajoneuvojen ajo-oikeuden, jota vastaava ajokortti luovutettiin hänelle samana päivänä. Tähän ajokorttiin merkitty asuinpaikka sijaitsee Saksan liittotasavallassa.

20 Apelt sai 30.4.2007 eli Amtsgericht Osterholz-Scharmbeckin hänelle määräämän ajokiellon päättymisen jälkeen Tšekin viranomaisilta D-luokan ajoneuvojen ajo-oikeuden. Hänelle luovutettiin samana päivänä sitä vastaava ajokortti, johon merkitty asuinpaikka sijaitsee Tšekissä ja johon on merkitty myös B-luokan ajoneuvojen ajo-oikeuden myöntämispäivä 1.3.2006.

21 Apelt tavattiin 11.7.2009 kuljettamasta linja-autoa Achern-nimisen kunnan (Saksa) alueella. Syyttäjä vaati, että Amtsgericht Achern antaa Apeltia koskevan rangaistusmääräyksen tahallisen ajo-oikeudetta ajon vuoksi. Amtsgericht Achern hylkäsi vaatimuksen sillä perusteella, että D-luokan ajoneuvojen ajo-oikeus, jonka Tšekin viranomaiset olivat myöntäneet ajokiellon päättymisen jälkeen, oli voimassa Saksan alueella.

22 Syyttäjä valitti tästä ratkaisusta Landgericht Baden-Badeniin ja katsoi, että B-luokan ajoneuvojen ajo-oikeus, joka ei ollut voimassa Saksassa, on välttämätön edellytys D-luokan ajoneuvojen ajo-oikeudelle.

23 Landgericht Baden-Baden päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Kun otetaan huomioon direktiivin [91/439] 5 artiklan 1 kohdan a alakohta, jonka mukaan D-luokan ajokortti saadaan antaa vain kuljettajille, joilla on jo oikeus kuljettaa B-luokan ajoneuvoja, saako jäsenvaltio saman direktiivin 1 artiklan sekä 8 artiklan 2 ja 4 kohdan mukaan kieltäytyä tunnustamasta toisen jäsenvaltion antaman B- ja D-luokkien ajo-oikeuden sisältävän ajokortin voimassaoloa – erityisesti D-luokan osalta –, jos tämän ajokortin haltijalle oli myönnetty B-luokan ajo-oikeus ennen ensin mainitussa jäsenvaltiossa tehtyä ajo-oikeuden peruuttamista tuomioistuimen päätöksellä mutta sen sijaan D-luokan ajo-oikeus vasta kyseisen tuomioistuimen päätöksellä tehdyn peruuttamisen ja samalla päätöksellä määrätyn ajokiellon päättymisen jälkeen?

2) Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan kieltävästi:

Saako ensin mainittu jäsenvaltio kieltäytyä edellä mainitun ajokortin tunnustamisesta – erityisesti D-luokan ajo-oikeuden osalta – direktiivin [2006/126] 11 artiklan 4 kohdan, jonka mukaan jäsenvaltion on kieltäydyttävä hyväksymästä toisen jäsenvaltion sellaiselle henkilölle myöntämää ajokorttia, jonka ajokortti on peruutettu ensin mainitun jäsenvaltion alueella, nojalla tilanteessa, jossa B-luokan ajo-oikeus on myönnetty 1.3.2006, D-luokan ajo-oikeus myönnetty 30.4.2007 ja ajokortti luovutettu viimeksi mainittuna päivänä?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen kysymys

24 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee ensimmäisellä kysymyksellään, saako jäsenvaltio direktiivin 91/439 1 artiklan sekä 8 artiklan 2 ja 4 kohdan mukaan – kun otetaan huomioon saman direktiivin 5 artiklan 1 kohdan a alakohta, jonka mukaan D-luokan ajokortti saadaan antaa vain kuljettajille, joilla on jo oikeus kuljettaa B-luokan ajoneuvoja – kieltäytyä tunnustamasta toisen jäsenvaltion antaman B- ja D-luokkien ajo-oikeuden sisältävän ajokortin voimassaoloa, erityisesti D-luokan osalta, jos tämän ajokortin haltijalle oli myönnetty B-luokan ajo-oikeus ennen ensin mainitussa jäsenvaltiossa tehtyä ajo-oikeuden peruuttamista tuomioistuimen päätöksellä mutta sen sijaan D-luokan ajo-oikeus vasta kyseisen tuomioistuimen päätöksellä tehdyn peruuttamisen sekä sen yhteydessä määrätyn ajokiellon päättymisen jälkeen.

