



## Сборник съдебна практика

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ  
H. SAUGMANDSGAARD ØE  
представено на 24 ноември 2016 година<sup>1</sup>

**Дело C-632/15**

**Costin Popescu**

срещу

**Guvernul României**

**Ministerul Afacerilor Interne**

**Directia Regim Permise de Conducere si înmatriculare a Vehiculelor**

**Directia Rutieră**

**Serviciul Public Comunitar Regim Permise de Conducere și înmatriculare a Vehiculelor**

(Преюдициално запитване, отправено от Înalta Curte de Casație și Justiție (Върховен касационен съд, Румъния)

„Преюдициално запитване — Транспорт — Автомобилен транспорт — Свидетелство за управление на моторно превозно средство — Директива 2006/126/ЕО — Член 13, параграф 2 — Понятие „право за управление, дадено преди 19 януари 2013 г.“ — Национална правна уредба, с която се транспонира Директивата — Задължение на лицата, на които преди влизане в сила на тази правна уредба е било разрешено да управляват моторен велосипед без свидетелство, да получат свидетелство за управление — Допустимост“

### I – Въведение

1. Преюдициалното запитване, отправено от Înalta Curte de Casație și Justiție (Върховен касационен съд, Румъния), се отнася до тълкуването на Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 година относно свидетелства за управление на превозни средства<sup>2</sup>, и по същество по-конкретно до тълкуването на член 13, параграф 2 във връзка със съображение 5 от нея.

2. Запитването е отправено в рамките на производство по жалба от физическо лице, което иска неговото разрешение да управлява превозно средство от типа на моторните велосипеди по обществените пътища, което е удостоверено чрез свидетелство за завършен курс на обучение по законодателството за движение по пътищата, да бъде признато и след 19 януари 2013 г., към която дата се прилагат относимите към случая разпоредби на Директива 2006/126<sup>3</sup> и на която дата влиза в сила на румънската правна уредба, с която Директивата е транспонирана в националното право.

<sup>1</sup> — Език на оригиналния текст: френски.

<sup>2</sup> — ОВ L 403, 2006 г., стр. 18; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 17, стр. 216. Директивата влиза в сила на 19 януари 2007 г.

<sup>3</sup> — За разлика от тях от член 18 от Директива 2006/126 следва, че член 2, параграф 1, член 5, член 6, параграф 2, буква б), член 7, параграф 1, буква а), член 9, член 11, параграфи 1 и 3—6, член 12 и приложения I, II и III от нея се прилагат от 19 януари 2009 г. Относно приложното поле *ratione temporis* на разпоредбите на тази директива вж. по-специално решения от 1 март 2012 г., Акуйз (C-467/10, EU:C:2012:112, т. 25 и сл.) и от 26 април 2012 г., Hofmann (C-419/10, EU:C:2012:240, т. 33 и 37).

3. Заинтересованата страна твърди, че по силата на горепосочения документ е носител на „права за управление на моторно превозно средство, дадени преди 19 януари 2013 г.“ по смисъла на член 13, параграф 2 от Директива 2006/126 и поради това не трябва да полага теоретични или практически изпити, за да получи свидетелство за управление на моторно превозно средство, каквото след тази дата се изисква за управление на мотопеди в Румъния.

4. По съображенията, които ще изложа по-долу, аз съм на мнение, че разпоредбите на тази директива допускат правна уредба за транспониране като разглежданата, посредством която една държава членка налага задължение за получаване на свидетелство за управление на моторно превозно средство на лицата, които преди това са имали разрешение да управляват мотопеди по обществените пътища, без да притежават такова свидетелство.

## II – Правна уредба

### A– Правото на Съюза

5. Съгласно съображение 5 от Директива 2006/126 тя „не следва да накърнява съществуващите права за управление на моторно превозно средство, предоставени или придобити преди датата на нейното прилагане“.

6. Съгласно съображение 13 от Директивата „[в]ъвеждането на категория на свидетелство за управление на мотопеди ще увеличи по-специално пътната безопасност по отношение на по-младите водачи на моторни превозни средства, които съгласно статистическите данни са най-силно пострадалите при пътни произшествия“.

7. Съображение 16 от нея гласи, че „[о]бразецът на свидетелството за управление, както е установен в Директива 91/439/ЕИО<sup>[4]</sup>, следва да бъде заменен с единен образец във формата на пластмасова карта. В същото време този образец на свидетелство за управление е необходимо да бъде адаптиран за сметка на въвеждането на нова категория свидетелства за управление на мотопеди и на нова категория свидетелства за управление на мотоциклети“.

8. Съгласно параграфи 1 и 2 от член 4 от нея, озаглавен „Категории, определения и минимална възраст“:

„1. Свидетелството за управление, предвидено в член 1, разрешава управлението на превозни средства със силово задвижване в категориите, определени по-нататък. То може да бъде използвано от минималната възраст, посочена за всяка категория. „Превозно средство със силово задвижване“ означава самоходно превозно средство, придвижващо се по шосе на собствена тяга [...].

2. Мотопеди:

(категория АМ)

4 — Директива на Съвета от 29 юли 1991 година относно свидетелствата за управление на моторни превозни средства (ОВ L 237, 1991 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 2, стр. 62).

- двуколесни или триколесни превозни средства с максимална проектна скорост не по-висока от 45 km/h, както е определено в член 1, параграф 2, буква а) от Директива 2002/24/ЕО<sup>[5]</sup> (като изключва тези с максимална проектна скорост по-малка или равна на 25 km/h) и леки четириколесни превозни средства, както са дефинирани в член 1, параграф 3, буква а) от Директива 2002/24/ЕО,
- минималната възраст, фиксирана за АМ, е 16 години“.

9. Член 7 от Директива 2006/126, озаглавен „Издаване, валидност и подновяване“, в параграф 1, букви а) и б) гласи:

„Свидетелства за управление на превозно средство се издават само на кандидатите:

- а) които са взели изпит по умения и поведение и теоретичен изпит и отговарят на медицинските стандарти в съответствие с разпоредбите на приложения II и III;
- б) които са взели теоретичен изпит по отношение на категория АМ; държавите членки могат да изискват кандидатите да вземат изпит по умения и поведение и преминават през медицински преглед за тази категория.

За триколесни и четириколесни моторни превозни [средства] в рамките на тази категория държавите членки могат да налагат разграничителен изпит на умения и поведение. За диференциация на превозни средства в категория АМ на свидетелството за управление на превозно средство може да се вмъкне национален код“.

