



## Coletânea da Jurisprudência

CONCLUSÕES DO ADVOGADO-GERAL  
HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE  
apresentadas em 24 de novembro de 2016<sup>1</sup>

**Processo C-632/15**

**Costin Popescu**  
**contra**  
**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**

[pedido de decisão prejudicial apresentado pela Înalta Curte de Casație și Justiție (Supremo Tribunal de Cassação e de Justiça, Roménia)]

«Reenvio prejudicial — Transportes — Transportes rodoviários — Carta de condução — Diretiva 2006/126/CE — Artigo 13.º, n.º 2 — Conceito de ‘direito de conduzir concedido até 19 de janeiro de 2013’ — Legislação nacional que transpõe esta diretiva — Obrigação de obter uma carta de condução imposta às pessoas detentoras de uma autorização de conduzir ciclomotores sem carta de condução antes da entrada em vigor desta legislação — Admissibilidade»

### I – Introdução

1. O pedido de decisão prejudicial apresentado pela Înalta Curte de Casație și Justiție (Supremo Tribunal de Cassação e de Justiça, Roménia) tem por objeto a interpretação da Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro de 2006, relativa à carta de condução<sup>2</sup>, e mais especificamente, no essencial, a interpretação do seu artigo 13.º, n.º 2, em conjugação com o seu considerando 5.

2. Este pedido é apresentado no âmbito de um recurso interposto por um cidadão com vista a que a sua habilitação para conduzir um veículo ciclomotor na via pública, certificada por um documento que atesta ter participado num curso sobre legislação rodoviária, seja reconhecida após 19 de janeiro de 2013, data de aplicação das disposições da Diretiva 2006/126 pertinentes no caso em apreço<sup>3</sup> e data de entrada em vigor da legislação romena que transpõe esta diretiva para o direito nacional.

1 — Língua original: francês.

2 — JO 2006, L 403, p. 18. Esta diretiva entrou em vigor em 19 de janeiro de 2007.

3 — Por outro lado, resulta do disposto no artigo 18.º da Diretiva 2006/126 que os seus artigos 2.º, n.º 1, 5.º, 6.º, n.º 2, alínea b), 7.º, n.º 1, alínea a), 9.º, 11.º, n.ºs 1 e 3 a 6, 12.º, bem como os seus anexos I, II e III são aplicáveis a partir de 19 de janeiro de 2009. Quanto ao âmbito de aplicação *ratione temporis* das disposições desta diretiva, v., designadamente, acórdãos de 1 de março de 2012, Akyüz (C-467/10, EU:C:2012:112, n.ºs 25 e segs.), e de 26 de abril de 2012, Hofmann (C-419/10, EU:C:2012:240, n.ºs 33 e 37).

3. O interessado alega ser titular, por força do documento acima mencionado, de um «direito de conduzir concedido até 19 de janeiro de 2013» na aceção do artigo 13.º, n.º 2, da Diretiva 2006/126 e que tal o dispensa de se submeter às provas de natureza teórica e prática necessárias para obter a carta de condução exigida depois desta data para circular com ciclomotores na Roménia.

4. Em meu entender, tendo em conta as considerações que irei expor abaixo, as disposições desta diretiva não se opõem a uma legislação de transposição como a que está em causa no processo principal, nos termos da qual um Estado-Membro impõe a obtenção de uma carta de condução às pessoas que tinham anteriormente a autorização para conduzir ciclomotores na via pública sem serem titulares de tal carta de condução.

## II – Quadro jurídico

### A – Direito da União

5. Nos termos do considerando 5 da Diretiva 2006/126, esta «não deve prejudicar o direito de condução concedido ou adquirido antes da data da sua aplicação».

6. Segundo o considerando 13 desta diretiva, «[a] introdução de uma categoria de carta de condução para os ciclomotores destina-se, em especial, a reforçar a segurança rodoviária no que respeita aos condutores mais jovens, que, segundo as estatísticas, são os mais afetados pelos acidentes rodoviários».

