YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kuudes jaosto)

13 päivänä heinäkuuta 2006 *

Asiassa C-83/05,

jossa on kyse EY 234 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Amtsgericht Freiburg (Saksa) on esittänyt 14.1.2005 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 18.2.2005, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa, jonka on pannut vireille

Bernd Voigt,

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (kuudes jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja J. Malenovský sekä tuomarit J.-P. Puissochet ja A. Borg Barthet (esittelevä tuomari),

julkisasiamies: A. Tizzano,
kirjaaja: R. Grass,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– Saksan hallitus, asiamiehenään U. Forsthoff,

– Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään X. Lewis ja M. Heller,

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen tyyppihyväksyntää koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 6 päivänä helmikuuta 1970 annetun neuvoston direktiivin 70/156/ETY (EYVL L 42, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 18.6.1992 annetulla neuvoston direktiivillä 92/53/ETY (EYVL L 225, s. 1; jäljempänä direktiivi 70/156), tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jonka on pannut vireille Voigt ja jossa on kyse Regierungspräsidium Karlsruhe-Brettenin (Karlsruhe-Brettenin alueellinen hallintoviranomainen) Voigtille määräämästä sakosta.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Yhteisön lainsäädäntö

3 Syyt, jotka ovat johtaneet yhteisön lainsäätäjän antamaan direktiivin 70/156, on esitetty kyseisen direktiivin johdanto-osan perustelukappaleissa seuraavasti:

"– – henkilö- ja tavaraliikenteeseen tarkoitettujen moottoriajoneuvojen on kaikissa jäsenvaltioissa oltava tiettyjen pakollisten teknisten vaatimusten mukaisia; nämä vaatimukset eroavat jäsenvaltioittain ja estävät sen vuoksi Euroopan talousyhteisön sisäistä kauppaa;

tällaisia esteitä yhteismarkkinoiden perustamiselle ja toiminnalle voidaan vähentää, ja ne voidaan jopa poistaa, jos kaikki jäsenvaltiot antavat samat vaatimukset joko olemassa olevien määräystensä lisäksi tai niiden sijasta;

jäsenvaltioiden vakiintuneena käytäntönä on tarkastaa, että ajoneuvot ovat asiaa koskevien teknisten vaatimusten mukaisia ennen markkinoille saattamista; tämä tarkastus tehdään ajoneuvotyypeille;

– –

yhteisön tasolla on välttämätöntä ottaa käyttöön yhteisön tyyppihyväksyntämenettely jokaiselle ajoneuvotyypille edellä tarkoitettujen vaatimusten noudattamisen tarkastamiseksi ja jotta jokainen jäsenvaltio voi tunnustaa muissa jäsenvaltioissa tehdyt tarkastukset;

tällä menettelyllä jokaisen jäsenvaltion on pystyttävä varmistamaan, että jokainen ajoneuvotyyppi on tarkastettu erityisdirektiiveissä säädettyjen ja tyyppihyväksyntätodistuksessa lueteltujen tarkastusten mukaisesti; menettelyn avulla valmistajien on pystyttävä laatimaan vaatimustenmukaisuustodistus kaikille hyväksytyn tyypin mukaisille ajoneuvoille; kaikkien jäsenvaltioiden on katsottava tällaisella todistuksella varustetun ajoneuvon olevan niiden oman lainsäädännön mukainen; jäsenvaltion olisi ilmoitettava muille jäsenvaltioille havainnoistaan lähettämällä niille jäljennös jokaisesta hyväksymästään ajoneuvotyypistä laaditusta todistuksesta.

– –”

4 Direktiivin 70/156 1 artiklan ensimmäisessä kohdassa säädetään seuraavaa:

”Tätä direktiiviä sovelletaan yhdessä tai useammassa vaiheessa rakennettujen moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisten ajoneuvojen ja perävaunujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntään.”

5 Kyseisen direktiivin 2 artiklassa esitetään seuraavaa:

– ”tyyppihyväksynnällä” tarkoitetaan ”menettelyä, jolla jäsenvaltio varmentaa ajoneuvotyypin, järjestelmän, osan tai erillisen teknisen yksikön täyttävän tämän direktiivin tai liitteessä IV tai XI esitetyssä täydellisessä luettelossa tarkoitetun erityisdirektiivin tekniset vaatimukset”

– ”ajoneuvolla” tarkoitetaan ”tieliikenteeseen tarkoitettua, keskeneräistä tai valmistuvaa vähintään nelipyöräistä moottoriajoneuvoa, jonka suurin rakenteellinen nopeus on yli 25 km/h, ja sen perävaunuja, lukuun ottamatta kiskoilla kulkevia ajoneuvoja, maa- ja metsätaloustraktoreita ja liikkuvia koneita”

– ”tyypillä” tarkoitetaan ”tietyn luokan, liitteessä II olevassa B osassa tarkoitettujen olennaisten osien osalta samanlaisia ajoneuvoja, ajoneuvotyypissä voi olla vaihtoehtoja ja eri muunnoksia (katso liite II B osa)”.