10. Член 13 от Директивата, озаглавен „Еквивалентност между свидетелства за управление на превозно средство, които не са по образца на Общността“, е със следния текст:

„1. Със съгласието на Комисията държавите членки приравняват категориите по свидетелствата, издавани преди влизането в сила на настоящата директива, с категориите, дефинирани в член 4.

След консултиране с Комисията, държавите членки могат да внасят в своите национални законодателства корекции, необходими за прилагането на разпоредбите на член 11, параграфи 4, 5 и 6<sup>[6]</sup>.

2. Всички права за управление на моторно превозно средство, дадени преди 19 януари 2013 г. не се отнемат [или ограничават по какъвто и да било начин от разпоредбите на настоящата директива]“.

11. По силата на член 16, параграфи 1 и 2 от Директива 2006/126, озаглавен „Транспониране“, държавите членки са били длъжни, от една страна, да приемат и публикуват закони, подзаконови и административни разпоредби, необходими, за да се съобразят с изброените в него разпоредби на Директивата<sup>7</sup> преди 19 януари 2011 г., а от друга страна, е следвало да прилагат тези разпоредби за транспониране от 19 януари 2013 г.

5 — Директива на Европейския парламент и на Съвета от 18 март 2002 година относно типовото одобрение на дву- и триколесни моторни превозни средства (ОВ L 124, 2002 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 13, том 35, стр. 245).

6 — Посоченият член е озаглавен „Различни разпоредби относно замяна, отнемане, подмяна и признаване на свидетелства за управление на превозно средство“.

7 — А именно член 1, параграф 1, член 3, член 4, параграфи 1—3 и параграф 4, букви б)—к), член 6, параграф 1, параграф 2, букви а) и в)—д), член 7, параграф 1, букви б)—г), параграфи 2, 3 и 5, член 8, член 10, членове 13—15 и приложение I, точка 2, приложение II, точка 5.2 относно категории А1, А2 и А и приложения IV—VI.

Б– Румънското право

12. Legea № 203/2012 (Закон № 203/2012)<sup>8</sup>, с който определени разпоредби на Директива 2006/126 са транспонирани в румънското право, се прилага от 19 януари 2013 г. С него са изменени Ordonanța de urgență a Guvernului № 195/2002 privind circulația pe drumurile publice (Извънредно постановление № 195/2002 на правителството за движението по пътищата, наричано по-нататък „ОУГ № 195/2002“)<sup>9</sup> и Правилникът за прилагане на това извънредно постановление, одобрен с Hotărârea Guvernului № 1391/2006 (решение на правителството № 1391/2006)<sup>10</sup>.

13. До влизането в сила на Закон № 203/2012 член 160, параграф 2 от Правилника за прилагане на ОУГ № 195/2002 предвижда, че „[л]ицата, които не притежават свидетелство за управление на превозно средство, могат да управляват мотопеди по пътищата само ако представят доказателство за завършен курс на обучение по законодателството за движението по пътищата в рамките на организация, която е одобрена да подготвя водачи на моторни превозни средства“.

14. В член 161, параграф 2 от Правилника за прилагане е уточнено, че „[к]огато се движат по обществените пътища, велосипедистите са длъжни да носят в себе си документ за самоличност, а водачите на мотопеди са длъжни да носят освен това свидетелство за завършен курс на обучение по законодателството за движението по пътищата и удостоверението за регистрация на превозното средство“.

15. След влизане в сила на Закон № 203/2012 разпоредбите на членове 160 и 161 от посочения Правилник за прилагане на ОУГ № 195/2002, които се отнасят до мотопедите, са отменени, а разпоредбите, отнасящи се до велосипедите, продължават да действат.

16. Член 6, точки 6 и 21 от ОУГ № 195/2002, след измененията със Закон № 203/2012 (наричано по-нататък „ОУГ № 195/2002 с измененията“), съдържа определения на понятията „моторно превозно средство“ и „мотопед“, като, от една страна, предвижда, че „мотопедите [...] се считат за моторни превозни средства“, а от друга страна, че леките четириколесни превозни средства „се считат за мотопеди“.

17. Член 20, параграфи 1 и 2 от него е със следния текст:

„(1) За да управляват моторни превозни средства по обществените пътища, [...] водачите трябва да притежават свидетелство за управление от съответната категория.

(2) Свидетелства за управление се издават за следните категории превозни средства: АМ [...]“.

18. Приложение 1 към ОУГ № 195/2002 с измененията се отнася до категориите превозни средства, за които се издава свидетелство за управление, предвидени в член 20, параграф 2 от последното. В точка а) от посоченото приложение е дадено определение на „категория АМ“, което включва „мотопеди[те]“.

8 — Закон от 9 ноември 2012 г. (*Monitorul Oficial al României*, № 760 от 12 ноември 2012 г.).

9 — Извънредно постановление с последващи изменения и допълнения (*Monitorul Oficial al României*, част I, № 670 от 3 август 2006 г.).

10 — Решение от 4 октомври 2006 г. (*Monitorul Oficial al României*, част I, № 876 от 26 октомври 2006 г.).

19. Съгласно член 23, параграфи 1 и 9 от OUG № 195/2002 с измененията:

„(1) Право да управляват моторно превозно средство [...] по обществените пътища имат само лицата, които притежават валидно свидетелство за управление, съответстващо на категорията на превозното средство, както и всички лица, които могат да представят заместващ го документ, който им позволява да управляват превозно средство по обществените пътища.

[...]

(9) Изпитът за получаване на свидетелство за управление на превозно средство се състои в полагането на теоретичен изпит за проверка на знанията и на практически изпит за проверка на уменията и поведението, в зависимост от исканата категория свидетелство. Практическият изпит за категория АМ се състои единствено в проверка на уменията на специално оборудвани за целта полигони. Условието за получаване на свидетелство за управление на превозно средство се определят с правилник“.

### **III – Спорът в главното производство, преюдициалният въпрос и производството пред Съда**

20. Г-н Costin Popescu притежава издадено на 12 октомври 2010 г. удостоверение за регистрация на лека четириколка, марка Аіхат, класирана в категория L6e<sup>11</sup>, която се счита за мотопед. Той притежава и свидетелство от 26 октомври 2010 г. за завършен курс по законодателството за движението по пътищата за целите на управление на мотопед по обществените пътища. Към онзи момент тези документи са били достатъчни, за да се управлява моторно превозно средство като неговото, съгласно членове 160 и 161 от Правилника за прилагане на OUG № 195/2002 в редакцията му, която е била в сила по онова време.

