



## Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA  
HENRIKA SAUGMANDSGAARDA ØE  
přednesené dne 24. listopadu 2016<sup>1</sup>

**Věc C-632/15**

**Costin Popescu  
proti  
Guvernul României,  
Ministerul Afacerilor Interne,  
Direcția Regim Permise de Conducere si înmatriculare a Vehiculelor,  
Direcția Rutieră,  
Serviciul Public Comunitar Regim Permise de Conducere și înmatriculare a Vehiculelor**

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Înalta Curte de Casație și Justiție (Nejvyšší kasační a soudní dvůr, Rumunsko)]

„Řízení o předběžné otázce — Doprava — Silniční doprava — Řidičské průkazy — Směrnice 2006/126/ES — Článek 13 odst. 2 — Pojem ‚řidičské oprávnění udělené před 19. lednem 2013‘ — Vnitrostátní právní předpisy provádějící tuto směrnici — Povinnost získat řidičský průkaz uložená osobám, které před nabytím účinnosti těchto právních předpisů měly oprávnění řídit mopedy bez řidičského průkazu — Přípustnost“

### I – Úvod

1. Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Înalta Curte de Casație și Justiție (Nejvyšší kasační a soudní dvůr, Rumunsko) se týká výkladu směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES ze dne 20. prosince 2006 o řidičských průkazech<sup>2</sup>, konkrétně výkladu v podstatě jejího čl. 13 odst. 2 ve spojení s bodem 5 jejího odůvodnění.

2. Tato žádost byla předložena v rámci řízení zahájeného fyzickou osobou, která se domáhala uznání svého oprávnění řídit vozidlo typu „moped“ na veřejných pozemních komunikacích, potvrzeného v dokladu osvědčujícím absolvování kurzu o právních předpisech v oblasti provozu na pozemních komunikacích, po 19. lednu 2013, dni použitelnosti ustanovení směrnice 2006/126 relevantních v projednávané věci<sup>3</sup> a nabytí účinnosti rumunských právních předpisů provádějících tuto směrnici do vnitrostátního práva.

1 — Původní jazyk: francouzština.

2 — Úř. věst. 2006, L 403, s. 18. Tato směrnice vstoupila v platnost dne 19. ledna 2007.

3 — Z článku 18 směrnice 2006/126 naproti tomu vyplývá, že ustanovení jejího čl. 2 odst. 1, článku 5, čl. 6 odst. 2 písm. b), čl. 7 odst. 1 písm. a), článku 9, čl. 11 odst. 1 a 3 až 6 a článku 12 a její přílohy I, II a III se použijí od 19. ledna 2009. K časové působnosti ustanovení této směrnice viz mimo jiné rozsudky ze dne 1. března 2012, Akyüz (C-467/10, EU:C:2012:112, bod 25 a násl.), a ze dne 26. dubna 2012, Hofmann (C-419/10, EU:C:2012:240, body 33 a 37).

3. Dotčený tvrdí, že na základě výše uvedeného dokladu má „řidičské oprávnění udělené před 19. lednem 2013“ ve smyslu čl. 13 odst. 2 směrnice 2006/126, což jej údajně osvobozuje od povinnosti složit teoretickou a praktickou zkoušku potřebnou k získání řidičského průkazu, která je od uvedeného data v Rumunsku vyžadována k řízení mopedů.

4. S ohledem na níže rozvedené úvahy jsem toho názoru, že ustanovení této směrnice nebrání takovým prováděcím právním předpisům, jako jsou dotčené předpisy, kterými členský stát ukládá osobám, jež dříve měly oprávnění řídit mopedy na veřejných pozemních komunikacích, aniž byly držiteli řidičského průkazu, povinnost takový průkaz získat.

## II – Právní rámec

### A – Unijní právo

5. Podle bodu 5 odůvodnění směrnice 2006/126 by touto směrnicí „neměla být dotčena stávající řidičská oprávnění udělená nebo získaná přede dnem její použitelnosti“.

6. V bodě 13 odůvodnění této směrnice se uvádí, že „[z]ejména zavedení skupiny řidičských průkazů pro mopedy zvýší bezpečnost silničního provozu, pokud jde o nejmladší řidiče, kteří jsou podle statistik nejčastějšími oběťmi dopravních nehod“.

7. V bodě 16 jejího odůvodnění se uvádí, že „[v]zor řidičského průkazu stanovený ve směrnici 91/439/EHS<sup>[4]</sup> je třeba nahradit jednotným vzorem v podobě plastové karty. Zároveň je třeba tento vzor řidičského průkazu upravit z důvodu zavedení nové skupiny řidičských průkazů pro mopedy a nové skupiny řidičských průkazů pro motocykly.“

8. V článku 4, nadepsaném „Skupiny, definice a minimální věkové hranice“, odstavce 1 a 2 stanoví:

„1. Řidičský průkaz podle článku 1 opravňuje k řízení vozidel s vlastním pohonem v níže definovaných skupinách. Může být vydán od dosažení minimálního věku uvedeného u jednotlivých skupin. ‚Vozidlem s vlastním pohonem‘ se rozumí jakékoli samohybné vozidlo pohybující se po komunikaci vlastní silou [...].

2. Mopedy:

Skupina AM

— dvoukolová vozidla nebo tříkolová vozidla s maximální konstrukční rychlostí nepřekračující 45 km/h definovaná v čl. 1 odst. 2 písm. a) směrnice [...] 2002/24/ES<sup>[5]</sup> [...] (s výjimkou vozidel s maximální konstrukční rychlostí nejvýše 25 km/h), a lehké čtyřkolky definované v čl. 1 odst. 3 písm. a) směrnice 2002/24/ES;

— minimální věk pro skupinu AM se stanoví na 16 let.“

4 — Směrnice Rady ze dne 29. července 1991 o řidičských průkazech (Úř. věst. 1991, L 237, s. 1; Zvl. vyd. 07/01, s. 317).

5 — Směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 18. března 2002 o schvalování typu dvoukolových a tříkolových motorových vozidel (Úř. věst. 2002, L 124, s. 1; Zvl. vyd. 13/29, s. 399).

9. Článek 7 směrnice 2006/126, nadepsaný „Vydávání, platnost a prodlužování platnosti“, stanoví v odst. 1 písm. a) a b):

„Řidičské průkazy se vydávají pouze žadatelům, kteří:

- a) složili zkoušku dovedností a chování a teoretickou zkoušku a splňují zdravotní požadavky, v souladu s ustanoveními příloh II a III,
- b) složili teoretickou zkoušku, pouze pokud jde o skupinu AM; členské státy mohou u této skupiny požadovat, aby žadatelé složili zkoušku dovedností a chování a aby se podrobili lékařskému vyšetření.

Pro tříkolky a čtyřkolky v rámci této skupiny mohou členské státy uložit zvláštní zkoušku dovedností a chování. Pro odlišení vozidel skupiny AM je možné na řidičském průkazu uvádět vnitrostátní kód“.

10. Článek 13 této směrnice, nadepsaný „Rovnocennost řidičských průkazů, které neodpovídají vzoru Společenství“, zní:

„1. Se souhlasem Komise stanoví členské státy, kterým skupinám vymezeným v článku 4 odpovídají oprávnění získaná před provedením této směrnice.

