Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (teine koda)

26. oktoober 2017*

Eelotsusetaotlus – Transport – Juhiluba – Direktiiv 2006/126/EÜ – Artikli 2 lõige 1 – Juhilubade vastastikune tunnustamine – Mõiste „juhiluba“ – CEPC)), mis annab selle omanikule enne lõpliku juhiloa väljastamist juhtimisõiguse nimetatud tunnistuse väljastanud liikmesriigi territooriumil – Olukord, kus CEPC omanik juhib mootorsõidukit teises liikmesriigis – CEPC tunnustamise kohustus – CEPC omaniku suhtes kohaldatavad sanktsioonid sõiduki juhtimise eest väljaspool CEPC väljastanud liikmesriigi territooriumi – Proportsionaalsus

Kohtuasjas C-195/16,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Amtsgericht Kehl'i (Kehli esimese astme kohus, Saksamaa) 24. märtsi 2016. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 7. aprillil 2016, kriminaalasjas järgmise isiku suhtes:

I,

menetluses osales:

Staatsanwaltschaft Offenburg,

EUROOPA KOHUS (teine koda),

koosseisus: koja president M. Ilešič, kohtunikud A. Rosas (ettekandja), C. Toader, A. Prechal ja E. Jarašiūnas,

kohtujurist: M. Bobek,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

– Madalmaade valitsus, esindajad: B. Koopman ja K. Bulterman,

– Poola valitsus, esindaja: B. Majczyna,

– Euroopa Komisjon, esindajad: G. Braun ja N. Yerrell,

olles 16. mai 2017. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

* Kohtumenetluse keel: saksa.

otsuse

1 Eelotsusetaotlus puudutab küsimust, kuidas tõlgendada ELTL artikleid 18, 21, 45, 49 ja 56 ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. detsembri 2006. aasta direktiivi 2006/126/EÜ juhilubade kohta (ELT 2006, L 403, lk 18) artiklit 2.

2 See taotlus esitati kriminaalmenetluses, milles I-d, kelle elukoht on Prantsusmaal, süüdistatakse Saksamaa territooriumil mootorsõiduki juhtimises, juhtimisõigust omamata.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

3 Direktiivi 2006/126 põhjendused 2–4, 6 ja 8 on sõnastatud järgmiselt:

„(2) Juhilubasid käsitlevad eeskirjad on oluline osa ühisest transpordipoliitikast, need aitavad parandada liiklusohutust ning hõlbustavad selliste isikute vaba liikumist, kes asuvad elama muus liikmesriigis kui juhiloa väljastanud liikmesriik. Isikliku transpordi olulisust silmas pidades soodustab vastuvõtva liikmesriigi poolt nõuetekohaselt tunnustatud juhiloa omamine inimeste liikumis- ja asutamisvabadust. […]

(3) [Nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiivis 91/439/EMÜ juhilubade kohta (EÜT 1991, L 237, lk 1)] ettenähtud võimalus sätestada juhilubade kehtivusaeg siseriiklike sätetega viib olukorrani, kus eri liikmesriikides kehtivad erinevad eeskirjad ning liikmesriikides kokku on kasutusel üle 110 erineva juhiloamudeli. See tekitab läbipaistvusega seotud probleeme kodanikele, politseile ja juhilubade haldamise eest vastutavatele ametiasutustele ning põhjustab juhilubade (millest mõned võivad olla isegi aastakümnete tagused) võltsimist.

(4) Selle vältimiseks, et ühtne Euroopa juhiloamudel ei muutuks lihtsalt üheks lisamudeliks juba kasutusel oleva 110 mudeli kõrval, peaksid liikmesriigid võtma kõik vajalikud meetmed, et väljastada käesolev ühtne mudel kõikidele loaomanikele.

[…]

(6) Juhilubasid tunnustatakse vastastikku. […]

[…]

(8) Liiklusohutust silmas pidades tuleks ette näha juhilubade väljastamise miinimumnõuded. […]“.

4 Direktiivi 2006/126 artikli 1 lõige 1 on ette nähtud:

„Liikmesriigid võtavad kasutusele I lisas esitatud ühenduse mudelil põhineva riigisisese juhiloa vastavalt käesoleva direktiivi sätetele. Ühenduse juhiloamudeli esiküljel oleval embleemil peab olema juhiloa väljastava liikmesriigi tunnusmärk.“

5 Selle direktiivi artikli 2 lõikes 1 on sätestatud, et „[l]iikmesriikide väljastatud juhilubasid tunnustatakse vastastikku“.

6 Direktiivi artiklis 3 on ette nähtud:

„1. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed juhilubade, sealhulgas enne käesoleva direktiivi jõustumist väljastatud juhiloamudelite võltsimisriski vältimiseks. Nad teatavad kõnealustest meetmetest komisjonile.

2. I lisas esitatud juhiloa valmistamiseks kasutatud materjal peab olema muudetud võltsimiskindlaks, kasutades komisjoni poolt kooskõlas artikli 9 lõikes 2 osutatud menetlusega sätestatavaid spetsifikatsioone, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemoluliste sätteid direktiivi täiendades. Liikmesriigid võivad kasutusele võtta täiendavaid turvaelemente.

3. Liikmesriigid tagavad, et hiljemalt 19. jaanuar 2033 kohaldamiskuupäevast vastavad kõik väljastatud või kasutusel olevad juhiload käesoleva direktiivi nõuetele.“

7 Direktiivi artikli 4 lõige 1 on sõnastatud järgmiselt:

„Artiklis 1 sätestatud juhiluba annab õiguse juhtida allpool määratletud kategooriate mootorsõidukeid. Juhiloa võib väljastada alates iga kategooria jaoks määratletud vanuse alampiirist. […]“.

8 Direktiivi 2006/126 artikli 5 lõikes 1 on ette nähtud:

„Juhiloas märgitakse, millistel tingimustel loaomanik tohib sõidukit juhtida.“

9 Direktiivi artikli 7 lõikes 1 on sätestatud:

„Juhiluba väljastatakse ainult neile taotlejatele:

a) kes on sooritanud oskuste ja käitumise eksami ja teooriaeksami ning kelle tervislik seisund vastab nõuetele II ja III lisa sätete kohaselt;

[…]

e) kelle alaline elukoht on juhiloa väljastava liikmesriigi territooriumil või kes suudab tõendada, et ta on seal õppinud vähemalt kuus kuud.“

10 Nimetatud direktiivi artiklis 13 on sätestatud:

„1. Komisjoni nõusolekul kehtestavad liikmesriigid enne käesoleva direktiivi rakendamist väljastatud juhilubade ja artiklis 4 määratletud kategooriate vastavuse.