21. Считано от 19 януари 2013 г., по силата на Закон № 203/2012, с който е изменено OUG № 195/2002 с цел транспониране на някои разпоредби от Директива 2006/126 в националното законодателство<sup>12</sup>, като условие за управлението на мотопеди или на приравнени на тях превозни средства по обществените пътища в Румъния се въвежда получаването на свидетелство за управление.

22. Г-н Popescu подава жалба срещу множество национални органи<sup>13</sup> пред Curtea de Apel București (Апелативен съд Букурещ, Румъния), като иска придобитото преди 19 януари 2013 г. право на управление на мотопед по обществените пътища да му бъде признато и след тази дата, без да е задължен да преминава допълнителни формалности или процедури<sup>14</sup>, и компетентният орган да му издаде писмен документ, удостоверяващ това право. В подкрепа на жалбата си той изтъква, че новата правна уредба, въведена със Закон № 203/2012, противоречи на разпоредбите на Директива 2006/126.

11 — Относно това понятие вж. член 1, параграф 3, буква а) от Директива 2002/24.

12 — Органите ответници в главното производство посочват, че това изменение има за цел да транспонира в националното право по-специално членове 4, 6, 7, 12 и 13 от Директива 2006/126.

13 — По-специално Guvernul României (румънското правителство), Ministerul Afacerilor Interne (Министерството на вътрешните работи), Direcția Regim Permise de Conducere și înmatriculare a Vehiculelor (Дирекцията на компетентния орган за издаването на свидетелства за управление и регистрацията на превозните средства), Direcția Rutieră (Пътната дирекция) и Serviciul Public Comunitar Regim Permise de Conducere și înmatriculare a Vehiculelor (Местната публична служба — компетентен орган за издаване на свидетелства за управление и регистрацията на превозни средства).

14 — В становището си румънското правителство уточнява, че по силата на националните преходни разпоредби, доколкото г-н Popescu има удостоверение за завършен курс по законодателството за движението по пътищата, получено преди влизане в сила на новата правна уредба, той е имал „възможност да положи изпит за проверка на теоретичните знания и практическите умения [...], без да кара курс по законодателството за движението по пътищата [в рамките на организация, която е одобрена да подготвя водачи на моторни превозни средства], при условие че са изпълнени останалите условия на Директива 2006/126“.

23. Тъй като жалбоподателят в главното производство повдига и възражение за противоконституционност на разпоредбите на OUG № 195/2002 с измененията с посочения закон, Curtea de Apel București (Апелативен съд Букурещ) сезира Curtea Constituțională (Конституционен съд, Румъния).

24. С решение от 5 декември 2013 г. последният отхвърля възражението за противоконституционност като неоснователно с мотивите, че тълкуването на правните норми на Съюза е извън неговата компетентност, тъй като това правомощие принадлежи единствено на Съда на Европейския съюз, и че посочените от г-н Popescu разпоредби на националното право не противоречат на румънската конституция.

25. Въз основа на посочения акт с решение от 8 април 2014 г. Curtea de Apel București (Апелативен съд Букурещ) прогласява жалбата за недопустима.

26. Г-н Popescu обжалва това решение пред Înalta Curte de Casație și Justiție (Върховен касационен съд), като твърди, че разпоредбите на Закон № 203/2012 противоречат на съображение 5 и на член 13, параграф 2 от Директива 2006/126, който гласи, че „[в]сички права за управление на моторно превозно средство, дадени преди 19 януари 2013 г. не се отнемат [или ограничават по какъвто и да било начин от разпоредбите на [тази] директива]“.

27. В своята защита Inspectoratul General al Poliției Române (Главна инспекция на румънската полиция) изтъква, че измененията на OUG № 195/2002, въведени със Закон № 203/2012 и изразяващи се във въвеждане на изискването за получаване на свидетелство за управление на мотопед, са оправдани от гледна точка на целта да се повиши безопасността на движението по пътищата, като се ограничат броят и последиците от пътните произшествия с участието на мотопеди в резултат на изискването водачите да получат необходимите теоретични познания и практически умения в рамките на съответното обучение.

28. При тези обстоятелства с определение от 12 ноември 2015 г., постъпило в Съда на 30 ноември 2015 г., Înalta Curte de Casație și Justiție (Върховен касационен съд) решава да спре производството и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Допускат ли разпоредбите на Директива 2006/126 [...] въвеждането от Румъния на задължението за водачите на мотопеди, притежаващи официален документ, който преди 19 януари 2013 г. им е давал правото на управление на мотопедите по обществените пътища, да получат свидетелство за управление, като положат изпити или преминат проверки, сходни с предвидените за управлението на другите моторни превозни средства, за да имат правото да управляват мотопеди и след 19 януари 2013 г. ?“

29. Г-н Popescu, румънското и словашкото правителство и Европейската комисия представят писмени становища. Съдебно заседание за устни състезания не е проведено.

#### IV – Анализ

##### *A– Относно съдържанието на преюдициалния въпрос*

30. Според мен поставеният от запитващата юрисдикция въпрос се нуждае от представяне на предварителни бележки както от гледна точка на формулировката на въпроса, така и от гледна точка на начина, по който се предлага да бъде разрешен.

1. Относно правната квалификация на фактите в главното производство

31. Както се установява, текстът на постановения на Съда въпрос предизвиква уточнения и дори резерви от страна на румънското правителство.

32. От текста на постановения въпрос изглежда, че запитващата юрисдикция изхожда от предпоставката, че жалбоподателят в главното производство „притежава[...] официален документ, даващ [му] право на управление по пътищата преди 19 януари 2013 г.“, съгласно действащата преди тази дата румънска правна уредба. Румънското правителство обаче възразява, че за нито един от двата документа, на които се позовава заинтересованото лице<sup>15</sup>, не може да се приеме, че има стойност на официален документ, по силата на който към онзи момент действително да му е било дадено въпросното право.

33. Що се отнася до удостоверението за регистрация, издадено на г-н Popescu от компетентния административен орган<sup>16</sup>, правителството счита, че това удостоверение „представлява единствено доказателство за регистрацията на [съответното] превозно средство“ и позволява то да бъде водено под отчет в съответствие с приложимите в тази област национални разпоредби<sup>17</sup>. По отношение на свидетелството за завършен курс по законодателството за движението по пътищата, което му е било издадено от автошокола, това правителство твърди, че такова свидетелство за обучение по законодателството за движение по пътищата отговаря на изискванията на действащите към онзи момент правни норми<sup>18</sup>, обаче не му дава същинско право за управление на моторно превозно средство по обществените пътища. Според него последното право, каквото съгласно член 23, параграф 1 от OUG № 195/2002 се признава единствено на лицата, притежаващи валидно *свидетелство за управление на превозни средства*, не трябва да се смесва с обикновеното *право да се използват мотопеди по обществените пътища*, което се предоставя по силата на другите, цитирани по-горе, правни норми<sup>19</sup>.

