KOHTUJURISTI ETTEPANEK

YVES BOT

esitatud 6. novembril 2008 [1]

1. Landgericht Mannheimi (Saksamaa) Euroopa Kohtule esitatud küsimus on sisuliselt järgmine: kas isik, kelle Saksa juhiluba on 1997. aastal joobes juhtimise tõttu ära võetud ja kes ei ole pärast seda tõendanud, et ta on jälle võimeline sõidukit juhtima, võib kasutada Austria juhiluba, mis on talle väljastatud juba varem, 1964. aastal?

2. Käesolev eelotsusetaotlus erineb seni Euroopa Kohtu lahendatud asjadest, kuna mõlemad erinevatest liikmesriikidest pärit juhiload on isikule väljastatud enne Austria Vabariigi ühinemist Euroopa Liiduga 1995. aastal.

3. Neid kuupäevi arvesse võttes on asjassepuutuvad ühenduse aktid nõukogu 4. detsembri 1980. aasta direktiiv 80/1263/EMÜ ühenduse juhiloa kasutuselevõtu kohta, [2] nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiiv 91/439/EMÜ juhilubade kohta [3] ja komisjoni 21. märtsi 2000. aasta otsus 2000/275/EÜ teatavate juhiloakategooriate vastavuse kohta. [4]

4. Seega peab Euroopa Kohus esmalt nende õigusnormide alusel määratlema, kas viimati nimetatud isikul võis nendel asjaoludel olla õiguspäraselt kaks juhiluba, arvestades, et direktiivi 91/439 artikli 7 lõike 5 kohaselt võib igal isikul olla ainult ühe liikmesriigi väljastatud juhiluba.

5. Sellest küsimusest tulenevalt peab Euroopa Kohus uuesti analüüsima selle direktiivi artikli 8 lõigete 2 ja 4 ulatust, mis lubavad liikmesriigil keelduda teises liikmesriigis

1 – Algkeel: prantsuse.

2 – EÜT L 375, lk 1. Direktiiv jõustus 1. jaanuaril 1983.

3 – EÜT L 237, lk 1; ELT eriväljaanne 07/01, lk 317. Direktiivi on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. septembri 2003. aasta määrusega (EÜ) nr 1882/2003 (EÜT L 284, lk 1; ELT eriväljaanne 01/04, lk 447, edaspidi „direktiiv 91/439").

4 – EÜT L 91, lk 1; ELT eriväljaanne 07/04, lk 392.

väljastatud juhiloa kehtivuse tunnustamisest sellise isiku puhul, kelle suhtes esimese liikmesriigi territooriumil kohaldatakse juhtimisõiguse piiramist, peatamist, äravõtmist või tühistamist.

I. Õiguslik raamistik

A. *Ühenduse õigus*

1. Direktiiv 80/1263

6. Käesolevas ettepanekus esitan põhjused, miks minu arvates tuleb direktiivi 91/439 artikli 7 lõiget 5 tõlgendada nii, et sellega ei ole vastuolus, kui isikul on kaks juhiluba esiteks siis, kui talle on väljastatud esimene juhiluba kolmandas riigis enne direktiivi 80/1263 jõustumist, ja teiseks, kui see isik, kellel on juba enne direktiivi 91/439 jõustumist ühenduse territooriumil tunnustatud juhiluba, sooritab juhiloa väljastamise eelduseks oleva oskuste eksami.

8. Direktiiv 80/1263 lõi juhiloa ühenduse mudeli eesmärgiga lihtsustada isikute liikumist ühenduses või nende asumist teise liikmesriiki kui see, kus nad olid saanud juhiloa.

9. Selle direktiivi artikli 1 esimese lõigu kohaselt siseriiklik juhiluba, mis on väljastatud ühenduse mudeli alusel, kehtib nii siseriiklikus kui rahvusvahelises liikluses.

7. Samuti selgitan, miks minu arvates viimati nimetatud direktiivi artikli 8 lõikeid 2 ja 4 tuleb tõlgendada nii, et nendega ei ole sellistel asjaoludel nagu põhikohtuasjas vastuolus, kui liikmesriik keeldub tunnustamast juhiloa kehtivust, mis on väljastatud varem teises liikmesriigis.

10. Nimetatud direktiivi artikli 8 lõike 1 esimene lõik näeb ette, et liikmesriigis väljastatud juhiloa omanik, kes elab teise liikmes-

riigi territooriumil, peab oma juhiloa vahetama üheaastase tähtaja jooksul püsiva elukoha omandamisest. Elukohaliikmesriik annab talle vastavale kategooriale või vastavatele kategooriatele vastava juhiloa.

11. Direktiivi 80/1263 artikli 8 lõike 1 teise lõigu kohaselt peab juhiluba vahetav liikmesriik tagastama vana juhiloa selle välja andnud liikmesriigi ametiasutustele.