6 Direktiivin 70/156 liitteen II mukaan M1-luokkaan kuuluvat matkustajien kuljettamiseen käytettävät ajoneuvot, joissa on kuljettajan istuimen lisäksi istuimet enintään kahdeksalle matkustajalle.

Kansallinen lainsäädäntö

7 Tieliikennettä koskevat Saksan lain säännökset sisältyvät eri lakeihin ja asetuksiin. Pääasian kannalta merkityksellisiä ovat tieliikennelaki (Strassenverkehrsgesetz,

jäljempänä StVG), tieliikenneasetus (Strassenverkehrsordnung, jäljempänä StVO) ja henkilöiden kuljetuksesta annettu laki (Personenbeförderungsgesetz, jäljempänä PBefG). Direktiivi 70/156 on saatettu osaksi Saksan oikeusjärjestystä ajoneuvojen ja ajoneuvon osien EY-tyyppihyväksynnästä annetulla asetuksella (9.12.1994 annettu Verordnung über die EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge und Fahrzeugteile, jota on viimeksi muutettu 7.2.2004). Ajoneuvojen liikenteeseen hyväksymisestä annetussa asetuksessa (Strassenverkehrszulassungsordnung, jäljempänä StVZO) säännellään nykyisin yksinomaan liikenteeseen hyväksymistä koskevaa menettelyä ja pakollista vakuutusta, ja se sisältää ajoneuvojen valmistamiseen ja käyttöön sovellettavat säännökset.

8 StVO:ssa määritetään vaatimukset, joita on noudatettava moottoriajoneuvoja kuljetettaessa. Siinä asetetaan henkilöautojen nopeuden osalta säännöt, jotka poikkeavat muihin moottoriajoneuvoihin sovellettavista säännöistä. Tämä erottelu johtuu pääasian kannalta merkityksellisestä säännöksestä eli StVO:n 18 §:n 5 momentin toisen virkkeen 1 kohdasta, jossa muiden kuin henkilöautojen enimmäisnopeudeksi moottoriteillä määrätään 80 kilometriä tunnissa. Henkilöautojen osalta ei ole yleistä nopeusrajoitusta.

9 StVO:ssa ei ole määritelty millään tavalla käsitettä henkilöauto. PBefG:n 4 §:n 4 momentissa henkilöautot määritellään moottoriajoneuvoiksi, jotka ”soveltuvat rakenteensa ja varustelunsa mukaan enintään yhdeksän henkilön (kuljettaja mukaan lukien) kuljetukseen”.

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

10 Voigt joutui nopeusvalvonnan kohteeksi, kun hän ajoi 21.10.2003 liittovaltion moottoritiellä taajaman ulkopuolella DaimlerChrysler AG:n valmistamalla Sprinter-

tyyppisellä moottoriajoneuvolla, jonka suurin sallittu kokonaispaino on 4,6 tonnia. Kyseisen ajoneuvon nopeus oli tarvittavan virhemarginaalin vähentämisen jälkeen 134 kilometriä tunnissa, joten Regierungspräsidium Karlsruhe-Bretten määräsi 18.11.2003 tekemällään päätöksellä Voigtille sakkoa 275 euroa, koska tämä oli ylittänyt kuorma-autojen suurimman sallitun nopeuden eli 80 kilometriä tunnissa 54 kilometrillä tunnissa. Lisäksi Voigt menetti ajo-oikeutensa kahdeksi kuukaudeksi, ja hänelle merkittiin neljä pistettä liikenteen keskusrekisteriin. Voigtin kuljettama ajoneuvo, jolle oli olemassa yhteisön tyyppihyväksyntä M1-luokkaan, oli rekisteröintiasiakirjojen mukaan rekisteröity henkilöautona.