Po konzultaci s Komisí mohou členské státy provést úpravy svých vnitrostátních právních předpisů, které jsou nezbytné pro účely provádění ustanovení čl. 11 odst. 4, 5 a 6<sup>[6]</sup>.

2. Žádné řidičské oprávnění udělené před 19. lednem 2013 nebude odebráno nebo jakýmkoliv způsobem podmiňováno ustanoveními této směrnice.“

11. Podle čl. 16 odst. 1 a 2 směrnice 2006/126, nadepsaného „Transpozice“, měly členské státy povinnost do 19. ledna 2011 přijmout a zveřejnit právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s ustanoveními této směrnice v ní vyjmenovanými<sup>7</sup> a od 19. ledna 2013 tyto prováděcí předpisy používat.

## B – Rumunské právo

12. Legea nr. 203/2012 (zákon č. 203/2012)<sup>8</sup>, kterým byla do rumunského práva provedena některá ustanovení směrnice 2006/126, je účinný od 19. ledna 2013. Bylo jím pozměněno Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice (naléhavé nařízení vlády s mocí zákona č. 195/2002 o provozu na veřejných pozemních komunikacích)<sup>9</sup> (dále jen „OUG č. 195/2002“), i prováděcí nařízení k tomuto naléhavému nařízení vlády, ve znění schváleném Hotărârea Guvernului nr. 1391/2006 (rozhodnutí vlády č. 1391/2006)<sup>10</sup>.

13. Před vstupem zákona č. 203/2012 v platnost stanovilo nařízení, kterým se provádí OUG č. 195/2002, v čl. 160 odst. 2, že „[o]soby bez řidičského průkazu mohou řídit mopedy na veřejných pozemních komunikacích pouze tehdy, pokud prokáží, že absolvovaly kurz o právních předpisech v oblasti provozu na pozemních komunikacích, organizovaný institucí oprávněnou k přípravě řidičů motorových vozidel“.

6 — Tento článek 11 je nadepsán „Různá ustanovení o výměně, odebrání, nahrazování a uznávání řidičských průkazů“.

7 — Jde o ustanovení čl. 1 odst. 1, článku 3, čl. 4 odst. 1 až 3 a odst. 4 písm. b) až k), čl. 6 odst. 1 a odst. 2 písm. a) a c) až e), čl. 7 odst. 1 písm. b) až d), odst. 2, 3 a 5, článku 8, článku 10, článků 13 až 15, jakož i přílohu I bod 2, přílohu II bod 5.2 v souvislosti se skupinami A1, A2 a A a přílohy IV až VI.

8 — Zákon ze dne 9. listopadu 2012 (*Monitorul Oficial al României*, č. 760 ze dne 12. listopadu 2012).

9 — Naléhavé nařízení vlády ve znění pozdějších změn a doplnění (*Monitorul Oficial al României*, část I, č. 670 ze dne 3. srpna 2006).

10 — Rozhodnutí ze dne 4. října 2006 (*Monitorul Oficial al României*, část I, č. 876 ze dne 26. října 2006).

14. Článek 161 odst. 2 téhož prováděcího nařízení stanovil, že „[c]yklisté mají při jízdě na veřejných pozemních komunikacích povinnost mít u sebe průkaz totožnosti a řidiči mopedů mají navíc povinnost mít u sebe osvědčení o absolvování kurzu o právních předpisech v oblasti provozu na pozemních komunikacích a osvědčení o zápisu vozidla“.

15. Účinností zákona č. 203/2012 byla ustanovení článků 160 a 161 citovaného nařízení, kterým se provádí OUG č. 195/2002, vztahující se na mopedy, zrušena, zatímco ustanovení vztahující se na jízdní kola zůstala v platnosti.

16. Článek 6 OUG č. 195/2002, ve znění pozměněném zákonem č. 203/2012 (dále jen „OUG č. 195/2002 v pozměněném znění“), v bodech 6 a 21 definuje pojmy „motorové vozidlo“ a „moped“ a stanoví, že „mopedy [...] se považují za motorová vozidla“ a že „[u]stanovení o mopedech se vztahují na“ lehké čtyřkolky.

17. Článek 20 odst. 1 a 2 uvedeného nařízení vlády stanoví:

„(1) K řízení motorových vozidel, [...] na veřejných pozemních komunikacích musí být řidiči držiteli příslušného řidičského průkazu.

(2) Řidičské průkazy se vydávají pro tyto skupiny vozidel: AM [...].“

18. Příloha 1 OUG č. 195/2002 v pozměněném znění se týká skupin vozidel, pro které se vydávají řidičské průkazy, jak stanoví čl. 20 odst. 2 téhož nařízení vlády. V bodě a) této přílohy je „skupina AM“ definována tak, že se vztahuje na „mopedy“.

19. Podle čl. 23 odst. 1 a 9 OUG č. 195/2002 v pozměněném znění platí:

„(1) Oprávnění řídit motorové vozidlo [...] na veřejných pozemních komunikacích má výlučně držitel platného řidičského průkazu odpovídajícího skupině, do které spadá dané vozidlo, nebo držitel náhradního dokladu opravujícího k řízení na veřejných pozemních komunikacích.

[...]

(9) Zkouška k získání řidičského průkazu sestává z teoretické zkoušky, při níž se ověřují znalosti, a z praktické zkoušky, při níž se ověřují dovednosti a chování, odpovídající požadované skupině řidičského průkazu. Praktická zkouška pro skupinu AM sestává výlučně z ověření dovedností na uzavřených okruzích zřízených k danému účelu. Podmínky pro získání řidičského průkazu stanoví vláda nařízením.“

### III – Spor v původním řízení, předběžná otázka a řízení před Soudním dvorem

20. Costin Popescu je držitelem osvědčení o zápisu – vydaného mu dne 12. října 2010 – lehké čtyřkolky značky Aixam, zařazené do skupiny vozidel L6e<sup>11</sup>, na kterou se vztahují ustanovení o mopedech. Je také držitelem osvědčení ze dne 26. října 2010, které dokládá, že absolvoval kurz o právních předpisech v oblasti provozu na pozemních komunikacích za účelem řízení mopedů na veřejných pozemních komunikacích. Tyto doklady postačovaly v dané době k řízení takového vozidla, jako je vozidlo Costina Popescu, a to na základě článků 160 a 161 nařízení, kterým se provádí OUG č. 195/2002, v tehdy platném znění.

11 — K tomuto pojmu srov. čl. 1 odst. 3 písm. a) směrnice 2002/24.