2. Direktiiv 91/439

12. Direktiiv 91/439, millega tunnistati direktiiv 80/1263 kehtetuks alates 1. juulist 1996, kehtestas juhilubade vastastikuse tunnustamise põhimõtte. [5]

13. Direktiivi 91/439 artikli 7 lõike 1 punkt a sätestab miinimumnõuded, mille täitmise korral tuleb juhiluba väljastada ja sätestab, et juhiluba väljastatakse ainult isikule, kes on sooritanud oskuste ja käitumise eksami ja teooriaeksami ning kelle tervislik seisund vastab nõuetele.

14. Eeskätt III lisa punktid 14.1 ja 15, millele eespool viidatud säte viitab, täpsustavad, et juhiluba ei väljastata ega uuendata neile juhiloa taotlejatele või sõidukijuhtidele, kes on sõltuvad alkoholist või psühhotroopsetest ainetest või kes ei ole küll sõltuvad, kuid tarvitavad või kuritarvitavad neid korrapäraselt.

15. Lisaks võib direktiivi 91/439 artikli 7 lõike 5 kohaselt olla igal isikul ainult ühe liikmesriigi väljastatud juhiluba.

16. Selle direktiivi artikli 8 lõige 2 täpsustab, et teises liikmesriigis väljastatud juhiloa omaniku alalise elukoha liikmesriik võib tema suhtes kohaldada sõidukijuhtimise õiguse piiramist, peatamist, äravõtmist või tühistamist käsitlevaid siseriiklikke sätteid.

5 – Vt artikli 1 lõige 2.

17. Viimati nimetatud direktiivi artikli 8 lõige 4 näeb ette:

„Liikmesriik võib keelduda ükskõik millise teises liikmesriigis väljastatud juhiloa kehtivuse tunnustamisest sellise isiku puhul, kelle suhtes tema territooriumil kohaldatakse mõnda lõikes 2 nimetatud meedet.

Lisaks võib liikmesriik keelduda juhiloa väljastamisest taotlejale, kelle suhtes teises liikmesriigis on sellist meedet kohaldatud."

3. Otsus 2000/275

18. Direktiiv 91/439 näeb ette, et liikmesriigid peavad kehtestama enne kõnealuse direktiivi rakendamist väljastatud juhiloakategooriate ja direktiivi artiklis 3 nimetatud juhiloakategooriate vastavuse.[6] Otsuse 2000/275 eesmärk on kehtestada nende kahe juhiloakategooria vahelised vastavustabelid.[7]

6 – Vt direktiivi 91/439 artikli 10 esimene lõik ja otsuse 2000/275 põhjendus 3.

7 – Vt otsuse 2000/275 artikkel 2.

19. Austrias ajavahemikul 1. jaanuarist 1956 kuni 1. novembrini 1997 väljastatud juhiload on sätestatud selle otsuse lisas ja on seega tunnistatud ühenduse mudelile vastavaks.

B. *Siseriiklik õigus*

20. Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straβenverkehr'i (määrus isikute liiklusesse lubamise kohta; edaspidi „FeV") § 28 lõige 1 sätestab, et Euroopa Liidu liikmesriigis väljastatud juhiloa omanikud võivad juhtida sõidukit Saksamaa Liitvabariigis.

21. FeV § 28 lõike 4 punkt 3 kohaselt ei ole sellist õigust isikutel, kellelt kohus on võtnud Saksamaa territooriumil juhiloa ajutiselt või lõplikult ära või kellelt haldusorgan on viivitamatult täitmisele kuuluva või lõpliku otsusega võtnud juhiloa ära.

22. Saksa Strafgesetzbuch'i (karistusseadustik) § 69 lõige 1 näeb ette, et pädev kriminaalkohus võib võtta liikluseeskirjade rikkumise eest süüdimõistetud juhilt juhiloa

ära juhul, kui loetakse, et asjaomane isik ei ole võimeline sõidukit juhtima. Vastavalt sama seadustiku §-le 69a kaasneb sellise äravõtmisega uue juhiloa taotlemise ajutine keeluaeg, mis võib ulatuda kuuest kuust kuni viie aastani.

23. FeV § 20 ja § 11, millele selles viidatakse, näevad ette, et uue juhiloa väljastamiseks, kui juhiluba on ära võetud või sellest on loobutud, peab taotleja täitma nõutud füüsilised ja vaimsed tingimused; seda võib tõendada meditsiinilis-psühholoogilise tõendiga.

24. Lisaks sätestab Straβenverkehrgesetz'i (liiklusseadus) § 21, et isikut, kes juhib sõidukit ilma selleks vajaliku juhiloata, karistatakse maksimaalselt 1-aastase vangistusega või rahatrahviga.

II. Põhikohtuasja asjaolud ja menetlus

25. Austria ametiasutused väljastasid 28. oktoobril 1964 Austria kodanikule K. Schwarzile juhiloa. 1968. aastal, pärast Saksamaale elama asumist, väljastasid Saksa pädevad ametiasutused K. Schwarzile viimase taotlusel ja Austria juhiloa alusel Saksa juhiloa. Austria juhiluba jäi K. Schwarzile.