34. В това отношение припомням, че в рамките на производство по преюдициално запитване на основание член 267 ДФЕС само запитващата юрисдикция е компетентна да определи съдържанието на вътрешното право на държавата членка и правната квалификация на отнесеня пред нея спор<sup>20</sup>. Доколкото Съдът не може сам да преценява фактите по делото във

15 — Вж. точка 20 от настоящото заключение.

16 — А именно Serviciul Public Comunitar de Evidență a persoanelor Sector 4 București (Местна публична служба по гражданското състояние — сектор 4, Букурещ).

17 — Във връзка с това румънското правителство цитира член 12, параграф 1 от OUG № 195/2002, по силата на който „[з]а да могат да се движат по обществените пътища, превозните средства, с изключение на теглените или бутаните на ръка и велосипедите, трябва да бъдат съответно регистрирани или вписани и да носят табели с регистрационния номер или номера на вписване [...]“, както и член 14, параграф 1 от посоченото постановление, от който следва, че в конкретния случай превозното средство на г-н Popescu е следвало да бъде вписано в един от районите на община Букурещ, в които се водят регистрите за превозни средства като мотопедите.

18 — По-специално член 160, параграф 2 и член 161, параграф 2 от Правилника за прилагане на OUG № 195/2002 в първоначалната им редакция.

19 — Румънското правителство изтъква, че преди изменението на OUG № 195/2002 със Закон № 203/2012 мотопедите не са били считани за моторни превозни средства, че водачите на мотопеди са се подчинявали на същите правила за движение по обществените пътища както велосипедистите (като по-специално са имали задължение да се движат по велоалеите) и че изискваното за тези водачи свидетелство за завършен курс по законодателството за движение по пътищата не е можело да бъде отнето от полицейските органи или да бъде предмет на ограничителни мерки в случаите на нарушения на законодателството за движение по пътищата (например при управление под влиянието на алкохол или неспазване на червен сигнал на светофар) за разлика от съществуващите възможности по отношение на свидетелствата за управление.

20 — Вж. по-специално решения от 17 март 2011 г., Naftiliaki Etaireia Thasou и Amaltheia I Naftiki Etaireia (C-128/10 и C-129/10, EU:C:2011:163, т. 40), от 28 юли 2011 г., Samba Diouf (C-69/10, EU:C:2011:524, т. 59) и от 13 декември 2012 г., Caves Krier Frères (C-379/11, EU:C:2012:798, т. 35 и сл.).

връзка с относимите разпоредби на националното право, той следва да се произнесе с оглед на изложените в акта за преюдициално запитване фактически и правни съображения<sup>21</sup>. В дух на сътрудничество с националните юрисдикции Съдът може обаче да им предостави всички указания, които той счита за необходими<sup>22</sup>.

35. Уточнявам, че според мен в случая нито един от двата документа, на които се позовава жалбоподателят в главното производство, не може да се счита за акт, представляващ същинско „свидетелство за управление“, издадено от органите на държава членка по смисъла на Директива 2006/126. Ето защо остава въпросът дали заинтересованото лице е притежавало „право за управление, дадено преди 19 януари 2013 г.“ по силата на румънската правна уредба, която е действала преди тази дата, което право би могло, и дори би трябвало да бъде запазено при прилагане на член 13, параграф 2 от Директива 2006/126.

## 2. Относно предмета на преюдициалния въпрос и насрещните тези

36. Запитващата юрисдикция по същество иска от Съда да определи дали разпоредбите на Директива 2006/126, и в частност член 13, параграф 2 от нея, допускат или не допускат правна уредба на държава членка, която задължава лицата, които преди 19 януари 2013 г. — датата на влизане в сила на разпоредбите, с които посочената директива е транспонирана във вътрешното право — са имали разрешение за управление на мотопед по обществените пътища, без обаче да са притежавали свидетелство за управление на моторно превозно средство, да получат такова свидетелство, за да продължат да управляват тези превозни средства след тази дата.

37. Припомням, че Съдът вече е тълкувал различни разпоредби от Директива 2006/126, по-специално в поредица от дела, отнасящи се до принципа за взаимно признаване на свидетелствата за управление по смисъла на тази директива<sup>23</sup>. Поставеният сега въпрос е първи по рода си, доколкото само по себе си тълкуване на понятието „права за управление на моторно превозно средство, дадени преди 19 януари 2013 г.“, използвано в член 13, параграф 2 от Директивата, не е било предмет на преюдициално запитване. Подчертавам обаче, че Съдът се е произнасял по повод функцията на тази разпоредба в рамките на предварителните бележки в решението по дело Hofmann<sup>24</sup>. По-нататък ще се върна на изводите, които могат да бъдат изведени от този съдебен precedent<sup>25</sup>.

38. В определението си запитващата юрисдикция не взема становище по евентуалния отговор на поставения въпрос. В писменото си становище г-н Popescu защитава тезата, че отнемането от лицата, които са в неговото положение, на придобитото при действието на правната уредба преди оспорените изменения право да управляват мотопеди по обществените пътища противоречи на изискванията на Директива 2006/126, и по-специално на текста на член 13, параграф 2 от нея.

21 — Вж. по-специално решения от 20 май 2010 г., Harms (C-434/08, EU:C:2010:285, т. 33), от 3 май 2012 г., Kastrati и др. (C-620/10, EU:C:2012:265, т. 38) и от 11 септември 2014 г., Essent Belgium (C-204/12—C-208/12, EU:C:2014:2192, т. 52).

22 — Вж. по-специално решения от 1 юли 2008 г., МОТОЕ (C-49/07, EU:C:2008:376, т. 30), от 29 октомври 2009 г., Pontin (C-63/08, EU:C:2009:666, т. 49) и от 18 юли 2013 г., ЕЙ И ЕС — ЗС Марица Изток 1 (C-124/12, EU:C:2013:488, т. 42).

