



## Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTA HENRIKA SAUGMANDSGORA ĒES  
[HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE] SECINĀJUMI,  
sniegti 2016. gada 24. novembrī<sup>1</sup>

**Lieta C-632/15**

***Costin Popescu***

**pret**

***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***

(*Înalta Curte de Casație și Justiție* (Augstākā kasācijas tiesa, Rumānija) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu)

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu — Transports — Autopāravadājumi — Vadītāja apliecība — Direktīva 2006/126/EK — 13. panta 2. punkts — Jēdziens “braukšanas tiesības, kas piešķirtas pirms 2013. gada 19. janvāra” — Valsts tiesiskais regulējums, ar kuru tiek transponēta šī direktīva — Pienākums personām, kurām ir atļauts vadīt mopēdus bez vadītāja apliecības pirms šī tiesiskā regulējuma spēkā stāšanās, saņemt vadītāja apliecību — Pieļaujamība

### I – Ievads

1. Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu, ko iesniedza *Înalta Curte de Casație și Justiție* (Augstākā kasācijas tiesa, Rumānija), attiecas uz Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 20. decembra Direktīvas 2006/126/EK par vadītāju apliecībām<sup>2</sup> interpretāciju un, konkrētāk, būtībā uz tās 13. panta 2. punkta, lasot to kopā ar tās preambulas 5. apsvērumu, interpretāciju.

2. Šis lūgums tika iesniegts saistībā ar prasību, ko bija cēlusi privātpersona ar mērķi panākt, ka tās tiesības vadīt mopēda tipa transportlīdzekli pa publiskajiem ceļiem, kuras apstiprina dokuments, kas apliecina, ka šī persona ir pabeigusi ceļu satiksmes noteikumu kursus, tiek atzītas pēc 2013. gada 19. janvāra, proti, Direktīvas 2006/126 noteikumu, kas šajā gadījumā ir atbilstoši<sup>3</sup>, piemērošanas datumā un Rumānijas tiesiskā regulējuma, ar kuru šī direktīva tiek transponēta valsts tiesībās, spēkā stāšanās datumā.

1 — Oriģinālvaloda – franču.

2 — OV 2006, L 403, 18. lpp. Šī direktīva stājas spēkā 2007. gada 19. janvārī.

3 — Turpretim no Direktīvas 2006/126 18. panta izriet, ka 2. panta 1. punkts, 5. pants, 6. panta 2. punkta b) apakšpunkts, 7. panta 1. punkta a) apakšpunkts, 9. pants, 11. panta 1. un 3.–6. punkts un 12. pants, kā arī tās I, II un III pielikums bija piemērojami no 2009. gada 19. janvāra. Attiecībā uz šīs direktīvas piemērošanas jomu *ratione temporis* skat. cita starpā spriedumus, 2012. gada 1. marts, *Akyüz* (C-467/10, EU:C:2012:112, 25. un turpmākie punkti), kā arī 2012. gada 26. aprīlis, *Hofmann* (C-419/10, EU:C:2012:240, 33. un 37. punkts).

3. Ieinteresētā persona apgalvo, ka saskaņā ar minēto dokumentu tai bija “braukšanas tiesības, kas piešķirtas pirms 2013. gada 19. janvāra” Direktīvas 2006/126 13. panta 2. punkta izpratnē un ka šīs tiesības to atbrīvoja no teorētiskā un praktiskā eksāmena, kas ir jānokārto, lai iegūtu vadītāja apliecību, kura tiek prasīta no šī datuma, lai varētu pārvietoties ar mopēdu Rumānijā.

4. Ņemot vērā apsvērumus, kurus es izklāstīšu turpinājumā, es uzskatu, ka šīs direktīvas normas nav pretrunā tādām transponēšanas tiesiskajam regulējumam kā šajā lietā, ar kuru dalībvalsts nosaka pienākumu iegūt vadītāja apliecību personām, kurām agrāk bija atļauja vadīt mopēdus pa publiskajiem ceļiem bez šādas vadītāja apliecības.

## II – Atbilstošie tiesību akti

### A – Savienības tiesības

5. Atbilstoši Direktīvas 2006/126 preambulas 5. apsvērumam tai “nevajadzētu skart spēkā esošās braukšanas tiesības, kas piešķirtas vai iegūtas pirms tās piemērošanas dienas”.

6. Saskaņā ar šīs direktīvas preambulas 13. apsvērumu “[t]ādas kategorijas vadītāju apliecību ieviešana, kuras vajadzīgas, lai vadītu mopēdus, jo īpaši uzlabos ceļu satiksmes drošību attiecībā uz visjaunākajiem vadītājiem, kas saskaņā ar statistiku ceļu satiksmes negadījumos cieš visvairāk”.

7. Tās preambulas 16. apsvērumā ir noteikts, ka “Direktīvā 91/439/EEK <sup>[4]</sup> dotais vadītāja apliecības paraugs būtu jāaizstāj ar vienota parauga plastmasas karti. Tajā pašā laikā tāda parauga vadītāja apliecības jāpielāgo, ņemot vērā jaunas kategorijas vadītāju apliecību ieviešanu braukšanai ar mopēdiem un jaunas kategorijas vadītāju apliecību ieviešanu braukšanai ar motocikliem”.

8. Atbilstoši tās 4. panta “Kategorijas, definīcijas un minimālais vecums” 1. un 2. punktam:

“1. Vadītāja apliecība, kas paredzēta 1. pantā, dod tiesības vadīt turpmāk definētu kategoriju pašgājējus transportlīdzekļus. To var izsniegt, kad sasniegts katrai kategorijai norādītais vecuma cenzs. “Pašgājējs transportlīdzeklis” ir jebkurš pašgājējs transportlīdzeklis, kas pārvietojas pa ceļu ar savu spēku [..].

2. Mopēdi

AM kategorija:

— divriteņu vai trīsriteņu transportlīdzekļi ar konstruktīvi paredzēto maksimālo ātrumu, kas nepārsniedz 45 km/st, kā noteikts Direktīvas 2002/24/EK <sup>[5]</sup> 1. panta 2. punkta a) apakšpunktā (izņemot tos, kuru konstruktīvi paredzētais maksimālais ātrums nepārsniedz vai līdzinās 25 km/st), un viegli kvadricikli, kā noteikts Direktīvas 2002/24/EK 1. panta 3. punkta a) apakšpunktā;

— minimālais vecums AM kategorijai ir 16 gadi.”

4 — Padomes 1991. gada 29. jūlija Direktīva par vadītāju apliecībām (OV 1991, L 237, 1. lpp.).

5 — Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 18. marta Direktīva, kas attiecas uz divriteņu vai trīsriteņu mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu (OV 2002, L 124, 1. lpp.).

9. Direktīvas 2006/126 7. panta “Izsniegšana, derīguma termiņš un atjaunošana” 1. punkta a) un b) apakšpunktā ir noteikts:

“1. Vadītāju apliecības izsniedz tikai šādiem pretendentiem:

- a) kas ir izturējuši braukšanas prasmes un stila pārbaudi un teorētisku zināšanu pārbaudi un atbilst medicīniskiem standartiem saskaņā ar II un III pielikumu;
- b) kas ir izturējuši teorētisku zināšanu pārbaudi tikai attiecībā uz AM kategoriju; Dalībvalstis var prasīt, lai pretendenti izturētu braukšanas prasmes un stila pārbaudi, kā arī medicīnisko apskati, kas atbilst šai kategorijai.

Dalībvalstis var paredzēt konkrētu braukšanas prasmes un stila pārbaudi, lai varētu vadīt šai kategorijai pieskaitāmos triciklus un kvadriciklus. Lai nošķirtu transportlīdzekļus AM kategorijā, vadītāja apliecībā var iekļaut attiecīgas valsts kodu.”

10. Šīs direktīvas 13. pantā “Ārpus Kopienas izsniegtu vadītāju apliecību atbilstes” ir noteikts:

“1. Vienojoties ar Komisiju, dalībvalstis nosaka atbilstes tiesībām, kas iegūtas pirms šīs direktīvas īstenošanas, un 4. pantā definētajām kategorijām.