26. K. Schwarz tagastas 9. mail 1988 Saksa pädevatele asutustele oma Saksa juhiloa, uut Saksa juhiluba taotles ta 11. novembril 1993. Olles edukalt läbinud Saksa seadustega nõutud meditsiinilis-psühholoogilise kontrolli, andis Ordungsamt Mannheim (Mannheimi linna politseiasutus) talle uue juhiloa 3. mail 1994, kuid Austria juhiluba ära ei võetud.

27. Amtsgericht Mannheim mõistis K. Schwarzile 1. detsembri 1997. aasta otsusega rahatrahvi 40 päevamäära ulatuses, üks päev 50 Saksa marka, kuna ta oli juhtinud sõidukit joobeseisundis. Tema Saksa juhiluba võeti ära ja määrati, et kuue kuu jooksul ei ole tal õigust taotleda uut juhiluba. Saksa seaduse kohaselt pidi K. Schwarz uue juhiloa saamiseks tõendama, et ta on jälle võimeline sõidukit juhtima, esitades eeskätt meditsiinilis-psühholoogilise tõendi.

28. K. Schwarz taotles uut juhiluba 24. juulil 2000 Ordungsamt Mannheimilt. Viimane jättis 2. aprilli 2001. aasta otsusega taotluse rahuldamata, kuna K. Schwarz ei olnud esitanud nõutud meditsiinilis-psühholoogilist tõendit.

29. Amtsgericht Mannheim mõistis 30. jaanuari 2006. aasta kriminaalasjas tehtud kohtumäärusega K. Schwarzile rahatrahvi 30 päevamäära ulatuses, üks päev 25 eurot, kuna viimane tunnistati süüdi sõiduki juhiloata juhtimises 11. aprillil 2005.

30. Teise liikluskontrolli ajal Mannheimis, 23. detsembril 2005, esitas K. Schwarz oma Austria juhiloa, mis oli tal alles, kuna seda ei võetud ära Saksa juhiloa andmisel 1968. aastal ega ka 1994. aastal. Nii tõusetus küsimus tema Austria juhiloa kehtivusest.

31. Amtsgericht Mannheim mõistis 22. juuni 2006. aasta otsusega K. Schwarzi õigeks seoses süüdistusega, mis puudutas Saksa territooriumil ilma kehtiva juhiloata sõiduki juhtimist.

32. Staatsanwaltschaft Mannheim (Mannheimi prokuratuur) kaebas selle otsuse edasi Landgericht Mannheimi. Prokurör palus nimetatud kohtul mõista K. Schwarzi süüdi põhjusel, et ta oli 23. detsembril 2005 juhtinud sõidukit ilma kehtiva juhiloata.

III. Eelotsuse küsimused

33. Landgericht Mannheim, kes ei olnud kindel Austria juhiloa kehtivuses, otsustas menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas ühenduse õiguse kohaselt on võimalik, vastupidi direktiivi 91/439 artikli 7 lõikele 5, et Euroopa Liidu kodanikul on kehtiv Saksa juhiluba ning samuti teise liikmesriigi juhiluba, mis mõlemad on omandatud enne teise liikmesriigi ühinemist Euroopa Liiduga ja, juhul kui see on nii,

2. kas enne 1. jaanuari 1999 [Fahrererlaubnisverordnung'i (juhiloamäärus) jõustu-

mist] teise, hiljem väljastatud Saksa juhiloa sõiduki joobeseisundis juhtimise tõttu äravõtmise õiguslik tagajärg on, et ka varem väljastatud esimese, välisriigi juhiloa kehtivust ei tule Saksamaal pärast selle riigi ühinemist Euroopa Liiduga enam tunnustada, isegi kui Saksamaal on keelu tähtaeg möödunud?"

IV. Analüüs

34. K. Schwarz, kelle Saksa juhiluba ära võeti, on enne Austria ühinemist Euroopa Liiduga väljastatud Austria ja Saksa juhilubade omanik. Mõned aastad pärast juhiloa äravõtmist esitas K. Schwarz Saksamaal liikluskontrolli käigus pädevatele asutustele oma Austria juhiloa.

35. Eelotsusetaotluse esitanud kohus küsib, kas K. Schwarz on süüdi sõiduki juhiloata juhtimises või peavad Saksa ametiasutused tunnustama Austria juhiluba kui kehtivat, hoolimata sellest, et Saksa juhiluba oli ära võetud.

36. Eelotsusetaotluse esitanud kohus küsib seega Euroopa Kohtult, kas direktiivi 91/439 artikli 7 lõikega 5 arvestades, mis näeb ette, et igal isikul võib olla ainult üks juhiluba, võib Euroopa Liidu kodanikul sellistel asjaoludel nagu põhikohtuasjas olla kaks juhiluba.