23 — Вж. решения от 1 март 2012 г., Akyüz (C-467/10, EU:C:2012:112), от 26 април 2012 г., Hofmann (C-419/10, EU:C:2012:240), от 23 април 2015 г., Aukul (C-260/13, EU:C:2015:257), от 21 май 2015 г., Wittmann (C-339/14, EU:C:2015:333) и от 25 юни 2015 г., Nimanis (C-664/13, EU:C:2015:417).

24 — Решение от 26 април 2012 г. (C-419/10, EU:C:2012:240, т. 30—42). Уточнявам, че поставеният в това дело въпрос се отнася до тълкуването на член 2, параграф 1 и член 11, параграф 4, втора алинея от Директива 2006/126, но запитващата юрисдикция си поставя въпроса дали член 13, параграф 2 от Директивата би могъл да прегражда пътя към прилагането на тези разпоредби с оглед на твърдението на жалбоподателя в главното производство, че по силата на тази разпоредба издадените преди 19 януари 2013 г. свидетелства за управление не биха могли да са предмет на ограничения, временно отнемане или отнемане (вж. още заключението на генералния адвокат Bot по дело Hofmann, C-419/10, EU:C:2011:723, т. 28—39).

25 — Вж. точка 56 и сл. от настоящото заключение.



39. За разлика от него румънското и словашкото правителство и Комисията считат, че разпоредбите на тази директива допускат национални мерки за транспониране като разглежданите, въвеждащи по-строги условия за разрешаване на управлението на мотопеди, като изискват да се придобие свидетелство за управление на моторно превозно средство, тоест да се положат изпити и/или прегледи, аналогични на изискваните за управлението на останалите моторни превозни средства<sup>26</sup>. По изложените по-долу съображения аз споделям последното становище.

#### Б– Относно отговора на преюдициалния въпрос

40. Предвид несъответствията между текста на член 13, параграф 2 от Директива 2006/126 във връзка със съображение 5 от нея на различните езици е възможно да се постави въпросът относно значението, което тези разпоредби трябва да имат при разрешаването на спор като този в главното производство. Въпреки това ми се струва очевидно, че не само целите, които Директивата си поставя, но и контекстът, в който се вписва по-специално член 13 от нея, са в полза на обратното на предложеното от г-н Popescu тълкуване.

1. Относно въпросите, които повдига текстът на член 13, параграф 2 от Директива 2006/126

41. Припомням, че член 13, параграф 2 от Директива 2006/126, на който г-н Popescu се позовава в подкрепа на твърдението си, че не може да бъде задължен да получи свидетелство за управление, ако иска да продължи да управлява своето превозно средство, приравнено на мотопед, на френски език е със следния текст: „[a]ucun *droit de conduire délivré* avant le 19 janvier 2013 n'est supprimé ou assorti de restrictions quelconques aux termes des dispositions de la présente directive“<sup>27</sup>.

42. Буквалното тълкуване на израза „droit de conduire délivré“, съдържащ се в текста на този език, в частност с оглед обичайното значение на термина „délivré“<sup>28</sup>, би позволило да се счита, че формулировката на посочения член 13, параграф 2 предполага, че по силата на тази разпоредба от изискванията на Директива 2006/126 няма да бъдат засегнати само изричните разрешения за управление, произтичащи от формално издаден преди 19 януари 2013 г. акт, обикновено под формата на индивидуален административен акт. Струва ми се, че същият подход може да се установи и от текстовете на други езици на тази разпоредба<sup>29</sup>.

43. В това отношение отбелязвам, че термините „délivré“ или „délivrance“ са използвани по-конкретно и в текста на френски език на членове 4, 6 и 7 от Директива 2006/126<sup>30</sup>, които се отнасят до минималните изисквания за издаване на свидетелства за управление на моторни превозни средства съобразно единния образец за свидетелство за управление, предвиден в член 1 от нея, което подкрепя идеята, че тези два термина се отнасят по принцип до издаването от страна на компетентните национални органи на определен акт, който предоставя на притежателя си право за управление, еквивалентно по същество на предоставяното от свидетелството за управление *stricto sensu*.

26 — В съответствие с член 23, параграфи 1 и 9 от OUG № 195/2002 с измененията.

27 — Курсивът е мой.

28 — „Délivrance“ в обичайния смисъл се определя като „действието по предаване на едно лице на предмет или акт [например] препис от съдебно решение“ [свободен превод], вж. *Corti, G., Vocabulaire juridique. Sous la direction de l'Association Henri Capitant, Presses universitaires de France, Paris, 2016, p. 322*.

29 — Вж. по-специално текстовете на датски, немски, хърватски, португалски и словашки език.

30 — Единият и/или другият термин са използвани в текста на френски и на съображения 2, 4, 6, 8 и 9 от Директивата, както и в членове 2, 3, 11 и 15 от нея.

44. Освен това отбелязвам, че понятието „право за управление“ е използвано във връзка със свидетелствата за управление, по-специално в текста на френски език на член 8, параграф 2 от Директива 91/439<sup>31</sup>, която е заменена с Директива 2006/126, и че в практиката на Съда относно тълкуването на първата директива посоченото право обикновено е представяно като „произтичащо от свидетелство за управление“<sup>32</sup>.

45. Въпреки това термините, използвани в текста на член 13, параграф 2 от Директива 2006/126 на други езици, могат да доведат до друго тълкуване.

46. В частност в текста на румънски език, на който се позовава г-н Popescu, се съдържа изразът „drept de conducere acordat“, с уточнението, че с термина „drept“ обикновено се обозначава правото само по себе си, а не формалният документ, който удостоверява предоставено право, и че за разлика от термина „délivré“, който на френски се отнася обикновено до определен акт, румънската дума „acordat“ съответства буквално на френските думи „accordé“ или „ostroyé“, като може да се отнася както за право, така и за документ.

47. Същото се отнася и до текстовете на тази разпоредба на други езици, в които са използвани думи, които изглежда предават по-неутрално и съответно по-общо значение на израза „droit de conduire délivré“, който се съдържа в текста на френски език<sup>33</sup>. От това би могло да следва, че всяко разрешение или възможност за управление, признати от държава членка дори и без да са обективирани във формален акт, могат да попаднат в обхвата на резервата за придобитите по-рано права, предвидена в член 13, параграф 2.

48. Нещо повече, съображение 5 от Директива 2006/126, поне в текста на френски език, не позволява да се разсеят напълно изразените в настоящото дело съмнения, тъй като в него се посочва, че Директивата „не следва да накърнява съществуващите права за управление на моторно превозно средство, предоставени или придобити преди датата на нейното прилагане“. Двете прилагателни, използвани в тази формулировка, могат да позволят да се счита, че следва да се запазят не само формално „предоставените“ права за управление, но така също и фактически „придобитите“ преди тази дата, което представлява по-широк подход в сравнение с този, който използваният във френския текст на член 13, параграф 2 термин „délivré“ позволява да се приеме.