Pēc apspriešanās ar Komisiju dalībvalstis var savos tiesību aktos izdarīt pielāgojumus, kas vajadzīgi, lai īstenotu 11. panta 4., 5. un 6. punktu [6].

2. Šī direktīva neatņem vai jebkādi nekvalificē braukšanas tiesības, kas piešķirtas pirms 2013. gada 19. janvār[a].”

11. Saskaņā ar Direktīvas 2006/126 16. panta “Transponēšana” 1. un 2. punktu dalībvalstis, pirmkārt, ne vēlāk kā 2011. gada 19. janvārī pieņem un publicē normatīvos un administratīvos aktus, kas vajadzīgi, lai izpildītu minētajā direktīvā uzskaitītās prasības<sup>7</sup>, un, otrkārt, šie transponēšanas noteikumi ir jāpiemēro no 2013. gada 19. janvāra.

## **B – Rumānijas tiesības**

12. Likums Nr. 203/2012<sup>8</sup>, ar kuru Rumānijas tiesībās tika transponēti noteikti Direktīvas 2006/126 noteikumi, ir piemērojams no 2013. gada 19. janvāra. Ar to tika grozīts *Ordonanța de urgență a Guvernului n° 195/2002 privind circulația pe drumurile publice* (valdības Ārkārtas rīkojums Nr. 195/2002 par satiksmi pa publiskajiem ceļiem, turpmāk tekstā “*OUG Nr. 195/2002*”)<sup>9</sup>, kā arī šī ārkārtas rīkojuma piemērošanas regula, kas apstiprināta ar *Hotărârea Guvernului* (valdības lēmums) Nr. 1391/2006<sup>10</sup>.

13. Pirms Likuma Nr. 203/2012 stāšanās spēkā *OUG* piemērošanas regulas Nr. 195/2002 160. panta 2. punktā bija paredzēts, ka “cilvēki, kuriem nav autovadītāja apliecības, var vadīt mopēdus pa publiskajiem ceļiem tikai tad, ja tie pierāda, ka ir pabeiguši ceļu satiksmes noteikumu kursu licencētā mācību iestādē, kurā apmāca mehānisko transportlīdzekļu vadītājus”.

6 — Minētais 11. pants “Dažādi noteikumi par vadītāju apliecību apmaiņu, atņemšanu, aizvietošanu un atzišanu”.

7 — Proti, 1. panta 1. punkta, 3. panta, 4. panta 1.–3. punkta un 4. punkta b)–k) apakšpunkta, 6. panta 1. punkta un 2. punkta a), c)–e) apakšpunkta, 7. panta 1. punkta b)–d) apakšpunkta un 2., 3. un 5. punkta, 8. panta, 10. panta, 13.–15. panta prasības, kā arī I pielikuma 2. punkta, II pielikuma 5.2. punkta prasības attiecībā uz A1, A2 un A kategoriju, IV–VI pielikuma prasības.

8 — 2012. gada 9. novembra Likums Nr. 203, 2012. gada 12. novembra *Monitorul Oficial al României* Nr. 760.

9 — Ārkārtas rīkojums, kas vēlāk grozīts un papildināts (2006. gada 3. augusta *Monitorul Oficial al României*, I daļa, Nr. 670).

10 — 2006. gada 4. oktobra Lēmums Nr. 1391, 2006. gada 26. oktobra *Monitorul Oficial al României*, I daļa, Nr. 876.

14. Šīs piemērošanas regulas 161. panta 2. punktā ir precizēts, ka “braucot pa publiskajiem ceļiem, riteņbraucējiem ir jābūt līdzī personai apliecībai, savukārt mopēdu vadītājiem ir jābūt apliecībai par ceļu satiksmes noteikumu kursu pabeigšanu, kā arī transportlīdzekļa reģistrācijas apliecībai”.

15. Kopš Likuma Nr. 203/2012 stāšanās spēkā minētās *OUN* piemērošanas regulas Nr. 195/2002 160. un 161. panta noteikumi, kas attiecās uz mopēdiem, tika atcelti, savukārt noteikumi, kas bija piemērojami velosipēdiem, palika spēkā.

16. *OUN* Nr. 195/2002, kurā grozījumi izdarīti ar minēto likumu, 6. panta 6. un 21. punktā ir definēti jēdzieni “mehāniskais transportlīdzeklis” un “mopēds” un noteikts, pirmkārt, ka “mopēdi [...] ir mehāniskie transportlīdzekļi” un, otrkārt, ka viegie kvadricikli “ir pielīdzināmi mopēdiem”.

17. Tās 20. panta 1. un 2. punkts ir izteikts šādā redakcijā:

“(1) Lai pa publiskajiem ceļiem varētu vadīt mehāniskos transportlīdzekļus, [...] to vadītājiem ir jābūt atbilstoši vadītāja apliecībai.

(2) Vadītāja apliecības tiek izsniegtas šādu kategoriju transportlīdzekļiem: AM [...]”

18. Grozītais *OUN* Nr. 195/2002 I pielikums attiecas uz transportlīdzekļu kategorijām, attiecībā uz kurām tiek izsniegta vadītāja apliecība un kuras ir paredzētas rīkojuma 20. panta 2. punktā. Minētā pielikuma a) punktā “AM kategorija” ir definēta kā tāda, kas attiecas uz “mopēdiem”.

19. Saskaņā ar grozītā *OUN* Nr. 195/2002 23. panta 1. un 9. punktu:

“(1) Tiesības vadīt mehāniskos transportlīdzekļus [...] pa publiskajiem ceļiem tiek piešķirtas vienīgi tādu derīgu vadītāja apliecību īpašniekiem, kas atbilst kategorijai, kurai pieder transportlīdzeklis, vai jebkurai personai, kas var pamatot dokumentu, kurš aizstāj tādu dokumentu, kas ļauj pārvietoties pa publiskajiem ceļiem.

[..]

(9) Eksāmens vadītāja apliecības iegūšanai sastāv no teorētiskās pārbaudes, kurā tiek pārbaudītas zināšanas, un praktiskās pārbaudes, kurā tiek pārbaudīta braukšanas prasme un stils, atkarībā no vēlamās apliecības kategorijas. Praktiskā pārbaude AM kategorijai sastāv vienīgi no braukšanas prasmes pārbaudes tam sagatavotos slēgtos ceļu posmos. Nosacījumi vadītāja apliecības saņemšanai ir paredzēti ar tiesiskajā regulējumā.”

### III – Pamatlieta, prejudiciālais jautājums un tiesvedība Tiesā

20. *Constin Popescu* ir īpašnieks reģistrācijas sertifikātam, kas viņam tika izsniegts 2010. gada 12. oktobrī attiecībā uz *Aixam* preču zīmes vieglo kvadriciklu L6e<sup>11</sup>, kurš ir pielīdzināts mopēdam. Viņam pieder arī apliecība, datēta ar 2010. gada 26. oktobri, kura apliecina, ka viņš ir pabeidzis ceļu satiksmes noteikumu kursu, lai vadītu mopēdus pa publiskajiem ceļiem. Ar minētajiem dokumentiem tobrīd bija pietiekami, lai varētu vadīt tādu transportlīdzekli, kāds ir viņam saskaņā ar *OUN* piemērošanas regulas Nr. 195/2002, tobrīd spēkā esošajā redakcijā, 160. un 161. pantu.

11 — Attiecībā uz šo jēdzienu skat. Direktīvas 2002/24 1. panta 3. punkta a) apakšpunktu.

21. Sākot no 2013. gada 19. janvāra mopēdu vai tiem līdzīgu transportlīdzekļu vadīšana pa publiskajiem ceļiem Rumānijā bija iespējama tad, ja bija iegūta vadītāja apliecība saskaņā ar Likumu Nr. 203/2012, kas grozīja OUG Nr. 195/2002, lai transponētu valsts tiesībās noteiktas Direktīvas 2006/126 normas<sup>12</sup>.

