



## Raccolta della giurisprudenza

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE  
HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE  
presentate il 24 novembre 2016<sup>1</sup>

**Causa C-632/15**

**Costin Popescu**

**contro**

**Guvernul României**

**Ministerul Afacerilor Interne**

**Direcția Regim Permise de Conducere și înmatriculare a Vehiculelor**

**Direcția Rutieră**

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

[domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dall'Înalta Curte de Casație și Justiție (Alta Corte di cassazione e di giustizia, Romania)]

«Rinvio pregiudiziale — Trasporti — Trasporti su strada — Patente di guida — Direttiva 2006/126/CE — Articolo 13, paragrafo 2 — Nozione di “abilitazione alla guida concessa anteriormente al 19 gennaio 2013” — Normativa nazionale di attuazione di tale direttiva — Obbligo di ottenere una patente di guida imposto alle persone che erano state autorizzate a guidare ciclomotori senza patente prima dell’entrata in vigore di tale normativa — Ammissibilità»

### **I – Introduzione**

1. La domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dall'Înalta Curte de Casație și Justiție (Alta Corte di cassazione e di giustizia, Romania) verte sull'interpretazione della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, concernente la patente di guida<sup>2</sup>, e più specificamente, in sostanza, sull'interpretazione del combinato disposto del suo articolo 13, paragrafo 2, e del suo considerando 5.

2. Tale domanda è presentata nell'ambito di un ricorso proposto da un privato per ottenere che la propria abilitazione alla guida su strade pubbliche di un veicolo appartenente alla categoria ciclomotori, attestata da un documento comprovante che egli ha completato un corso sul codice della strada, sia riconosciuta dopo il 19 gennaio 2013, data di applicazione delle disposizioni della direttiva 2006/126 rilevanti nel caso di specie<sup>3</sup> e data dell'entrata in vigore della normativa rumena che recepisce tale direttiva nel diritto nazionale.

1 — Lingua originale: il francese.

2 — GU 2006, L 403, pag. 18. Tale direttiva è entrata in vigore il 19 gennaio 2007.

3 — Per contro, dall'articolo 18 della direttiva 2006/126 risulta che l'articolo 2, paragrafo 1, l'articolo 5, l'articolo 6, paragrafo 2, lettera b), l'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), l'articolo 9, l'articolo 11, paragrafi 1 e da 3 a 6, l'articolo 12, nonché gli allegati I, II e III della medesima erano applicabili dal 19 gennaio 2009. Sull'ambito di applicazione *ratione temporis* delle disposizioni di detta direttiva, v., segnatamente, sentenze del 1° marzo 2012, *Akyüz* (C-467/10, EU:C:2012:112, punti 25 e segg.), nonché del 26 aprile 2012, *Hofmann* (C-419/10, EU:C:2012:240, punti 33 e 37).

3. L'interessato asserisce di essere titolare, in forza del documento summenzionato, di una «abilitazione alla guida concessa anteriormente al 19 gennaio 2013» ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 2, della direttiva 2006/126 e che tale circostanza lo dispenserebbe dall'obbligo di sostenere le prove di carattere teorico e pratico che, a decorrere da tale data, è necessario superare per conseguire la patente di guida richiesta per circolare con ciclomotori in Romania.

4. Alla luce delle considerazioni che mi accingo ad illustrare, ritengo che le disposizioni della direttiva in parola non ostino ad una normativa di attuazione come quella di cui trattasi, mediante la quale uno Stato membro preveda l'obbligo di conseguire una patente di guida per le persone precedentemente autorizzate a guidare ciclomotori su strade pubbliche senza essere titolari di una siffatta patente.

## II – Contesto normativo

### A – Diritto dell'Unione

5. Ai sensi del suo considerando 5, la direttiva 2006/126 «non dovrebbe pregiudicare le abilitazioni alla guida esistenti, concesse o acquisite prima della data di applicazione».

6. Secondo il considerando 13 di tale direttiva, «[l]’introduzione di una categoria di patente per i ciclomotori rafforzerà, in particolare, la sicurezza stradale dei conducenti più giovani che, secondo le statistiche, sono i più soggetti agli incidenti stradali».

7. Il suo considerando 16 dichiara che «[i]l modello di patente definito dalla direttiva 91/439/CEE [4] dovrebbe essere sostituito da un modello unico in formato tessera plastificata. Allo stesso tempo, tale modello di patente deve essere adattato a causa dell'introduzione di una nuova categoria di patente per i ciclomotori e di una nuova categoria di patente per i motocicli».

8. Ai sensi dei paragrafi 1 e 2 del suo articolo 4, intitolato «Categorie, definizioni e età minima»:

«1. La patente di guida di cui all'articolo 1 autorizza a guidare i veicoli a motore delle categorie definite in appresso. Essa può essere rilasciata dall'età minima indicata per ciascuna categoria. Per “veicolo a motore” si intende ogni veicolo munito di un motore di propulsione, che circola su strada con mezzi propri (...).

2. Ciclomotori:

Categoria AM

— veicoli a due o tre ruote con una velocità massima di costruzione non superiore a 45 km/h, come definito nell'articolo 1, paragrafo 2, lettera a) della direttiva 2002/24/CE [5] (esclusi quelli con una velocità massima di costruzione inferiore o uguale a 25 km/h), e veicoli leggeri a quattro ruote come definito nell'articolo 1, paragrafo 3, lettera a) della direttiva 2002/24/CE;

— l'età minima per la categoria AM è fissata a 16 anni».

4 — Direttiva del Consiglio, del 29 luglio 1991, concernente la patente di guida (GU 1991, L 237, pag. 1).

5 — Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 marzo 2002, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote (GU 2002, L 124, pag. 1).

9. L'articolo 7 della direttiva 2006/126, intitolato «Rilascio, validità e rinnovo», al suo paragrafo 1, lettere a) e b), così dispone:

«Il rilascio della patente di guida è subordinat[o]:

- a) al superamento di una prova di verifica delle capacità e dei comportamenti e di una prova di controllo delle cognizioni, nonché al soddisfacimento di norme mediche, conformemente alle disposizioni degli allegati II e III;
- b) al superamento di una prova teorica esclusivamente per la categoria AM; gli Stati membri possono imporre il superamento di una prova di verifica delle capacità e dei comportamenti e di un esame medico per questa categoria.

Gli Stati membri possono imporre una specifica prova di verifica delle capacità e dei comportamenti per i tricicli e quadricicli rientranti in detta categoria. Per la differenziazione dei veicoli di categoria AM può essere inserito un codice nazionale nella patente di guida».

10. L'articolo 13 della direttiva in parola, intitolato «Equivalenze dei modelli di patente non comunitari», è così formulato:

«1. Previo accordo della Commissione, gli Stati membri definiscono le equivalenze tra abilitazioni ottenute anteriormente all'attuazione della presente direttiva e le categorie di cui all'articolo 4.

Previa consultazione della Commissione, gli Stati membri hanno facoltà di apportare alle rispettive legislazioni nazionali le modifiche necessarie all'applicazione del disposto dell'articolo 11, paragrafi 4, 5 e 6 [6].