21. Od 19. ledna 2013 lze v Rumunsku řídit mopedy, respektive vozidla postavená na roveň mopedům, na veřejných pozemních komunikacích jen s řidičským průkazem získaným podle zákona č. 203/2012, kterým bylo OUG č. 195/2002 pozměněno za účelem provedení některých ustanovení směrnice 2006/126 do vnitrostátního práva<sup>12</sup>.
22. Costin Popescu podal proti několika vnitrostátním orgánům<sup>13</sup> ke Curtea de Apel București (Odvolací soud v Bukurešti, Rumunsko) správní žalobu, kterou se domáhal toho, aby jeho oprávnění řídit mopedy na veřejných pozemních komunikacích nabyté před 19. lednem 2013 bylo uznáno i po tomto datu, aniž musí splnit další formality či postupy<sup>14</sup>, a aby mu příslušný orgán vydal doklad osvědčující toto jeho oprávnění. Na podporu své žaloby tvrdil, že nová právní úprava vycházející ze zákona č. 203/2012 je v rozporu s ustanoveními směrnice 2006/126.
23. Vzhledem k tomu, že žalobce v původním řízení vznesl i námitku protiústavnosti ustanovení OUG č. 195/2002 ve znění pozměněném uvedeným zákonem, se Curtea de Apel București (Odvolací soud v Bukurešti) obrátil i na Curtea Constituțională (Ústavní soud, Rumunsko).
24. Curtea Constituțională (Ústavní soud) rozhodnutím ze dne 5. prosince 2013 zamítl námitku protiústavnosti jako neopodstatněnou s tím, že výklad norem unijního práva není v jeho pravomoci, neboť tuto výsadu má výlučně Soudní dvůr Evropské unie, a že ustanovení vnitrostátního práva, která C. Popescu označil, jsou v souladu s rumunskou ústavou.
25. Na základě tohoto rozhodnutí rozhodl Curtea de Apel București (Odvolací soud v Bukurešti) rozsudkem ze dne 8. dubna 2014, že žaloba je nepřijatelná.
26. Costin Popescu podal proti tomuto rozsudku dovolání k Înalta Curte de Casație și Justiție (Nejvyšší kasační a soudní dvůr), ve kterém tvrdil, že ustanovení zákona č. 203/2012 jsou v rozporu s bodem 5 odůvodnění a s čl. 13 odst. 2 směrnice 2006/126, podle něhož „[ž]ádné řidičské oprávnění udělené před 19. lednem 2013 nebude odebráno nebo jakýmkoliv způsobem podmiňováno ustanoveními této směrnice“.
27. Inspectoratul General al Poliției Române (Generální inspektorát Rumunské policie) v odpovědi na dovolání uvedl, že změny, které byly v OUG č. 195/2002 provedeny zákonem č. 203/2012 a které spočívají v zavedení povinnosti mít k řízení mopedu řidičský průkaz, jsou odůvodněny cílem zvýšit bezpečnost silničního provozu snížením počtu a zmírněním následků dopravních nehod s mopedy, a to prostřednictvím požadavku, aby řidiči v průběhu odpovídající přípravy získali nezbytné teoretické znalosti a praktické dovednosti.

12 — Orgány žalované v původním řízení uvedly, že účelem této změny bylo provést do vnitrostátního práva konkrétně články 4, 6, 7, 12 a 13 směrnice 2006/126.

13 — A sice Guvernul României (rumunská vláda), Ministerul Afacerilor Interne (ministerstvo vnitra), Direcția Regim Permisi de Conducere și înmatriculare a Vehiculelor (ředitelství pro řidičské průkazy a registraci vozidel), Direcția Rutieră (ředitelství silnic) a Serviciul Public Comunitar Regim Permisi de Conducere și înmatriculare a Vehiculelor (správa řidičských průkazů a registru vozidel).

14 — Rumunská vláda ve svém vyjádření upřesňuje, že podle vnitrostátních přechodných ustanovení měl C. Popescu vzhledem k tomu, že byl držitelem dokladu o absolvování kurzu o právních předpisech v oblasti provozu na pozemních komunikacích získaného před nabytím účinnosti nové právní úpravy, „možnost absolvovat v období od 19. ledna 2013 do 19. ledna 2014 zkoušku ověřující teoretické znalosti a praktické dovednosti [...] bez nutnosti absolvovat kurz o právních předpisech v oblasti provozu na pozemních komunikacích [organizovaný institucí oprávněnou k přípravě řidičů motorových vozidel], jsou-li splněny ostatní podmínky stanovené směrnicí 2006/126“.

28. Za těchto okolností Înalta Curte de Casație și Justiție (Nejvyšší kasační a soudní dvůr) rozhodl usnesením ze dne 12. listopadu 2015, došlým Soudnímu dvoru dne 30. listopadu 2015, o přerušení řízení a o položení následující předběžné otázky Soudnímu dvoru:

„Umožňují ustanovení [směrnice 2006/126] Rumunsku, aby stanovilo povinnost vztahující se na řidiče mopedů, držitele úředního dokladu, který je před 19. lednem 2013 opravňoval řídit vozidlo na veřejných pozemních komunikacích, získat k zachování možnosti řídit mopedy i po tomto datu řidičský průkaz, a to na základě složení podobných zkoušek, jako jsou zkoušky stanovené pro jiná motorová vozidla?“

29. Písemná vyjádření předložili C. Popescu, rumunská a slovenská vláda a Evropská komise. Jednání nebylo nařízeno.

#### IV – Posouzení

##### A – Ke znění předběžné otázky

30. Otázka položená předkládajícím soudem vyžaduje dle mého názoru několik úvodních poznámek, a to jak z hlediska její formulace, tak z hlediska způsobu, jakým navrhuji s ní zacházet.

1. K právní kvalifikaci skutkových okolností sporu v původním řízení

31. Lze poznamenat, že znění otázky předložené Soudnímu dvoru vedlo rumunskou vládu k formulování určitých upřesnění, či dokonce výhrad.

32. Z formulace otázky plyne, že předkládající soud vychází podle všeho z předpokladu, že žalobce v původním řízení je „držitele[m] úředního dokladu, který je[j] před 19. lednem 2013 opravňoval řídit vozidlo na veřejných pozemních komunikacích“, a to podle rumunských právních předpisů účinných před uvedeným datem. Rumunská vláda nicméně nesouhlasí s tím, že by kterýkoli z obou dokladů, o které se dotčným opírá<sup>15</sup>, mohl být považován za úřední doklad, kterým by mu v rozhodné době bylo předmětné oprávnění skutečně přiznáno.

33. K osvědčení o zápisu vydanému Costinovi Popescu příslušným správním orgánem<sup>16</sup> tato vláda uvádí, že toto osvědčení „bylo dokladem jen o registraci [dotčeného] vozidla“ a umožňovalo jeho zápis do registru podle příslušných vnitrostátních právních předpisů<sup>17</sup>. K osvědčení o absolvování kurzu o právních předpisech v oblasti provozu na pozemních komunikacích, které mu vydala autoškola, tatáž vláda uvádí, že takové osvědčení o proškolení v oblasti právní úpravy silničního provozu sice odpovídalo požadavkům předpisů účinných v dané době<sup>18</sup>, nebylo však podkladem pro skutečné

15 — Viz bod 20 tohoto stanoviska.

16 — A sice Serviciul Public Comunitar de Evidență a persoanelor Sector 4 București (městská správa evidence osob čtvrtého obvodu hlavního města Bukurešti).