22. *C. Popescu* cēla prasību pret vairākām valsts iestādēm<sup>13</sup> *Curtea de Apel București* (Bukarestes apelācijas tiesa, Rumānija), lai panāktu, ka viņa tiesības vadīt mopēdus pa publiskajiem ceļiem, kas iegūtas pirms 2013. gada 19. janvāra, arī turpmāk tiek atzītas pēc šī datuma bez nepieciešamības ievērot papildu formalitātes vai procedūras<sup>14</sup>, un norādīja, ka dokumentu, kas apliecina šīs tiesības, esot izsniegusi kompetentā iestāde. Savas prasības pamatojumam viņš apgalvoja, ka jaunais tiesiskais regulējums, kāds izriet no Likuma Nr. 203/2012, esot pretrunā Direktīvas 2006/126 normām.

23. Tā kā prasītājs bija izvirzījis arī iebildi par neatbilstību konstitūcijai attiecībā uz OUG Nr. 195/2002 noteikumiem, kas grozīti ar minēto likumu, tad *Curtea de Apel București* (Bukarestes apelācijas tiesa) vērsās *Curtea Constituțională* (Konstitucionālā tiesa, Rumānija).

24. Ar 2013. gada 5. decembra lēmumu pēdējā minētā tiesa iebildi par neatbilstību konstitūcijai noraidīja kā nepamatotu, balstoties uz to, ka Savienības tiesību normu interpretācija pārsniedz tās kompetenci, jo šāda prerogatīva esot vienīgi Eiropas Savienības Tiesai, un ka *C. Popescu* norādītās valsts tiesību normas esot atbilstošas Rumānijas konstitūcijai.

25. Pamatojoties uz minēto lēmumu, *Curtea de Apel București* (Bukarestes apelācijas tiesa) ar 2014. gada 8. aprīļa spriedumu atzina prasību par nepieņemamu.

26. *C. Popescu* iesniedza apelācijas sūdzību par šo spriedumu *Înalta Curte de Casație și Justiție* (Augstākā kasācijas un justīcijas tiesa), apgalvojot, ka Likuma Nr. 203/2012 normas neesot atbilstošas Direktīvas 2006/126 preambulas 5. apsvērumam un 13. panta 2. punktam, kurā ir paredzēts, ka “nevienas vadītāja tiesības, kas izsniegtas pirms 2013. gada 19. janvāra, nezaudē spēku vai netiek pakļautas jebkādiem ierobežojumiem saskaņā ar [šīs] direktīvas noteikumiem”.

27. Aizstāvībai *Inspectoratul General al Poliției Române* (Rumānijas policijas ģenerālinspekcija) norādīja, ka izmaiņas, kādas tika veiktas OUG Nr. 195/2002 ar Likumu Nr. 203/2012, ietvēra noteikumu, ka mopēdu var vadīt tikai tad, ja ir vadītāja apliecība, un tas bija pamatots ar mērķi uzlabot ceļu satiksmes drošību, samazinot to ceļu satiksmes negadījumu skaitu un sekas, kuros ir iesaistīti mopēdi, nosakot prasību, ka autovadītāji atbilstošās apmācībās saņem nepieciešamās teorētiskās zināšanas un praktiskās iemaņas.

12 — Iestādes atbildētājas pamatlietā norādīja, ka šī grozījuma mērķis bija transponēt valsts tiesībās konkrēti Direktīvas 2006/126 4., 6., 7., 12. un 13. pantu.

13 — Proti, *Guvernul României* (Rumānijas valdība), *Ministerul Afacerilor Interne* (Iekšlietu ministrija), *Direcția Regim Permise de Conducere și înmatriculare a Vehiculelor* (Vadītāja apliecību un transportlīdzekļu reģistrācijas direkcija), *Direcția Rutieră* (ceļu direkcija) un *Serviciul Public Comunitar Regim Permise de Conducere și înmatriculare a Vehiculelor* (Vadītāja apliecību un transportlīdzekļu reģistrācijas valsts dienests).

14 — Savos apsvērumos Rumānijas valdība precizē, ka saskaņā ar valsts pārejas noteikumiem, tā kā *C. Popescu* rīcībā bija apliecinājums par ceļu satiksmes noteikumu kursa pabeigšanu, kas tika iegūts pirms jaunā tiesiskā regulējuma spēkā stāšanās, viņam bija “iespēja laikposmā starp 2013. gada 19. janvāri un 2014. gada 19. janvāri nokārtot teorētisko zināšanu un praktisko iemaņu pārbaudes eksāmenu [...], neapmeklējot ceļu satiksmes noteikumu kursu [iestādē, kas ir tiesīga apmācīt mehānisko transportlīdzekļu vadītājus], ievērojot citus Direktīvā 2006/126 paredzētos nosacījumus.”

28. Šajā kontekstā *Înalta Curte de Casație și Justiție* (Augstākā kasācijas un justīcijas tiesa) ar 2015. gada 12. novembra rīkojumu, kas Tiesā saņemts 2015. gada 30. novembrī, nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:

“Vai Direktīvas 2006/126/EK normas ļauj Rumānijai attiecībā uz mopēdu vadītājiem, kuriem ir oficiāls dokuments, ar ko tiem bija piešķirtas vadīšanas tiesības pa publiskajiem ceļiem pirms 2013. gada 19. janvāra, paredzēt pienākumu – lai varētu vadīt mopēdus arī pēc minētās dienas – saņemt vadītāja apliecību, nokārtojot pārbaudes/eksāmenus, kas ir līdzīgi tiem, kādi paredzēti attiecībā uz pārējiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem?”

29. Rakstveida apsvērumus iesniedza *C. Popescu*, Rumānijas un Slovēnijas valdības, kā arī Eiropas Komisija. Tiesas sēde mutvārdu paskaidrojumu uzklaušanai netika sasaukta.

#### IV – Analīze

##### A – Par prejudiciālā jautājuma apjomu

30. Iesniedzējtiesas jautājums, manuprāt, prasa sākotnējo apsvērumu izklāstu gan attiecībā uz šī jautājuma formulējumu, gan tā izskatīšanu, kādu tā piedāvā.

##### 1) Par pamatlietas faktu juridisko kvalifikāciju

31. Jāatzīmē, ka Tiesai uzdotā jautājuma formulējums prasa no Rumānijas valdības precizējumus un pat atrunas.

32. Atbilstoši tās uzdotajam jautājumam iesniedzējtiesa, šķiet, vadās no pieņēmuma, saskaņā ar kuru prasītājam pamatlietā bija “oficiāls dokuments, kas viņam deva tiesības braukt pa publiskajiem ceļiem pirms 2013. gada 19. janvāra” saskaņā ar līdz šim datumam spēkā esošo Rumānijas tiesisko regulējumu. Tomēr Rumānijas valdība apstrīd to, ka viens no diviem dokumentiem, uz kuriem atsaucas ieinteresētā persona<sup>15</sup>, var tikt uzskatīts par oficiālu dokumentu, kas viņam tobrīd likumīgi piešķīra attiecīgās tiesības.

33. Attiecībā uz reģistrācijas sertifikātu, ko *C. Popescu* izsniedza kompetentā administratīvā iestādē<sup>16</sup>, šī valdība uzskata, ka minētais sertifikāts “bija tikai pierādījums [attiecīgā] transportlīdzekļa reģistrācijai” un ļāva to uzskaitīt saskaņā ar šajā jomā piemērojamajiem valsts tiesību aktiem<sup>17</sup>. Attiecībā uz apliecību par ceļu satiksmes noteikumu kursa apmeklēšanu, ko viņam izsniedza autoskola, šī pati valdība apgalvo, ka šāda apliecība par ceļu satiksmes noteikumu apmācību apmeklēšanu atbilda prasībām, kādas bija ietvertas tobrīd spēkā esošajās normās<sup>18</sup>, tomēr nepastāvot reālo tiesību vadīt

15 — Skat. šo secinājumu 20. punktu.

16 — Proti, *Serviciul Public Comunitar de Evidență a persoanelor Sector 4 București* (Valsts pašvaldības dienesta Bukarestes 4. dzimtsarakstu nodaļa).