25 Lisäksi on todettava ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen täsmentäneen, että vaikka Tšekin viranomaiset olivat myöntäneet B-luokan ajokortin ennen Apeltin ajo-oikeuden peruuttamista Saksassa tuomioistuimen päätöksellä, se on kuitenkin myönnetty sen jälkeen, kun hänen saksalainen ajokorttinsa oli otettu Saksan poliisiviranomaisten haltuun, ja että sekä poliisin toimenpide että tuomioistuimessa määrätty ajo-oikeuden peruuttaminen ovat perustuneet seikkoihin, jotka ovat olleet olemassa Tšekin viranomaisten myöntäessä B-luokan ajoneuvojen kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin viittaa myös siihen, että viimeksi mainittuun ajokorttiin merkitty Apeltin asuinpaikka sijaitsee Saksassa.

26 Direktiivin 91/439 7 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaan ajokortin myöntämisen edellytyksenä on kuitenkin muun muassa se, että hakijan vakituinen asuinpaikka on ajokortin antavan jäsenvaltion alueella tai hakija voi näyttää toteen, että hän on opiskellut siellä vähintään kuusi kuukautta.

27 Jotta kansalliselle tuomioistuimelle voitaisiin antaa hyödyllinen vastaus, esitetty kysymys on näin ollen ymmärrettävä siten, että sillä pyritään selvittämään, ovatko direktiivin 91/439 1 artiklan 2 kohta, 5 artiklan 1 kohdan a alakohta, 7 artiklan 1 kohdan b alakohta sekä 8 artiklan 2 ja 4 kohta esteenä sille, että vastaanottava jäsenvaltio kieltäytyy tunnustamasta toisen jäsenvaltion myöntämää B- ja D-luokkien ajoneuvojen kuljettamiseen oikeuttavaa ajokorttia ensinnäkin siinä tapauksessa, että kyseisen ajokortin haltija on saanut B-luokan ajoneuvojen ajo-oikeuden vakituista asuinpaikkaa koskevan vaatimuksen vastaisesti ja sen jälkeen, kun ensin mainitun jäsenvaltion myöntämä ajokortti oli otettu ensin mainitun jäsenvaltion poliisiviranomaisten haltuun, mutta ennen tuomioistuimen päätöksellä tehtyä ajo-oikeuden peruuttamista ensin mainitussa jäsenvaltiossa, ja toiseksi siinä tapauksessa, että kyseiselle ajokortin haltijalle on myönnetty D-luokan ajoneuvojen ajo-oikeus kyseisen ajo-oikeuden peruuttamista koskeneen tuomioistuinpäätöksen tekemisen sekä uuden ajo-oikeuden saamisen esteenä olleen ajokiellon päättymisen jälkeen.

28 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan direktiivin 91/439 1 artiklan 2 kohdassa säädetään jäsenvaltioiden myöntämien ajokorttien vastavuoroisesta tunnustamisesta ilman muodollisuuksia. Kyseisessä säännöksessä asetetaan jäsenvaltioille selvä ja täsmällinen velvoite, joka ei jätä harkintavaltaa velvoitteen noudattamisen edellyttämien toimenpiteiden suhteen (asia C-184/10, Grasser, tuomio 19.5.2011, Kok., s. I-4057, 19 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

29 Ajokortin myöntävän jäsenvaltion tehtävänä on tutkia, täyttyvätkö unionin oikeudessa säädetyt vähimmäisedellytykset, erityisesti kyseisen direktiivin 7 artiklan 1 kohdassa asetetut asuinpaikkaa ja moottoriajoneuvon kuljettamiseen soveltuvuutta koskevat edellytykset, ja näin ollen tutkia, onko ajokortin myöntäminen perusteltua (em. asia Grasser, tuomion 20 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

30 Näin ollen muilla jäsenvaltioilla ei ole silloin, kun tietyn jäsenvaltion viranomaiset ovat myöntäneet ajokortin direktiivin 91/439 1 artiklan 1 kohdan mukaisesti, oikeutta tutkia, onko mainitussa direktiivissä säädettyjä myöntämisedellytyksiä noudatettu. Jäsenvaltion myöntämän ajokortin saamista on nimittäin pidettävä todisteena siitä, että kyseisen ajokortin haltija täytti ajokortin myöntämishetkellä nämä edellytykset (em. asia Grasser, tuomion 21 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