17 — V této souvislosti odkazuje rumunská vláda na čl. 12 odst. 1 OUG č. 195/2002, podle kterého „[v]ozidlo, s výjimkou vozidla taženého nebo tlačeneho ručně a jízdního kola, se může účastnit provozu na veřejných pozemních komunikacích jen tehdy, je-li registrováno nebo zapsáno a je-li opatřeno značkami s evidenčním nebo zápisným číslem [...]“, a na čl. 14 odst. 1 téhož nařízení vlády, z něhož vyplývá, že vozidlo Costina Popescu mělo být v daném případě zapsáno u některého z obvodů hlavního města Bukurešti, které vedou registry vozidel typu moped.

18 — A sice čl. 160 odst. 2 a čl. 161 odst. 2 nařízení, kterým se provádí OUG č. 195/2002, v původním znění.

oprávnění řídit motorové vozidlo na veřejných pozemních komunikacích. Toto oprávnění, které bylo článkem 23 odst. 1 OUG č. 195/2002 přiznáno výhradně držitelům platného *řidičského průkazu*, nelze podle ní zaměňovat za pouhé *oprávnění používat mopedy na veřejných pozemních komunikacích* přiznané ostatními výše citovanými pravidly<sup>19</sup>.

34. V této souvislosti připomínám, že v řízení o předběžné otázce podle článku 267 SFEU náleží vymezení obsahu vnitrostátního práva členského státu i právní kvalifikace sporu projednávaného předkládajícím soudem výlučně předkládajícímu soudu<sup>20</sup>. Soudní dvůr nemůže sám posuzovat skutkové okolnosti projednávané věci ve vztahu k příslušným ustanovením vnitrostátního práva a přísluší mu rozhodnout na základě okolností skutkové a právní povahy uvedených v předkládacím rozhodnutí<sup>21</sup>. V duchu spolupráce s vnitrostátními soudy však Soudní dvůr může poskytnout všechna vodítka, jež považuje za nezbytná<sup>22</sup>.

35. V projednávané věci poukazují na to, že žádný z obou dokladů, na které odkázal žalobce v původním řízení, nelze podle mého názoru považovat za doklad představující „řidičský průkaz“ v pravém slova smyslu vydaný orgány členského státu ve smyslu směrnice 2006/126. Otázkou zůstává, zda dotýčný byl držitelem „řidičského oprávnění uděleného před 19. lednem 2013“ podle rumunských právních předpisů účinných před tímto datem, které by mohlo, či dokonce mělo být podle čl. 13 odst. 2 směrnice 2006/126 zachováno.

## 2. K předmětu předběžné otázky a předloženým argumentům

36. Podstatou předběžné otázky je žádost předkládajícího soudu, aby Soudní dvůr určil, zda ustanovení směrnice 2006/126, konkrétně její čl. 13 odst. 2, brání tomu, aby právní předpisy členského státu uložily osobám, jež měly před 19. lednem 2013 – kdy nabyla účinnosti ustanovení provádějící tuto směrnici do vnitrostátního práva – oprávnění řídit mopedy na veřejných pozemních komunikacích, aniž byly držiteli řidičského průkazu, povinnost získat řidičský průkaz, aby jim možnost řídit taková vozidla zůstala zachována i po tomto datu.

19 — Rumunská vláda poukazuje na to, že před změnou OUG č. 195/2002 zákonem č. 203/2012 nebyl moped považován za motorové vozidlo, že na řidiče mopedů se vztahovala tatáž pravidla provozu na veřejných pozemních komunikacích jako na cyklisty (takže měli mimo jiné povinnost jezdit na pružích pro cyklisty) a že osvědčení o absolvování kurzu o právních předpisech v oblasti provozu na pozemních komunikacích požadované pro takové řidiče nemohlo být těmto řidičům policejními orgány odebráno ani nemohlo být v důsledku porušení zákoníku o provozu na pozemních komunikacích omezeno (například v případě jízdy pod vlivem alkoholu nebo nezastavení na červený signál světelného signalizačního zařízení), což u řidičských průkazů naopak možné bylo.

20 — Viz zejména rozsudky ze dne 17. března 2011, Naftiliaki Etaireia Thasou a Amaltheia I Naftiki Etaireia (C-128/10 a C-129/10, EU:C:2011:163, bod 40); ze dne 28. července 2011, Samba Diouf (C-69/10, EU:C:2011:524, bod 59), jakož i ze dne 13. prosince 2012, Caves Krier Frères (C-379/11, EU:C:2012:798, bod 35 a násl.).

21 — Viz zejména rozsudky ze dne 20. května 2010, Harms (C-434/08, EU:C:2010:285, bod 33); ze dne 3. května 2012, Kastrati a další (C-620/10, EU:C:2012:265, bod 38), jakož i ze dne 11. září 2014, Essent Belgium (C-204/12 až C-208/12, EU:C:2014:2192, bod 52).

22 — Viz zejména rozsudky ze dne 1. července 2008, MOTOE (C-49/07, EU:C:2008:376, bod 30); ze dne 29. října 2009, Pontin (C-63/08, EU:C:2009:666, bod 49), jakož i ze dne 18. července 2013, AES-3C Maritza East 1 (C-124/12, EU:C:2013:488, bod 42).

37. Připomínám, že Soudní dvůr již vyložil některá ustanovení směrnice 2006/126, především v řadě rozsudků týkajících se zásady vzájemného uznávání řídičských průkazů ve smyslu této směrnice<sup>23</sup>. Otázka, která vyvstává nyní, nebyla doposud řešena, jelikož výklad pojmu „řídičské oprávnění udělené před 19. lednem 2013“ uvedený v čl. 13 odst. 2 uvedené směrnice nebyl zatím jako takový předmětem žádné předběžné otázky. Podotýkám ovšem, že Soudní dvůr se již vyslovil k funkci, kterou plní toto ustanovení, v úvodních poznámkách rozsudku Hofmann<sup>24</sup>. K důsledkům, které lze z tohoto soudního precedentu vyvodit, se ještě vrátím<sup>25</sup>.

38. Z rozhodnutí předkládajícího soudu plyne, že tento soud nezaujal k možné odpovědi na položenou otázku stanovisko. Costin Popescu v písemném vyjádření zastává názor, že odebrat osobám v jeho situaci oprávnění řídit mopedy na veřejných pozemních komunikacích údajně získané za platnosti právní úpravy před spornou reformou by bylo v rozporu s požadavky směrnice 2006/126, konkrétně s ustanovením jejího čl. 13 odst. 2.

39. Rumunská a slovenská vláda i Komise mají naproti tomu za to, že ustanovení této směrnice nebrání takovým vnitrostátním prováděcím opatřením, jako jsou dotčená ustanovení, která zpřísňují podmínky udělování oprávnění řídit mopedy uložením povinnosti získat řídičský průkaz, a tedy povinnosti složit podobnou zkoušku nebo zkoušky, jako jsou zkoušky vyžadované pro řízení jiných motorových vozidel<sup>26</sup>. Z níže rozvedených důvodů sdílím posledně zmíněný názor.