17 — Šajā sakarā Rumānijas valdība citē *OUG* Nr. 195/2002 12. panta 1. punktu, saskaņā ar kuru “lai varētu braukt pa publiskajiem ceļiem, transportlīdzekļi, izņemot tos, kurus velk vai stumj ar rokām, un velosipēdus, ir attiecīgi jāreģistrē vai jāuzskaita, un tiem ir jābūt plāksnēm ar reģistrācijas vai uzskaites numuru [...]”, kā arī minētā rīkojuma 14. panta 1. punktu, no kura izriet, ka *C. Popescu* transportlīdzeklis šajā gadījumā bija jāreģistrē vienā no Bukarestes pašvaldības rajoniem, kas reģistrē tādu transportlīdzekļus kā mopēdi.

18 — Proti, *OUG* piemērošanas regulas Nr. 195/2002, tās sākotnējā versijā, 160. panta 2. punkts un 161. panta 2. punkts.

mehānisko transportlīdzekli pa publiskajiem ceļiem avotam. Saskaņā ar minētās valdības apgalvoto, šīs tiesības, kādas OUG Nr. 195/2002 23. panta 1. punktā tika atzītas vienīgi personām, kurām ir derīga vadītāja apliecība, nedrīkst jaukt ar vienkāršām tiesībām izmantot mopēdus uz publiskajiem ceļiem, kas ir tikušas piešķirtas saskaņā ar citām iepriekš minētajām normām<sup>19</sup>.

34. Šajā ziņā atgādināšu, ka lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu ietvaros saskaņā ar LESD 267. pantu dalībvalsts iekšējo tiesību īpašnieka definīcija un strīda, kuru izskata iesniedzējtiesa, juridiskā kvalifikācija ietilpst tikai un vienīgi iesniedzējas kompetencē<sup>20</sup>. Tā kā Tiesa pati nevar izvērtēt attiecīgos faktus saistībā ar atbilstošajām valsts tiesību normām, tad tai ir jālemj, ņemot vērā tos faktiskos un tiesību apsvērumus, kas ir izklāstīti lēmumā par prejudiciālo jautājumu uzdošanu<sup>21</sup>. Neskatoties uz to, sadarbības ar valsts tiesām nolūkā Tiesa var sniegt visu informāciju, ko tā uzskata par vajadzīgu<sup>22</sup>.

35. Šajā gadījumā precizēšu, ka nevienu no dokumentiem, uz kuriem atsaucas prasītājs pamatlietā, nevar uzskatīt par īstu “vadītāja apliecību”, ko piešķir dalībvalsts iestādes Direktīvas 2006/126 izpratnē. Tomēr jautājums ir par to, vai ieinteresētā persona bija “vadītāja tiesību, kas bija izsniegtas pirms 2013. gada 19. janvāra” īpašniece saskaņā ar līdz šim datumam spēkā esošo Rumānijas tiesisko regulējumu, proti, tādu tiesību īpašniece, kuras var vai pat vajag saglabāt, piemērojot Direktīvas 2006/126 13. panta 2. punktu.

## 2) Par prejudiciālā jautājuma priekšmetu un pretējiem argumentiem

36. Būtībā iesniedzējtiesa lūdz Tiesai noteikt, vai Direktīvas 2006/126 noteikumi un it īpaši tās 13. panta 2. punkts pieļauj vai nepieļauj to, ka dalībvalsts tiesiskais regulējums uzliek pienākumu personām, kurām bija atļauts vadīt mopēdus pa publiskajiem ceļiem, kaut arī tām nebija vadītāja apliecības, kas izdota pirms 2013. gada 19. janvāra – datuma, kad stājās spēkā noteikumi, ar kuriem transponē minēto direktīvu iekšējās tiesībās –, iegūt šādu vadītāja apliecību, lai tās varētu turpināt vadīt šos transportlīdzekļus pēc šī datuma.

19 — Rumānijas valdība apgalvo, ka, pirms OUG Nr. 195/2002 tika grozīts ar Likumu Nr. 203/2012, mopēds netika uzskatīts par mehānisko transportlīdzekli, ka uz mopēdu vadītājiem attiecās tie paši ceļu satiksmes noteikumi uz publiskajiem ceļiem, kādi attiecās uz velosipēdistiem (tostarp pienākums izmantot velosipēdu ceļus), un ka apliecību par ceļu satiksmes noteikumu kursu apmeklēšanu, kāda tiek prasīta šādam vadītājam, nevar atņemt policijas iestādes un tai nevar piemērot ierobežojumus par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem (piemēram, par braukšanu alkohola reibumā vai sarkanās gaismas signāla neievērošanu), pretēji iespējām, kādas pastāv attiecībā uz vadītāja apliecību.

20 — Skat. tostarp spriedumus, 2011. gada 17. marts, *Naftiliaki Etaireia Thasou un Amaltheia I Naftiki Etaireia* (C-128/10 un C-129/10, EU:C:2011:163, 40. punkts); 2011. gada 28. jūlijs, *Samba Diouf* (C-69/10, EU:C:2011:524, 59. punkts), kā arī 2012. gada 13. decembris, *Caves Krier Frères* (C-379/11, EU:C:2012:798, 35. un nākamie punkti).

21 — Skat. tostarp spriedumus, 2010. gada 20. maijs, *Harms* (C-434/08, EU:C:2010:285, 33. punkts); 2012. gada 3. maijs, *Kastrati u.c.* (C-620/10, EU:C:2012:265, 38. punkts), kā arī 2014. gada 11. septembris, *Essent Belgium* (no C-204/12 līdz C-208/12, EU:C:2014:2192, 52. punkts).

22 — Skat. tostarp spriedumus, 2008. gada 1. jūlijs, *MOTOE* (C-49/07, EU:C:2008:376, 30. punkts); 2009. gada 29. oktobris, *Pontin* (C-63/08, EU:C:2009:666, 49. punkts), kā arī 2013. gada 18. jūlijs, *AES3C Maritza East 1* (C-124/12, EU:C:2013:488, 42. punkts).

37. Atgādināšu, ka Tiesa bija jau veikusi dažādu Direktīvas 2006/126 noteikumu interpretāciju, it īpaši virknē spriedumu, kas attiecās uz vadītāja apliecību savstarpējās atzišanas principu šīs direktīvas izpratnē<sup>23</sup>. Šajā lietā uzdotais jautājums ir jauns tiktāl, ciktāl jēdziena “braukšanas tiesības, kas piešķirtas pirms 2013. gada 19. janvāra”, kurš ietverts minētās direktīvas 13. panta 2. punktā, interpretācija pati par sevi nav bijusi prejudiciālā jautājuma priekšmets. Tomēr uzsvēršu, ka Tiesa jau ir lēmusi par šī noteikuma funkciju sākotnējo apsvērumu sprieduma *Hofmann*<sup>24</sup> ietvaros. Es atgriezīšos pie principiem, kādus var izsecināt no šīs agrākās judikatūras<sup>25</sup>.

38. Atbilstoši savam lēmumam iesniedzējtiesa nepauž nostāju attiecībā uz atbildi, kāda var tikt sniegta uz uzdoto jautājumu. Savos rakstveida apsvērumos *C. Popescu* aizstāv apgalvojumu, saskaņā ar kuru Direktīvas 2006/126 prasībām un it īpaši tās 13. panta 2. punktam pretrunā būtu tas, ja personām, kas atrodas viņa situācijā, tiktu atņemtas tiesības braukt ar mopēdiem pa publiskiem ceļiem, kas ir tikušas piešķirtas saskaņā ar tiesisko regulējumu pirms strīdīgās reformas.

39. Turpretim gan Rumānijas un Slovākijas valdības, gan Komisija uzskata, ka šīs direktīvas noteikumi neliedz piemērot tādus valsts transponēšanas pasākumus kādi ir pamatlietā, kuri nostiprina nosacījumus attiecībā uz tiesībām vadīt mopēdus, nosakot prasību iegūt vadītāja apliecību un līdz ar to prasību nokārtot pārbaudījumus un/vai eksāmenus, kas ir līdzīgi tiem, kādi tiek prasīti, lai vadītu citus mehāniskos transportlīdzekļus<sup>26</sup>. Es piekrišu šim viedoklim turpmāk izklāstīto iemeslu dēļ.