2. Qualsiasi abilitazione alla guida concessa anteriormente al 19 gennaio 2013 non è revocata né in alcun modo limitata dalle disposizioni della presente direttiva».

11. In forza dell'articolo 16, paragrafi 1 e 2, della direttiva 2006/126, intitolato «Attuazione», gli Stati membri erano tenuti, da un lato, ad adottare e a pubblicare entro il 19 gennaio 2011 le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alle disposizioni della direttiva in parola ivi elencate<sup>7</sup> e, dall'altro, ad applicare tali disposizioni di attuazione a decorrere dal 19 gennaio 2013.

## **B – Diritto rumeno**

12. La legge nr. 203/2012 (legge n. 203/2012)<sup>8</sup>, che ha recepito talune disposizioni della direttiva 2006/126 nell'ordinamento rumeno, è applicabile a decorrere dal 19 gennaio 2013. Tale legge ha modificato l'Ordonanța de urgență a Guvernului n. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice (decreto urgente del governo n. 195/2002 concernente la circolazione su strade pubbliche, in prosieguo: l'«OUG n. 195/2002»)<sup>9</sup>, nonché il regolamento di esecuzione di tale decreto urgente, come approvato dalla Hotărârea Guvernului nr. 1391/2006 (decisione del governo n. 1391/2006)<sup>10</sup>.

6 — Il suddetto articolo 11 s'intitola «Disposizioni varie relative alla sostituzione, al ritiro, al cambio e al riconoscimento della patente di guida».

7 — Vale a dire l'articolo 1, paragrafo 1; l'articolo 3; l'articolo 4, paragrafi 1, 2, 3 e 4, lettere da b) a k); l'articolo 6, paragrafi 1 e 2, lettere a) e da c) a e); l'articolo 7, paragrafo 1, lettere da b) a d), e paragrafi 2, 3 e 5; gli articoli 8, 10, da 13 a 15; nonché gli allegati I, punto 2, II, punto 5.2 relativo alle categorie A1, A2 e A, e gli allegati da IV a VI.

8 — Legge del 9 novembre 2012 (*Monitorul Oficial al României*, n. 760 del 12 novembre 2012).

9 — Decreto urgente come modificato e ulteriormente completato (*Monitorul Oficial al României*, parte I, n. 670 del 3 agosto 2006).

10 — Decisione del 4 ottobre 2006 (*Monitorul Oficial al României*, parte I, n. 876 del 26 ottobre 2006).

13. Prima dell'entrata in vigore della legge n. 203/2012, il regolamento di esecuzione dell'OUG n. 195/2002 prevedeva, al suo articolo 160, paragrafo 2, che «[l]e persone sprovviste di patente di guida possono guidare ciclomotori sulle strade pubbliche soltanto qualora forniscano la prova di aver completato un corso di legislazione relativa alla circolazione stradale nell'ambito di un istituto autorizzato alla preparazione di conducenti di veicoli a motore».

14. L'articolo 161, paragrafo 2, del menzionato regolamento di esecuzione precisava che «[q]uando circolano su strade pubbliche, i ciclisti devono essere muniti di carta d'identità e i conducenti di ciclomotori devono inoltre essere muniti di un attestato di formazione sulla normativa stradale e del certificato di registrazione del veicolo».

15. Dopo l'entrata in vigore della legge n. 203/2012, le disposizioni degli articoli 160 e 161 del suddetto regolamento di esecuzione dell'OUG n. 195/2002 in materia di ciclomotori sono state abrogate, mentre sono rimaste valide le disposizioni applicabili alle biciclette.

16. L'articolo 6, punti 6 e 21, dell'OUG n. 195/2002, come modificato dalla legge n. 203/2012 (in prosieguo: l'«OUG n. 195/2002 modificato»), definisce le nozioni di «veicolo a motore» e di «ciclomotore» e dichiara, da un lato, che «i ciclomotori (...) sono considerati veicoli a motore», e dall'altro, che i veicoli leggeri a quattro ruote «[s]ono assimilati ai ciclomotori».

17. Il suo articolo 20, paragrafi 1 e 2, è così formulato:

«(1) Per guidare su strade pubbliche veicoli a motore, (...) i conducenti devono essere in possesso della rispettiva patente di guida.

(2) Le patenti di guida vengono rilasciate per le seguenti categorie di veicoli: AM (...)».

18. L'allegato 1 dell'OUG n. 195/2002 modificato riguarda le categorie di veicoli per le quali è rilasciata una patente di guida, di cui all'articolo 20, paragrafo 2, di quest'ultimo. La lettera a) di detto allegato definisce la «categoria AM» come riguardante i «ciclomotori».

19. Ai sensi dell'articolo 23, paragrafi 1 e 9, dell'OUG n. 195/2002 modificato:

«(1) Il diritto di guidare un veicolo a motore (...) su strade pubbliche è concesso esclusivamente al titolare di una patente di guida valida, in funzione della categoria alla quale appartiene il veicolo, o a chiunque possa dimostrare di avere, in sostituzione, un documento che lo autorizzi a circolare su strade pubbliche.

(...)

(9) L'esame per ottenere la patente di guida consiste nel sostenere una prova teorica di verifica delle conoscenze e una prova pratica di verifica delle capacità e del comportamento, in funzione della categoria di patente richiesta. La prova pratica per la categoria AM consiste unicamente nella verifica delle capacità in percorsi chiusi allestiti allo scopo. Le condizioni per l'ottenimento della patente di guida sono stabilite con regolamento».

### III – Controversia principale, questione pregiudiziale e procedimento dinanzi alla Corte

20. Il sig. Costin Popescu è titolare di un certificato di registrazione, rilasciatogli il 12 ottobre 2010, per un quadriciclo leggero di marca Aixam, classificato veicolo di categoria L6e<sup>11</sup>, assimilato ad un ciclomotore. È, inoltre, in possesso di un attestato, datato 26 ottobre 2010, che certifica che egli ha completato un corso sul codice della strada per la guida di ciclomotori su strade pubbliche. Detti documenti all'epoca erano sufficienti per poter circolare con un veicolo come il suo, a norma degli articoli 160 e 161 del regolamento di esecuzione dell'OUG n. 195/2002 nella versione allora in vigore.

21. Dal 19 gennaio 2013, la guida su strade pubbliche di ciclomotori, o di veicoli ad essi assimilati, è stata subordinata in Romania all'ottenimento di una patente di guida, in forza della legge n. 203/2012, che ha modificato l'OUG n. 195/2002 per recepire nel diritto nazionale talune disposizioni della direttiva 2006/126<sup>12</sup>.

22. Il sig. Popescu ha presentato un ricorso, diretto contro diverse autorità nazionali<sup>13</sup>, dinanzi alla Curtea de Apel București (corte d'appello di Bucarest, Romania), volto ad ottenere che il suo diritto alla guida di ciclomotori su strade pubbliche, come acquisito anteriormente al 19 gennaio 2013, continui ad essere riconosciuto dopo tale data senza avere l'obbligo di adempiere alcuna formalità o procedura supplementare<sup>14</sup>, e che l'autorità competente gli rilasci un documento attestante tale diritto. A sostegno del suo ricorso, egli ha asserito che la nuova normativa, derivante dalla legge n. 203/2012, sarebbe in contrasto con talune disposizioni della direttiva 2006/126.