#### B – K odpovědi na předběžnou otázku

40. S ohledem na rozdíly mezi jednotlivými jazykovými verzemi článku 13 odst. 2 směrnice 2006/126 ve spojení s bodem 5 jejího odůvodnění si lze položit otázku, jaký dopad mají tato ustanovení mít pro řešení takového sporu, jako je spor v původním řízení. Považuji nicméně za jednoznačné, že nejen cíle sledované touto směrnicí, ale i kontext, do kterého zapadá konkrétně její článek 13, hovoří pro opačný výklad, než který prosazuje C. Popescu.

#### 1. K pochybnostem plynoucím ze znění čl. 13 odst. 2 směrnice 2006/126

41. Připomínám, že čl. 13 odst. 2 směrnice 2006/126, o něž C. Popescu opírá své tvrzení, že mu k možnosti i nadále řídit na veřejných pozemních komunikacích jeho vozidlo, na které se vztahují ustanovení o mopedech, nemůže být uložena povinnost získat průkaz, zní ve francouzském jazyce takto: „[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“ („[ž]ádné řídičské oprávnění vydané před 19. lednem 2013 nebude odebráno nebo jakýmkoliv způsobem omezeno ustanoveními této směrnice“)<sup>27</sup>.

23 — Viz rozsudky ze dne 1. března 2012, Akyüz (C-467/10, EU:C:2012:112); ze dne 26. dubna 2012, Hofmann (C-419/10, EU:C:2012:240); ze dne 23. dubna 2015, Aykul (C-260/13, EU:C:2015:257); ze dne 21. května 2015, Wittmann (C-339/14, EU:C:2015:333), jakož i ze dne 25. června 2015, Nimanis (C-664/13, EU:C:2015:417).

24 — Rozsudek ze dne 26. dubna 2012 (C-419/10, EU:C:2012:240, body 30 až 42). Je třeba upřesnit, že otázka položená v uvedené věci se týkala výkladu čl. 2 odst. 1 a čl. 11 odst. 4 druhého pododstavce směrnice 2006/126, nicméně předkládající soud zkoumal, zda uplatnění těchto ustanovení může bránit čl. 13 odst. 2 této směrnice, jelikož žalobce v původním řízení tvrdil, že podle tohoto ustanovení nemohou být řídičské průkazy vydané před 19. lednem 2013 omezeny, pozastaveny ani odňaty (viz rovněž stanovisko generálního advokáta Y. Bota ve věci Hofmann, C-419/10, EU:C:2011:723, body 28 až 39).

25 — Viz body 56 a násl. tohoto stanoviska.

26 — Podle čl. 23 odst. 1 a 9 OUG č. 195/2002 v pozměněném znění.

27 — Zvýrazněno autorem tohoto stanoviska.



42. Doslovný výklad sousloví „droit de conduire délivré“ (řidičské oprávnění vydané) uvedeného v této verzi by především s ohledem na obvyklý význam pojmu „délivré“ (vydané)<sup>28</sup> mohl vést k závěru, že v důsledku formulace citovaného čl. 13 odst. 2 jsou požadavky obsaženými ve směrnici 2006/126 nedotčena podle tohoto ustanovení jen ta výslovná oprávnění k řízení, která vyplývají z aktu formálně předaného, zpravidla ve formě individuálního správního aktu, před 19. lednem 2013. Obdobný postoj lze podle všeho zaujmout i na základě jiných jazykových verzí tohoto ustanovení<sup>29</sup>.

43. V této souvislosti poznamenávám, že pojmy „délivré“ (vydaný) či „délivrance“ (vydání) se objevují mimo jiné i ve francouzské verzi článků 4, 6 a 7 směrnice 2006/126<sup>30</sup>, které se týkají minimálních podmínek pro vydání jednotného evropského vzoru řidičského průkazu upraveného v jejím článku 1, což potvrzuje názor, že tyto dva pojmy odkazují v obecné rovině na situaci, kdy příslušné vnitrostátní orgány předají akt, jenž jeho držitelé přiznává řidičské oprávnění stejné povahy, jakou má řidičský průkaz *stricto sensu*.

44. Dále poznamenávám, že pojem „řidičské oprávnění“ byl v souvislosti s řidičskými průkazy použit mimo jiné i ve francouzské verzi článku 8 odst. 2 směrnice 91/439<sup>31</sup>, která byla směrnicí 2006/126 nahrazena, a že toto oprávnění bývalo v judikatuře Soudního dvora týkající se výkladu prvně zmíněné směrnice zpravidla prezentováno jako „vyplývající z řidičského průkazu“<sup>32</sup>.

45. Terminologie použitá v jiných jazykových verzích čl. 13 odst. 2 směrnice 2006/126 může ovšem vést k jinému výkladu.

46. Konkrétně rumunská jazyková verze, na kterou odkazuje C. Popescu, obsahuje sousloví „drept de conducere acordat“ (řidičské oprávnění udělené), přičemž pojmem „drept“ (právo, oprávnění) se za běžných okolností označuje oprávnění jako takové, a nikoli formální doklad osvědčující udělení oprávnění, a na rozdíl od pojmu „délivré“ (vydané), které se ve francouzském jazyce vztahuje zpravidla k aktu, odpovídá rumunské slovo „acordat“ (udělené) doslovně francouzským slovům „accordé“ či „octroyé“ (udělené či přiznané), jež se mohou vztahovat jak na oprávnění, tak na doklad.

47. Obdobně je tomu v dalších jazykových verzích tohoto ustanovení, které obsahují slova, jež patrně nesou neutrálnější, a tedy obecnější význam než výraz „droit de conduire délivré“ (řidičské oprávnění vydané) použitý ve francouzské verzi<sup>33</sup>. Z toho by mohlo vyplynout, že by se výhrada starších oprávnění stanovená v citovaném čl. 13 odst. 2 mohla vztahovat na jakékoli oprávnění či dovození řídit uznané členským státem, a to i bez promítnutí do formálního aktu.

48. Navíc ani bod 5 odůvodnění směrnice 2006/126, přinejmenším ve francouzské jazykové verzi, neumožňuje s jistotou rozptýlit pochybnosti vyvolané v projednávané věci, neboť v něm je uvedeno, že tato „directive ne devrait pas porter atteinte aux droits de conduire existants ou obtenus avant sa date d'application“ (touto směrnicí by neměla být dotčena řidičská oprávnění existující nebo získaná přede

28 — „Délivrance“ (vydání) je „v běžném slova smyslu“ definováno jako „úkon, při kterém je určité osobě předána věc nebo akt [jako například] vykonatelný opis rozsudku“ (viz Cornu, G., *Vocabulaire juridique*, pod vedením Association Henri Capitant, Presses universitaires de France, Paříž, 2016, s. 322).

29 — Viz zejména verze v jazyce dánském, německém, chorvatském, portugalském a slovenském.

30 — Některý z těchto dvou pojmů je uveden mimo jiné i ve francouzské verzi bodů 2, 4, 6, 8 a 9 odůvodnění této směrnice a v jejích člancích 2, 3, 11 a 15.

31 — Podle kterého „může členský stát, ve kterém má držitel řidičského průkazu obvyklé bydliště, *uplatňovat* své vnitrostátní předpisy týkající se *omezení, pozastavení, odnětí nebo zrušení řidičského oprávnění na držitele řidičského průkazu* vydaného jiným členským státem a v případě nutnosti vyměnit za tímto účelem řidičský průkaz“ (zvýrazněno autorem tohoto stanoviska).