37. Juhul kui vastus esimesele küsimusele on jaatav, palub eelotsusetaotluse esitanud kohus Euroopa Kohtul vastata, kas direktiivi 91/439 artikli 8 lõikeid 2 ja 4 tuleb tõlgendada nii, et liikmesriigil on õigus keelduda tunnustamast isiku puhul, kelle juhiluba on esimeses liikmesriigis ära võetud, sellise juhiloa kehtivust, mille teine liikmesriik on talle varem väljastanud enne ühinemist Euroopa Liiduga.

38. Esmalt selgitan, milline on minu arvates direktiivi 91/439 artikli 7 lõike 5 ulatus, ja siis esitan põhjendused, miks ma leian, et K. Schwarzil võis olla õiguspäraselt kaks juhiluba. Seejärel selgitan, miks minu arvates Saksamaa Liitvabariik võib keelduda tunnustamast Austria juhiloa kehtivust Saksa juhiloa äravõtmise tõttu.

A. *Sissejuhatavad märkused*

39. Esiteks tuleb täpsustada direktiivi 91/439 artikli 7 lõike 5 ulatust süsteemis, mida sellega rakendatakse.

40. Direktiivi 91/439 eesmärk on tagada isikute vaba liikumine Euroopa Liidu territooriumil, parandades samas maanteeliikluse turvalisust samal territooriumil. [8]

41. Seetõttu on selle direktiivi artikli 1 lõikes 2 sätestatud, et liikmesriikide väljastatud juhilube tunnustatakse vastastikku. Juhilubade tunnustamise kohustus võimaldab Euroopa kodanikel vabalt liikuda 27 Euroopa Liidu liikmesriigis ainult ühe juhiloaga.

42. Selle sättega kehtestatud juhilubade vastastikuse tunnustamise põhimõtet täiendatakse nimetatud direktiivi artikli 7 lõikes 5, millega nähakse ette, et igal isikul võib olla ainult üks juhiluba. Kuna liikmesriigil on kohustus tunnustada teises liikmesriigis välja antud juhiluba, siis on see luba iseenesest piisav ühenduse territooriumil vabalt liikumiseks.

43. See, et isikul võib olla ainult üks juhiluba, on minu arvates vahend ka piiravate meetmete tõhustamiseks, mida liikmesriigi pädevad asutused võivad juhiloa omaniku suhtes kohaldada. Asjaolu, et juhtimisõigus leiab väljendust ainult ühes juhiloas, võimaldab vältida olukorda, et juhiloa omanik saaks loa äravõtmise korral kasutada teist juhiluba ja seega pääseda talle määratud karistusest.

44. Seetõttu näeb direktiiv 91/439 ette, et teises liikmesriigis väljastatud juhiluba vahetav pädev asutus tagastab endise juhiloa teise liikmesriigi pädevatele asutustele. [9] Kolmanda riigi väljastatud juhiloa vahetamise korral peab juhiloa omanik tagastama endise juhiloa juhiluba vahetava liikmesriigi pädevatele asutustele. [10]

45. Eeltoodust tuleneb, et juhilubade vahetamisel sõltub uue juhiloa väljastamine endise juhiloa tagastamisest. Järgnevas analüüsis

8 – Vt põhjendus 1.

9 – Vt selle direktiivi artikli 8 lõige 3.

10 – Vt viimati nimetatud direktiivi artikli 8 lõike 6 teine lõik.

näitan, miks viimane reegel ei ole asjaolude kronoloogilise järgnevuse tõttu põhikohtuasjas kohaldatav.

46. Need kaalutlused tuleb minu arvates eelotsusetaotluse esitanud kohtu küsimustele vastamisel arvesse võtta.

B. *Esimene eelotsuse küsimus*

47. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu esimene küsimus on, et kas sellistel asjaoludel nagu põhikohtuasjas võis K. Schwarz olla õiguspäraselt kahe juhiloa omanik.

48. Lühidalt tuleb üle korrata põhikohtuasja asjaolud.

49. Toimikust nähtub, et K. Schwarz sai Austria juhiloa 1964. aastal. 1968. aastal, pärast Saksamaale elama asumist, väljastasid Saksa pädevad asutused K. Schwarzi taotlusel talle Austria juhiloa alusel Saksa juhiloa. Pärast oma Saksa juhiloa tagastamist 1988. aastal pädevatele asutustele sai K. Schwarz uue Saksa juhiloa 1994. aastal. 1968. aastal ega 1994. aastal ei nõudnud Saksa pädevad asutused, et K. Schwarz tagastaks Austria juhiloa. K. Schwarzil oli seega kaks juhiluba kuni 1997. aastani, kui talt võeti Saksa juhiluba sõiduki joobeseisundis juhtimise pärast ära. K. Schwarz kasutab nüüd Austria juhiluba.

50. Eeltoodust nähtuvalt tuleb minu arvates eristada olukorda, mille raames need asjaolud esinesid enne direktiivi 80/1263 jõustumist ja olukorda, mille raames need asjaolud esinesid enne direktiiv 91/439 jõustumist.