23. Dato che il ricorrente nel procedimento principale ha parimenti sollevato un'eccezione d'incostituzionalità riguardo alle disposizioni dell'OUG n. 195/2002 modificate da detta legge, la Curtea de Apel București (corte d'appello di Bucarest) ha adito la Curtea Constituțională (Corte costituzionale, Romania).

24. Con decisione del 5 dicembre 2013, quest'ultimo giudice ha respinto, in quanto infondata, l'eccezione d'incostituzionalità, con la motivazione che l'interpretazione delle norme del diritto dell'Unione eccedeva le sue competenze, essendo questa una prerogativa che compete esclusivamente alla Corte di giustizia dell'Unione europea, e che le disposizioni del diritto nazionale contestate dal sig. Popescu erano conformi alla Costituzione rumena.

25. Sulla base di detta decisione, la Curtea de Apel București (corte d'appello di Bucarest) ha dichiarato irricevibile il ricorso con sentenza dell'8 aprile 2014.

26. Il sig. Popescu ha impugnato tale sentenza dinanzi all'Înalta Curte de Casație și Justiție (Alta Corte di cassazione e di giustizia), sostenendo che le disposizioni della legge n. 203/2012 sarebbero in contrasto con il considerando 5 e con l'articolo 13, paragrafo 2, della direttiva 2006/126, il quale prevede che «[q]ualsiasi abilitazione alla guida concessa anteriormente al 19 gennaio 2013 non è revocata né in alcun modo limitata dalle disposizioni [di tale] direttiva».

11 — Su tale nozione, v. articolo 1, paragrafo 3, lettera a), della direttiva 2002/24.

12 — Le autorità convenute nel procedimento principale hanno spiegato che tale modifica era specificamente finalizzata a recepire nel diritto nazionale gli articoli 4, 6, 7, 12 e 13 della direttiva 2006/126.

13 — Vale a dire il Guvernul României (governo rumeno), il Ministerul Afacerilor Interne (Ministero degli Affari interni), la Direcția Regim Permise de Conducere și înmatriculare a Vehiculelor (Direzione del sistema delle patenti di guida e dell'immatricolazione degli autoveicoli), la Direcția Rutieră (Direzione stradale) e il Serviciul Public Comunitar Regim Permise de Conducere și înmatriculare a Vehiculelor (Servizio pubblico locale – Sistema delle patenti di guida e delle immatricolazioni degli autoveicoli).

14 — Nelle sue osservazioni, il governo rumeno precisa che, in forza di disposizioni nazionali transitorie, poiché il sig. Popescu possedeva l'attestato di partecipazione ad un corso sul codice della strada ottenuto prima dell'entrata in vigore della nuova normativa, il medesimo avrebbe avuto «la possibilità, tra il 19 gennaio 2013 e il 19 gennaio 2014, di sostenere l'esame di verifica delle conoscenze teoriche e delle abilità pratiche (...), senza seguire un corso sul codice della strada [presso un ente autorizzato alla formazione di conducenti di veicoli a motore], fatto salvo il rispetto delle altre condizioni previste dalla direttiva 2006/126».

27. L'Inspectoratul General al Poliției Române (ispettorato generale della polizia rumena) ha eccepito a tale riguardo che le modifiche apportate all'OUG n. 195/2002 dalla legge n. 203/2012, consistenti nel subordinare la guida dei ciclomotori all'ottenimento di una patente, erano motivate dall'intento di migliorare la sicurezza stradale, riducendo il numero e le conseguenze degli incidenti stradali che coinvolgono ciclomotori grazie al requisito dell'acquisizione da parte dei conducenti delle necessarie conoscenze teoriche e abilità pratiche nell'ambito di un percorso formativo adeguato.

28. Il tale contesto, con ordinanza del 12 novembre 2015, pervenuta alla Corte il 30 novembre 2015, l'Înalta Curte de Casație și Justiție (Alta Corte di cassazione e di giustizia) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se le disposizioni della direttiva 2006/126 (...) consentano allo Stato rumeno, nel caso di conducenti di ciclomotori in possesso di un documento ufficiale che attribuiva loro il diritto di guida su strade pubbliche prima del 19 gennaio 2013, di prevedere l'obbligo, al fine di potere guidare ciclomotori anche dopo tale data, di conseguire una patente di guida sostenendo prove/esami simili a quelli previsti per gli altri autoveicoli».

29. Osservazioni scritte sono state presentate dal sig. Popescu, dai governi rumeno e slovacco nonché dalla Commissione europea. Non si è tenuta alcuna udienza dibattimentale.

#### **IV – Analisi**

##### ***A – Sulla formulazione della questione pregiudiziale***

30. La questione sollevata dal giudice del rinvio richiede, a mio parere, che siano svolte alcune osservazioni preliminari riguardanti sia la formulazione di tale questione sia l'approccio con cui si propone di affrontarla.

##### ***1. Sulla qualificazione giudica dei fatti della controversia principale***

31. Si può osservare che la formulazione della questione sottoposta alla Corte ha suscitato precisazioni, se non addirittura riserve, da parte del governo rumeno.

32. Stando al tenore letterale della questione sollevata dal giudice del rinvio, quest'ultimo sembra partire dalla premessa secondo cui il ricorrente nel procedimento principale sarebbe stato «in possesso di un documento ufficiale che [gli] attribuiva (...) il diritto di guida su strade pubbliche prima del 19 gennaio 2013», ai sensi della normativa rumena vigente prima di tale data. Tuttavia, il governo rumeno contesta che l'uno o l'altro dei due documenti adottati dall'interessato<sup>15</sup> possa considerarsi come avente valore di un documento ufficiale effettivamente idoneo ad attribuirgli il diritto di cui trattasi a quell'epoca.

15 — V. paragrafo 20 delle presenti conclusioni.

33. Riguardo al certificato di registrazione rilasciato al sig. Popescu dall'autorità amministrativa competente<sup>16</sup>, tale governo ritiene che detto certificato «costituisse unicamente la prova dell'immatricolazione del veicolo [interessato]» e permettesse la sua registrazione, conformemente alle disposizioni nazionali applicabili in materia<sup>17</sup>. Quanto all'attestato di partecipazione ad un corso sul codice della strada rilasciato da una scuola guida, il menzionato governo sostiene che un siffatto attestato di formazione sulla normativa stradale era conforme alle norme all'epoca vigenti<sup>18</sup> ma non costituiva la fonte di un reale diritto di guidare un veicolo a motore su strade pubbliche. A suo parere, tale diritto, che l'articolo 23, paragrafo 1, dell'OUG n. 195/2002 avrebbe riconosciuto esclusivamente ai titolari di una *patente di guida* valida, non dovrebbe essere confuso con il semplice *diritto di utilizzare ciclomotori su strade pubbliche* che era concesso dalle altre norme precedentemente citate<sup>19</sup>.