## **B – Par atbildi uz prejudiciālo jautājumu**

40. Ņemot vērā atšķirības, kādas pastāv starp Direktīvas 2006/126 13. panta 2. punkta, skatot to kopā ar tās preambulas 5. apsvērumu, valodu versijām, var rasties jautājums par ietekmi, kāda būs šiem noteikumiem uz tāda strīda atrisināšanu kā pamatlietā. Tomēr, manuprāt, ir skaidrs, ka ne tikai šīs direktīvas mērķi, bet arī konteksts, kādā ietilpst tās 13. pants, liecina par labu interpretācijai, kas ir pretēja tai, kuru piedāvā *C. Popescu*.

### *1) Par jautājumiem, kādi izriet no Direktīvas 2006/126 13. panta 2. punkta formulējuma*

41. Atgādināšu, ka Direktīvas 2006/126 13. panta 2. punkts, uz kuru atsaucas *C. Popescu*, apgalvojot, ka viņam nevar prasīt iegūt vadītāja apliecību, lai viņš varētu turpināt pa publiskajiem ceļiem vadīt transportlīdzekli, kas ir pielīdzināms mopēdam, tā franču valodas versijā ir formulēts šādi: “Aucun droit de conduire délivré avant le 19 janvier 2013 n’est supprimé ou assorti de restrictions quelconques aux termes des dispositions de la présente directive.”<sup>27</sup>

23 — Skat. spriedumus, 2012. gada 1. marts, *Akyüz* (C-467/10, EU:C:2012:112); 2012. gada 26. aprīlis, *Hofmann* (C-419/10, EU:C:2012:240); 2015. gada 23. aprīlis, *Aykul* (C-260/13, EU:C:2015:257); 2015. gada 21. maijs, *Wittmann* (C-339/14, EU:C:2015:333), kā arī 2015. gada 25. jūnijs, *Nīmanis* (C-664/13, EU:C:2015:417).

24 — Spriedums, 2012. gada 26. aprīlis (C-419/10, EU:C:2012:240, 30.–42. punkts). Precizēšu, ka šajā lietā uzdotais jautājums attiecas uz Direktīvas 2006/126 2. panta 1. punkta un 11. panta 4. punkta otrās daļas interpretāciju, bet ka iesniedzējtiesa nebija pārliecināta, vai šīs direktīvas 13. panta 2. punkts var liegt piemērot šos noteikumus, zinot, ka prasītājs pamatlietā apgalvoja, ka saskaņā ar šo normu vadītāja apliecībām, kas izsniegtas pirms 2013. gada 19. janvāra, nevar piemērot ierobežošanas, apturēšanas vai atņemšanas pasākumus (skat. arī ģenerāladvokāta Ī. Bota [*I. Bot*] secinājumus lietā *Hofmann*, C-419/10, EU:C:2011:723, 28.–39. punkts).

25 — Skat. šo secinājumu 56 un nākamos punktus.

26 — Saskaņā ar *OUG* Nr. 195/2002, kurā ir izdarīti grozījumi, 23. panta 1. un 9. punktu.

27 — Mans izcēlums.



42. Frāzes “droit de conduire délivré” [braukšanas tiesības, kas piešķirtas] burtiska interpretācija šajā versijā, it īpaši vārda “piešķiršana” parastās izpratnes gaismā<sup>28</sup> var ļaut domāt, ka minētā 13. panta 2. punkta formulējums nozīmē, ka vienīgi skaidras tiesības vadīt transportlīdzekli, kādas izriet no dokumenta, kurš ir ticis oficiāli izsniegts pirms 2013. gada 19. janvāra parasti individuāla administratīva akta veidā, nevar tikt ietekmētas saskaņā ar šo noteikumu ar prasībām, kādas ir ietvertas Direktīvā 2006/126. Man šķiet, ka līdzīga pieeja var izrietēt arī no citām šī noteikuma valodu versijām<sup>29</sup>.

43. Šajā ziņā jānorāda, ka vārdi “piešķiršana” vai “izsniegšana” ir ietverti arī Direktīvas 2006/126 4., 6. un 7. panta – kuri attiecas uz vienotā Eiropas vadītāja apliecības parauga, kāds ir paredzēts tās 1. pantā, izsniegšanas obligātajiem nosacījumiem – franču valodas versijā<sup>30</sup>, nostiprinot ideju par to, ka šie divi vārdi parasti attiecas uz tāda akta izsniegšanu, ko veic kompetentās valsts iestādes, kuras piešķir tā īpašniekam braukšanas tiesības, kas ir līdzīgas tām, kādas piešķir *stricto sensu* vadītāja apliecība.

44. Turklāt jānorāda, ka jēdziens “braukšanas tiesības” tika izmantots saistībā ar vadītāja apliecībām, tostarp franču valodas versijā, Direktīvas 91/439, kas tika aizstāta ar Direktīvu 2006/126, 8. panta 2. punktā<sup>31</sup>, un ka minētās tiesības Tiesas judikatūrā attiecībā uz pirmās minētās direktīvas interpretāciju parasti tika prezentētas kā tādas, kuras “izriet no vadītāja apliecības”<sup>32</sup>.

45. Tomēr terminoloģija, kāda ir izmantota Direktīvas 2006/126 13. panta 2. punkta citu valodu versijās, var radīt citu interpretāciju.

46. It īpaši Rumāņu valodā, uz kuru atsaucas *C. Popescu*, ir ietverta frāze “drept de conducere acordat”, to saprotot tādējādi, ka vārds “drept” parasti nozīmē tiesības kā tādas, nevis formālu dokumentu, kas apliecina piešķirtas tiesības, un ka atšķirībā no vārda “délivré”, kas franču valodā parasti attiecas uz dokumentu, rumāņu vārds “acordat” burtiski atbilst franču vārdiem “accordé” vai “octroyé”, kuri var attiekties gan uz tiesībām, gan uz dokumentu.

47. Tas pats attiecas uz citām šī noteikuma valodu versijām, kas ietver vārdus, kuriem, šķiet, ir neitrālāka nozīme un tāpēc arī vispārīgāka darbības joma nekā frāzei “droit de conduire délivré”, kas ir ietverta franču valodas versijā<sup>33</sup>. No minētā var secināt, ka jebkādas braukšanas tiesības, kuras ir atzinusi dalībvalsts, pat bez formāla dokumenta, var attiekties uz agrāko tiesību saglabāšanu, kas ir paredzēta 13. panta 2. punktā.

48. Turklāt Direktīvas 2006/126 preambulas 5. apsvēruma, vismaz tā franču valodas versijā, neļauj skaidri kļiedēt šaubas šajā lietā, jo tajā ir norādīts, ka minētajai direktīvai “nevajadzētu skart spēkā esošās braukšanas tiesības, kas piešķirtas vai iegūtas pirms tās piemērošanas dienas”. Divi īpašības vārdi, kas izmantoti šajā formulējumā, var likt domāt, ka ir jāsaglabā ne tikai formāli “iegūtas” braukšanas tiesības, bet arī pirms šī datuma “esošās” tiesības, kas ir plašāka pieeja nekā tā, kādu iesaka vārds “délivré”, kurš izmantots 13. panta 2. punkta franču valodas versijā.

28 — “La délivrance” [piešķiršana] “parasti” tiek definēta kā “l’action de remettre à une personne une chose ou un acte [tel que] la copie exécutoire d’un jugement” [darbība, kas ietver lietas vai dokumenta[, tāda kā] sprieduma izpildes akta kopija, nodošanu] (skat. Cornu, G., *Vocabulaire juridique*, sous la direction de l’Association Henri Capitant, Presses universitaires de France, Parīze, 2016, 322. lpp.).

29 — Skat. tostarp dāņu, vācu, horvātu, portugāļu un slovēņu valodas versijas.

30 — Viens un/vai otrs no šiem vārdiem ir ietverti arī šīs direktīvas preambulas 2., 4., 6., 8. un 9. apsvērumā, kā arī tās 2., 3., 11. un 15. pantā.