Pärast komisjoniga konsulteerimist võivad liikmesriigid teha oma siseriiklikesse õigusaktidesse artikli 11 lõigete 4, 5 ja 6 sätete rakendamiseks vajalikke korrektiive.

2. Enne 19. jaanuari 2013 antud mis tahes juhtimisõigust ei võeta ära ning nende suhtes ei kohaldata kuidagi käesoleva direktiivi sätteid.“

11 Direktiivi 2006/126 artikli 16 lõigetes 1 ja 2 on sätestatud:

„1. Liikmesriigid võtavad vastu ja avaldavad hiljemalt 19. jaanuaril 2011 artikli 1 lõike 1, artikli 3, artikli 4 lõigete 1, 2 ja 3 ning lõike 4 punktide b–k, artikli 6 lõike 1, lõike 2 punktide a, c, d ja e, artikli 7 lõike 1 punktide b, c ja d ning lõigete 2, 3 ja 5, artikli 8, artikli 10, artikli 13, artikli 14, artikli 15, I lisa punkti 2, II lisa A1-, A2- ja A-kategooriat käsitleva punkti 5.2 ja IV, V ja VI lisa järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid. Nad edastavad kõnealuste sätete teksti viivitamata komisjonile.

2. Liikmesriigid kohaldavad neid sätteid alates 19. jaanuar 2013.“

Saksamaa õigus

12 Eelotsusetaotlusest ilmneb, et maanteeliikluse seaduse (Strassenverkehrsgesetz; edaspidi „StVG“) § 21 lõike 1 punkt 1 sätestab, et isikule, kes juhib mootorsõidukit ilma selle puhul nõutava õiguseta, on toime pannud kuriteo, mis seisneb sõiduki juhtimises ilma juhtimisõiguseta, mille eest määratakse vabadusekaotus pikkusega kuni üks aasta või rahatrahv. Lisakaristusena on võimalik võtta kuni kolmeks kuuks ära sõiduki juhtimisõigus karistusseadustiku (Strafgesetzbuch, edaspidi „StGB“) § 44 alusel, süüteo toimepanemisel kasutatud mootorsõiduki konfiskeerimine StGB § 21 lõike 3 alusel ning juhtimisõiguse andmise keeld teatud ajavahemikuks StGB § 69a lõike 1 kolmanda lause alusel.

13 Kui juhil pole kaasas juhiluba oma juhtimisõiguse tõendamiseks, siis paneb ta toime väärteo vastavalt juhiloamääruse (Fahrerlaubnis-Verordnung; edaspidi „FeV“) § 75 punktile 4, mille eest karistatakse StVG § 24 lõike 2 alusel rahatrahviga kuni 2000 eurot, mis üldjuhul ulatub 10 euroni rahatrahvimääruse (Bußgeldkatalog-Verordnung) § 1 lõike 1 lisa punkti 168 alusel.

14 FeV § 22 lõike 4 kohaselt väljastab eksamineerija taotlejale juhiloa põhimõtteliselt kohe pärast sõidueksami edukat sooritamist. Selle sätte seitsmes lause sätestab, et ainult erandjuhul, kui juhiluba ei ole veel valmis, antakse taotlejale eksami sooritamise kohta ajutine dokument, mis tõendab juhtimisõigust Saksamaal.

15 Teatavatel tingimustel võib välisriigi asutuselt saadud juhtimisõigus anda selle omanikule FeV § 28 jj kohaselt õiguse juhtida mootorsõidukeid Saksamaal.

16 FeV § 29 lõike 1 esimese lause kohaselt võivad välisriigis elavad ja seal juhtimisõigust omavad isikud juhtida mootorsõidukeid samas ulatuses põhimõtteliselt ka Saksamaal. FeV § 29 lõike 2 kohaselt tuleb juhtimisõigust tõendada vastava juhiloaga.

17 FeV § 29 lõike 3 punkti 1 alusel keeldutakse välisriigis saadud juhtimisõiguse tunnustamisest FeV § 29 lõike 1 tähenduses eelkõige juhul, kui juhtimisõigust teostaval isikul on üksnes ajutine juhiluba kas õppesõiduks või mõnel muul põhjusel.

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

18 Kehli (Saksamaa) valla territooriumil peeti 15. mail 2015 kinni I, kelle elukoht on Prantsusmaal, kui ta juhtis avalikul teel B-kategooria sõidukit. Huvitatud isikul oli kaasas kehtiv isikutunnistus ning tunnistus sõidueksami sooritamise kohta (*Certificat d'examen de conduire*, edaspidi „CEPC“), mis on ajutine dokument, mis väljastatakse põhimõtteliselt igale juhiloa taotlejale, kes on Prantsusmaal sooritanud B-kategooria juhiloa teooria- ja sõidueksami, ja mis Prantsusmaa õigusnormide kohaselt asendab õiguskaitseasutuste jaoks juhiluba Prantsusmaa territooriumil nelja kuu jooksul alates sõidueksami kuupäevast. Vaidlust ei ole selles, et kinnipidamise kuupäeval ei olnud Prantsusmaa ametivõimud I-le veel lõplikku juhiluba väljastanud.

19 Leides, et kuna CEPC kehtivus on piiratud Prantsusmaa territooriumiga, ei olnud I-l teo toimepaneku ajal välisriigi juhiluba, mis oleks andnud talle õiguse juhtida mootorsõidukit Saksamaal vastavalt FeV §-le 28 jj, esitas Staatsanwaltschaft Offenburg (Offenburgi prokurör, Saksamaa) taotluse Amtsgericht Kehlile (Kehli esimese astme kohus, Saksamaa), et see määraks käskotsusega I-le trahvi süüteo eest, mis seisnes ilma juhtimisõiguseta juhtimises StVG § 21 tähenduses.

20 Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib, et põhikohtuasja menetluse raames peab ta kontrollima, kas on täidetud juhtimisõiguseta juhtimise kui süüteo koosseisu tunnused, või oli I-l juhtimise hetkel juhtimisõigus, mis andis õiguse juhtida mootorsõidukit Saksamaal, või esineb muid põhjusi, mille tõttu ei ole asjaomane tegu kriminaalkorras karistatav. Peale selle peab eelotsusetaotluse esitanud kohus kontrollima, kas asjaomast tegu tuleb juhul, kui see ei ole kriminaalkorras karistatav, menetleda väärteona.

21 Käesoleval juhul selgitab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et Prantsusmaa õiguse kohaselt oli I-l alates talle CEPC väljastamisest õigus juhtida B-kategooria mootorsõidukeid avalikel teedel.