11 Voigt valitti näistä toimenpiteistä 27.11.2003. Hän viittasi kyseisen ajoneuvon rekisteriotteeseen, jonka mukaan ajoneuvo oli luokiteltu henkilöautoksi, ja katsoi, että erityisesti kuorma-autoihin sovellettava nopeusrajoitus 80 kilometriä tunnissa moottoritiellä taajaman ulkopuolella ei koskenut kyseistä ajoneuvoa, johon sovellettiin henkilöautoja koskevia rajoituksia.

12 Staatsanwaltschaft Freiburg antoi 10.3.2004 tekemällään päätöksellä Voigtia koskevan asian Amtsgericht Freiburgin käsiteltäväksi sakon määräämistä varten. Kyseinen tuomioistuin teki vapauttavan päätöksen 29.4.2004. Staatsanwaltschaft Freiburg haki tähän päätökseen muutosta Oberlandesgericht Karlsruhessa. Kyseinen tuomioistuin kumosi tämän vapauttavan päätöksen 26.8.2004 tekemällään päätöksellä. Se katsoi nimittäin, että pääasian käsittely edellyttää lisätietoja Voigtin kuljettaman Sprinter-tyyppisen ajoneuvon erikoismallista, kun otetaan huomioon se, että kyseisen ajoneuvon eri mallit on erotettava toisistaan, kuten oli todettu edellisenä päivänä tehdyssä samankaltaista tapausta koskevassa päätöksessä, jossa kyseinen tuomioistuin oli katsonut, että rekisteröintiasiakirjoissa oleva maininta "henkilöauto" ei ole merkityksellinen.

13 Amtsgericht Freiburg päätti näin ollen lykätä asian ratkaisemista ja esittää yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

"1) Onko direktiiviä 70/156 – –, joka on saatettu Saksan oikeusjärjestyksen osaksi EGTypV:llä (9.12.1994 annettu Verordnung über die EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge und Fahrzeugteile, jota on muutettu viimeksi 7.2.2004), tulkittava siten, että moottoriajoneuvon kuljettaja, jonka ajoneuvo on rekisteröity EY-tyyppihyväksynnän perusteella annetun tyyppihyväksynnän seurauksena henkilöautona, on myös oikeutettu ottamaan ajoneuvon hyväksyttynä ajoneuvotyyppinä käyttöön tieliikenteessä, ja sovelletaanko tämän moottoriajoneuvon kuljettajan osalta erityisesti myös sellaisia nopeusrajoituksia, jotka koskevat pelkästään henkilöautoja?

2) Saavatko liikennerikkomusten tutkinnan osalta toimivaltaiset viranomaiset todeta, että liittovaltion ajoneuvoviranomaisen EY-tyyppihyväksynnän mukaan antamat tyyppihyväksynnät ja saksalaisten ajoneuvon rekisteröintiviranomaisten näiden EY-tyyppihyväksyntien perusteella suorittamat rekisteröinnit eivät ole ratkaisevia ajoneuvotyypin luokittelun suhteen silloin, kun vahvistetaan, mitä nopeusrajoitusta sellaisen ajoneuvotyypin kuljettajan on noudatettava?"

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

14 Kummallakin kysymyksellään, joita on syytä käsitellä yhdessä, kansallinen tuomioistuin haluaa ennen kaikkea tietää, onko direktiiviä 70/156 tulkittava siten, että

se on esteenä kansalliselle lainsäädännölle, jonka mukaan sellaiseen ajoneuvoon, josta pääasiassa on kyse, ei sovelleta henkilöautoja koskevia kansallisia nopeusmääräyksiä, vaan kuorma-autoja koskevia määräyksiä, vaikka kyseinen ajoneuvo on rekisteröity henkilöautona kyseisen direktiivin nojalla myönnetyn yhteisön tyyppihyväksynnän perusteella.

15 Ensiksikin on huomattava, että direktiivi 70/156, joka nimenomaisesti koskee ainoastaan direktiivin liitteessä II määriteltyjen M-, N- ja O-luokkiin kuuluvien moottoriajoneuvojen kansainvälistä luokitusta, ei sisällä ainoatakaan säännöstä, joka koskisi moottoriajoneuvojen luokittelua "henkilöautojen" luokkaan. Toisaalta kansallinen tuomioistuin on todennut, että vaikka pääasiassa kyseessä olevan ajoneuvon valmistaja on saanut kyseiselle ajoneuvolle yhteisön tyyppihyväksynnän M1, kyseinen ajoneuvo on katsottu henkilöautoksi vasta siinä vaiheessa, kun Saksan viranomaiset ovat rekisteröineet sen.