31 Asiassa C-1/07, Weber, 20.11.2008 annetusta tuomiosta (Kok., s. I-8571) ilmenee kuitenkin, että direktiivin 91/439 1 artiklan 2 kohta sekä 8 artiklan 2 ja 4 kohta eivät ole esteenä sille, että jäsenvaltio kieltäytyy tunnustamasta alueellaan toisessa jäsenvaltiossa annetun ajokortin mukaista ajo-oikeutta, kun ajokortti on annettu henkilölle, jolta on peruutettu ajo-oikeus ensin mainitussa jäsenvaltiossa, vaikka tämä peruuttaminen tehtiin kyseisen ajokortin antamispäivän jälkeen, jos kyseinen ajokortti annettiin silloin, kun ensimmäisen jäsenvaltion antaman ajokortin osalta oli voimassa ajokortin pois ottamista koskeva toimenpide, ja jos sekä kyseinen toimenpide että peruuttamista koskeva toimenpide olivat perusteltuja syistä, jotka olivat olemassa toisen ajokortin antamispäivänä.

32 Pääasian oikeudenkäynnin kohteena olevassa asiassa ajo-oikeus peruutettiin tuomioistuinpäätöksellä sen jälkeen, kun Tšekin viranomaiset olivat myöntäneet Apeltille B-luokan ajoneuvojen ajo-oikeuden. Tämä ajo-oikeus oli kuitenkin myönnetty, vaikka Saksan poliisiviranomaiset olivat sitä ennen ottaneet pois Apeltille Saksassa myönnetyn ajokortin.

33 Kuten ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on todennut, kyseistä ajokortin pois ottamista voidaan pitää direktiivin 91/439 8 artiklan 2 ja 4 kohdassa tarkoitettuna ajo-oikeuden poistamisena. Kyseinen direktiivi ei siten ole esteenä sille, että Saksan viranomaiset kieltäytyvät tunnustamasta alueellaan Tšekin viranomaisten Apeltille myöntämää B-luokan ajoneuvojen ajo-oikeutta, koska sekä Saksan poliisiviranomaisten toteuttama ajokortin pois ottaminen että sen peruuttamista koskenut tuomioistuinpäätös olivat perusteltuja syistä, jotka olivat olemassa toisen ajokortin antamispäivänä.

34 Joka tapauksessa on huomautettava ennakkoratkaisupyyntöpäätöksestä ilmenevän, että kyseiseen ajokorttiin merkitty asuinpaikka sijaitsee Saksassa. Direktiivin 91/439 7 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitetun vakituista asuinpaikkaa koskevan edellytyksen noudattamatta jättäminen voi kuitenkin jo yksinään olla sellainen syy, jonka vuoksi jäsenvaltio saa kieltäytyä tunnustamasta toisen jäsenvaltion myöntämää ajokorttia.

35 Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännöstä nimittäin ilmenee, että direktiivin 91/439 1 artiklan 2 kohta, 7 artiklan 1 kohdan b alakohta sekä 8 artiklan 2 ja 4 kohta eivät ole esteenä sille, että vastaanottava jäsenvaltio kieltäytyy tunnustamasta alueellaan toisen jäsenvaltion myöntämää ajokorttia, jos ajokorttiin merkittyjen tietojen perusteella todetaan, että kyseisen direktiivin 7 artiklan 1 kohdan b alakohdassa säädettyä vakinaista asuinpaikkaa koskevaa edellytystä ei ole noudatettu (em. asia Grasser, tuomion 33 kohta).

36 Saksan viranomaisilla on siten ollut oikeus kieltäytyä tunnustamasta Tšekin viranomaisten Apeltille myöntämän B-luokan ajoneuvojen kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin kaltaista ajokorttia.

37 Tarkasteltaessa kysymystä siitä, saako jäsenvaltio kieltäytyä tunnustamasta Tšekin viranomaisten Apeltille myöntämän D-luokan ajoneuvojen kuljettamiseen oikeuttavan

ajokortin kaltaista ajokorttia, on todettava, että direktiivin 91/439 5 artiklan 1 kohdan a alakohdasta seuraa, että D-luokan ajokortti saadaan antaa vain kuljettajille, joilla on jo oikeus kuljettaa B-luokan ajoneuvoja.