34. A tale riguardo, rammento che, nell'ambito di un rinvio pregiudiziale ai sensi dell'articolo 267 TFUE, la definizione del contenuto del diritto interno e la qualificazione giuridica della controversia sottoposta al giudice del rinvio spetta unicamente a quest'ultimo<sup>20</sup>. Poiché la Corte non può procedere essa stessa alla valutazione degli elementi di fatto della causa rispetto alle disposizioni di diritto nazionale pertinenti, è suo compito pronunciarsi tenendo conto delle considerazioni di fatto e di diritto esposte nella decisione di rinvio<sup>21</sup>. Tuttavia, in uno spirito di cooperazione con i giudici nazionali, la Corte può fornire loro tutte le indicazioni che reputa necessarie<sup>22</sup>.

35. Nella fattispecie, preciso che, a mio avviso, nessuno dei due documenti adottati dal ricorrente nel procedimento principale può essere considerato come un atto costitutivo di una vera e propria «patente di guida», rilasciata dalle autorità di uno Stato membro, ai sensi della direttiva 2006/126. Rimane la questione se l'interessato sia stato titolare di una «abilitazione alla guida concessa anteriormente al 19 gennaio 2013», in forza della normativa rumena in vigore prima di tale data, abilitazione che potrebbe, o dovrebbe, essere mantenuta ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 2, della direttiva 2006/126.

16 — Vale a dire il Serviciul Public Comunitar de Evidență a persoanelor Sector 4 București (Servizio pubblico locale di anagrafe del settore 4, Bucarest).

17 — A tal riguardo, il governo rumeno cita l'articolo 12, paragrafo 1, dell'OUG n. 195/2002, in forza del quale «[p]er poter circolare su strade pubbliche, i veicoli, ad eccezione di quelli trainati o spinti a mano e delle biciclette, devono essere immatricolati o registrati, a seconda dei casi, e recare una targa con il numero di immatricolazione o di registrazione (...)», nonché l'articolo 14, paragrafo 1, di detto decreto, da cui risulta che il veicolo del sig. Popescu doveva essere, nella fattispecie, registrato presso una delle circoscrizioni del comune di Bucarest, che tengono registri di veicoli come i ciclomotori.

18 — Vale a dire l'articolo 160, paragrafo 2, e l'articolo 161, paragrafo 2, del regolamento di esecuzione dell'OUG n. 195/2002 nella loro versione iniziale.

19 — Il governo rumeno fa valere che prima che la legge n. 203/2012 modificasse l'OUG n. 195/2002, un ciclomotore non era considerato un veicolo a motore, che i conducenti di ciclomotori erano soggetti alle stesse norme di circolazione su strade pubbliche dei ciclisti (avendo segnatamente l'obbligo di circolare sulle piste ciclabili) e che l'attestato di partecipazione ad un corso sul codice della strada richiesto per siffatti conducenti non poteva essergli revocato da organi di polizia o essere oggetto di restrizioni in seguito ad infrazioni del codice della strada (ad esempio in caso di guida in stato di ebbrezza o di attraversamento con semaforo rosso), contrariamente a quanto poteva accadere per la patente di guida.

20 — V., segnatamente, sentenze del 17 marzo 2011, Naftiliaki Etaireia Thasou e Amaltheia I Naftiki Etaireia (C-128/10 e C-129/10, EU:C:2011:163, punto 40); del 28 luglio 2011, Samba Diouf (C-69/10, EU:C:2011:524, punto 59), nonché del 13 dicembre 2012, Caves Krier Frères (C-379/11, EU:C:2012:798, punti 35 e segg.).

21 — V., segnatamente, sentenze del 20 maggio 2010, Harms (C-434/08, EU:C:2010:285, punto 33); del 3 maggio 2012, Kastrati e a. (C-620/10, EU:C:2012:265, punto 38), nonché dell'11 settembre 2014, Essent Belgium (da C-204/12 a C-208/12, EU:C:2014:2192, punto 52).

22 — V., segnatamente, sentenze del 1° luglio 2008, MOTOE (C-49/07, EU:C:2008:376, punto 30); del 29 ottobre 2009, Pontin (C-63/08, EU:C:2009:666, punto 49), nonché del 18 luglio 2013, AES-3C Maritza East 1 (C-124/12, EU:C:2013:488, punto 42).

## *2. Sull'oggetto della questione pregiudiziale e i principali argomenti delle parti*

36. In sostanza, il giudice del rinvio chiede alla Corte di stabilire se le disposizioni della direttiva 2006/126, e in particolare il suo articolo 13, paragrafo 2, ostino oppure no ad una normativa di uno Stato membro che obblighi le persone che sono state autorizzate a guidare ciclomotori su strade pubbliche senza tuttavia essere titolari di una patente di guida anteriormente al 19 gennaio 2013 – data dell'entrata in vigore delle disposizioni che recepiscono la direttiva in parola nel diritto nazionale – a ottenere una siffatta patente per poter continuare a guidare detti veicoli dopo tale data.

37. Rammento che la Corte si è già pronunciata sull'interpretazione di diverse disposizioni della direttiva 2006/126, in particolare nell'ambito di una serie di sentenze riguardanti il principio di riconoscimento reciproco delle patenti di guida ai sensi della direttiva in parola<sup>23</sup>. La questione qui sollevata presenta un carattere inedito poiché l'interpretazione della nozione di «abilitazione alla guida concessa anteriormente al 19 gennaio 2013» di cui all'articolo 13, paragrafo 2, di detta direttiva non è stata oggetto in quanto tale di una questione pregiudiziale. Tuttavia, sottolineo che la Corte si è pronunciata sulla funzione assoluta da tale disposizione nell'ambito di osservazioni preliminari formulate nella sentenza Hofmann<sup>24</sup>. Approfondirò in seguito gli insegnamenti che si possono trarre da tale precedente giurisprudenziale<sup>25</sup>.

38. Stando ai termini della sua decisione, il giudice del rinvio non si pronuncia sulla possibile risposta da dare alla questione sollevata. Nelle sue osservazioni scritte, il sig. Popescu difende la tesi secondo cui revocare alle persone che si trovino nella sua situazione il diritto di guidare ciclomotori su strade pubbliche che sia stato acquisito nella vigenza della normativa precedente alla riforma controversa sarebbe in contrasto con le prescrizioni della direttiva 2006/126, e più precisamente con il suo articolo 13, paragrafo 2.

39. Per contro, sia i governi rumeno e slovacco che la Commissione ritengono che le disposizioni di tale direttiva non ostino a misure nazionali di attuazione come quelle di cui trattasi, le quali inaspriscono le condizioni di abilitazione alla guida di ciclomotori imponendo l'ottenimento di una patente di guida e, dunque, il superamento di prove e/o esami analoghi a quelli richiesti per la guida di altri veicoli a motore<sup>26</sup>. Io condivido quest'ultimo parere per i motivi che mi appresto ad illustrare.