31 — Atbilstoši kuram “parastās dzīvesvietas dalībvalstis uz citā dalībvalstī izdotas vadītāja apliecības turētāju var attiecināt savas normas par transportlīdzekļu vadīšanas tiesību ierobežošanu, apturēšanu, atņemšanu vai anulēšanu un tāpēc, ja nepieciešams, apmainīt vadītāja apliecību” (mans izcēlums).

32 — Skat. tostarp spriedumus, 2008. gada 26. jūnijs, *Wiedemann* un *Funk* (C-329/06 un C-343/06, EU:C:2008:366, 62., 64., 72. un nākamie punkti, kā arī 81. un nākamie punkti); 2008. gada 20. novembris, *Weber* (C-1/07, EU:C:2008:640, 41. punkts); 2009. gada 19. februāris, *Schwarz* (C-321/07, EU:C:2009:104, 91., 97. un 98. punkts), kā arī 2011. gada 13. oktobris, *Apelt* (C-224/10, EU:C:2011:655, 31. punkts).

33 — It īpaši bulgāru, igauņu, grieķu, angļu, itāļu, latviešu, ungāru, maltiešu, poļu, slovēņu un zviedru valodas versijās.

49. Saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru vienā no Savienības tiesību normas valodu redakcijām lietotais formulējums nevar būt vienīgais pamats šīs tiesību normas interpretācijai vai arī tam nevar tikt piešķirta prioritāra nozīme salīdzinājumā ar pārējo valodu redakcijām. Savienības tiesību normas ir interpretējamas un piemērojamas vienveidīgi, ņemot vērā visu Savienības oficiālo valodu redakcijas. Gadījumā, ja Savienības tiesību akta teksts dažādu valodu versijās atšķiras, attiecīgā tiesību norma ir jāinterpretē atkarībā no tā tiesiskā regulējuma vispārējās struktūras un mērķa, kurā šī tiesību norma ietilpst<sup>34</sup>.

50. Šīs normas, kuru vēlos analizēt, konteksta un mērķu gaismā es uzskatu, ka jēdziens “braukšanas tiesības, kas piešķirtas” Direktīvas 2006/126 13. panta 2. punkta izpratnē, ir jāinterpretē šauri, nevis plaši, kas aizliegtu dalībvalstīm prasīt, lai persona, kurai ir neformālas braukšanas tiesības līdz 2013. gada 19. janvārim, no šī datuma iegūst vadītāja tiesības.

## 2) Par ierosināto interpretāciju Direktīvas 2006/126 mērķu un tās 13. panta konteksta gaismā

51. Pirmkārt, jānorāda, ka Direktīvas 2006/126 mērķis ir nevis nodrošināt valsts tiesību normu, kas piemērojamas vadītāja tiesībām, pilnīgu saskaņošanu, bet galvenokārt paredzēt minimālos nosacījumus, saskaņā ar kuriem šīs vadītāja apliecības var tikt izsniegtas<sup>35</sup>, pat ja Savienības tiesību normu materiālā piemērošanas joma ir paplašināta salīdzinājumā ar noteikumiem, kādi agrāk izrietēja no Direktīvas 91/439<sup>36</sup>. Vadītāja tiesību vienotā parauga, kāds paredzēts šajās direktīvās, mērķis ir pakāpeniski aizstāt dažādus vadītāja tiesību veidus, kuri pastāv dalībvalstīs, un ļaut nodrošināt vadītāja tiesību savstarpēju atzīšanu, lai veicinātu pilsoņu brīvu pārvietošanos Savienībā<sup>37</sup>.

52. Tālākas saskaņošanas, kas tika ieviesta ar Direktīvu 2006/126, mērķis tostarp<sup>38</sup> bija “veicināt drošības uz ceļiem uzlabošanu”, kas ir prasība, kuru bija mēģināts izpildīt jau ar Direktīvu 91/439<sup>39</sup>. Ņemot vērā iepriekš minēto, ar Direktīvu 2006/126 kā viens no jauninājumiem tika ieviesta prasība par vadītāja apliecību mopēdu vadītājiem, kuri neietilpa Direktīvas 91/439 piemērošanas jomā, lai “stiprinātu it īpaši drošību uz ceļiem, ciktāl runa ir par jauniem vadītājiem, kuri, saskaņā ar statistikas datiem, visbiežāk ir iesaistīti ceļu satiksmes negadījumos”<sup>40</sup>.

53. No Direktīvas 2006/126 noteikumiem izriet, ka ar 2013. gada 19. janvāri dalībvalstīm ir jāievieš jaunas kategorijas vadītāja apliecība mopēdu vadītājiem, proti, apliecība, kas tiek piešķirta kandidātiem, kuri ir nokārojuši teorētisko pārbaudījumu un vajadzības gadījumā, ja likumdevējs ir nolēmis noteikt šos pienākumus, kuri ir veiksmīgi nokārtojuši praktisko un/vai medicīnisko pārbaudi<sup>41</sup>.

34 — Skat. tostarp spriedumus, 2016. gada 28. jūlijs, *Edilizia Mastrodonato* (C-147/15, EU:C:2016:606, 29. punkts), kā arī 2016. gada 22. septembris, *Breitsamer und Ulrich* (C-113/15, EU:C:2016:718, 58. punkts).

35 — Šajā jautājumā skat. Maiani, F. u.c., *Droit européen des transports*, Helbing & Lichtenhahn, Bāzele, 2. izdevums, 2013, 87. lpp.

36 — Skat. tostarp Direktīvas 2006/126 preambulas 2., 3., 8., 9., 16. un 18. apsvērumu.

37 — Skat. Direktīvas 91/439 preambulas pirmo un otro apsvērumu, kur pēdējā minētajā ir atgādināts, ka “pirmais solis šajā virzienā tika sperts ar Padomes 1980. gada 4. decembra Pirmo direktīvu 80/1263/EEK par Kopienas vadītāja apliecības ieviešanu (OV 1980, L 375, 1. lpp.)”. Attiecībā uz attīstību šajā jomā skat. tostarp 56. un nākamos punktus Eiropas Parlamenta 2005. gada 3. februāra Ziņojumā par Komisijas priekšlikumu, kura rezultātā tika pieņemta Direktīva 2006/126 ((A6-0016/2005), turpmāk tekstā – “Parlamenta 2005. gada 3. februāra ziņojums”).

38 — Direktīvas 2006/126 nolūks ir arī īstenot divus citus šādu galvenos mērķus: “samazināt [vadītāja apliecību] viltošanu” un “nodrošināt pilsoņu brīvu pārvietošanos” [skat. paskaidrojuma rakstu Komisijas 2003. gada 21. oktobra Priekšlikumam, kura rezultātā tika pieņemta Direktīva 2006/126, COM(2003) 621 *final*, 6. un 7. lpp., kā arī šīs direktīvas 2. un 17. apsvērumu].

39 — Skat. tostarp Direktīvas 91/439 preambulas ceturto un sesto apsvērumu. Mērķi stiprināt “ceļu satiksmes drošību” Tiesa bija vairākkārtīgi ņēmusi vērā judikatūrā attiecībā uz šīs direktīvas interpretāciju (šajā ziņā skat. spriedumus, 2005. gada 15. septembris, Komisija/Vācija, C-372/03, EU:C:2005:551, 28. punkts, kā arī 2009. gada 19. februāris, *Schwarz*, C-321/07, EU:C:2009:104, 79., 90. un 96. punkts).

40 — Kā tas ir norādīts Direktīvas 2006/126 preambulas 13. apsvērumā. Skat. arī šīs direktīvas preambulas 16. apsvērumu un detalizētus paskaidrojumus, kādi ir ietverti paskaidrojuma rakstā Priekšlikumā direktīvai (COM(2003) 621 *final*, 5. lpp., kā arī 14. lpp., 39. un 40. punkts).

41 — Saskaņā ar prasībām Direktīvas 2006/126 7. panta 1. punkta b) apakšpunktā, kurā ir paredzēts, ciktāl runa ir par mopēdu vadītājiem, ka teorētiskā pārbaudījuma veiksmīga izturēšana ir obligāta, lai iegūtu vadītāja apliecību, bet ka dalībvalstīm ir tiesības noteikt arī spēju un uzvedības pārbaudījumu, kas var atšķirties no pārbaudījuma triciklu un kvadriciklu gadījumā, kā arī medicīnisko pārbaudi. Šajā ziņā skat. priekšlikuma šai direktīvai (COM(2003) 621 *final*, 16. lpp., 52. punkts) paskaidrojuma rakstu.