51. Esimese Saksa juhiloa väljastamise ajal aastal 1968 ei olnud Austria Vabariik veel Euroopa Liidu liige. Lisaks puudusid sel kuupäeval mis tahes ühenduse õigusnormid juhilubade kohta ja eeskätt kolmandas riigis väljastatud juhiloa vahetamise kohta liikmesriigi juhiloa vastu. Seega võis Saksamaa Liitvabariik väljastada K. Schwarzile õiguspäraselt Saksa juhiloa ilma, et ta oleks nõudnud Austria juhiloa tagastamist.

52. Teise Saksa juhiloa väljastamise ajal 1994. aastal ei olnud direktiiv 91/439 veel kohaldatav. Vastavalt selle direktiivi artikli 12 lõikele 1 pidid liikmesriigid jõustama õigus- ja haldusnormid, mis on vajalikud selle direktiivi järgimiseks alates 1. juulist 1996.

53. Kohaldamisele kuulunud direktiiv 80/1263 nägi aga ette, et kolmanda riigi väljastatud juhiluba, mis vahetatakse juhiloa ühenduse mudeli vastu, tuleb tagastada juhiluba vahetanud liikmesriigi pädevatele asutustele.

54. Põhikohtuasjast nähtub, et 3. mail 1994 väljastatud Saksa juhiluba ei väljastatud Austria juhiloa vahetamise käigus, vaid tavalise taotluse alusel saada Saksamaa territooriumil sõiduki juhtimiseks juhiluba.

55. Sel ajal puudusid ühenduse õiguses mis tahes õigusnormid, mis oleksid takistanud liikmesriiki väljastamast juhiluba isikule, kellel juba oli teine juhiluba ja Saksamaa Liitvabariigil puudusid materiaalsed vahendid, et kontrollida, kas K. Schwarzil oli juba juhiluba, [11] nii sai K. Schwarz teise juhiloa õiguspäraselt.

56. On tõsi, et direktiivi 91/439 artikli 1 lõige 2 kohustab liikmesriike tunnustama neid juhilube, mis on liikmesriigi poolt väljastatud enne Euroopa Liiduga liitumist. [12] Selle direktiivi artikli 7 lõikel 5 ei ole siiski tagasiulatuvat jõudu ning see ei kohusta seega sellistel asjaoludel valima esimese juhiloa automaatse kaotamise või teise juhiloa kehtetuse vahel.

57. See-eest alates direktiivi 91/439 jõustumisest 1. juulil 1996 on minu arvates selleks,

11 – Euroopa Kohtule varem esitatud juhilubadega seonduvatest kohtuasjadest nähtub, et isegi arvestades direktiivi 91/439 jõustumise ja kohustusega omada vaid üht juhiluba, on tegelikkuses väga keeruline välja selgitada, kas isikul on juba teises liikmesriigis väljastatud juhiluba. On selge, et juhiluba väljastava liikmesriigi pädevatel asutustel on ka tulevikus raskusi, seni kuni ei ole loodud liidu liiklejate juhilubade võrgustikku. Selles osas näevad Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. detsembri 2006. aasta direktiivi 2006/126/EÜ juhilubade kohta (ELT L 403, lk 18), millega asendatakse direktiiv 91/439 ja mis jõustub 19. jaanuaril 2013, artikli 7 lõike 5 punktid b, c ja d sõnaselgelt ette, et liikmesriigid keelduvad väljastamast juhiluba isikule, kes omab juba juhiluba. Täpsustatud on, et liikmesriigid peavad uurima teistelt liikmesriikidelt, kas huvitatud isik on juba juhiloa omanik, kui on alust seda kahtlustada. Selle nõude täitmiseks kasutavad liikmesriigid loodavat liidu juhilubade võrgustikku.

12 – Vt otsuse 2000/275 põhjendus 1. Märgin samuti, et Austria ametiasutuste poolt ajavahemikus 1. jaanuarist 1956 kuni 1. novembrini 1997 väljastatud juhiload on tunnistatud ühenduse mudelile vastavaks.

et anda selle direktiivi artikli 7 lõikele 5 kasulik mõju, vajalik, et huvitatud isikul oleks ainult üks juhiluba.

58. Sel eesmärgil on minu arvates loogiline, et juhiluba, mis on väljastatud pärast seda kuupäeva, loetakse kehtetuks, juhul kui selle omanikul on juba juhiluba, mida tunnustatakse ühenduse territooriumil.

59. Eeltoodud asjaoludel leian, et K. Schwarzil võis sellistel asjaoludel nagu põhikohtuasjas olla kaks kehtivat juhiluba, millist seisukohta tunduvad toetavat ka eelotsusetaotluse esitanud kohus ja Euroopa Ühenduste Komisjon. [13]

60. See, et K. Schwarzil võis nendel erilistel asjaoludel olla kaks kehtivat juhiluba, ei tohiks minu arvates tal sellegipoolest võimaldada pääseda Saksamaa ametiasutuste 1997. aasta otsusest võtta temalt ära juhiluba ja kohustusest sooritada sõiduoskuste eksam, mida tõendab meditsiinilis-psühholoogiline tõend.