16 Direktiivi 70/156 sisältää säännöksiä, joilla direktiivin johdanto-osan perustelukappaleiden mukaan pyritään määrittämään ja ottamaan käyttöön jokaiselle ajoneuvotyypille yhteisön tyyppihyväksyntämenettely, jolla korvataan jäsenvaltioissa aikaisemmin voimassa olleet tyyppihyväksyntämenettelyt. Tällaisen yhteisön tyyppihyväksynnän ulottuvuus voidaan määrittää vain ottamalla huomioon direktiivin 70/156 tarkka soveltamisala.

17 Tässä direktiivissä esitetään aikajärjestyksessä tyyppihyväksyntämenettely, seuraava menettelyvaihe eli hyväksyntätodistuksen antaminen, vaatimustenmukaisuustodistuksen laatiminen valmistajan toimesta ja jäsenvaltioiden velvollisuus tarkastaa rekisteröinnin kannalta se, että valmistetut tuotteet vastaavat tyyppihyväksyntää.

Kyseisen direktiivin säännösten tavoitteena on poistaa tavaroiden vapaan liikkuvuuden esteet. Teknisten vaatimusten ja ominaisuuksien yhdenmukaistaminen on keino saavuttaa tämä päämäärä. Direktiivi 70/156 ei sitä vastoin sisällä mitään sellaista, joka menisi tätä yhdenmukaistamista pidemmälle. Se ei erityisesti sisällä ainoatakaan jäsenvaltioille tarkoitettua säännöstä, joissa olisi kyse nopeusmääräyksistä, joita sovelletaan yhteisön tyyppihyväksynnän saaneisiin eri moottoriajoneuvoluokkiin.

18 On siis todettava, että direktiivi 70/156 koskee siten ajoneuvotyyppien teknisiä ominaisuuksia ja että se ei sisällä mitään sellaista tieliikennesääntöihin liittyvää, jota moottoriajoneuvojen kuljettajien pitäisi noudattaa.

19 On myös todettava, että direktiivi 70/156 perustuu ETY:n perustamissopimuksen 100 artiklaan (josta on tullut EY:n perustamissopimuksen 100 artikla, josta on puolestaan tullut EY 94 artikla) tai ETY:n perustamissopimuksen 100 a artiklaan (josta on tullut EY:n perustamissopimuksen 100 a artikla, josta on puolestaan muutettuna tullut EY 95 artikla), joissa on kyse yhdenmukaistamista koskevasta toimivallasta yhteismarkkinoita tai sisämarkkinoita toteutettaessa.

20 Direktiivin 70/156 sanamuodosta tai sen tarkoituksesta tai päämäärästä ei siten ilmene, että yhteisön lainsäätäjä olisi aikonut liittää ajoneuvojen tyyppihyväksyntään, joka otettiin kyseisellä direktiivillä käyttöön sisämarkkinoiden toteuttamiseen liittyvien esteiden poistamiseksi, erilaisten moottoriajoneuvoluokkien nopeutta koskevien kansallisten tieliikennesääntöjen soveltamiseen liittyviä seurauksia.

21 Edellä esitetyn perusteella Amtsgericht Freiburgin esittämiin kysymyksiin on vastattava, että direktiiviä 70/156 on tulkittava siten, että se ei ole esteenä

kansalliselle lainsäädännölle, jonka mukaan sellaiseen ajoneuvoon, josta pääasiassa on kyse, ei sovelleta henkilöautoja koskevia kansallisia nopeusmääräyksiä, vaan kuorma-autoja koskevia määräyksiä, vaikka kyseinen ajoneuvo on rekisteröity henkilöautona kyseisen direktiivin nojalla myönnetyn yhteisön tyyppihyväksynnän perusteella.

Oikeudenkäyntikulut

22 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely yhteisöjen 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 yhteisöjen tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

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

1) Moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen tyyppihyväksyntää koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 6 päivänä helmikuuta 1970 annettua neuvoston direktiiviä 70/156/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna 18.6.1992 annetulla neuvoston direktiivillä 92/53/ETY, on tulkittava siten, että se ei ole esteenä kansalliselle lainsäädännölle, jonka mukaan sellaiseen ajoneuvoon, josta pääasiassa on kyse, ei sovelleta henkilöautoja koskevia kansallisia nopeusmääräyksiä, vaan kuorma-autoja koskevia määräyksiä, vaikka kyseinen ajoneuvo on rekisteröity henkilöautona kyseisen direktiivin nojalla myönnetyn yhteisön tyyppihyväksynnän perusteella.

Allekirjoitukset