7. O considerando 16 da diretiva enuncia que «[o] modelo de carta de condução estabelecido na Diretiva 91/439/CEE [4] deve ser substituído por um modelo único com o formato de um cartão plastificado. Este modelo de carta de condução carece ao mesmo tempo de uma adaptação devido à introdução de uma nova categoria de carta de condução para os ciclomotores e de uma nova categoria de carta de condução para os motociclos».

8. De acordo com o seu artigo 4.º, n.ºs 1 e 2, sob a epígrafe «Categorias, definições e idades mínimas»:

«1. A carta de condução prevista no artigo 1.º habilita a conduzir os veículos com motor de propulsão das categorias adiante definidas. Pode ser emitida a partir da idade mínima indicada para cada categoria. A expressão ‘veículo com motor de propulsão’ designa qualquer veículo autopropulsionado que circule por estrada pelos seus próprios meios [...].

2. Ciclomotores:

(Categoria AM)

— veículos de duas ou três rodas com uma velocidade máxima de projeto que não exceda 45 quilómetros por hora, tal como definidos na alínea a) do n.º 2 do artigo 1.º da Diretiva 2002/24/CE [5] (com exceção dos veículos com uma velocidade máxima de projeto inferior ou igual a 25 km/h) e quadriciclos ligeiros tal como definidos na alínea a) do n.º 3 do artigo 1.º da Diretiva 2002/24/CE;

— a idade mínima para a categoria AM é fixada em 16 anos.»

4 — Diretiva do Conselho, de 29 de julho de 1991, relativa à carta de condução (JO 1991, L 237, p. 1).

5 — Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de março de 2002, relativa à homologação dos veículos a motor de duas ou três rodas (JO 2002, L 124, p. 1).

9. O artigo 7.º da Diretiva 2006/126, sob a epígrafe «Emissão, validade e renovação», dispõe, no seu n.º 1, alíneas a) e b):

«1. As cartas de condução só serão emitidas aos candidatos:

- a) aprovados num exame de controlo de aptidão e de comportamento e num exame teórico de avaliação dos conhecimentos, e que satisfaçam as normas médicas, nos termos dos Anexos II e III;
- b) aprovados unicamente num exame teórico de avaliação dos conhecimentos, no que diz respeito à categoria AM. Os Estados-Membros podem impor um exame de avaliação da aptidão e do comportamento e um exame médico para esta categoria.

Para os triciclos e quadriciclos desta categoria, os Estados-Membros podem impor um exame distinto de controlo de aptidão e de comportamento. Para a diferenciação dos veículos da categoria AM, o respetivo código nacional pode ser inserido na carta de condução».

10. O artigo 13.º desta diretiva, intitulado «Equivalências de cartas de condução de modelo não comunitário», tem a seguinte redação:

«1. Obtido o acordo da Comissão, os Estados-Membros estabelecerão equivalências entre os direitos obtidos antes da entrada em vigor da presente diretiva e as categorias definidas no artigo 4.º

Após consulta à Comissão, os Estados-Membros poderão introduzir nas suas legislações nacionais as adaptações necessárias para a aplicação do disposto nos n.ºs 4, 5 e 6 do artigo 11.º [6].

2. Qualquer direito de conduzir concedido até 19 de janeiro de 2013 não poderá ser anulado ou de qualquer modo restringido pelas disposições da presente diretiva.»

11. Por força do artigo 16.º, n.ºs 1 e 2, da Diretiva 2006/126, intitulado «Transposição», os Estados-Membros, por um lado, deviam adotar e publicar, o mais tardar até 19 de janeiro de 2011, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento às disposições da referida diretiva nele enumeradas<sup>7</sup> e, por outro, deviam aplicar essas disposições de transposição a partir de 19 de janeiro de 2013.