32 — Viz zejména rozsudky ze dne 26. června 2008, Wiedemann a Funk (C-329/06 a C-343/06, EU:C:2008:366, body 62, 64, 72 a násl., jakož i 81 a násl.); ze dne 20. listopadu 2008, Weber (C-1/07, EU:C:2008:640, bod 41); ze dne 19. února 2009, Schwarz (C-321/07, EU:C:2009:104, body 91, 97 a 98), jakož i ze dne 13. října 2011, Apelt (C-224/10, EU:C:2011:655, bod 31).

33 — Zejména verze v jazyce bulharském, estonském, řeckém, anglickém, italském, lotyšském, maďarském, maltském, polském, slovinském a švédském.

dnem její použitelnosti). Oba přívlastky použité při této formulaci mohou vyvolávat dojem, že je třeba zachovat nejen formálně „obtenus“ (získaná) řídičská oprávnění, nýbrž i řídičská oprávnění fakticky „existants“ (existující) před tímto datem, což je přístup extenzivnější než ten, ke kterému navádí pojem „délivré“ (vydané) použitý ve francouzské verzi článku 13 odst. 2.

49. Podle ustálené judikatury Soudního dvora nemůže formulace použitá v jedné z jazykových verzí ustanovení unijního práva sloužit jako jediný základ pro výklad tohoto ustanovení ani jí nemůže být přiznána přednostní povaha před jinými jazykovými verzemi. Ustanovení unijního práva totiž musí být vykládána a používána jednotně na základě znění vypracovaných ve všech jazycích Evropské unie. V případě rozdílů mezi různými jazykovými verzemi, jak tomu je i v projednávané věci, tak musí být dotčené ustanovení unijního práva vykládáno podle celkové systematiky a účelu právní úpravy, jejíž je součástí<sup>34</sup>.

50. S ohledem na kontext a účel tohoto ustanovení, které hodlám na tomto místě popsat, mám přitom za to, že sousloví „řídičské oprávnění udělené“ ve smyslu čl. 13 odst. 2 směrnice 2006/126 musí být chápáno striktně, a nikoli vykládáno extenzivně tak, aby členským státům zakazovalo vyžadovat, aby osoba, které před 19. lednem 2013 svědčilo neformální oprávnění řídit, měla po uvedeném datu povinnost získat řídičský průkaz.

2. K výkladu prosazovanému vzhledem k cílům směrnice 2006/126 a k vlastnímu kontextu jejího článku 13

51. Zprv je třeba poznamenat, že předmětem směrnice 2006/126 není úplná harmonizace vnitrostátních pravidel týkajících se řídičských průkazů, nýbrž stanovit především minimální podmínky, za nichž mohou být řídičské průkazy vydány<sup>35</sup>, přestože věcná působnost pravidel unijního práva v této oblasti byla ve srovnání s pravidly dříve plynoucími ze směrnice 91/439 rozšířena<sup>36</sup>. Jednotný vzor řídičského průkazu zavedený těmito směrnicemi měl postupně nahradit různé typy řídičských průkazů, které existovaly v členských státech, a umožnit vzájemné uznávání průkazů bez formalit, a tak podpořit volný pohyb občanů cestujících v rámci Unie<sup>37</sup>.

52. Účelem další harmonizace zavedené směrnicí 2006/126 bylo, mimo jiné cíle<sup>38</sup>, „př[ispět] ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu“, což je požadavek, o jehož naplnění usilovala již směrnice 91/439<sup>39</sup>. Z tohoto hlediska zavedla směrnice 2006/126 – vedle dalších novinek – požadavek řídičských průkazů pro mopedy, na které se směrnice 91/439 nevztahovala, a to proto, aby se „zvýš[ila] bezpečnost silničního provozu, pokud jde o nejmladší řidiče, kteří jsou podle statistik nejčastějšími oběťmi dopravních nehod“<sup>40</sup>.

34 — Viz zejména rozsudky ze dne 28. července 2016, Edilizia Mastrodonato (C-147/15, EU:C:2016:606, bod 29), a ze dne 22. září 2016, Breitsamer und Ulrich (C-113/15, EU:C:2016:718, bod 58).

35 — K tomu viz Maiani, F., a další, *Droit européen des transports*, Helbing & Lichtenhahn, Basilej, 2. vyd., 2013, s. 87.

36 — Viz zejména body 2, 3, 8, 9, 16 a 18 odůvodnění směrnice 2006/126.

37 — Viz první a druhý bod odůvodnění směrnice 91/439, přičemž ve druhém bodě odůvodnění je připomenuto, že „první krok v tomto směru byl učiněn první směrnicí Rady 80/1263/EHS ze dne 4. prosince 1980 o zavedení řídičského průkazu Společenství ([Úř. věst. 1980, L 375, s. 1])“. K následnému vývoji v této oblasti viz zejména s. 56 a násl. zprávy Evropského parlamentu ze dne 3. února 2005 o návrhu Komise, jež vedl k přijetí směrnice 2006/126 [(A6-0016/2005), dále jen „zpráva Parlamentu ze dne 3. února 2005“].

38 — Směrnice 2006/126 usiluje i o dosažení obou následujících hlavních cílů, a sice „minimalizovat možnosti padělání [řídičských průkazů]“ a „zaji[stit] svobodu pohybu občanů“ [viz důvodovou zprávu k návrhu Komise ze dne 21. října 2003, jež vedl k přijetí směrnice 2006/126, COM(2003) 621 final, s. 6 a 7, jakož i body 2 a 17 odůvodnění této směrnice].

39 — Viz zejména první, čtvrtý a šestý bod odůvodnění směrnice 91/439. K cíli posílit „bezpečnost provozu na pozemních komunikacích“ opakovaně přihlédl Soudní dvůr ve své judikatuře týkající se výkladu této směrnice (viz zejména rozsudky ze dne 15. září 2005, Komise v. Německo, C-372/03, EU:C:2005:551, bod 28, a ze dne 19. února 2009, Schwarz, C-321/07, EU:C:2009:104, body 79, 90 a 96).

40 — Jak je uvedeno v bodě 13 odůvodnění směrnice 2006/126. Viz rovněž bod 16 odůvodnění této směrnice a podrobné vysvětlení v důvodové zprávě k návrhu směrnice [COM(2003) 621 final, s. 5, jakož i s. 14, body 39 a 40].

53. Z ustanovení směrnice 2006/126 plyne, že s účinností od 19. ledna 2013 měly členské státy povinnost zavést novou skupinu řidičských průkazů pro mopedy, vydávaných žadatelům, kteří složili teoretickou zkoušku a případně – rozhodl-li vnitrostátní zákonodárce o doplnění takových povinností – kteří složili i praktickou zkoušku nebo se podrobili lékařskému vyšetření<sup>41</sup>.