22 See kohus märgib, et kuni lõpliku juhiloa väljastamiseni 9. juulil 2015 võis huvitatud isik tõendada oma juhtimisõigust Prantsusmaa territooriumil CEPC ja isikut tõendava dokumendiga.

23 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul tekib CEPC väljastamisega õigus juhtida vastava kategooria mootorsõidukit, ilma et see õigus oleks piiratud Prantsusmaa territooriumiga. Nimelt, nagu ka Saksa õiguses, eristatakse Prantsuse õiguses sõiduki juhtimise õigust ja juhtimisõigust tõendavat dokumenti ehk juhiluba, kuigi prantsuse keeles tähistatakse mõlemat ühe ja sama terminiga (*permis de conduire*). Seega on mootorsõiduki juhtimisõiguseta juhtimine kuritegu, mille eest määratakse kriminaalkaristus, samas kui juhiloata juhtimine on väärtegu, mille eest karistatakse rahatrahviga.

24 CEPC kui juhtimisõigust tõendav dokument kehtib Prantsuse õigusnormide kohaselt neli kuud. Üldjuhul saab taotleja selle aja jooksul lõpliku juhiloa. Kui taotleja ei saa selle tähtaja jooksul juhiluba, siis kaotab CEPC kehtivuse juhtimisõigust tõendava dokumendina, kuid juhtimisõigus säilib. Seega isik, kes on jätnud õigel ajal esitamata nõuetekohase juhiloa taotluse ja kelle CEPC on nelja kuu pärast kaotanud kehtivuse juhtimisõigust tõendava dokumendina, ei juhi Prantsuse õigusnormide kohaselt sõidukit juhtimisõiguseta, vaid juhiloata. Seda isikut võib seega süüdistada väärteo, mitte aga kuriteo toimepanemises.

25 CEPC väljaandmisel oleneb B-kategooria mootorsõiduki juhtimise loa väljastamine veel ainult sellest, kas juhiloa taotleja esitab nõuetekohase taotluse. Juhiluba väljastatakse seejärel põhimõtteliselt automaatselt. Juhiloa taotleja ei saa kuidagi mõjutada juhiloa väljastamise tähtaega.

26 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul on küsimus selles, kas direktiivi 2006/126 artiklit 2 tuleb tõlgendada nii, et see nõuab liikmesriikidelt juhtimisõiguse tunnustamist ainult juhul, kui juhtimisõigust tõendava dokumendina on välja antud juhiluba või hõlmab tunnustamise kohustus ka sõiduki juhtimise õigust kui sellist, olenemata sellest, kas pädev asutus on juhiloa väljastanud.

27 Nimetatud kohus leiab, et see ebaselgus tuleneb ka direktiivi 2006/126 saksa- ja prantsuskeelses versioonis kasutatud terminoloogiast.

28 Lisaks on eelotsusetaotluse esitanud kohus arvamusel, et I juhtimisõiguse või CEPC kui juhtimisõigust tõendava dokumendi tunnustamisest keeldumise ja sellega seonduva I karistamisega kriminaalkorras või väärteomenetluses rikutaks nähtavasti ELTL artiklis 18 sätestatud diskrimineerimiskeelu üldpõhimõtet ja ELTL artiklitega 21, 45, 49 ja 56 tagatud põhivabadusi.

29 Nimelt oleks Prantsusmaal elaval juhiloa taotlejal võimatu asuda pärast sõidueksami sooritamist tööle Saksamaal töökohas, kuhu pääseb vaid isiklikku sõidukit kasutades. Saksamaal elaval juhiloa taotlejal seevastu niisugust piirangut ei ole. Seega, kuigi mõlemad on tõendanud direktiiviga 2006/126 ühtlustatud juhtimisõiguse saamise tingimuste täitmist, puuduksid neil ühesugused õigused. Eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab, et ilmselt on tegemist diskrimineerimisega elukoha tõttu mõnes muus liikmesriigis.

30 Neil asjaoludel otsustas Amtsgericht Kehl (Kehli esimese astme kohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas Euroopa Liidu õigust, eelkõige direktiivi [2006/126] artiklit 2 või [ELTL] artikleid 18, 21, 45, 49 ja 56 tuleb tõlgendada nii, et nendega on vastuolus liikmesriigi õigusnormid, mille alusel keeldutakse tunnustamast mõnes muus liikmesriigis saadud juhtimisõigust, eriti kui juhtimisõigus on saadud nimetatud direktiiviga ette nähtud korras?

2. Kas [liidu] õigust, eelkõige direktiivi 2006/126 artiklit 2 või ELTL artikleid 18, 21, 45, 49 ja 56 tuleb tõlgendada nii, et nendega on vastuolus liikmesriigi õigusnormid, mille alusel keeldutakse tunnustamast juhtimisõigust tõendavat dokumenti, mille mõni muu liikmesriik on välja andnud direktiiviga 2006/126 ette nähtud korras selles liikmesriigis juhtimisõigust omava isiku vastava õiguse kinnituseks, ka juhul, kui asjaomane liikmesriik piiras kõnealuse dokumendi kehtivust ajaliselt ja ainult sama liikmesriigi territooriumiga ning lisaks ei vasta see dokument direktiivis 2006/126 ette nähtud juhiloamudeli tingimustele?

3. Kui vastus esimesele küsimusele on eitav: kas [liidu] õigust, eelkõige direktiivi 2006/126 artiklit 2 või ELTL artikleid 18, 21, 45, 49 ja 56 tuleb tõlgendada nii, et nendega on vastuolus liikmesriigi õigusnormid, mis näevad mootorsõiduki juhtimise eest ette kriminaalkaristuse, kui juhil puudub sõiduki juhtimise õigus, kuigi ta on saanud direktiivile 2006/126 vastava õiguse mõnes muus liikmesriigis, ent ei suuda seda tõendada direktiivis 2006/126 sätestatud juhiloamudelile vastava dokumendiga?