49. Съгласно постоянната практика на Съда формулировката, използвана в текста на правна разпоредба на Съюза на един от езиците, не може да служи като единствена основа за тълкуването на разпоредбата или да ѝ се отдава предимство пред текстовете на останалите езици. Всъщност разпоредбите от правото на Съюза трябва да се тълкуват и прилагат по един и същ начин, като се вземат предвид текстовете на всички езици на Европейския съюз. В случай на несъответствия между текстовете на различните езици на разпоредба от правото на Съюза, тя трябва да се тълкува в зависимост от общата структура и целите на правната уредба, от която е част<sup>34</sup>.

31 — Съгласно който „Държавата членка по обичайно пребиваване може да прилага своята национална уредба относно *ограничаване, временно отнемане, отнемане или анулиране на правото на управление на притежател на свидетелство за управление*, издадено от друга държава членка и при необходимост да смени свидетелството за управление именно с такава цел“ (курсивът е мой).

32 — Вж. по-специално решения от 26 юни 2008 г., Wiedemann и Funk (C-329/06 и C-343/06, EU:C:2008:366, т. 62, 64, 72 и сл. и 81 и сл.), от 20 ноември 2008 г., Weber (C-1/07, EU:C:2008:640, т. 41), от 19 февруари 2009 г., Schwarz (C-321/07, EU:C:2009:104, т. 91, 97 и 98) и от 13 октомври 2011 г., Apelt (C-224/10, EU:C:2011:655, т. 31).

33 — По-специално текстовете на български, естонски, гръцки, английски, италиански, латвийски, унгарски, малтийски, полски, словенски и шведски език.

34 — Вж. по-специално решения от 28 юли 2016 г., Edilizia Mastrodonato (C-147/15, EU:C:2016:606, т. 29) и от 22 септември 2016 г., Breitsamer und Ulrich (C-113/15, EU:C:2016:718, т. 58).

50. От гледна точка на контекста и целите на тази разпоредба, които ще посоча сега, аз считам, че понятието за „дадено право за управление“ по смисъла на член 13, параграф 2 от Директива 2006/126 трябва да има стриктно значение, а не да бъде предмет на разширително тълкуване, изразяващо се в забрана за държавите членки да изискват от лице, което се е ползвало от неформално разрешение за управление на моторно превозно средство преди 19 януари 2013 г., да придобие свидетелство за управление на моторно превозно средство след тази дата.

2. Относно предлаганото тълкуване от гледна точка на целите на Директива 2006/126 и присъщия на член 13 от нея контекст

51. На първо място, е уместно да се отбележи, че Директива 2006/126 цели не да хармонизира изцяло националните норми, приложими по отношение на свидетелствата за управление на моторни превозни средства, а основно да установи минималните изисквания за издаване на последните<sup>35</sup>, въпреки че материалното приложно поле на нормите от правото на Съюза в тази област е разширено в сравнение с по-ранната Директива 91/439<sup>36</sup>. Единният образец на свидетелството за управление на моторни превозни средства, предвиден в тези директиви, има за цел постепенно да замени различните видове свидетелства за управление, съществуващи в държавите членки, и да позволи взаимното признаване на свидетелствата без формалности, с цел насърчаване на свободното движение на гражданите, които се преместват в рамките на Съюза<sup>37</sup>.

52. По-пълната хармонизация, установена с Директива 2006/126, освен останалите цели<sup>38</sup> си поставя за цел „да допринесе за подобряване на пътната безопасност“, императив, на който прави опит да отговори още Директива 91/439<sup>39</sup>. От тази гледна точка, освен другите нововъведения, Директива 2006/126 установява изискване за свидетелство за управление на мотопеди, които не попадат в приложното поле на Директива 91/439, за да се „увеличи по-специално пътната безопасност по отношение на по-младите водачи на моторни превозни средства, които съгласно статистическите данни са най-силно пострадалите при пътни произшествия“<sup>40</sup>.

53. От разпоредбите на Директива 2006/126 следва, че считано от 19 януари 2013 г., държавите членки трябва да въведат нова категория свидетелство за управление на мотопеди, което се издава на кандидатите, положили успешно теоретичен изпит, и съответно, ако националният законодател е взел решение да прибави такова задължение, преминали успешно практически изпит и/или медицински преглед<sup>41</sup>.

35 — На тази тема вж. *Maiani*, F. et al. *Droit européen des transports*. Helbing & Lichtenhahn, Bâle, 2. ed., 2013, p. 87.

36 — Вж. по-специално съображения 2, 3, 8, 9, 16 и 18 от Директива 2006/126.

37 — Вж. съображения 1 и 2 от Директива 91/439, в последното от които се припомня, че „първата стъпка в тази посока вече беше направена с Първа Директива 80/1263/ЕИО на Съвета от 4 декември 1980 г. относно въвеждане на общностно свидетелство за управление ([ОВ L 375, 1980 г., стр. 1])“. Относно последователното развитие в тази област вж. по-специално стр. 56 и сл. от доклада на Европейския парламент от 3 февруари 2005 г. по предложението на Комисията, довело до приемане на Директива 2006/126 (A6-0016/2005), наричан по-нататък „докладът на Парламента от 3 февруари 2005 г.“.

38 — Директива 2006/126 предвижда да постигне и следните две други основни цели: „да намали възможностите за измами [със свидетелство за управление]“ и „[да] гарантира свободата на движение на гражданите“ (вж. изложението на мотивите към предложението на Комисията от 21 октомври 2003 г., довело до приемане на Директива 2006/126, COM(2003) 621 окончателен, стр. 6 и 7, и съображения 2 и 17 от тази директива).

39 — Вж. по-специално съображения 1, 4 и 6 от Директива 91/439. Целта да се повиши „безопасността на движението по пътищата“ многократно е отчитана от Съда в практиката му по тълкуването на тази директива (вж. по-специално решения от 15 септември 2005 г., Комисия/Германия, C-372/03, EU:C:2005:551, т. 28 и от 19 февруари 2009 г., Schwarz, C-321/07, EU:C:2009:104, т. 79, 90 и 96).