13 – Vt eelotsusetaotlus, punkt 11, ja komisjoni märkused, punktid 22–26.

C. Teine eelotsuse küsimus

61. Nüüd tuleb vastata küsimusele, kas Saksa ametiasutuste poolt juhiloa äravõtmisel, mis mõjutab Saksa juhiluba, on samaaegselt mõju ka Austria juhiloa kehtivusele ja kas see takistab K. Schwarzil seda juhiluba kasutada.

62. Tundub, et komisjon möönab, et selline meede ei mõjuta Austria juhiluba. Ta leiab, et kui Austria juhiluba oleks antud siis, kui teise juhiloa äravõtmise mõju ei oleks olnud lõppenud, siis oleks Saksamaa Liitvabariik võinud vastavalt direktiivi 91/439 artikli 8 lõigetele 2 ja 4 keelduda Austria juhiloa tunnustamisest. Komisjon märgib siiski, et Austria juhiloa andmise ajal ei olnud selle omanikult võetud ära teist juhiluba. Seetõttu leiab komisjon, et Saksa ametiasutused peavad tunnustama Austria juhiluba hoolimata sellest, et Saksa juhiluba on ära võetud.

63. Ma ei ole sellega nõus järgmistel põhjustel.

64. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt toimub juhilubade vastastikune tunnustamine ilma ühegi formaalsuseta ning liikmesriikidel ei ole selle kohustuse täitmiseks võetavate meetmete osas mingisugust kaalutlusruumi. [14]

65. See-eest direktiivi 91/439 artikli 8 lõiked 2 ja 4 sätestavad sellest põhimõttest selgelt erandi. Nende kohaselt võib liikmesriik keelduda ükskõik millise teises liikmesriigis väljastatud juhiloa kehtivuse tunnustamisest sellise isiku puhul, kelle suhtes tema territooriumil kohaldatakse sõidukijuhtimise õiguse piiramist, peatamist, äravõtmist või tühistamist.

66. Nagu ma juba liidetud kohtuasjades Wiedemann ja Funk, samuti liidetud kohtuasjades Zerche jt, [15] milles otsused tehti 26. juunil 2008, esitatud ettepaneku punktis 58 märkisin, võimaldab see säte liikmesriigil tagada, et isikud, kes tema hinnangul ei ole õiguspärase ja ühenduse õigusega vastavuses oleva menetluse kohaselt ohtlikkuse tõttu võimelised sõidukit juhtima, ei saaks tugineda teises liikmesriigis välja antud juhiloale.

67. Siiski on Euroopa Kohus leidnud, et liikmesriigil ei ole õigust keelduda juhiloa tunnustamisest, mis on väljastatud teise liikmesriigi poolt isikule, kellelt esimese liikmesriigi territooriumil on juhiluba ära võetud, kui see luba oli väljastatud pärast meetmega kaasnenud uue juhiloa taotlemise keeluaja lõppemist. [16] Sama kehtib juhul, kui juhiloa äravõtmisega ei kaasnegi uue juhiloa taotlemise keeluaega ja kui uus juhiluba on antud pärast eelmise äravõtmist. [17]

68. Eespool viidatud kohtuasjades Kapper ja Kremer olid selliste juhilubade omanikud, mille kehtivus oli vaidlustatud, saanud need juhiload pärast juhiloa äravõtmist või pärast uue juhiloa taotlemise keeluaja lõppemist. Siiski olid pädevad ametiasutused suutnud teha vastavalt direktiivi 91/439 artikli 7 lõike 1 punktile a kindlaks, kas need isikud on jälle võimelised sõidukit juhtima ja kas nad on ohutud.

69. Põhikohtuasja olukord on teistsugune. K. Schwarz sai Austria juhiloa 43 aastat enne selle rikkumise toimepanemist, mille pärast

14 – Vt eelkõige 29. oktoobri 1998. aasta otsus kohtuasjas C-230/97: Awoyemi (EKL 1998, lk I-6781, punktid 41 ja 42).

15 – Vastavalt otsus liidetud kohtuasjades C-329/06 ja C-343/06; (EKL 2008, lk I-4635); samuti otsus liidetud kohtuasjades C-334/06–C-336/06 (EKL 2008, lk I-4691).

16 – Vt 29. aprilli 2004. aasta otsus kohtuasjas C-476/01: Kapper (EKL 2004, lk I-5205, punkt 76).

17 – 28. septembri 2006. aasta määrus kohtuasjas C-340/05: Kremer (EKL 2006, punktid 34 ja 35).

talt Saksa juhiluba ära võeti. Lisaks keeldus Ordnungsamt Mannheim 2. aprillil 2001 talle uue juhiloa väljastamisest, kuna ta ei olnud esitanud nõutud meditsiinilis-psühholoogilist tõendit ega olnud seega tõendanud, et ta on jälle võimeline sõidukit juhtima.