4. Kui vastus teisele küsimusele on eitav: kas [liidu] õigust, eelkõige direktiivi 2006/126 artiklit 2 või ELTL artikleid 18, 21, 45, 49 ja 56 tuleb tõlgendada nii, et nendega on vastuolus liikmesriigi õigusnormid, mille kohaselt antakse juhiloa taotlejale üldjuhul juhiluba vahetult pärast sõidueksami edukat sooritamist ja mis näevad mootorsõiduki juhtimise eest ette väärteomenetluse korras määratava rahatrahvi, kui mootorsõiduki juhil, kes on saanud direktiivi 2006/126 tingimuste kohaselt juhtimisõiguse mõnes muus liikmesriigis, ei ole sõiduki juhtimise ajal kaasas juhiluba, millega oma juhtimisõigust tõendada, sest asjaomase liikmesriigi juhiloa väljaandmise menetluse üksikasjade tõttu, mida juht ei saa mõjutada, ei ole talle juhiluba veel välja antud, aga selle asemel on tal sõidu ajal kaasas ametlik eksamitunnistus selle kohta, et ta on täitnud juhtimisõiguse saamiseks vajalikud tingimused?“

Eelotsuse küsimuste analüüs

Esimene ja teine küsimus

31 Oma esimese ja teise küsimusega, mida tuleb uurida koos, soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas direktiivi 2006/126 artikli 2 lõiget 1 ning ELTL artikleid 18, 21, 45, 49 ja 56 tuleb tõlgendada nii, et nendega on vastuolus niisugused liikmesriigi õigusnormid, mille kohaselt asjaomane liikmesriik võib keelduda tunnustamast teises liikmesriigis väljastatud tunnistust selle omaniku juhtimisõiguse kohta, kui see tunnistus ei vasta selles direktiivis ette nähtud juhiloamudeli nõuetele, isegi juhul, kui nimetatud tunnistuse omanik vastab nimetatud direktiivis juhiloa väljastamisele kehtestatud tingimustele.

32 Selles osas tasub meeles pidada, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt tuleb liidu õiguse sätte tõlgendamisel arvestada mitte üksnes selle sõnastust, vaid ka konteksti ning selle õigusaktiga taotletavaid eesmärke, mille osaks säte on (kohtuotsus, 11.5.2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, punkt 24 ja seal viidatud kohtupraktika).

33 Direktiivi 2006/126 artikli 2 lõikes 1 on sätestatud, et „[l]iikmesriikide väljastatud juhilubasid tunnustatakse vastastikku“.

34 Vastavalt kindlalt väljakujunenud kohtupraktikale näeb nimetatud säte ette liikmesriikides väljastatud juhilubade vastastikuse tunnustamise ilma ühegi formaalsuseta (vt selle kohta kohtuotsused, 1.3.2012, Akyüz, C-467/10, EU:C:2012:112, punkt 40, 26.4.2012, Hofmann, C-419/10, EU:C:2012:240, punktid 43 ja 44, ning 23.4.2015, Aykul, C-260/13, EU:C:2015:257, punkt 45).

35 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu esimesele ja teisele küsimusele vastamiseks tuleb siiski kindlaks määrata, kas see liikmesriikidele pandud vastastikuse tunnustamise kohustus puudutab üksnes juhiluba kui dokumenti, mis tõendab juhtimisõiguse olemasolu, või puudutab see ka juhtimisõigust ennast, olenemata niisuguse juhiloa olemasolust.

36 Mis kõigepealt puudutab asjaomase sätte grammatilist tõlgendust, siis kahtleb eelotsusetaotluse esitanud kohus direktiivi 2006/126 artikli 2 lõikes 1 esineva sõnastuse „juhiload“ tõlgendamises. Viidates selles direktiivis kasutatud sõnavalikuga seotud keeleprobleemidele üldisemalt, märgib ta konkreetselt, et ta ei ole kindel, kas nimetatud direktiivi saksa- ja prantsuskeelses versioonis esinevad terminid *Führerschein* ja p*ermis de conduire* tähistavad üksnes juhtimisõiguse olemasolu tõendavat dokumenti, ja terminid *Fahrerlaubnis* ja *droit de conduire* üksnes juhtimisõigust ennast.

37 Nii nagu ka kohtujurist oma ettepaneku punktis 50 märkis, on direktiivi 2006/126 artikli 2 lõike 1 erinevates keeleversioonides – näiteks saksa (*Führerscheine*), inglise (*driving licences*), tšehhi (*řidičské průkazy*), hispaania (*permisos de conducción*), itaalia (*patenti di guida*), hollandi (*rijbewijzen*), soome (*ajokortit*), rumeenia (*permisele de conducere*) või ka rootsi (*Körkort*) keeles kasutatud terminite puhul üpris selge, et selles sättes esinev mõiste „juhiload“ osutab juhtimisõiguse olemasolu tõendavale dokumendile.

38 Direktiivi 2006/126 artikli 2 lõike 1 konteksti uurimine viib seejärel samale tulemusele.

39 See direktiiv kehtestab nimelt ühtse ühenduse juhiloamudeli, mille eesmärk on asendada erinevad liikmesriikides kehtivad juhiload (kohtuotsused, 26.4.2012, Hofmann, C-419/10, EU:C:2012:240, punkt 40, ja 26.4.2017, Popescu, C-632/15, EU:C:2017:303, punkt 36).

40 Selles osas tuleb märkida ühelt poolt, et nimetatud direktiivi sätted sisaldavad muu hulgas nõudeid selle kohta, millise kujunduse, sisu, füüsiliste tunnuste ning turvaelementidega peab olema dokument, millega ühtlustatud ja ühetaolises vormis tõendada juhtimisõiguse olemasolu, nagu ka kohtujurist oma ettepaneku punktis 51 täpsustab.

41 Nimelt näeb direktiivi 2006/126 artikli 1 lõige 1 ette, et liikmesriigid võtavad kasutusele selle direktiivi I lisas esitatud liidu mudelil põhineva riigisisese juhiloa vastavalt nimetatud direktiivi sätetele. See mudel näeb ette nimetatud juhiloa välimuse ja kirjeldab, milline teave peab seal olema esitatud. Niisuguse juhiloa sisu osas näeb direktiivi 2006/126 artikli 5 lõige 1 ette, et seal peab olema märgitud, millistel tingimustel loaomanik tohib sõidukit juhtida. Mis puudutab võltsimisohu vältimiseks mõeldud turvaelemente, siis näeb nimetatud direktiivi artikli 3 lõige 2 koostoimes selle direktiivi I lisaga sõnaselgelt ette, et juhiloa valmistamiseks kasutatud materjal peab olema muudetud võltsimiskindlaks.

42 Nagu ka kohtujurist oma ettepaneku punktis 53 märkis, ilmneb eeskätt direktiivi 91/439 – mis on direktiivi 2006/126 eelkäija – I lisast, et ka selle esimese direktiivi sätete eesmärk oli nimetatud dokumendi enda ühtlustamine.

43 Teiselt poolt jätkab direktiiv 2006/126 – nagu nähtub ka selle põhjendusest 8 – selle artiklis 1 ette nähtud juhilubade väljastamise miinimumnõuete ühtlustamisega. Need tingimused on eeskätt määratletud selle direktiivi artiklites 4 ja 7 ning puudutavad muu hulgas nõutavat vanuse alampiiri, juhtimissobivust, juhiloa taotleja sooritatavaid eksameid ja tema elukohta loa väljastanud liikmesriigi territooriumil.