## B – Direito romeno

12. A legea nr. 203/2012<sup>8</sup> (Lei n.º 203/2012), que transpôs determinadas disposições da Diretiva 2006/126 para o direito romeno, é aplicável desde 19 de janeiro de 2013. Esta lei alterou o Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice (Despacho urgente n.º 195/2002, relativo à circulação na via pública) (a seguir «OUG n.º 195/2002»)<sup>9</sup>, bem como o regulamento de aplicação deste despacho urgente, aprovado por Decisão do Governo n.º 1391/2006<sup>10</sup>.

6 — O referido artigo 11.º intitula-se «Disposições diversas relativas à troca, apreensão, substituição e reconhecimento das cartas de condução».

7 — A saber, os artigos 1.º, n.º 1, 3.º, 4.º, n.ºs 1 a 3 e n.º 4, alíneas b) a k), 6.º, n.ºs 1, 2, alíneas a) e c) a e), 7.º, n.ºs 1, alíneas b) a d), 2, 3 e 5, 8.º, 10.º, 13.º a 15.º, assim como o ponto 2 do anexo I, o ponto 5.2 do anexo II, no que se refere às categorias A1, A2 e A, e os anexos IV a VI.

8 — Lei de 9 de novembro de 2012 (*Monitorul Oficial al României*, n.º 760, de 12 de novembro de 2012).

9 — Despacho urgente alterado e completado posteriormente (*Monitorul Oficial al României*, parte I, n.º 670, de 3 de agosto de 2006).

10 — Decisão de 4 de outubro de 2006 (*Monitorul Oficial al României*, parte I, n.º 876, de 26 de outubro de 2006).

13. Antes da entrada em vigor da Lei n.º 203/2012, o regulamento de aplicação do OUG n.º 195/2002 previa, no seu artigo 160.º, n.º 2, que «[a]s pessoas que não possuam carta de condução só podem conduzir ciclomotores na via pública se fizerem prova de que completaram um curso sobre legislação rodoviária, no âmbito de um estabelecimento autorizado para a preparação de condutores de veículos a motor».

14. O artigo 161.º, n.º 2, deste regulamento de aplicação especificava que «[q]uando circulem na via pública, os ciclistas devem estar munidos do seu documento de identificação e os condutores de ciclomotores devem, para além disso, estar munidos do seu certificado de formação sobre a legislação rodoviária e do certificado de registo do veículo».

15. Com a entrada em vigor da Lei n.º 203/2012, as disposições dos artigos 160.º e 161.º do referido regulamento de aplicação do OUG n.º 195/2002 que diziam respeito aos ciclomotores foram revogadas, ao passo que as disposições aplicáveis às bicicletas continuaram em vigor.

16. O artigo 6.º, n.ºs 6 e 21, do OUG n.º 195/2002, conforme alterado pela referida Lei n.º 203/2012 (a seguir «OUG n.º 195/2002 alterado»), define os conceitos de «veículo a motor» e de «ciclomotor», e estabelece, por um lado, que «os ciclomotores [...] são considerados veículos a motor», e, por outro, que os quadriciclos ligeiros «[s]ão equiparados aos ciclomotores».

17. O seu artigo 20.º, n.ºs 1 e 2, tem a seguinte redação:

«(1) Para conduzirem na via pública veículos a motor, [...] os condutores devem estar na posse da respetiva carta de condução.

(2) As cartas de condução são emitidas para as seguintes categorias de veículos: AM [...].»

18. O anexo 1 do OUG n.º 195/2002 alterado refere-se às categorias de veículos para as quais é emitida uma carta de condução, conforme previstas no seu artigo 20.º, n.º 2. A alínea a) do referido anexo define a «categoria AM» como visando os «ciclomotores».

19. Nos termos do artigo 23.º, n.ºs 1 e 9, do OUG n.º 195/2002 alterado:

«(1) O direito de conduzir um veículo a motor [...] na via pública é concedido exclusivamente ao titular de uma carta de condução válida, correspondente à categoria à qual pertence o veículo, ou a qualquer pessoa que exhiba, em substituição, um documento que a autorize a circular na via pública.