70. Nii ei saanud ükski ametiasutus pärast Saksa juhiloa äravõtmist ja 6-kuulise uue juhiloa taotlemise keeluaja lõppu teostada tema sõiduoskuse kontrolli. Minu arvates üksnes see asjaolu, et isik omab aastaid enne rikkumise toimepanemist väljastatud juhiluba, ei taga, et K. Schwarz vastab direktiivi 91/439 artikli 7 lõike 1 punktis a nõutud meditsiinilistele tingimustele.

71. Selles osas ma meenutan, et selle direktiivi III lisa punktidest 14.1 ja 15 tuleneb, et juhiluba ei väljastata ega uuendata isikutele, kes on sõltuvad alkoholist või psühhotroopsetest ainetest või kes ei ole küll sõltuvad, kuid tarvitavad või kuritarvitavad neid korrapäraselt.

72. Nende punktide alusel Saksa ametiasutuste poolt uue juhiloa väljastamiseks nõutav meditsiinilis-psühholoogiline tõend annab just võimaluse kontrollida isiku oskusi, kelle juhiluba on joobeseisundis sõidukijuhtimise tõttu ära võetud.

73. Kui nõustuda, et K. Schwarz võib kasutada oma Austria juhiluba vaatamata sellele, et ta ei ole läbinud mis tahes sõiduoskust puudutavat kontrolli, mindaks nii mööda direktiivis 91/439 sätestatud turvalisuse nõuetest ning see oleks vastuolus selle direktiivi eesmärgiga tagada maanteeliikluse turvalisuse parandamine.

74. Leian, et just see on põhjus, miks viimati nimetatud direktiiv näeb ette, et igal isikul võib olla ainult üks juhiluba. Kahe juhiloa omamine väga erilistel asjaoludel nagu põhikohtuasjas ei tohi kahjustada direktiivi 91/439 topelteesmärki, milleks on esiteks isikute vaba liikumise tagamine juhiloa vastastikuse tunnustamise põhimõtte abil ning teiseks maanteeliikluse turvalisuse parandamine.

75. Teiste sõnadega, isegi kui K. Schwarzil võib olla kaks juhiluba, on tal ainult üks juhtimisõigus.

76. Direktiiviga 91/439 oleks vastuolus, kui isik, kes on pannud toime tõsise liiklus-eeskirjade rikkumise, võiks kasutada teist juhiluba, samas kui ei ole tuvastatud, et ta on jälle võimeline sõidukit juhtima.

77. Eeltoodust tulenevalt leian, et liikmesriik võib direktiivi 91/439 artikli 8 lõigete 2 ja 4 alusel keelduda tunnustamast isiku puhul, kelle juhiluba on esimeses liikmesriigis ära võetud, sellise juhiloa kehtivust, mille teine liikmesriik on talle varem väljastanud.

78. Neil kaalutlustel olen seisukohal, et direktiivi 91/439 artikli 7 lõiget 5 tuleb tõlgendada nii, et sellega ei ole vastuolus, kui isikul on kaks juhiluba esiteks siis, kui talle on väljastatud esimene juhiluba kolmandas riigis enne direktiivi 80/1263 jõustumist, ja teiseks, kui see isik, kellel on juba enne direktiivi 91/439 jõustumist ühenduse territooriumil tunnustatud juhiluba, sooritab juhiloa väljastamise eelduseks oleva oskuste eksami. Siiski ma leian, et viimati nimetatud direktiivi artikli 8 lõikeid 2 ja 4 tuleb tõlgendada nii, et nendega ei ole sellistel asjaoludel nagu põhikohtuasjas vastuolus, kui liikmesriik keeldub tunnustamast juhiloa kehtivust, mis on väljastatud varem teises liikmesriigis.

79. Enne ettepaneku tegemist pean vajalikuks esitada direktiivist 91/439 ja Euroopa Kohtu praktikast tuleneva skemaatilise ülevaate juhilubade vastastikuse tunnustamise põhimõtte kohaldamise ja vastavate erandite kohta.

80. Vastavalt direktiivile 91/439:

– Euroopa kodanikul võib olla ainult ühe liikmesriigi väljastatud juhiluba;

– liikmesriik ei või väljastada juhiluba isikule, kellel on püsiv elukoht tema territooriumil olnud alla kuue kuu või isikule, kes on sõltuv alkoholist või psühhotroopsetest ainetest;

– liikmesriigi väljastatud juhiluba tunnustatakse vastastikku teiste liikmesriikide territooriumil;

– liikmesriik võib siiski teatud tingimustel otsustada sõiduki juhtimise õiguse piiramise, peatamise, äravõtmise või tühistamise, ja

– liikmesriikidel on üksteise suhtes lojaalse koostöö kohustus.