44 See juhiloa väljastamise miinimumnõuete ühtlustamise eesmärk – nagu ka kohtujurist oma ettepaneku punktides 58 ja 59 märkis – on eeskätt kehtestada nimetatud juhiloa vastastikuse tunnustamise vajalikud eeltingimused (vt selle kohta kohtuotsus, 28.11.1978, Choquet, 16/78, EU:C:1978:210, punkt 7).

45 Selles kontekstis tuleb meeles pidada, et Euroopa Kohus on järeldanud, et direktiivi 2006/126 artikli 2 lõige 1 paneb liikmesriikidele selge ja täpse kohustuse juhilubasid ilma ühegi formaalsuseta vastastikku tunnustada, mis ei jäta selle kohustuse täitmiseks võetavate meetmete osas mingisugust kaalutlusruumi (vt selle kohta kohtuotsused, 1.3.2012, Akyüz, C-467/10, EU:C:2012:112, punkt 40; 26.4.2012, Hofmann, C-419/10, EU:C:2012:240, punktid 43 ja 44, ning 23.4.2015, Aykul, C-260/13, EU:C:2015:257, punkt 45).

46 Lisaks on Euroopa Kohus teise võimalusena otsustanud, et väljastav liikmesriik peab kontrollima, kas liidu õigusega kehtestatud miinimumnõuded, eelkõige direktiivi 91/439 artikli 7 lõikes 1 ette nähtud ja nüüd direktiivi 2006/126 artikli 7 lõikes 1 korratud nõuded seoses elukoha ja juhtimissobivusega on täidetud, ning sellest lähtudes, kas juhiloa väljastamine on õigustatud (vt selle kohta kohtuotsused, 19.2.2009, Schwarz, C-321/07, EU:C:2009:104, punkt 76, ja 23.4.2015, Aykul, C-260/13, EU:C:2015:257, punkt 46).

47 Euroopa Kohus on selles osas järeldanud, et kui ühe liikmesriigi ametiasutus on vastavalt direktiivi 2006/126 artikli 1 lõikele 1 juhiloa väljastanud, ei ole teistel liikmesriikidel õigust kontrollida, kas nimetatud direktiivis ette nähtud juhiloa väljastamise tingimused on täidetud, kuna teise liikmesriigi väljastatud juhiloa omamist tuleb käsitada tõendina selle kohta, et nimetatud juhiloa omanik vastas nendele tingimustele juhiloa väljastamise päeval (vt selle kohta kohtuotsused, 26.4.2012, Hofmann, C-419/10, EU:C:2012:240, punktid 46 ja 47, ning 23.4.2015, Aykul, C-260/13, EU:C:2015:257, punkt 47).

48 Selle kohtupraktika nagu ka direktiivi 2006/126 artikli 2 lõike 1 grammatilise tõlgendamise ja selle direktiivi üldise ülesehituse osas näib, et see säte, mis näeb ette „juhilubade“ vastastikuse tunnustamise, viitab juhiloale kui juhtimisõiguse olemasolu tõendavale dokumendile, mis on väljastatud vastavalt selle direktiivi sätetele. Ainus reservatsioon selles osas puudutab juhilube, mille liikmesriigid on väljastanud enne nimetatud direktiivi artikli 1 lõike 1 jõustumist ehk selle artikli 16 kohaselt enne 19. jaanuari 2013, ning mille puhul on direktiivi 2006/126 artikli 13 eesmärk üksnes lahendada enne selle direktiivi rakendamist omandatud õiguste ja selles direktiivis määratletud erinevate juhiloakategooriate vastavuse küsimus (vt selle kohta kohtuotsus, 26.4.2012, Hofmann, C-419/10, EU:C:2012:240, punkt 41, ja 26.4.2017, Popescu, C-632/15, EU:C:2017:303, punkt 37).

49 Siit järeldub, et ühes liikmesriigis omandatud juhtimisõiguse tunnustamine ei ole direktiivis 2006/126 sellisena ette nähtud, kuna juhtimisõiguse tunnustamine on vaid selle direktiiviga kehtestatud juhiloa vastastikuse tunnustamise tagajärg.

50 Nagu eeskätt Madalmaade ja Poola valitsus oma kirjalikes seisukohtades väidavad, kinnitab direktiivi 2006/126 niisugust tõlgendust lõpuks ka selle direktiiviga taotletud eesmärk.

51 Nimelt, nagu ilmneb direktiivi 2006/126 põhjendusest 2, on selle direktiivi eesmärk aidata parandada liiklusohutust ning hõlbustada selliste isikute vaba liikumist, kes asuvad elama muus liikmesriigis kui juhiloa väljastanud liikmesriik. Lisaks ilmneb selle direktiivi põhjendustest 3 ja 4, et selle sõnaselge eesmärk on lahendada ja vältida läbipaistvusega seotud probleeme kodanikele, politseile ja juhilubade

haldamise eest vastutavatele ametiasutustele, ning juhilubade võltsimist, mis tulenevad sellest, et eri liikmesriikides kehtivad erinevad eeskirjad ja liidus kokku on kasutusel üle 110 erineva juhiloamudeli. Seega on nimetatud direktiivi eesmärk – nagu on märgitud käesoleva kohtuotsuse punktis 39 – kehtestada tulevikus kõikidele liikmesriikidele ühtne juhiloamudel, mille väljastamise miinimumnõuded on ühtlustatud sama direktiiviga ja mis asendab liikmesriikides olemasolevad erinevad juhiload, lõpetades seega järk-järgult juhtimissobivuse riigisiseste tõendite tunnustamise.

52 Nõue, et üks liikmesriik tunnustaks teistes liikmesriikides väljastatud selliseid tunnistusi nagu põhikohtuasjas CEPC, mis ei vasta direktiivis 2006/126 kehtestatud nõuetele ega kujuta endast ka mõnd juhiluba, mille vastavus selle direktiivi artiklis 4 kindlaks määratud kategooriatele on ette nähtud selle direktiivi artiklis 13, läheks vastuollu selle direktiivi erinevate eesmärkidega, ning seda isegi siis, kui nimetatud tunnistuste omanikud oma elukohaliikmesriigis vastavad juhiloa väljastamise tingimustele nimetatud direktiivi artikli 1 lõike 1 tähenduses, ning on omandanud juhtimisõiguse viimati nimetatud liikmesriigi territooriumil. Nagu ka kohtujurist oma ettepaneku punktis 56 märkis, oleks direktiivi 2006/126 üldise eesmärgiga – milleks on kehtestada üks ja ühtne juhiluba, mis oleks ametiasutustele hõlpsasti ja kiiresti äratuntav kogu liidus – ilmselgelt vastuolus tõlgendada seda direktiivi nii, et liikmesriigid on kohustatud tunnustama erinevaid ja mõnel juhul ajutisi dokumente, mida teistes liikmesriikides võidakse väljastada juhtimisõiguse olemasolu tõendamiseks.