38 Komissio vetoaa siihen, että koska D-luokan ajoneuvojen kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin saamisen edellytykset ovat B-luokan vastaavia edellytyksiä tiukemmat ja koska Apeltille on myönnetty D-luokan ajoneuvojen kuljettamiseen oikeuttava ajokortti ajo-oikeuden saamisen esteenä olleen ajokiellon päättymisen jälkeen, D-luokan ajoneuvojen kuljettamiseen oikeuttavaan ajokorttiin sisältyvä merkintä B-luokan ajo-oikeuden saamispäivästä ei voi vaikuttaa direktiivissä 91/439 säädettyyn ajokorttien vastavuoroista tunnustamista koskevaan velvollisuuteen.

39 Näitä perusteluja ei voida hyväksyä.

40 Direktiivin 91/439 3 artiklan 1 kohdan mukaan nimittäin saman direktiivin 1 artiklan mukaisesti vahvistettu ajokortti voi oikeuttaa kuljettamaan eri ajoneuvoluokkiin kuuluvia ajoneuvoja. Eri ajoneuvoluokissa voidaan antaa kyseisen direktiivin 3 artiklan 2 kohdan mukaisesti erillinen ajo-oikeus eri alaluokkiin kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen.

41 B-luokan ajoneuvojen ajo-oikeus oikeuttaa siten kuljettamaan moottoriajoneuvoja, joiden suurin sallittu kokonaismassa on enintään 3 500 kilogrammaa ja joissa on enintään kahdeksan istumapaikkaa kuljettajan istuimen lisäksi. D-luokan ajo-oikeus oikeuttaa puolestaan kuljettamaan matkustajien kuljettamiseen käytettäviä ajoneuvoja, joissa on enemmän kuin kahdeksan istumapaikkaa kuljettajan istuimen lisäksi.

42 Kuten julkisasiamies on ratkaisuehdotuksensa 33 kohdassa todennut, tällä ajoneuvoluokkien ja alaluokkien jaottelulla voidaan mukauttaa ajo-oikeuden myöntämisen vähimmäisedellytykset kutakin luokkaa ja alaluokkaa varten erikseen.

43 Tarkemmin sanottuna direktiivin 91/439 liitteissä II ja III säädetään kaikkia ajokorttiluokkia yhteisesti koskevat vaatimukset. Minkä tahansa luokan ajo-oikeuden saaminen edellyttää, että hakija täyttää kyseiset yleiset vähimmäisvaatimukset. Kuten julkisasiamies on ratkaisuehdotuksensa 37 kohdassa todennut, kyse on esimerkiksi vaatimuksesta, jonka mukaan kuljettajan on hallittava ajoneuvonsa niin hyvin, että hän ei aiheuta vaaratilanteita ja että hän toimii sellaisissa tilanteissa asianmukaisesti, ja tunnettava kyseisten ajoneuvojen välistä turvaväliä, jarrutusmatkoja ja tiellä pysymistä koskevat edellytykset.

44 Näiden vähimmäisvaatimusten lisäksi jokaista ajoneuvoluokkaa, kuten D-luokkaa, varten on erillisiä koetehtäviä.

45 Tästä on syytä todeta, että direktiivin 91/439 liitteessä II olevan I osan A jakson 1 kohdan toisesta alakohdasta ilmenee, että ajokortin hakija, jolla on ennestään toisen ajoneuvoluokan ajo-oikeus, voidaan vapauttaa esimerkiksi tieliikenteen sääntöjen tuntemista osoittavasta teoriakokeesta.

46 Sekä direktiivin 91/439 sanamuodosta että sen rakenteesta ilmenee näin ollen, että B-luokan ajo-oikeus on välttämätön perusta ja ennakkoedellytys D-luokkaan kuuluvien ajoneuvojen ajo-oikeuden saamiselle.

47 Sen vuoksi olisi direktiivin 91/439 ensimmäisessä ja neljännessä perustelukappaleessa mainitun liikenneturvallisuutta koskevan tavoitteen vastaista, jos vastaanottavan jäsenvaltion ei sallittaisi kieltäytyä tunnustamasta D-luokan ajoneuvojen kuljettamiseen oikeuttavaa ajokorttia, joka on myönnetty sillä tavoin sääntöjenvastaisen B-luokan ajokortin perusteella, että tämä sääntöjenvastaisuus muodostaa perusteen kieltäytyä tunnustamasta kyseistä B-luokan ajokorttia.