40 — Както е посочено в съображение 13 от Директива 2006/126. Вж. още съображение 16 от тази директива и подробните пояснения, съдържащи се в изложението на мотивите към предложението за директива (COM(2003) 621 окончателен, стр. 5 и стр. 14, т. 39 и 40).

41 — Съгласно изискванията, прогласени в член 7, параграф 1, буква б) от Директива 2006/126, за да бъде издадено свидетелство за управление, по отношение на мотопедите се предвижда задължително вземане на теоретичен изпит, но държавите членки могат да изискват кандидатите да вземат изпит по умения и поведение и да преминат медицински преглед. Вж. още изложението на мотивите към предложението за директива (COM(2003) 621 окончателен, стр. 16, т. 52).

54. Не може да се отрече, че изискването към водачите на мотопеди да придобият теоретични познания и евентуално практически умения като налаганите от Директива 2006/126, позволява да се гарантира по-високо равнище на безопасност на движението по пътищата. Освен това обстоятелството, че е необходим документ, издаден от административен орган, позволява да се водят под отчет притежателите на право за управление на моторно превозно средство и евентуално това право да се отнема от лицата, извършили тежки нарушения на законодателството за движението по пътищата<sup>42</sup>. От доказателствата, представени по настоящото дело, се установява, че разглежданата в главното производство правна уредба е приета именно с цел повишаване на безопасността на движението по пътищата и че както изглежда, тази реформа наистина е повлияла положително върху произшествията с мотопеди на национална територия, предвид предоставените от румънското правителство статистически данни<sup>43</sup>.

55. Както подчертават румънското и словашкото правителство, ако бъде възприето предложеното от г-н Popescu тълкуване, това пряко ще противоречи на една от основните цели на Директива 2006/126, тъй като такъв анализ ще означава да се счита, че на държавите членки е забранено да затегнат условията за разрешаване на управлението на мотопеди по обществените пътища, действали преди 19 януари 2013 г., въпреки че такова повишаване на законовите изисквания очевидно ще подобри безопасността на движението по пътищата.

56. На второ място, що се отнася по-специално до член 13 от Директива 2006/126, Съдът вече е уточнил в предварителните бележки в решение Hofmann, че този член, „озаглавен „Еквивалентност между свидетелства за управление на превозно средство, които не са по образца на Общността“, има за цел да уреди единствено въпроса за еквивалентността между правата, придобити преди прилагането на директивата и различните категории свидетелства за управление, определени в нея“<sup>44</sup>.

57. Съдът обосновава тълкуването си с мястото на член 13 в текста на Директива 2006/126<sup>45</sup>, както и със следните съображения: „[Т]ози анализ се потвърждава от подготвителните работи по приемането на Директива 2006/126, от които следва, както посочва генералният адвокат в точка 37 от заключението си [46], че член 13, параграф 2 е добавен към посочената директива по инициатива на Европейския парламент, който обосновава това добавяне, като уточнява, че *замяната на старите свидетелства за управление по никакъв начин не трябва да води до загубване или ограничаване на придобитите права*, що се отнася до правото на управление на различни категории моторни превозни средства“<sup>47</sup>.

42 — В този смисъл вж. още бележка под линия 19 от настоящото заключение.

43 — Вж. доводите, посочени в точка 27 от настоящото заключение, както и писменото становище на румънското правителство, в което се уточнява, че „след изменението на нормите, отнасящи се до управлението на мотопеди по обществените пътища, през 2013 г. са регистрирани 316 пътни произшествия с участието на мотопеди, в сравнение с 1087 произшествия през 2008 г., 1104 през 2009 г., 973 през 2010 г., 977 през 2011 г. и 906 през 2012 г.“, и че „[б]роят на загиналите лица през 2013 г. също намалява, а именно 41 загинали в сравнение със 168 през 2008 г., 143 през 2009 г., 126 през 2010 г., 97 през 2011 г. и 107 през 2012 г.“

44 — Решение от 26 април 2012 г. (C-419/10, EU:C:2012:240, т. 41). Припомням, че член 4 от посочената директива установява тези категории и ги дефинира.

45 — Решение от 26 април 2012 г., Hofmann (C-419/10, EU:C:2012:240, т. 39), където във връзка с предмета на посоченото дело се уточнява, че това място „показва, че параграф 2 от член 13 не се отнася до мерките за ограничаване, временно отнемане или отнемане на свидетелства за управление, а само до правата, придобити за управлението на особени категории моторни превозни средства“.

46 — В заключението си по дело Hofmann (C-419/10, EU:C:2011:723) генералният адвокат Bot се позовава на изменение 13, предложено в доклада на Парламента от 3 февруари 2005 г. Цитираните в него мотиви за това изменение се отнасят до „член 3, параграф 26 (нов)“ (вж. стр. 11 от посочения доклад), трета алинея на който по същество съответства на член 13, параграф 2 от Директива 2006/126. Изложението на мотивите към този доклад развива обосновката за посоченото изменение, засягащо „замяната на старите образци, които вече са в обращение“ в държавите членки, и посочва, че тази нова разпоредба би следвало да действа, „без да засяга правото за управление на някои категории превозни средства“ (стр. 58).

47 — Решение от 26 април 2012 г., Hofmann (C-419/10, EU:C:2012:240, т. 42), курсивът е мой.

58. В настоящото дело румънското правителство се опира на така изложените от Парламента мотиви, за да изведе от тях, според мен основателно, че посоченият член 13, параграф 2 се отнася единствено до придобитите преди 19 януари 2013 г. права, които са били материализирани в *свидетелство за управление* или документ с еквивалентно естество, а не до положение, в което преди тази дата моторно превозно средство е можело да бъде *използвано по обществените пътища, без да се изисква свидетелство за управление*, какъвто е случаят с мотопедите или приравнените на тях моторни превозни средства в Румъния до влизането в сила на Закон № 203/2012. Така предложеният подход според мен се подкрепя от други елементи, съдържащи се в подготвителните работи за Директива 2006/126<sup>48</sup>.

59. Освен историята на приемането на член 13 от посочената директива, тази на съображение 5 от нея също дава полезна информация и свидетелства в полза на това тълкуване. Всъщност отново Парламентът е предложил включването на съображение, съгласно текста на което *„[з]амяната на съществуващите свидетелства за управление не ограничава придобитите права, отнасящи се до разрешение за управление на различни категории превозни средства“*<sup>49</sup>, като препраща към мотивите за горепосоченото допълнение на разпоредбата, която става параграф 2 на същия член 13<sup>50</sup>. Нещо повече, от гледна точка на непосредствено предхождащото го съображение<sup>51</sup> е налице очевидна връзка между прогласеното в посоченото съображение 5 зачитане на придобити права и съществуващите дотогава свидетелства за управление, които подлежат на замяна с единното европейско свидетелство за управление<sup>52</sup>.