53 Nimelt võiks ühes liikmesriigis väljastatud tunnistuste kehtivus olla raskesti kontrollitav teise liikmesriigi pädevate ametiasutuste poolt, mis võib suurendada võltsimise ohtu.

54 Siit järeldub, et liikmesriigi keeldumine tunnustada teises liikmesriigis väljastatud dokumenti, mis on mõeldud juhtimisõiguse olemasolu tõendamiseks, juhul kui see dokument – nagu põhikohtuasjas CEPC – ei vasta direktiivis 2006/126 ette nähtud juhiloamudeli nõuetele, ei ole vastuolus selle direktiivi artikli 2 lõikega 1.

55 Niisuguse keeldumise hindamisel tuleb lähtuda üksnes sellest viimasest sättest, mitte aga kooskõlast ELTL artiklitega 18, 21, 45, 49 ja 56, millele esimeses ja teises küsimuses samuti viidatakse.

56 Nimelt peab meeles pidama, et Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt tuleb Euroopa Liidu tasandil täielikult ühtlustatud valdkonnas vastu võetud riigisisese meetme hindamisel lähtuda ühtlustamismeetme sätetest, mitte esmase õiguse sätetest (kohtuotsus, 12.11.2015, Visnapuu, C-198/14, EU:C:2015:751, punkt 40 ja seal viidatud kohtupraktika).

57 Kuigi käesoleval juhul vastab aga tõele, et direktiiv 2006/126 näeb ette vaid juhiloa väljastamise tingimusi käsitlevate siseriiklike õigusnormide minimaalse ühtlustamise (vt selle kohta kohtuotsus, 1.3.2012, Akyüz, C-467/10, EU:C:2012:112, punkt 53), ühtlustatakse nimetatud direktiiviga seevastu täielikult juhtimisõiguse olemasolu tõendavad dokumendid, mida liikmesriigid peavad selle direktiivi artikli 2 lõike 1 kohaselt tunnustama.

58 Lisaks sellele, nagu rõhutab ka komisjon, tuleb sedastada, et kuigi direktiiv 2006/126 kinnitab juhilubade väljastamise miinimumnõuded, ei reguleeri see nende juhilubade väljastamise haldusmenetlust. Seega on liikmesriikide ülesanne määrata kindlaks nimetatud menetlus ja kinnitada konkreetselt kuupäev, millal juhiluba tuleb väljastada selle taotlejale, kes need miinimumnõuded on täitnud.

59 Eelotsusetaotluse esitanud kohus näib järeldavat, et see, kui liikmesriik keeldub tunnustamast teises liikmesriigis omandatud juhtimisõigust, mida ei saa tõendada nimetatud direktiivis ette nähtud juhiloamudeli nõuetele vastava juhiloaga, võib kujutada endast elukoha tõttu diskrimineerimist, mis on liidu õiguses keelatud.

60 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul võivad erinevused liikmesriikide haldusmenetlustes, mis reguleerivad niisugustele nõuetele vastava juhiloa väljastamist, viia selleni, nagu juhtus põhikohtuasjas, et oma elukohaliikmesriigis juhtimisõiguse saamiseks direktiivis 2006/126 kehtestatud tingimused täitnud isik saab nimetatud nõuetele vastava juhiloa alles pärast üleminekuperioodi, mille jooksul on tal üksnes ajutine ja territoriaalselt piiratud tunnistus, samas kui teistes liikmesriikides elavad isikud, kes samuti vastavad nimetatud nõuetele, saavad juhiloa kohe pärast sõidueksami sooritamist.

61 Selles osas, ja vastupidi sellele, mida nimetatud kohus näib järeldavat, ei saa isegi olukorras, kus liikmesriikide vahel on lahknevus juhilubade väljastamise menetluses, liikmesriigi keeldumine tunnustada teises liikmesriigis väljastatud ja juhtimisõiguse tõendamiseks mõeldud dokumenti nagu põhikohtuasjas CEPC, kui see dokument ei vasta direktiivis 2006/126 ette nähtud juhiloamudeli nõuetele, kahjustada ei ELTL artiklis 18 kehtestatud diskrimineerimiskeelu üldpõhimõtet ega õigust vabalt liikuda ja elada liikmesriikide territooriumil, mis liidu kodanikele on antud ELTL artikliga 21, ega ka ELTL artiklites 45, 49 ja 56 tagatud põhivabadusi.

62 Saksamaal ja Prantsusmaal elavate juhiloa taotlejate erinev kohtlemine – mis tuleneb vastavalt eelotsusetaotluse esitanud kohtu toodud teabele asjaolust, et Saksamaal elavad juhiloa taotlejad saavad oma juhiloa selles liikmesriigis kätte kohe pärast sõidueksami sooritamist, samas kui Prantsusmaal elavatele juhiloa taotlejatele kohaldatakse üldjuhul üleminekuaega, mille jooksul on neil üksnes ajutine ja territoriaalselt piiratud tunnistus juhtimisõiguse kohta, enne kui neile väljastatakse direktiivis 2006/126 ette nähtud juhiloamudeli nõuetele vastav juhiluba – ei tulene ühe või teise liikmesriigi diskrimineerivast praktikast, vaid selle puhul on tegemist nimetatud liikmesriikide erinevate ühtlustamata jäänud haldusmenetluse normide tagajärjega (vt analoogia alusel kohtuotsused, 12.7.2005, Schempp, C-403/03, EU:C:2005:446, punkt 45, ja 29.11.2011, National Grid Indus, C-371/10, EU:C:2011:785, punkt 62). Nagu käesoleva kohtuotsuse punktides 43, 44 ja 57 on märgitud, näeb direktiiv 2006/126 liidu õiguse hetkeolukorras ette üksnes oma artiklis 1 ette nähtud juhiloa väljastamise sisuliste tingimuste minimaalse ühtlustamise.