54. Nevar noliegt, ka prasība mopēdu vadītājiem iegūt teorētiskās un, iespējams, praktiskās zināšanas, kādas ir prasītas Direktīvā 2006/126, ļauj nodrošināt augstāku drošības līmeni uz ceļiem. Turklāt fakts, ka ir nepieciešams administratīvas iestādes izsniegts dokuments, ļauj reģistrēt braukšanas tiesību īpašniekus un vajadzības gadījumā atņemt šīs tiesības smagu ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumu izdarītājiem<sup>42</sup>. No lietas materiālos iekļautajiem faktiem izriet, ka tiesiskais regulējums pamatlietā bija pieņemts tieši ar mērķi stiprināt drošību uz ceļiem un ka šai reformai, šķiet, bija pozitīva ietekme uz negadījumiem saistībā ar mopēdiem valsts teritorijā, ņemot vērā Rumānijas valdības sniegto statistiku<sup>43</sup>.

55. Kā to uzsver šī valdības un Slovērijas valdība, ja būtu jāpiekrīt *C. Popescu* interpretācijai, tad tas būtu tieši pretēji Direktīvas 2006/126 galvenajiem mērķiem, jo šāda interpretācija nozīmētu aizliegt dalībvalstīm paredzēt stingrākus nosacījumus, kas regulē tiesības braukt ar mopēdiem pa publiskajiem ceļiem, kādas pastāvēja pirms 2013. gada 19. janvāra, kaut arī juridisko prasību pastiprināšana šādā veidā skaidri uzlabotu drošību uz ceļiem.

56. Otrkārt, runājot konkrēti par Direktīvas 2006/126 13. pantu, Tiesa jau precizēja sākotnējos apsvērumos, kādi ir minēti spriedumā *Hofmann*, ka šī panta “Ārpus Kopienas izsniegtu vadītāju apliecību atbildes” mērķis ir vienīgi regulēt jautājumu par atbilstēm starp tiesībām, kas iegūtas pirms šīs direktīvas ieviešanas, un jautājumu par tajā definētajām atšķirīgajām vadītāja tiesību kategorijām<sup>44</sup>.

57. Tiesa savu interpretāciju pamatoja ar 13. panta vietu Direktīvas 2006/126 sistēmā<sup>45</sup>, kā arī uz šādiem apsvērumiem: “Šo analīzi apstiprina Direktīvas 2006/126 *travaux préparatoires* analīze, no kā izriet, ka to ģenerāladvokāts norādīja secinājumā 37. punktā [46], ka šīs direktīvas 13. panta 2. punkts tika pievienots pēc Eiropas Parlamenta iniciatīvas, kas pamatoja šo pievienošanu, precizējot, ka *agrāko vadītāja apliecību nomaiņas rezultātā nekādā ziņā netika zaudētas vai ierobežotas iegūtās tiesības attiecībā uz atļauju vadīt dažādas kategorijas transportlīdzekļus.*”<sup>47</sup>

58. Šajā lietā Rumānijas valdība balstās uz pamatojumu, kādu sniedza Parlaments, lai no tā, manuprāt, pamatoti secinātu, ka minētā 13. panta 2. punktā ir atsauce vienīgi uz tiesībām, kas iegūtas pirms 2013. gada 19. janvāra un kas tika realizētas *vadītāja apliecībā* vai līdzīga veida dokumentā, nevis uz situāciju, kurā pirms šī datuma mehāniskais transportlīdzeklis varēja tikt izmantots uz publiskajiem ceļiem, neesot vadītāja apliecībai, kā tas bija mopēdu vai tiem līdzīgu transportlīdzekļu gadījumā Rumānijā pirms Likuma Nr. 203/2012 stāšanās spēkā. Šādu piedāvāto pieeju, manuprāt, apstiprina citi elementi, kas ietverti Direktīvas 2006/126 sagatavošanas dokumentos<sup>48</sup>.

42 — Šajā ziņā skat. arī šo secinājumu 19. zemsvītras piezīmi.

43 — Skat. pamatojumu, kas minēts šo secinājumu 27. punktā, kā arī Rumānijas valdības rakstveida apsvērumus, kuros ir precizēts, ka “pēc tam, kad tika grozītas normas attiecībā uz mopēdu vadīšanu pa publiskajiem ceļiem, 2013. gadā tika reģistrēti 316 ceļu satiksmes negadījumi saistībā ar mopēdiem salīdzinājumā ar 1087 negadījumiem 2008. gadā, 1104 negadījumiem 2009. gadā, 973 negadījumiem 2010. gadā, 977 negadījumiem 2011. gadā un 906 negadījumiem 2012. gadā” un ka “2013. gadā ir samazinājies arī bojā gājušo personu skaits, proti, gāja bojā 41 persona, salīdzinot ar 168 personām 2008. gadā, 143 personām 2009. gadā, 126 personām 2010. gadā, 97 personām 2011. gadā un 107 personām 2012. gadā”.

44 — Spriedums, 2012. gada 26. aprīlis (C-419/10, EU:C:2012:240, 41. punkts). Atgādināšu, ka abas minētās kategorijas ir definētas šīs direktīvas 4. pantā.

45 — Spriedums, 2012. gada 26. aprīlis, *Hofmann* (C-419/10, EU:C:2012:240, 39. punkts), kurā ir precizēts saistībā ar minētās lietas priekšmetu, ka šī vieta “parāda, ka atsauce 13. panta 2. punktā ir tikai uz tiesībām, kas ir iegūtas īpašu kategoriju transportlīdzekļu vadīšanai, nevis uz vadītāja apliecības ierobežošanas, atņemšanas uz laiku vai galīgas atņemšanas pasākumiem”.

46 — Savos secinājumos attiecībā uz lietu *Hofmann* (C-419/10, EU:C:2011:723) ģenerāladvokāts Ī. Bots atsaucās uz 13. grozījumu, kāds tika piedāvāts Parlamenta 2005. gada 3. februāra ziņojumā. Pamatojums šim grozījumam, kas ir minēts šajā ziņojumā, attiecas uz “3. panta 2.b punktu (jaunā redakcija)” (skat. minētā ziņojuma 11. punktu), kura trešā daļā būtībā atbilst Direktīvas 2006/126 13. panta 2. punktam. Šī ziņojuma paskaidrojuma rakstā ir izklāstīti iemesli šim grozījumam attiecībā uz “jau aprītē esošo agrāko paraugu apmaiņu” dalībvalstīs un norādīts, ka šī jaunā norma nevar ietekmēt “tiesības vadīt noteiktu kategoriju transportlīdzekļus” (58. lpp.).

47 — Spriedums, 2012. gada 26. aprīlis, *Hofmann* (C-419/10, EU:C:2012:240, 42. punkts), mans izcēlums.

48 — Skat. it īpaši Parlamenta nostājas, kas pirmajā lasījumā bija pieņemta 2005. gada 23. februārī (P6\_TC1COD(2003)0252, OV 2005, C 304 E, 135. lpp.; turpmāk tekstā – “Parlamenta 2005. gada 23. februāra nostāja”), 3. panta 4. punktu, kā arī 2006. gada 27. novembra Ieteikumu otrajam lasījumam, kuru bija sagatavojusi Parlamenta Transporta un tūrisma komisija (A6-0414/2006) un kura paskaidrojuma raksta 2.4. punktā ir skaidri norādīts, ka “tiesības, kas iegūtas braukšanas tiesību jomā pirms [nākamās Direktīvas 2006/126] piemērošanas, nekādā veidā netiek ietekmētas (13. panta 2. punkts)” (mans izcēlums).