### ***B – Sulla risposta alla questione pregiudiziale***

40. Alla luce delle divergenze esistenti tra le diverse versioni linguistiche dell'articolo 13, paragrafo 2, della direttiva 2006/126, letto in combinato disposto con il considerando 5 della medesima, ci si può chiedere come tali disposizioni possano influire sulla risoluzione di una controversia come quella del procedimento principale. Tuttavia, mi pare chiaro che non solo gli obiettivi della direttiva in parola, ma lo stesso contesto in cui s'inserisce più specificamente il suo articolo 13, depongano a favore di un'interpretazione contraria a quella proposta dal sig. Popescu.

23 — V. sentenze del 1° marzo 2012, Akyüz (C-467/10, EU:C:2012:112); del 26 aprile 2012, Hofmann (C-419/10, EU:C:2012:240); del 23 aprile 2015, Aykul (C-260/13, EU:C:2015:257); del 21 maggio 2015, Wittmann (C-339/14, EU:C:2015:333), nonché del 25 giugno 2015, Nimanis (C-664/13, EU:C:2015:417).

24 — Sentenza del 26 aprile 2012 (C-419/10, EU:C:2012:240, punti da 30 a 42). Preciso che la questione sollevata in tale causa riguardava l'interpretazione dell'articolo 2, paragrafo 1, e dell'articolo 11, paragrafo 4, secondo comma, della direttiva 2006/126, ma che il giudice del rinvio s'interrogava sulla questione se l'articolo 13, paragrafo 2, di tale direttiva potesse ostare all'applicazione delle menzionate disposizioni, sapendo che il ricorrente nel procedimento principale sosteneva che in forza di tale disposizione le patenti di guida rilasciate prima del 19 gennaio 2013 non potevano essere oggetto di provvedimenti restrittivi, sospensivi o di ritiro (v. anche conclusioni dell'avvocato generale Bot nella causa Hofmann, C-419/10, EU:C:2011:723, paragrafi da 28 a 39).

25 — V. paragrafi 56 e segg. delle presenti conclusioni.

26 — Ai sensi dell'articolo 23, paragrafi 1 e 9, dell'OUG n. 195/2002 modificato.



1. *Sugli interrogativi sollevati dalla formulazione dell'articolo 13, paragrafo 2, della direttiva 2006/126*

41. Rammento che l'articolo 13, paragrafo 2, della direttiva 2006/126, invocato dal sig. Popescu a sostegno della sua tesi secondo cui egli non sarebbe obbligato a conseguire una patente per poter continuare a guidare su strade pubbliche il proprio veicolo assimilato ad un ciclomotore, è formulato come segue nella sua versione in lingua francese: «[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» (nella versione in lingua italiana: «[q]ualsiasi abilitazione alla guida concessa anteriormente al 19 gennaio 2013 non è revocata né in alcun modo limitata dalle disposizioni della presente direttiva») <sup>27</sup>.

42. Un'interpretazione letterale dell'espressione «*droit de conduire délivré*» (diritto di guidare rilasciato) che figura in tale versione, con particolare riferimento al significato corrente del termine «*délivré*» (rilasciato) <sup>28</sup>, consentirebbe di ritenere che la formulazione di detto articolo 13, paragrafo 2, comporti che solo le esplicite abilitazioni alla guida risultanti da un atto rilasciato formalmente, generalmente in forma di atto amministrativo individuale, prima del 19 gennaio 2013 non sarebbero soggette, in forza di tale disposizione, ai requisiti previsti dalla direttiva 2006/126. A mio avviso, la stessa impostazione potrebbe emergere da altre versioni linguistiche della disposizione in parola <sup>29</sup>.

43. A tale riguardo, faccio notare che i termini «*délivré*» (rilasciato) o «*délivrance*» (rilascio) figurano anche, segnatamente, nella versione in lingua francese degli articoli 4, 6 e 7 della direttiva 2006/126 <sup>30</sup>, i quali riguardano le condizioni minime per la concessione del modello unico di patente di guida europea di cui al suo articolo 1, a conferma dell'ipotesi che i due termini in parola rinvii genericamente al rilascio, da parte delle autorità nazionali competenti, di un atto che riconosce al suo possessore un diritto di guidare di natura equivalente a quello attribuito da una patente di guida stricto sensu.

44. Inoltre, osservo che la nozione di «*droit de conduire*» (diritto di guidare) era impiegata in relazione alla patente di guida, segnatamente nella versione francese, dell'articolo 8, paragrafo 2, della direttiva 91/439 <sup>31</sup>, che è stata sostituita dalla direttiva 2006/126, e che detto diritto è stato abitualmente presentato come «derivante da una patente di guida» nella giurisprudenza della Corte riguardante l'interpretazione di tale prima direttiva <sup>32</sup>.

45. Tuttavia, la terminologia utilizzata in altre versioni linguistiche dell'articolo 13, paragrafo 2, della direttiva 2006/126 può dare origine a una diversa interpretazione.

46. In particolare, nella versione in lingua rumena, invocata dal sig. Popescu, figura l'espressione «*drept de conducere acordat*», con la precisazione che il termine «*drept*» si riferisce normalmente al diritto in sé, e non al documento formale che attesta la concessione di un diritto, e che, a differenza del termine «*délivré*» (rilasciato), che in lingua francese si riferisce di norma ad un atto, la parola rumena «*acordat*» corrisponde letteralmente alle parole francesi «*accordé*» (accordato) o «*octroyé*» (concesso), che possono riguardare sia un diritto che un documento.

27 — Il corsivo è mio.

28 — La «*délivrance*» (rilascio) è definita nel senso corrente come «l'azione di consegnare a una persona una cosa o un atto [come] la copia in forma esecutiva di una sentenza» (v. Cornu, G., *Vocabulaire juridique*, sous la direction de l'Association Henri Capitant, Presses universitaires de France, Parigi, 2016, pag. 322).

29 — V., segnatamente, le versioni nelle lingue danese, tedesca, croata, portoghese e slovacca.

30 — L'uno e/o l'altro di tali termini figurano anche, segnatamente, nella versione francese dei considerando 2, 4, 6, 8 e 9 di detta direttiva nonché dei suoi articoli 2, 3, 11 e 15.

31 — Ai sensi del quale «l'État membre de résidence normale peut *appliquer au titulaire d'un permis de conduire délivré* par un autre État membre ses dispositions nationales concernant *la restriction, la suspension, le retrait ou l'annulation du droit de conduire* et, si nécessaire, procéder à ces fins à l'échange de ce permis» (il corsivo è mio).

32 — V., segnatamente, sentenze del 26 giugno 2008, Wiedemann e Funk (C-329/06 e C-343/06, EU:C:2008:366, punti 62, 64, 72 e segg., nonché 81 e segg.); del 20 novembre 2008, Weber (C-1/07, EU:C:2008:640, punto 41); del 19 febbraio 2009, Schwarz (C-321/07, EU:C:2009:104, punti 91, 97 e 98), nonché del 13 ottobre 2011, Apelt (C-224/10, EU:C:2011:655, punto 31).