54. Je nepopíratelné, že požadavek, aby řidiči mopedů nabyli teoretické znalosti, a případně praktické dovednosti, jako jsou znalosti a dovednosti vyžadované směrnicí 2006/126, může zajistit vyšší bezpečnost silničního provozu. Nezbytnost dokladu vydaného správním orgánem navíc umožňuje vést rejstřík držitelů řidičského oprávnění, a případně odebrat toto oprávnění pachatelům závažných přestupků na úseku silničního provozu<sup>42</sup>. Z podkladů založených v projednávaném spise vyplývá, že právní předpisy dotčené v původním řízení byly přijaty právě s cílem posílit bezpečnost silničního provozu a že tato reforma měla patrně pozitivní dopad na tuzemskou nehodovost spojenou s mopedy, o čemž svědčí statistické údaje poskytnuté rumunskou vládou<sup>43</sup>.

55. Jak zdůrazňuje tato i slovenská vláda, přijetí výkladu prosazovaného Costinem Popescu by bylo v přímém rozporu s jedním z hlavních cílů sledovaných směrnicí 2006/126, neboť takový závěr by znamenal, že členskými státy je zakázáno zpřísnit podmínky udělování oprávnění řídit mopedy na veřejných pozemních komunikacích, existující před 19. lednem 2013, ačkoli důsledkem takového posílení zákonných požadavků evidentně může být posílení bezpečnosti silničního provozu.

56. Zadruhé, co se konkrétně týče článku 13 směrnice 2006/126, Soudní dvůr již v úvodních poznámkách v rozsudku Hofmann upřesnil, že tento článek, „nadepsaný ‚Rovnocennost řidičských průkazů, které neodpovídají vzoru Společenství‘, má [...] pouze vyřešit otázku rovnocennosti mezi oprávněními získanými před provedením této směrnice a jednotlivými skupinami řidičských průkazů definovanými touto směrnicí“<sup>44</sup>.

57. Soudní dvůr opřel podaný výklad o postavení článku 13 v rámci směrnice 2006/126<sup>45</sup> a o následující úvahy: „[t]ato analýza je potvrzena přezkumem přípravných prací na směrnici 2006/126, z nichž vyplývá, jak uvedl generální advokát v bodě 37 svého stanoviska<sup>46</sup>, že čl. 13 odst. 2 této směrnice byl doplněn z podnětu Evropského parlamentu, který toto doplnění odůvodnil tím, že *výměna starých řidičských průkazů nesmí v žádném případě způsobit ztrátu nebo omezení získaných oprávnění*, pokud jde o povolení řídit různé kategorie vozidel“<sup>47</sup>.

41 — V souladu s požadavky stanovenými v čl. 7 odst. 1 písm. b) směrnice 2006/126, který v souvislosti s mopedy stanoví, že složení teoretické zkoušky je pro získání řidičského průkazu povinné, ale že členské státy mohou požadovat také složení zkoušky dovedností a chování, která může být pro tříkolky a čtyřkolky zvláštní, a lékařské vyšetření. K tomuto bodu viz důvodovou zprávu k návrhu směrnice [COM(2003) 621 final, s. 16, bod 52].

42 — V tomto smyslu viz rovněž poznámku pod čarou 19 tohoto stanoviska.

43 — Viz důvody zmíněné výše v bodě 27 tohoto stanoviska, jakož i písemné vyjádření rumunské vlády, kde se uvádí, že „po změně pravidel týkajících se řízení mopedů na veřejných pozemních komunikacích bylo v roce 2013 zaznamenáno 316 dopravních nehod s mopedy oproti 1 087 nehodám v roce 2008, 1 104 v roce 2009, 973 v roce 2010, 977 v roce 2011 a 906 v roce 2012“ a že „[i] počet usmrcených osob se v roce 2013 snížil, a sice na 41 usmrcených oproti 168 usmrceným v roce 2008, 143 v roce 2009, 126 v roce 2010, 97 v roce 2011 a 107 v roce 2012“.

44 — Rozsudek ze dne 26. dubna 2012 (C-419/10, EU:C:2012:240, bod 41). Připomínám, že uvedené skupiny jsou stanoveny i definovány v článku 4 uvedené směrnice.

45 — Rozsudek ze dne 26. dubna 2012, Hofmann (C-419/10, EU:C:2012:240, bod 39), kde se v návaznosti na předmět uvedené věci uvádí, že toto postavení „dovádí, že odstavec 2 tohoto článku 13 neodkazuje na omezení, pozastavení nebo odnětí řidičského průkazu, ale pouze na oprávnění získaná pro řízení určitých kategorií vozidel“.

46 — Ve stanovisku předneseném ve věci Hofmann (C-419/10, EU:C:2011:723) odkázal generální advokát Y. Bot na pozměňovací návrh 13 vznesený ve zprávě Parlamentu ze dne 3. února 2005. Odůvodnění tohoto pozměňovacího návrhu, který je v něm citován, se vztahuje na „článek 3 odst. 2b (nový)“ (viz s. 11 citované zprávy), jehož třetí pododstavec v podstatě odpovídá článku 13 odst. 2 směrnice 2006/126. Vysvětlující prohlášení k této zprávě rozvádí důvody tohoto pozměňovacího návrhu, jenž se týká „výměny starších řidičských průkazů, které jsou již v oběhu“ v členských státech, a uvádí, že „právo řídit určité skupiny vozidel není tímto pozměňovacím návrhem dotčeno“ (s. 58).

47 — Rozsudek ze dne 26. dubna 2012, Hofmann (C-419/10, EU:C:2012:240, bod 42); zvláště autorem tohoto stanoviska.

58. Rumunská vláda v projednávané věci vychází z tohoto odůvodnění uvedeného Parlamentem a dovozuje z něj, dle mého názoru správně, že citovaný čl. 13 odst. 2 se vztahuje výlučně na práva nabytá před 19. lednem 2013 a zhmotněná v *řidičském průkazu* nebo v dokladu rovnocenné povahy, a nikoli na situaci, kdy před tímto datem mohlo být motorové vozidlo *používáno na veřejných pozemních komunikacích bez řidičského průkazu*, jak tomu bylo v Rumunsku v případě mopedů či vozidel, na která se vztahují ustanovení o mopedech, před nabytím účinnosti zákona č. 203/2012. Mám za to, že další údaje obsažené v přípravných dokumentech ke směrnici 2006/126<sup>48</sup> podporují tento závěr.

59. Vedle historie vzniku článku 13 uvedené směrnice lze i v historii vzniku bodu 5 odůvodnění najít užitečné informace podporující tento výklad. I vložení bodu odůvodnění, podle kterého „[p]ráva, která již držitelé řidičských oprávnění různých skupin mají, nejsou výměnou stávajících řidičských průkazů omezena“<sup>49</sup>, navrhl totiž Parlament, který přitom odkázal na odůvodnění uvedené k výše zmíněnému doplnění ustanovení budoucího odstavce 2 tohoto článku 13<sup>50</sup>. S ohledem na předchozí bod odůvodnění<sup>51</sup> existuje navíc jednoznačná spojitost mezi respektováním nabytých práv, o kterém se zmiňuje bod 5 odůvodnění, a stávajícími řidičskými průkazy, které mají být vyměněny za jednotný evropský vzor řidičského průkazu<sup>52</sup>.