63 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvesse võttes tuleb esimesele ja teisele küsimusele vastata, et direktiivi 2006/126 artikli 2 lõiget 1 ning ELTL artikleid 18, 21, 45, 49 ja 56 tuleb tõlgendada nii, et nendega ei ole vastuolus liikmesriigi õigusnorm, mille kohaselt see liikmesriik võib keelduda tunnustamast teises liikmesriigis väljastatud tunnistust selle omaniku juhtimisõiguse kohta, kui see tunnistus ei vasta selles direktiivis ette nähtud juhiloamudeli nõuetele, isegi juhul, kui nimetatud tunnistuse omanik vastab nimetatud direktiivis juhiloa väljastamisele kehtestatud tingimustele.

Kolmas ja neljas küsimus

64 Oma kolmanda ja neljanda küsimusega, mida tuleb uurida koos, soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas direktiivi 2006/126 artikli 2 lõiget 1 ning ELTL artikleid 18, 21, 45, 49 ja 56 tuleb tõlgendada nii, et nendega on vastuolus see, kui liikmesriik näeb ette kriminaal- või halduskaristuse isikule, kes vastab küll selles direktiivis ette nähtud juhiloa väljastamise tingimustele, kuid juhib mootorsõidukit nimetatud liikmesriigi territooriumil ilma selles direktiivis ette nähtud juhiloamudeli nõuetele vastava juhiloata ning kes niisugust juhiluba ühelt teiselt liikmesriigilt oodates saab oma nimetatud teises liikmesriigis omandatud juhtimisõigust tõendada selle liikmesriigi väljastatud ajutise tunnistusega.

65 Nagu ka kohtujurist oma ettepaneku punktis 64 märkis, ei ole direktiivis 2006/126 ühtki sätet, mis käsitleks võimalikke karistusi juhtimisõiguse puudumise või nimetatud direktiivis ette nähtud juhiloamudeli nõuetele vastava juhiloa või muu juhtimisõigust tõendava dokumendi esitamata jätmise korral.

66 Selles osas tuleb märkida, et see direktiiv ei näe ette ka eeskirju sõidukijuhtide kohustuse kohta kanda endaga kaasas nimetatud direktiivis kehtestatud nõuetele vastavalt väljastatud juhiluba.

67 Lisaks ei välista direktiivi 2006/126 artikli 2 lõikes 1 ette nähtud juhilubade vastastikuse tunnustamise kohustus seda, et liikmesriigid võiksid kehtestada karistused sõidukijuhtidele, kes ei suuda pädevatele ametiasutustele esitada nimetatud nõuetele vastavalt väljastatud juhiluba, mis tõendab nende juhtimisõigust.

68 Sellest järeldub, et vastavat valdkonda reguleerivate liidu õigusnormide puudumise korral on liikmesriigid põhimõtteliselt pädevad määrama karistusi direktiivis 2006/126 ette nähtud juhiloamudeli nõuetele vastava juhiloa esitamise kohustuse rikkumise eest, mida nad võivad kehtestada isikute suhtes, kes juhivad mootorsõidukeid nende territooriumil (vt selle kohta kohtuotsused, 29.2.1996, Skanavi ja Chryssanthakopoulos, C-193/94, EU:C:1996:70, punkt 36, ja 29.10.1998, Awoyemi, C-230/97, EU:C:1998:521, punkt 25).

69 Sellegipoolest ei saa liikmesriigid näha selles valdkonnas ette karistust, mis kahjustab õigust vabalt liikuda ja elada liikmesriikide territooriumil, mis liidu kodanikele on antud ELTL artikliga 21 ning mille teostamise hõlbustamist direktiiv 2006/126 taotleb (vt selle kohta kohtuotsused, 29.2.1996, Skanavi ja Chryssanthakopoulos, C-193/94, EU:C:1996:70, punkt 36; 29.10.1998, Awoyemi, C-230/97, EU:C:1998:521, punkt 26, ja 26.4.2012, Hofmann, C-419/10, EU:C:2012:240, punkt 77), või ELTL artiklites 45, 49 ja 56 tagatud põhivabadusi.

70 Mis puudutab ELTL artiklit 18, millele eelotsusetaotluse esitanud kohus samuti viitab, siis tuleb meelde tuletada, et see säte, mis kehtestab kodakondsuse alusel diskrimineerimise keelu põhimõtte, on autonoomselt kohaldatav üksnes sellistes liidu õigusega reguleeritud olukordades, mille tarvis EL toimimise lepingus diskrimineerimiskeelu erinorme ei sätestata (vt selle kohta kohtuotsused, 12.5.1998, Gilly, C-336/96, EU:C:1998:221, punkt 37, ja 18.7.2017, Erzberger, C-566/15, EU:C:2017:562, punkt 25).

71 Kuna käesoleval juhul ei ole eelotsusetaotluses märgitud põhjusi, miks I asus Saksamaal, on eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesanne teha kindlaks, kas I-le kehtestatud karistus võis mõjutada mõne ELTL artiklites 45, 49 ja 56 tagatud põhivabaduse teostamist ja diskrimineerimiskeelu põhimõtte rakendamist.

72 Kui see nii ei olnud, sest I näib olevat liidu kodanik, mida eelotsusetaotluse esitanud kohus peab omakorda kontrollima, tundub sellegipoolest, et Prantsusmaalt Saksamaale liikudes kasutas see isik kui liidu kodanik oma õigust liidu territooriumil vabalt liikuda, mis on tagatud ELTL artikliga 21.

73 Eelotsusetaotlusest ning ka esimesele ja teisele küsimusele antud vastusest ilmneb siiski, et käesoleval juhul, erinevalt süüdistatavatest isikutest kohtuasjas, milles tehti 29. veebruari 1996. aasta kohtuotsus Skanavi ja Chryssanthakopoulos (C-193/94, EU:C:1996:70), ei olnud I-l, kes omas küll juhtimisõigust Prantsusmaal, põhikohtuasja asjaolude toimumise kuupäeval vähemalt liidu õiguse alusel niisugust õigust teistes liikmesriikides, mida nende liikmesriikide ametiasutused oleksid pidanud tunnustama vastavalt direktiivi 2006/126 artikli 2 lõikele 1, kuna sellel kuupäeval puudus huvitatud isikul selles direktiivis ette nähtud juhiloamudeli nõuetele vastav juhiluba, mis oleks tõendanud, et ta vastas selles direktiivis ette nähtud nõuetele. Lisaks ilmneb eelotsusetaotlusest, et talle Prantsusmaal väljastatud CEPC on kehtiv ainult Prantsusmaa territooriumil.

74 Seega ei näi ELTL artiklitega 21, 45, 49 ja 56 vastuolus olevana see, kui niisugusele sõidukijuhile nagu I, kellel puudub Saksamaal juhtimisõigus, määratakse nimetatud liikmesriigis karistus.