59. Papildus minētās direktīvas 13. panta izcelsmei tās preambulas 5. apsvēruma izcelsme arī sniedz lietderīgas norādes un liecina par labu šādai interpretācijai. Patiesībā Parlaments bija arī tas, kas piedāvāja ietvert apsvērumu, saskaņā ar kuru “*esošo vadītāja apliecību nomaiņa neierobežo iegūtās tiesības attiecībā uz atļauju vadīt dažādas kategorijas transportlīdzekļus*”<sup>49</sup>, atsaucoties uz pamatojumu, kāds tika sniegts attiecībā uz minēto pielikumu par to, kas varētu kļūt par šī 13. panta 2. punktu<sup>50</sup>. Turklāt, runājot tieši iepriekšējā apsvēruma kontekstā<sup>51</sup>, pastāv skaidra saikne starp iegūto tiesību, uz ko ir atsauce minētajā 5. apsvērumā, ievērošanu un iepriekš izsniegtajām vadītāja apliecībām, kuras ir jānomaina pret Eiropas vienotā parauga vadītāja apliecībām<sup>52</sup>.

60. Minētā 13. panta pats nosaukums, kas skaidri attiecas uz “*ārpus Kopienas izsniegtu vadītāju apliecību*”, kā arī tā 1. punkta formulējums, lasot to šī nosaukuma gaismā<sup>53</sup>, apstiprina Rumānijas valdības analīzi, saskaņā ar kuru, pieņemot šī panta 2. punktu, likumdevēja mērķis bija panākt, ka Kopienas tiesiskā regulējuma grozīšana vadītāja apliecību paraugu un vadītāja apliecību kategoriju saskaņošanas nolūkā neietekmē *tiesības, kuras ir ieguvušas tādas personas, kas ir saņēmušas vadītāja apliecību pirms 2013. gada 19. janvāra*, un vienīgi šo personu tiesības.

61. Šādu minētā 2. punkta konteksta analīzi apstiprina saturs Komisijas lēmumiem par atbilstēm starp, pirmkārt, tām vadītāja apliecību kategorijām, kuras dalībvalstis izsniedza pirms Direktīvas 2006/126 īstenošanas, un, otrkārt, vadītāja apliecību saskaņotajām kategorijām, kuras ir minētas šīs direktīvas 4. pantā<sup>54</sup>.

62. No iepriekš minētā izriet, ka iegūto tiesību aizsardzības principu, uz ko netieši atsaucas *C. Popescu*, viņam nevar piemērot, jo vienīgās tiesības, kuras aizsargā Direktīvas 2006/126 13. panta 2. punkts, ir tās, kas izriet no vadītāja apliecībām, kuras ir piešķirušas dalībvalstis pirms 2013. gada 19. janvāra, un ka ieinteresētajai personai nebija pirms šī datuma izsniegta vadītāja apliecība.

63. Turklāt, pat pieņemot, ka tāda situācija, kādā atrodas *C. Popescu*, var tikt uzskatīta par tādu, uz kuru attiecas minētais 13. panta 2. punkts, es tāpat kā Komisija un Slovākijas valdība uzskatu, ka šī norma paredz vien *iespēju* dalībvalstīm turpināt atzīt braukšanas tiesības, kas ir tikušas izsniegtas pirms 2013. gada 19. janvāra. Šajā pantā ir norādīts vienīgi tas, ka ar Direktīvu 2006/126 nav paredzēts ierobežot šīs tiesības, uz kurām līdz ar to attiecas iekšējie tiesiskie regulējumi, kas bija piemērojami pirms šī datuma līdz jebkurām reformām valsts līmenī.

64. Uzskats, ka valstu likumdevējiem ir pienākums uz nenoteiktu laiku saglabāt spēkā tādas tiesības braukt pa publiskajiem ceļiem, kas ir novecojušas, būtu pretrunā iepriekšminētajiem Direktīvas 2006/126<sup>55</sup> mērķiem. Manuprāt, braukšanas tiesības, kas iegūtas noteiktā laikā, nevar būt negrozāmas, jo to ierobežošanai vai pat atcelšanai var būt būtiska nozīme, jo īpaši to iemeslu dēļ, kas saistīti ar ceļu satiksmes drošību. Dalībvalstīm, manuprāt, vajadzētu varēt grozīt savus tiesiskos regulējumus, lai saskaņotu tos ar minētās direktīvas noteikumiem, tostarp attiecībā uz pagātņi, ja tās to uzskata par nepieciešamu.

49 — Nomainītai ir jānotiek precīzā termiņā, kurš ir noteikts Direktīvas 2006/126 3. panta 3. punktā un atbilstoši kuram “visas izsniegtās vai apritē esošās vadītāju apliecības atbilst šīs direktīvas prasībām [vēlākais līdz 2033. gada 19. janvārim]”.

50 — Skat. Parlamenta 2005. gada 3. februāra ziņojuma 3. grozījumu, 6. lpp., mans izcēlums.

51 — Atbilstoši Direktīvas 2006/126 preambulas 4. apsvērumam: “Lai novērstu to, ka vienotās Eiropas vadītāja apliecības paraugs kļūst par vēl vienu paraugu papildus tiem 110 paraugiem, kas jau ir apritē, dalībvalstīm būtu jāveic visi pasākumi, kas vajadzīgi, lai visiem vadītāju apliecību turētājiem izsniegtu vienota parauga apliecības.”

52 — Skat. arī Parlamenta 2005. gada 23. februāra nostājas preambulas 4. un 5. apsvērumu, kuros ir norādīts, ka “visas dalībvalstis jānomaina vecā parauga vadītāja apliecības, lai izvairītos no situācijas, kad vienota Eiropas parauga vadītāja apliecība tiek ieviesta kā Eiropas papildu modelis”, un ka “mainot esošās vadītāja apliecības, netiek ierobežotas tiesības vadīt dažādu kategoriju transportlīdzekļus”.

53 — Ņemot vērā minētā 13. panta nosaukumu, manuprāt, ir loģiski uzskatīt, ka frāze “tiesības, kas iegūtas pirms šīs direktīvas īstenošanas”, kura ietverta tā 1. punkta pirmajā daļā, ietver atsauci uz tiesībām, kādas izriet no “ārpus Kopienas parauga vadītāja apliecībām” atšķirībā no “Kopienas parauga vadītāja apliecībām”, kuras minētas Direktīvas 2006/126 1. pantā un iekļautas tās I pielikumā.

54 — Skat. tostarp Komisijas 2012. gada 18. decembra Lēmuma Nr. 2013/21/ES par vadītāja apliecību kategoriju savstarpējo atbilstību (OV 2013, L 19, 1. lpp.) un 2014. gada 20. marta Lēmuma Nr. 2014/209/ES par vadītāja apliecību kategoriju savstarpējo atbilstību (OV 2014, L 120, 1. lpp.) preambulas 1. un 3. apsvērumu.

55 — Skat. šo secinājumu 52. punktu.

65. Līdz ar to es uzskatu, ka Direktīvas 2006/126 noteikumi un it īpaši tās 13. panta 2. punkts, lasot to kopā ar preambulas 5. apsvērumu, ir jāinterpretē tādējādi, ka tie neliedz tādu valsts tiesisko regulējumu kā pamatlietā.

## V – Secinājumi

66. Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus, es iesaku Tiesai uz *Înalta Curte de Casație și Justiție* (Augstākā kasācijas un justīcijas tiesa, Rumānija) uzdoto prejudiciālo jautājumu atbildēt šādi:

Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 20. decembra Direktīvas 2006/126/EK par vadītāju apliecībām noteikumi, un, konkrētāk, tās 13. panta 2. punkts, lasot to kopā ar preambulas 5. apsvērumu, ir jāinterpretē tādējādi, ka tie neliedz tādu dalībvalsts tiesisko regulējumu, kurā ir prasīts, lai personas, kam ir dokuments, ar kuru pirms 2013. gada 19. janvāra tām ir atļauts vadīt mopēdus pa publiskajiem ceļiem, iegūst vadītāja apliecību, nokārtojot pārbaudījumus, kas ir līdzīgi tiem pārbaudījumiem, kuri tiek prasīti attiecībā uz citiem transportlīdzekļiem, lai tās varētu turpināt vadīt mopēdus pēc šī datuma.