47. Lo stesso dicasi per altre versioni linguistiche della menzionata disposizione, in cui figurano vocaboli che sembrano avere un significato più neutro, e dunque di portata più generale, rispetto all'espressione «droit de conduire délivré» presente nella versione francese<sup>33</sup>. Ne potrebbe derivare che qualsiasi abilitazione o permesso di guida che sia stato riconosciuto da uno Stato membro, anche se non risultante da un atto formale, potrebbe rientrare nella clausola di salvaguardia dei diritti preesistenti enunciata al suddetto articolo 13, paragrafo 2.

48. Inoltre, il considerando 5 della direttiva 2006/126, quantomeno nella sua versione in lingua francese, non consente di dissipare con certezza il dubbio espresso nella presente causa, poiché vi si precisa che detta direttiva «ne devrait pas porter atteinte aux droits de conduire existants ou obtenus avant sa date d'application». I due aggettivi utilizzati in tale espressione potrebbero indurre a ritenere che si debbano mantenere non solo i diritti alla guida «obtenus» (ottenuti) formalmente, ma anche quelli «existants» (esistenti) di fatto prima di tale data, il che configura un approccio più ampio di quello suggerito dal termine «délivré» (rilasciato), impiegato nella versione francese dell'articolo 13, paragrafo 2.

49. Secondo una costante giurisprudenza della Corte, la formulazione utilizzata in una delle versioni linguistiche di una disposizione del diritto dell'Unione non può essere l'unico elemento a sostegno dell'interpretazione di questa disposizione, né si può attribuire ad essa un carattere prioritario rispetto alle altre versioni linguistiche. Le norme del diritto dell'Unione devono essere, infatti, interpretate ed applicate in modo uniforme, alla luce delle versioni vigenti in tutte le lingue dell'Unione europea. In caso di divergenza fra le varie versioni linguistiche di un testo di diritto dell'Unione, come si verifica nel caso di specie, la disposizione di cui trattasi deve essere intesa in funzione del sistema generale e della finalità della normativa di cui fa parte<sup>34</sup>.

50. Orbene, alla luce del contesto e delle finalità della disposizione in parola, che mi accingo ad illustrare, ritengo che la nozione di «abilitazione alla guida concessa» ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 2, della direttiva 2006/126 vada intesa in senso restrittivo e non possa essere oggetto di un'interpretazione estensiva secondo cui agli Stati membri sarebbe vietato imporre ad una persona che abbia beneficiato di un'abilitazione alla guida non formale anteriormente al 19 gennaio 2013 l'obbligo di ottenere una patente di guida a decorrere da tale data.

## 2. *Sull'interpretazione auspicata alla luce degli obiettivi della direttiva 2006/126 e dello specifico contesto del suo articolo 13*

51. In primo luogo, va notato che l'oggetto principale della direttiva 2006/126 non era quello di realizzare un'armonizzazione completa delle norme nazionali applicabili alle patenti di guida ma quello di stabilire principalmente le condizioni minime per il loro rilascio<sup>35</sup>, anche se l'ambito di applicazione *ratione materiae* delle norme del diritto dell'Unione in materia è stato ampliato rispetto a quelle risultanti anteriormente dalla direttiva 91/439<sup>36</sup>. Il modello unico di patente di guida previsto da tali direttive doveva sostituirsi progressivamente ai diversi tipi di patenti esistenti negli Stati membri e consentire il reciproco riconoscimento delle patenti senza necessità di formalità, allo scopo di favorire la libera circolazione dei cittadini che si spostano all'interno dell'Unione<sup>37</sup>.

33 — Segnatamente, le versioni nelle lingue bulgara, estone, greca, inglese, italiana, lettone, ungherese, maltese, polacca, slovena e svedese.

34 — V., segnatamente, sentenze del 28 luglio 2016, Edilizia Mastrodonato (C-147/15, EU:C:2016:606, punto 29), nonché del 22 settembre 2016, Breitsamer und Ulrich (C-113/15, EU:C:2016:718, punto 58).

35 — Al riguardo, v. Maiani, F., e a., *Droit européen des transports*, Helbing & Lichtenhahn, Basilea, 2ª edizione, 2013, pag. 87.

36 — V., segnatamente, considerando 2, 3, 8, 9, 16 e 18 della direttiva 2006/126.

37 — V. il primo e il secondo considerando della direttiva 91/439, l'ultimo dei quali rammenta che «una prima tappa in questo senso è stata compiuta con la prima direttiva 80/1263/CEE del Consiglio, del 4 dicembre 1980, relativa all'istituzione di una patente di guida comunitaria [GU 1980, L 375, pag. 1]». Sugli sviluppi successivi in quest'ambito, v., segnatamente, pag. 56 e segg. della relazione del Parlamento europeo, del 3 febbraio 2005, sulla proposta della Commissione che ha portato all'adozione della direttiva 2006/126 [(A6-0016/2005), in prosieguo: la «relazione del Parlamento del 3 febbraio 2005».

52. L'armonizzazione più accentuata istituita con la direttiva 2006/126 ha avuto la finalità, tra gli altri obiettivi<sup>38</sup>, di «contribuire al miglioramento della sicurezza stradale», imperativo cui già la direttiva 91/439 aveva cercato di rispondere<sup>39</sup>. In quest'ottica, la direttiva 2006/126, fra le altre innovazioni, ha introdotto l'obbligo della patente di guida per i ciclomotori, i quali non rientravano nell'ambito di applicazione della direttiva 91/439, allo scopo di «rafforz[are], in particolare, la sicurezza stradale dei conducenti più giovani che, secondo le statistiche, sono i più soggetti agli incidenti stradali»<sup>40</sup>.

53. Dalle disposizioni della direttiva 2006/126 è derivato l'obbligo per gli Stati membri, con effetto dal 19 gennaio 2013, di istituire una nuova categoria di patenti di guida per i ciclomotori, patenti che sono concesse ai candidati che abbiano superato una prova teorica ed eventualmente una prova pratica e/o un esame medico, qualora il legislatore nazionale abbia deciso di aggiungere tali obblighi<sup>41</sup>.

54. È innegabile che il fatto d'imporre ai conducenti di ciclomotori l'acquisizione di conoscenze teoriche ed, eventualmente, di abilità pratiche come quelle richieste dalla direttiva 2006/126 permette di garantire un livello più elevato di sicurezza stradale. Inoltre, il fatto che sia necessario il rilascio di un documento da parte di un'autorità amministrativa consente di registrare i titolari dell'abilitazione alla guida ed eventualmente di revocarla agli autori di gravi infrazioni al codice della strada<sup>42</sup>. Dagli elementi acquisiti al presente fascicolo risulta che la normativa di cui trattasi nel procedimento principale è stata adottata proprio allo scopo di rafforzare la sicurezza stradale e che tale riforma sembra avere effettivamente avuto un impatto positivo sugli incidenti che coinvolgono ciclomotori verificatisi sul territorio nazionale, alla luce dei dati statistici forniti dal governo rumeno<sup>43</sup>.