75 Siiski on tähtis, et määratud karistus ei oleks põhikohtuasjas käsitletavate asjaolude raskusastme seisukohast ebaproportsionaalne (vt selle kohta kohtuotsus, 29.2.1996, Skanavi ja Chryssanthakopoulos, C-193/94, EU:C:1996:70, punktid 36 ja 38).

76 On oluline märkida, et see, kui liikmesriigi territooriumil juhitakse sõidukit teises liikmesriigis antud juhtimisõigust omades, kuid veel ilma direktiivis 2006/126 ette nähtud juhiloamudeli nõuetele vastavat juhiluba omamata, näib palju vähem laiduväärne kui asjaolu, et sõidukit juhiti liikmesriigi territooriumil ilma mingit juhtimisõigust omamata, võttes eeskätt arvesse nimetatud direktiivi eesmärki, mida on meelde tuletatud käesoleva kohtuotsuse punktis 51, milleks on aidata parandada liiklusohutust.

77 Asjaolu, et liikmesriik määrab niisugusele sõidukijuhile nagu I, kes on omandanud juhtimisõiguse teises liikmesriigis, kuid kellele ei ole veel väljastatud direktiivis 2006/126 ette nähtud juhiloamudeli nõuetele vastavat juhiluba, niivõrd karmi kriminaal- või halduskaristuse nagu vangistus või suur trahv, oleks käsitletavate asjaolude raskusastme seisukohast ebaproportsionaalne ja kahjustaks seega sõidukijuhi õigust vabalt liikuda ja elada liikmesriikide territooriumil, mis liidu kodanikele on antud ELTL artikliga 21, või ELTL artiklites 45, 49 ja 56 tagatud põhivabadusi. Kergema karistuse – näiteks mõistlikus summas haldustrahvi – määramine aga ei oleks ebaproportsionaalne.

78 Seega on eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesanne võtta I toime pandud rikkumise tõsiduse ja talle määratava karistuse raskuse hindamisel leevendava asjaoluna arvesse seda, et I oli juhtimisõiguse omandanud Prantsusmaal, mida tõendab CEPC olemasolu, mis eelotsusetaotluse esitanud kohtu enda kinnitusel vahetatakse põhimõtteliselt enne aegumist ja huvitatud isiku taotlusel juhiloa vastu, mis vastab direktiivis 2006/126 ette nähtud juhiloamudeli nõuetele. See kohus peab lisaks oma analüüsi käigus uurima, millist tegelikku ohtu kujutas I liiklusohutusele Saksamaa territooriumil.

79 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvesse võttes tuleb kolmandale ja neljandale küsimusele vastata, et direktiivi 2006/126 artikli 2 lõiget 1 ning ELTL artikleid 21, 45, 49 ja 56 tuleb tõlgendada nii, et nendega ei ole vastuolus see, kui liikmesriik näeb ette karistuse isikule, kes vastab küll selles direktiivis ette nähtud juhiloa väljastamise tingimustele, kuid juhib mootorsõidukit nimetatud liikmesriigi territooriumil ilma selles direktiivis ette nähtud juhiloamudeli nõuetele vastava juhiloata ning kes niisugust juhiluba ühelt teiselt liikmesriigilt oodates saab oma nimetatud teises liikmesriigis omandatud juhtimisõigust tõendada selle liikmesriigi väljastatud ajutise tunnistusega, tingimusel et see karistus ei ole käsitletavate asjaolude raskusastme seisukohast ebaproportsionaalne. Selles osas on eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesanne võtta I toime pandud rikkumise tõsiduse ja talle määratava karistuse raskuse hindamisel leevendava asjaoluna arvesse seda, et asjaomane isik on juhtimisõiguse omandanud teises liikmesriigis, mida tõendab nimetatud teises liikmesriigis väljastatud tunnistus, mis vahetatakse põhimõtteliselt enne aegumist ja huvitatud isiku taotlusel juhiloa vastu, mis vastab direktiivis 2006/126 ette nähtud juhiloamudeli nõuetele. Asjaomane kohus peab lisaks oma analüüsi käigus uurima, millist tegelikku ohtu kujutab huvitatud isik liiklusohutusele Saksamaa territooriumil.

Kohtukulud

80 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus poolelioleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse liikmesriigi kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (teine koda) otsustab:

1. **Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. detsembri 2006. aasta direktiivi 2006/126/EÜ juhilubade kohta artikli 2 lõiget 1 ning ELTL artikleid 18, 21, 45, 49 ja 56 tuleb tõlgendada nii, et nendega ei ole vastuolus liikmesriigi õigusnorm, mille kohaselt asjaomane liikmesriik võib keelduda tunnustamast teises liikmesriigis väljastatud tunnistust selle omaniku juhtimisõiguse kohta, kui see tunnistus ei vasta selles direktiivis ette nähtud juhiloamudeli nõuetele, isegi juhul, kui nimetatud tunnistuse omanik vastab selles direktiivis juhiloa väljastamisele kehtestatud tingimustele.**

2. **Direktiivi 2006/126 artikli 2 lõiget 1 ning ELTL artikleid 21, 45, 49 ja 56 tuleb tõlgendada nii, et nendega ei ole vastuolus see, kui liikmesriik näeb ette karistuse isikule, kes vastab küll selles direktiivis ette nähtud juhiloa väljastamise tingimustele, kuid juhib mootorsõidukit nimetatud liikmesriigi territooriumil ilma selles direktiivis ette nähtud juhiloamudeli nõuetele vastava juhiloata ning kes niisugust juhiluba ühelt teiselt liikmesriigilt oodates saab oma nimetatud teises liikmesriigis omandatud juhtimisõigust tõendada selle liikmesriigi väljastatud ajutise tunnistusega, tingimusel et see karistus ei ole käsitletavate asjaolude raskusastme seisukohast ebaproportsionaalne. Selles osas on eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesanne võtta I toime pandud rikkumise tõsiduse ja talle määratava karistuse raskuse hindamisel leevendava asjaoluna arvesse seda, et asjaomane isik on juhtimisõiguse omandanud teises liikmesriigis, mida tõendab nimetatud teises liikmesriigis väljastatud tunnistus, mis vahetatakse põhimõtteliselt enne aegumist ja huvitatud isiku taotlusel juhiloa vastu, mis vastab direktiivis 2006/126 ette nähtud juhiloamudeli nõuetele. Asjaomane kohus peab lisaks oma analüüsi käigus uurima, millist tegelikku ohtu kujutab huvitatud isik liiklusohutusele Saksamaa territooriumil.**

Allkirjad