60. Самото заглавие на посочения член 13, в което изрично се споменават *„свидетелства[та] за управление на превозно средство, които не са по образца на Общността“*, и съдържанието на параграф 1 от него във връзка с това заглавие<sup>53</sup> подкрепят анализа на румънското правителство, според който преследваната от законодателя с приемането на параграф 2 от този член цел е изменението на общностната правна уредба в посока уеднаквяване на образците на свидетелства за управление и категориите свидетелства да не доведе до засягане на *права, придобити от лицата, които са получили свидетелство за управление преди 19 януари 2013 г.*, но само от тези лица.

48 — Вж. по-специално член 3, параграф 4 от позиция на Парламента, приета на първо четене на 23 февруари 2005 г. (Р6\_TC1-COD(2003)0252, ОВ С 304 Е, 2005 г., стр. 135), както и препоръката за второ четене, дадена от Комисията за транспорт и туризъм на Парламента, от 27 ноември 2006 г. (A6-0414/2006), в чиито изложени мотиви е посочено изрично в точка 2.4, че *„[п]равата, придобити в областта на свидетелствата за управление преди прилагането на [бъдещата директива 2006/126] не се засягат по никакъв начин (член 13, параграф 2)“* (курсивът е мой).

49 — Замяна, която би трябвало да се извърши в определен срок по силата на член 3, параграф 3 от Директива 2006/126, който предвижда задължение „към 19 януари 2033 г. всички издадени или в обращение свидетелства за управление да отговарят на всички изисквания на настоящата директива“.

50 — Вж. изменение 3, стр. 6 от доклада на Парламента от 3 февруари 2005 г., курсивът е мой.

51 — Съгласно съображение 4 от Директива 2006/126, *„[з]а да се избегне единното европейско свидетелство за управление да стане допълнителен образец към 110-те образци, които са вече в обращение, държавите членки вземат всички необходими мерки, за да издадат този единен образец на всички притежатели на свидетелства“*.

52 — Вж. още съображения 4 и 5 от позицията на Парламента, приета на първо четене на 23 февруари 2005 г., в които се посочва, че *„[с]тарите свидетелства за управление би трябвало да се заменят във всички държави членки, за да се избегне единният европейски образец да се превърне в още един европейски образец“*, и че *„тази замяна на съществуващите свидетелства не би следвало да ограничава придобитите права във връзка с разрешението за управление на различни категории превозни средства“*.

53 — С оглед заглавието на този член 13 според мен е логично да се счита, че изразът *„свидетелства[...]“*, издавани преди влизането в сила на настоящата директива, който се съдържа в параграф 1, първа алинея от посочения член, се отнася до правата, произтичащи от *„свидетелства за управление на превозно средство, които не са по образца на Общността“*, за разлика от *„образца на Общността на свидетелство за управление на превозно средство“*, посочен в член 1 от Директива 2006/126 и включен в приложение I към нея.

61. Този анализ на рамката, в която параграф 2 се вписва, се потвърждава от съдържанието на решенията на Комисията относно съответствието между, от една страна, категориите на свидетелствата за управление, издадени от държавите членки преди прилагането на Директива 2006/126, и от друга страна, хармонизираните категории на свидетелствата за управление, определени в член 4 от нея<sup>54</sup>.

62. От гореизложеното следва, че принципът на защита на придобитите права, на който имплицитно се позовава г-н Popescu, не би могъл да се приложи в негова полза, доколкото единствените права, които член 13, параграф 2 от Директива 2006/126 защитава, са правата, произтичащи от свидетелства за управление, издадени от държавите членки преди 19 януари 2013 г., а заинтересованото лице не е притежавало свидетелство за управление преди тази крайна дата.

63. Поначало, дори да се приеме, че положение като това на г-н Popescu попада в обхвата на член 13, параграф 2, споделям мнението на словашкото правителство и на Комисията, че тази разпоредба предвижда само една *възможност* за държавите членки да продължават да признават права за управление, които са предоставили преди 19 януари 2013 г. Тя единствено прогласява, че Директива 2006/126 няма да засегне тези права, които съответно продължават да бъдат подчинени на вътрешната правна уредба, приложима преди тази дата, до евентуална реформа на национално равнище.

64. Всъщност би било в противоречие с посочените по-горе цели на Директива 2006/126<sup>55</sup> да се приеме, че националните законодатели ще са длъжни да запазят в сила неограничено дълго разрешенията за управление по обществените пътища, основани на отменена правна уредба. Според мен придобитите в даден момент права за управление не биха могли да са непоклатими, като се има предвид, че тяхното ограничаване или дори премахване може да бъде от първостепенно значение по-специално от съображения за безопасност на движението по пътищата. По мое мнение държавите членки трябва да имат право да изменят правната си уредба с цел съобразяването ѝ с разпоредбите на посочената директива, включително и за предходен период, ако намерят това за необходимо.

65. Вследствие на това считам, че разпоредбите на Директива 2006/126, и по-специално член 13, параграф 2 във връзка със съображение 5 от нея, трябва да бъдат тълкувани в смисъл, че допускат национална правна уредба като разглежданата в главното производство.

## V – Заключение

66. Предвид гореизложените съображения предлагам на Съда да отговори на преюдициалния въпрос на Înalta Curte de Casație și Justiție (Върховен касационен съд, Румъния) по следния начин:

„Разпоредбите на Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 година относно свидетелства за управление на превозни средства, и по-специално член 13, параграф 2 във връзка със съображение 5 от нея, трябва да се тълкуват в смисъл, че допускат правна уредба на държава членка, която задължава притежателите на документ, който им е давал право на управление на моторен транспорт по обществените пътища преди

54 — Вж. по-специално съображения 1—3 от решения на Комисията относно съответствията между категориите на свидетелствата за управление № 2013/21/ЕС от 18 декември 2012 година (ОВ L 19, 2013 г., стр. 1) и № 2014/209/ЕС от 20 март 2014 година (ОВ L 120, 2014 г., стр. 1).

55 — Вж. точка 52 от настоящото заключение.

19 януари 2013 г., да получат свидетелство за управление, като положат изпити, сходни с предвидените за управлението на другите моторни превозни средства, за да имат правото да управляват мотоцикл и след тази дата“.