55. Come sottolineato da tale governo e dal governo slovacco, un eventuale accoglimento dell'interpretazione del sig. Popescu si porrebbe in diretto contrasto con uno dei principali obiettivi della direttiva 2006/126, poiché una siffatta analisi equivarrebbe a ritenere che fosse vietato agli Stati membri inasprire le condizioni di abilitazione alla guida di ciclomotori su strade pubbliche esistenti anteriormente al 19 gennaio 2013, benché sia evidente che da un simile inasprimento dei requisiti di legge possa derivare un miglioramento della sicurezza stradale.

56. In secondo luogo, per quanto riguarda più specificamente l'articolo 13 della direttiva 2006/126, la Corte ha già precisato, nelle osservazioni preliminari che compaiono nella sentenza Hofmann, che tale articolo, «intitolato "Equivalenze dei modelli di patente non comunitari", è volto soltanto a disciplinare la questione delle equivalenze tra i diritti acquisiti prima dell'attuazione di tale direttiva e le varie categorie di patenti di guida da essa definite»<sup>44</sup>.

38 — La direttiva 2006/126 intende parimenti realizzare gli altri due obiettivi principali seguenti: «ridurre le possibilità di frode [alla patente di guida]» e «garantire la libera circolazione dei cittadini» [v. relazione che accompagna la proposta della Commissione, del 21 ottobre 2003, che ha portato all'adozione della direttiva 2006/126, COM(2003) 621 definitivo, pagg. 6 e 7, nonché considerando 2 e 17 di tale direttiva].

39 — V., segnatamente, primo, quarto e sesto considerando della direttiva 91/439. L'obiettivo di rafforzare la «sicurezza della circolazione stradale» è stato ripetutamente considerato dalla Corte nella propria giurisprudenza concernente l'interpretazione di tale direttiva (v., segnatamente, sentenze del 15 settembre 2005, Commissione/Germania, C-372/03, EU:C:2005:551, punto 28, nonché del 19 febbraio 2009, Schwarz, C-321/07, EU:C:2009:104, punti 79, 90 e 96).

40 — Come precisato al considerando 13 della direttiva 2006/126. V., anche, il considerando 16 di tale direttiva e le dettagliate spiegazioni che figurano nella relazione che accompagna la proposta di direttiva [COM(2003) 621 definitivo, pag. 5 nonché pag.14, punti 39 e 40].

41 — Conformemente ai requisiti di cui all'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), della direttiva 2006/126, che prevede, per quanto riguarda i ciclomotori, che per ottenere la patente di guida è obbligatorio superare una prova teorica ma che gli Stati membri possono imporre un'ulteriore prova di verifica delle capacità e dei comportamenti che può essere specifica per i tricicli e quadricicli, nonché un esame medico. V. anche relazione che accompagna la proposta di direttiva [COM(2003) 621 definitivo, pag. 16, punto 52].

42 — In tal senso, v. anche nota a piè di pagina 19 delle presenti conclusioni.

43 — V. gli elementi giustificativi citati al paragrafo 27 delle presenti conclusioni, nonché le osservazioni scritte del governo rumeno, in cui si precisa che «in seguito alla modifica delle norme relative alla guida di ciclomotori su strade pubbliche, nel 2013 sono stati registrati 316 incidenti stradali che hanno coinvolto ciclomotori rispetto a 1087 incidenti nel 2008, 1104 nel 2009, 973 nel 2010, 977 nel 2011 e 906 nel 2012» e che «[i]l numero di persone decedute è parimenti diminuito nel 2013, con 41 persone decedute rispetto a 168 nel 2008, 143 nel 2009, 126 nel 2010, 97 nel 2011 e 107 nel 2012».

44 — Sentenza del 26 aprile 2012 (C-419/10, EU:C:2012:240, punto 41). Rammento che le suddette categorie sono fissate e definite dall'articolo 4 della direttiva in parola.

57. La Corte ha basato la sua interpretazione sulla collocazione di detto articolo 13 nel testo della direttiva 2006/126<sup>45</sup> nonché sulle seguenti considerazioni: «[t]ale analisi è confermata dall'esame dei lavori preparatori della direttiva 2006/126, dai quali risulta, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 37 delle sue conclusioni [46], che l'articolo 13, paragrafo 2, di tale direttiva è stato aggiunto su iniziativa del Parlamento europeo, che ha giustificato questa aggiunta, precisando che *lo scambio delle precedenti patenti di guida non doveva in nessun caso significare una perdita o una restrizione dei diritti acquisiti* per quanto concerne l'autorizzazione a guidare diverse categorie di veicoli»<sup>47</sup>.

58. Nella presente causa, il governo rumeno si basa su tale motivazione fornita dal Parlamento per dedurne, a mio avviso correttamente, che detto articolo 13, paragrafo 2, si riferisce esclusivamente ai diritti acquisiti prima del 19 gennaio 2013 che si concretizzavano in una *patente di guida* o da un documento di natura equivalente e non alle situazioni in cui, prima di tale data, un veicolo a motore poteva essere *utilizzato su strade pubbliche senza essere titolari di una patente di guida*, come si verificava per i ciclomotori o veicoli ad essi assimilati in Romania anteriormente all'entrata in vigore della legge n. 203/2012. L'approccio proposto trova, a mio avviso, conferma in altri elementi presenti nei lavori preparatori relativi alla direttiva 2006/126<sup>48</sup>.

59. Oltre alla genesi dell'articolo 13 della direttiva in parola, anche il suo considerando 5 offre indicazioni utili che depongono a favore di una siffatta interpretazione. Infatti, sempre il Parlamento ha proposto l'inserimento di un considerando ai sensi del quale «[l]a sostituzione delle patenti esistenti non pregiudica i diritti acquisiti in relazione all'abilitazione alla guida di diverse categorie di veicoli»<sup>49</sup>, rinviando alla motivazione fornita a proposito della summenzionata aggiunta di quello che sarebbe divenuto il paragrafo 2 di detto articolo 13<sup>50</sup>. Inoltre, alla luce del considerando immediatamente precedente<sup>51</sup>, esiste un'evidente correlazione tra il rispetto dei diritti acquisiti contemplato in detto considerando 5 e le patenti di guida preesistenti che devono essere sostituite con il modello unico di patente di guida europea<sup>52</sup>.

45 — Sentenza del 26 aprile 2012, Hofmann (C-419/10, EU:C:2012:240, punto 39), in cui si precisa che, in relazione all'oggetto del suddetto procedimento, tale collocazione «rivela che il paragrafo 2 di tale articolo 13 non si riferisce ai provvedimenti di restrizione, di sospensione o di ritiro di una patente di guida, bensì unicamente ai diritti acquisiti per la guida di categorie di veicoli particolari».

46 — Nelle sue conclusioni concernenti la causa Hofmann (C-419/10, EU:C:2011:723), l'avvocato generale Bot ha fatto riferimento all'emendamento 13 proposto nella relazione del Parlamento del 3 febbraio 2005. La motivazione relativa a detto emendamento ivi citata riguarda l'«articolo 3, paragrafo 2 ter (nuovo)» (v. pag. 11 di detta relazione), il cui terzo comma corrisponde sostanzialmente all'articolo 13, paragrafo 2, della direttiva 2006/126. La motivazione di tale relazione illustra le ragioni di detto emendamento, concernente l'obbligo di «[sostituire] questi vecchi tipi di patente già in circolazione» negli Stati membri, e sottolinea che «il diritto a guidare alcune categorie di veicoli non viene toccato da questo emendamento» (pag. 58).