81. Vastavalt Euroopa Kohtu praktikale:

– eespool viidatud kohtuotsuses Awoyemi leidis Euroopa Kohus, et vastastikune tunnustamine toimub ilma ühegi formaalsuseta ning liikmesriikidel ei ole selle kohustuse täitmiseks võetavate meetmete osas mingisugust kaalutlusruumi [18];

– eespool viidatud kohtuotsuses Kapper, samuti kohtumääruses Halbritter [19] ja eespool viidatud kohtumääruses Kremer leidis Euroopa Kohus, et kui vastuvõtva liikmesriigi territooriumil on uue juhiloa taotlemise keeluaeg möödunud või kui juhiloa äravõtmisega ei kaasnenud uue juhiloa taotlemise keeluaega, siis ei ole sellel liikmesriigil õigust keelduda teise liikmesriigi poolt hiljem väljastatud mis tahes juhiloa kehtivuse tunnustamisest;

– eespool viidatud kohtuotsuses Wiedemann ja Funk möönis Euroopa Kohus vastastikuse tunnustamise põhimõtte erandit. Ta märkis, et liikmesriik võib keelduda isikule, kellelt on tema territooriumil juhiluba ära võetud ja kellel on keelatud uut juhiluba taotleda, teise liikmesriigi poolt keeluajal väljastatud uue juhiloa tunnustamisest, [20] ja

– Euroopa Kohus on asunud seisukohale, et isikule, kelle juhtimisõigust on piiratud, ei tohi väljastada juhiluba elukohatingimust eirates. Euroopa Kohus leidis, et see tingimus aitab eelkõige võidelda „juhiloaturismiga" õigusnormide täieliku ühtlustamise puudumisel juhilubade väljastamise valdkonnas. Peale selle on sellel tingimusel eriline tähendus, kuna ta on hädavajalik teiste direktiiviga 91/439 sätestatud tingimuste täitmise kontrollimisel. [21] Euroopa Kohus rõhutas maanteeliikluse turvalisuse tähtsust.

18 – Punktid 41 ja 42.

19 – 6. aprilli 2006. aasta määrus kohtuasjas C-227/05.

20 – Vt eespool viidatud kohtuotsus Wiedemann ja Funk (punkt 65).

21 – *Ibidem* (punktid 68–71). Vt ka eespool viidatud kohtuotsus Zerche jt (punktid 65–68).

82. Eeltoodust tulenevalt on selge, et Euroopa Kohtu ühetaoline kohtupraktika, nii nagu mina sellest aru saan, väljendab vajadust ühendada liikumisvabadus ja vajadus tagada kõigile seda vabadust kasutatavatele isikutele vältimatu turvalisus.

83. Tuleb märkida, et liikumisvabadus saab realiseeruda konkreetselt üksnes siis, kui kodanikud ei satu selle vabaduse teostamise tõttu põhjendamatusse ohtu. Isik, kes on kohtu või haldusorgani otsusega tunnistatud võimetuks sõidukit juhtima, aga kes hoolimata kehtiva direktiiviga sätestatud nõuete mittetäitmisest jätkab sõidukijuhtimist, loob minu arvates sellise ohu.

84. Seetõttu leian, et ühenduse õiguse praeguses seisus ei piisa selliste olukordade takistamiseks kohtupraktikast.

85. Käesolev asi, isegi kui Euroopa Kohus nõustub minu ettepanekuga, näitab üheselt, et direktiivis 91/439 on selles osas õiguslik lünk. Isegi kui asi otsustatakse minu ettepaneku kohaselt, st leitakse, et Saksa Liitvabariigil oli õigus keelduda K. Schwarzi Austria juhiloa kehtivuse tunnustamisest, võiks ta probleemideta liikuda selle juhiloaga teistes Euroopa Liidu liikmesriikides, kus ta looks samasuguse ohuolukorra nagu Saksamaal.

86. Nendel põhjustel oleks minu arvates vajalik, et ühenduse seadusandja tegeleks selle probleemiga asjakohase lahenduse leidmiseks.

V. Ettepanek

87. Eeltoodust tulenevalt teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Landgericht Mannheimi esitatud küsimustele järgmiselt:

Nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiivi 91/439/EMÜ juhilubade kohta, mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. septembri 2003. aasta määrusega (EÜ) nr 1882/2003, artikli 7 lõiget 5 tuleb tõlgendada nii, et sellega ei ole vastuolus, kui isikul

on kaks juhiluba esiteks siis, kui talle on väljastatud esimene juhiluba kolmandas riigis enne nõukogu 4. detsembri 1980. aasta direktiivi 80/1263/EMÜ ühenduse juhiloa kasutuselevõtu kohta jõustumist, ja teiseks, kui see isik, kellel on juba enne direktiivi 91/439 jõustumist ühenduse territooriumil tunnustatud juhiluba, sooritab juhiloa väljastamise eelduseks oleva oskuste eksami.

Lisaks tuleb direktiivi 91/439, mida on muudetud määrusega nr 1882/2003, artikli 8 lõikeid 2 ja 4 tõlgendada nii, et nendega ei ole sellistel asjaoludel nagu põhikohtuasjas vastuolus, kui liikmesriik keeldub tunnustamast juhiloa kehtivust, mis on väljastatud varem teises liikmesriigis.