48 Näin ollen on todettava, että tilanteessa, jossa jäsenvaltio voi direktiivin 91/439 nojalla kieltäytyä tunnustamasta alueellaan toisen jäsenvaltion viranomaisten myöntämää B-luokan ajokorttia, sillä on myös oikeus kieltäytyä tunnustamasta sellaista D-luokan ajo-oikeutta, joka on myönnetty kyseisen B-luokan ajokortin perusteella.

49 Koska Tšekin viranomaisten Apeltille myöntämä B-luokan ajokortti on ollut sääntöjenvastainen siten, että peruste sen tunnustamisesta kieltäytymiselle on olemassa, direktiivin 91/439 1 artiklan 2 kohta, 5 artiklan 1 kohdan a alakohta, 7 artiklan 1 kohdan b alakohta sekä 8 artiklan 2 ja 4 kohta eivät ole esteenä sille, että Saksan viranomaiset kieltäytyvät tunnustamasta myöskään D-luokan ajoneuvojen kuljettamiseen oikeuttavaa ajokorttia, jonka Tšekin viranomaiset ovat myöntäneet Apeltille hänen B-luokan ajokorttinsa perusteella.

50 Edellä todetun perusteella ensimmäiseen kysymykseen on vastattava siten, että direktiivin 91/439 1 artiklan 2 kohta, 5 artiklan 1 kohdan a alakohta, 7 artiklan 1 kohdan b alakohta sekä 8 artiklan 2 ja 4 kohta eivät ole esteenä sille, että vastaanottava jäsenvaltio kieltäytyy tunnustamasta toisen jäsenvaltion myöntämää B- ja D-luokkien ajoneuvojen kuljettamiseen oikeuttavaa ajokorttia ensinnäkin siinä tapauksessa, että kyseisen ajokortin haltija on saanut B-luokan ajoneuvojen ajo-oikeuden vakituista asuinpaikkaa koskevan vaatimuksen vastaisesti ja sen jälkeen, kun ensin mainitun jäsenvaltion myöntämä ajokortti oli otettu ensin mainitun jäsenvaltion poliisiviranomaisten haltuun, mutta ennen tuomioistuinpäätöksellä tehtyä ajo-oikeuden peruuttamista ensin mainitussa jäsenvaltiossa, ja toiseksi siinä tapauksessa, että kyseiselle

ajokortin haltijalle on myönnetty D-luokan ajoneuvojen ajo-oikeus kyseisen ajo-oikeuden peruuttamista koskeneen tuomioistuinpäätöksen tekemisen sekä uuden ajo-oikeuden saamisen esteenä olleen ajokiellon päättymisen jälkeen.

Toinen kysymys

51 Koska pääasian oikeudenkäynnin kohteena olevat tosiseikat ovat tapahtuneet vuosina 2006 ja 2007 eli ennen direktiivin 2006/126 11 artiklan 4 kohdan soveltamisen alkamista, toiseen kysymykseen ei ole tarpeen vastata.

Oikeudenkäyntikulut

52 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

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

Yhteisön ajokortista 29.7.1991 annetun neuvoston direktiivin 91/439/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna 14.9.2000 annetulla komission direktiivillä 2000/56/EY, 1 artiklan 2 kohta, 5 artiklan 1 kohdan a alakohta, 7 artiklan 1 kohdan b

alakohta sekä 8 artiklan 2 ja 4 kohta eivät ole esteenä sille, että vastaanottava jäsenvaltio kieltäytyy tunnustamasta toisen jäsenvaltion myöntämää B- ja D-luokkien ajoneuvojen kuljettamiseen oikeuttavaa ajokorttia ensinnäkin siinä tapauksessa, että kyseisen ajokortin haltija on saanut B-luokan ajoneuvojen ajo-oikeuden vakituista asuinpaikkaa koskevan vaatimuksen vastaisesti ja sen jälkeen, kun ensin mainitun jäsenvaltion myöntämä ajokortti oli otettu ensin mainitun jäsenvaltion poliisiviranomaisten haltuun, mutta ennen tuomioistuimen päätöksellä tehtyä ajo-oikeuden peruuttamista ensin mainitussa jäsenvaltiossa, ja toiseksi siinä tapauksessa, että kyseiselle ajokortin haltijalle on myönnetty D-luokan ajoneuvojen ajo-oikeus kyseisen ajo-oikeuden peruuttamista koskeneen tuomioistuimen päätöksen tekemisen sekä uuden ajo-oikeuden saamisen esteenä olleen ajokiellon päättymisen jälkeen.

Allekirjoitukset