47 — Sentenza del 26 aprile 2012, Hofmann (C-419/10, EU:C:2012:240, punto 42), il corsivo è mio.

48 — V., in particolare, l'articolo 3, paragrafo 4, della posizione del Parlamento definita in prima lettura il 23 febbraio 2005 [P6\_TC1-COD(2003)0252, GU 2005, C 304 E, pag. 135], nonché la raccomandazione per la seconda lettura adottata dalla commissione per i trasporti e il turismo del Parlamento datata 27 novembre 2006 (A6-0414/2006), la cui motivazione precisa espressamente, al punto 2.4, che «[i]n ogni caso, la [futura] direttiva [2006/126] non pregiudica qualsiasi diritto relativo all'abilitazione alla guida acquisito in data antecedente all'applicazione della stessa (articolo 13, paragrafo 2)» (il corsivo è mio).

49 — Sostituzione che deve avvenire entro un termine preciso in forza dell'articolo 3, paragrafo 3, della direttiva 2006/126, che richiede che «entro il 19 gennaio 2033, tutte le patenti di guida rilasciate o in circolazione soddisfino tutti i requisiti [di tale] direttiva».

50 — V. emendamento 3, pag. 6 della relazione del Parlamento del 3 febbraio 2005, il corsivo è mio.

51 — Ai sensi del considerando 4 della direttiva 2006/126, «[o]nde evitare che il modello unico di patente di guida europea diventi un modello aggiuntivo oltre ai 110 già in circolazione, gli Stati membri dovrebbero adottare tutte le misure necessarie per rilasciare tale modello unico a tutti i titolari di patente».

52 — V., parimenti, considerando 4 e 5 della posizione del Parlamento adottata in prima lettura il 23 febbraio 2005, i quali indicano che «[l]e vecchie patenti di guida dovrebbero essere sostituite in tutti gli Stati membri, onde evitare di ritrovarsi semplicemente con un modello europeo supplementare invece che con un modello europeo unico» e che tale «sostituzione delle patenti esistenti non dovrebbe pregiudicare i diritti acquisiti in relazione all'abilitazione alla guida di diverse categorie di veicoli».

60. Il titolo stesso del menzionato articolo 13, che cita espressamente i «modelli di patente [di guida] non comunitari», nonché il dettato del suo paragrafo 1 alla luce di tale titolo<sup>53</sup>, confermano l'analisi del governo rumeno secondo cui, adottando il paragrafo 2 dell'articolo in parola, l'obiettivo perseguito dal legislatore era che la modifica della normativa comunitaria, in vista di un'uniformazione dei modelli di patenti di guida, non avesse l'effetto di pregiudicare i *diritti acquisiti dalle persone che avevano ottenuto una patente di guida anteriormente al 19 gennaio 2013* e unicamente da tali persone.

61. Tale analisi del contesto in cui s'inserisce detto paragrafo 2 è confermata dal contenuto delle decisioni della Commissione relative all'equipollenza tra le categorie di patenti di guida rilasciate dagli Stati membri prima dell'attuazione della direttiva 2006/126, da un lato, e le categorie di patenti armonizzate definite all'articolo 4 della medesima, dall'altro<sup>54</sup>.

62. Da quanto precede risulta che il principio di tutela dei diritti acquisiti, implicitamente invocato dal sig. Popescu, non può trovare applicazione a suo favore, dato che gli unici diritti tutelati dall'articolo 13, paragrafo 2, della direttiva 2006/126 sono quelli risultanti dalle patenti di guida concesse dagli Stati membri anteriormente al 19 gennaio 2013 e che l'interessato prima di tale data limite non era titolare di una patente di guida.

63. Del resto, quand'anche una situazione come quella del sig. Popescu fosse considerata rientrare nell'ambito di detto articolo 13, paragrafo 2, ritengo, alla stregua della Commissione e del governo slovacco, che tale disposizione preveda una semplice *possibilità* per gli Stati membri di continuare a riconoscere i diritti alla guida concessi anteriormente al 19 gennaio 2013. Essa si limita a dichiarare che la direttiva 2006/126 non intende pregiudicare tali diritti, che restano quindi soggetti alle normative interne applicabili prima di tale data, fino all'istituzione di un'eventuale riforma a livello nazionale.

64. Infatti, ritenere che i legislatori nazionali abbiano l'obbligo di mantenere in vigore all'infinito abilitazioni alla guida su strade pubbliche divenute ormai obsolete sarebbe in contrasto con i suesposti obiettivi della direttiva 2006/126<sup>55</sup>. A mio avviso, i diritti alla guida acquisiti in un certo periodo non possono essere immutabili, considerato che la loro limitazione, o anche abolizione, può rivelarsi essenziale, in particolare per ragioni concernenti la sicurezza stradale. Gli Stati membri devono, a mio parere, poter modificare le loro normative per adeguarle alle disposizioni di detta direttiva, anche per il passato, se lo reputano necessario.

65. Di conseguenza, ritengo che le disposizioni della direttiva 2006/126, e in particolare il combinato disposto del suo articolo 13, paragrafo 2, e del suo considerando 5, debbano essere interpretate nel senso che non ostano ad una normativa nazionale come quella di cui trattasi nel procedimento principale.

53 — Alla luce del titolo di detto articolo 13, mi pare logico ritenere che l'espressione «abilitazioni ottenute anteriormente all'attuazione della presente direttiva», contenuta nel primo comma del suo paragrafo 1, faccia riferimento ai diritti risultanti dai «modelli di patente [di guida] non comunitari», contrariamente al «modello comunitario di patente di guida» di cui all'articolo 1 della direttiva 2006/126 e che figura nel suo allegato I.

54 — V., segnatamente, considerando da 1 a 3 delle decisioni della Commissione relative alle equipollenze fra le categorie di patenti di guida n. 2013/21/UE del 18 dicembre 2012 (GU 2013, L 19, pag. 1) e n. 2014/209/UE del 20 marzo 2014 (GU 2014, L 120, pag. 1).

55 — V. paragrafo 52 delle presenti conclusioni.

## V – Conclusione

66. Alla luce delle considerazioni che precedono, propongo alla Corte di rispondere alla questione pregiudiziale sollevata dall'Înalta Curte de Casație și Justiție (Alta Corte di cassazione e di giustizia, Romania) nel seguente modo:

Le disposizioni della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, concernente la patente di guida, e più specificamente il combinato disposto del suo articolo 13, paragrafo 2, e del suo considerando 5, devono essere interpretate nel senso che esse non ostano a che una normativa di uno Stato membro imponga alle persone titolari di un documento che le autorizzava a guidare ciclomotori su strade pubbliche anteriormente al 19 gennaio 2013 l'obbligo di ottenere una patente di guida, superando prove simili a quelle richieste per gli altri veicoli a motore, per poter continuare a guidare ciclomotori dopo tale data.