60. Nadpis téhož článku 13, který se týká výslovně „řidičských průkazů, které neodpovídají vzoru Společenství“, jakož i znění jeho odstavce 1 ve spojení s tímto nadpisem<sup>53</sup>, podporují závěr rumunské vlády, podle kterého cíl, jenž sledoval normotvůrce přijetím odstavce 2 tohoto článku, byl takový, aby změna právní úpravy Společenství směřující ke sjednocení vzorů řidičských průkazů a skupin řidičských oprávnění nevedla k tomu, že budou dotčena *práva nabytá jen a pouze osobami, které získaly řidičský průkaz před 19. lednem 2013*.

61. Toto posouzení rámce, do kterého spadá citovaný odstavec 2, potvrzuje obsah rozhodnutí Komise týkajících se rovnocennosti skupin řidičských průkazů vydaných členskými státy před provedením směrnice 2006/126 na straně jedné a harmonizovaných skupin řidičských průkazů vymezených v jejím článku 4 na straně druhé<sup>54</sup>.

62. Z výše uvedeného vyplývá, že zásadu ochrany nabytých práv, které se C. Popescu implicitně dovolává, nelze uplatnit v jeho prospěch, jelikož jediná práva chráněná článkem 13 odst. 2 směrnice 2006/126 jsou oprávnění vyplývající z řidičských průkazů vydaných členskými státy před 19. lednem 2013 a dotyčný nebyl před tímto rozhodným datem držitelem řidičského průkazu.

48 — Viz konkrétně čl. 3 odst. 4 postoje Parlamentu přijatého v prvním čtení dne 23. února 2005 [P6\_TC1-COD(2003)0252, Úř. věst. 2005, C 304 E, s. 135], jakož i doporučení pro druhé čtení, přijaté výborem Parlamentu pro dopravu a cestovní ruch dne 27. listopadu 2006 (A6-0414/2006), v jehož vysvětlujícím prohlášení se v bodě 2.4 výslovně uvádí, že „[p]ráva získaná před začátkem uplatňování [budoucí směrnice 2006/126] týkající se řidičského oprávnění však zůstanou každopádně nedotčena (čl. 13 odst. 2)“ (zvýrazněno autorem tohoto stanoviska).

49 — Přičemž k této výměně mělo dojít ve lhůtě přesně stanovené v čl. 3 odst. 3 směrnice 2006/126, podle kterého musí „do 19. ledna 2003 všechny vydávané řidičské průkazy nebo řidičské průkazy, které jsou v oběhu, splňova[t] veškeré požadavky této směrnice“.

50 — Viz pozměňovací návrh 3, s. 6 zprávy Parlamentu ze dne 3. února 2005; zvýrazněno autorem tohoto stanoviska.

51 — V bodě 4 odůvodnění směrnice 2006/126 se uvádí, že „[z]a účelem zabránění tomu, že jednotný evropský vzor řidičského průkazu se stane dalším vzorem z oněch sto deseti, které jsou již v oběhu, by členské státy měly přijmout veškerá nezbytná opatření, aby tento jednotný vzor byl vydán všem držitelům řidičských průkazů“.

52 — Viz rovněž body 4 a 5 odůvodnění postoje Parlamentu přijatého v prvním čtení dne 23. února 2005, v nichž se uvádí, že „[s]taré řidičské průkazy by měly být nahrazeny ve všech členských státech, aby se zamezilo tomu, že namísto jednotného evropského vzoru bude existovat pouze další evropský vzor“, a že „[p]ráva, která již držitelé řidičských oprávnění různých skupin mají, by neměla být [touto] výměnou stávajících řidičských průkazů omezena“.

53 — S ohledem na nadpis tohoto článku 13 je podle mého mínění logický ten závěr, že sousloví „oprávnění získaná před provedením této směrnice“ obsažené v prvním pododstavci odstavce 1 tohoto článku se vztahuje na oprávnění vyplývající z „řidičských průkazů, které neodpovídají vzoru Společenství“, v protikladu k „řidičským průkazům podle vzoru Společenství“, na které se vztahuje článek 1 směrnice 2006/126 a který je jako vzor uveden v její příloze I.

54 — Viz zejména body 1 až 3 odůvodnění rozhodnutí Komise 2013/21/EU ze dne 18. prosince 2012 (Úř. věst. 2013, L 19, s. 1) a 2014/209/EU ze dne 20. března 2014 (Úř. věst. 2014, L 120, s. 1) o rovnocennosti skupin řidičských průkazů.

63. I kdyby ostatně byla taková situace, v jaké se nachází C. Popescu, považována za situaci spadající pod citovaný čl. 13 odst. 2, mám stejně jako slovenská vláda a Komise za to, že toto ustanovení stanoví pouhou *možnost* členských států nadále uznávat řídičská oprávnění, která přiznaly před 19. lednem 2013. Uvádí se v něm jen to, že směrnicí 2006/126 není zamýšleno zasahovat do těchto oprávnění, na která se vztahují vnitrostátní právní předpisy účinné před tímto datem, a to až do případné změny zavedené na vnitrostátní úrovni.

64. Případný závěr, že vnitrostátní zákonodárci mají povinnost zachovat po neomezenou dobu platnost oprávnění k řízení na veřejných pozemních komunikacích, která se mohla stát překonanými, by totiž byl v rozporu s výše zmíněnými cíli směrnice 2006/126<sup>55</sup>. Domnívám se, že řídičská oprávnění získaná v určité době nemohou být nezměnitelná, neboť jejich omezení, či dokonce zrušení může být stěžejní zejména z důvodů souvisejících s bezpečností silničního provozu. Členské státy musí podle mého názoru mít možnost změnit své právní předpisy, aby je přizpůsobily ustanovením uvedené směrnice, a to i do minulosti, pokud to považují za nezbytné.

65. Mám proto za to, že ustanovení směrnice 2006/126, a konkrétně její čl. 13 odst. 2 ve spojení s bodem 5 jejího odůvodnění, musí být vykládána v tom smyslu, že takovým vnitrostátním právním předpisům, jako jsou předpisy dotčené v původním řízení, nebrání.

## V – Závěry

66. S ohledem na výše uvedené úvahy navrhuji, aby Soudní dvůr zodpověděl předběžnou otázku, kterou položil Înalta Curte de Casație și Justiție (Nejvyšší kasační a soudní dvůr, Rumunsko), takto:

„Ustanovení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES ze dne 20. prosince 2006 o řídičských průkazech, a konkrétně její čl. 13 odst. 2 ve spojení s bodem 5 jejího odůvodnění musí být vykládána v tom smyslu, že nebrání tomu, aby právní předpisy členského státu vyžadovaly, aby osoby, které byly držiteli dokladu, jenž je před 19. lednem 2013 opravňoval k řízení mopedů na veřejných pozemních komunikacích, měly pro zachování možnosti řídit mopedy i po tomto datu povinnost získat řídičský průkaz, a to na základě složení podobných zkoušek, jako jsou zkoušky stanovené pro jiná motorová vozidla.“

55 — Viz bod 52 tohoto stanoviska.