[...]

(9) O exame para obtenção da carta de condução consiste na realização de uma prova teórica de verificação de conhecimentos e numa prova prática de aptidão e de comportamento, em função da categoria de carta pretendida.

A prova prática para a categoria AM consiste unicamente no controlo da aptidão em recintos fechados destinados ao efeito. As condições de obtenção da carta de condução são estabelecidas por regulamento.»

### III – O litígio no processo principal, a questão prejudicial e a tramitação do processo no Tribunal de Justiça

20. C. Popescu é titular de um certificado de registo, que lhe foi emitido em 12 de outubro de 2010, para um quadriciclo ligeiro da marca Aixam, classificado como veículo de categoria L6e<sup>11</sup>, equiparado a um ciclomotor. Possui também um certificado, datado de 26 de outubro de 2010, que atesta que participou num curso sobre legislação rodoviária para a condução de ciclomotores na via pública. Os referidos documentos eram suficientes, à data, para poder circular com um veículo como o seu, nos termos dos artigos 160.º e 161.º do regulamento de aplicação do OUG n.º 195/2002 na versão então em vigor.

21. A partir de 19 de janeiro de 2013, a condução na via pública de ciclomotores, ou de veículos equiparados, na Roménia, ficou condicionada à obtenção de uma carta de condução, por força da Lei n.º 203/2012, que alterou o OUG n.º 195/2002, por forma a transpor para o direito nacional algumas disposições da Diretiva 2006/126<sup>12</sup>.

22. C. Popescu interpôs recurso contra diversas autoridades nacionais<sup>13</sup>, junto da Curtea de Apel București (Tribunal de Recurso de Bucareste, Roménia), com vista a que o seu direito de conduzir ciclomotores na via pública, adquirido antes de 19 de janeiro de 2013, continuasse a ser reconhecido após essa data, sem obrigação de cumprir formalidades ou procedimentos adicionais<sup>14</sup>, e que a autoridade competente lhe emitisse um documento que atestasse este direito. Para fundamentar o recurso, alegou que a nova legislação, decorrente da Lei n.º 203/2012, viola as disposições da Diretiva 2006/126.

23. Tendo o recorrente, no processo principal, suscitado igualmente uma exceção de inconstitucionalidade relativamente às disposições do Despacho urgente n.º 195/2002, conforme alteradas pela referida lei, a Curtea de Apel București remeteu o caso para a Curtea Constituțională (Tribunal Constitucional, Roménia).

24. Por decisão de 5 de dezembro de 2013, este último órgão jurisdicional julgou improcedente a exceção de inconstitucionalidade, uma vez que a interpretação das normas do direito da União excedia o âmbito das suas competências, cabendo esta prerrogativa exclusivamente ao Tribunal de Justiça, e que as disposições do direito nacional visadas por C. Popescu estavam em conformidade com a Constituição romena.

25. Com base na referida decisão, a Curtea de Apel București (Tribunal de Recurso de Bucareste) considerou o recurso inadmissível, por decisão de 8 de abril de 2014.

26. C. Popescu recorreu desta decisão para a Înalta Curte de Casație și Justiție (Supremo Tribunal de Cassação e de Justiça), alegando que as disposições da Lei n.º 203/2012 não estariam em conformidade com o considerando 5 e o artigo 13.º, n.º 2, da Diretiva 2006/126, o qual prevê que «[q]ualquer direito de conduzir concedido até 19 de janeiro de 2013 não poderá ser anulado ou de qualquer modo restringido pelas disposições [dessa] diretiva».

11 — Quanto a este conceito, v. artigo 1.º, n.º 3, alínea a), da Diretiva 2002/24.

12 — As autoridades demandadas no processo principal afirmaram que esta alteração visava transpor para o direito nacional, mais concretamente, os artigos 4.º, 6.º, 7.º, 12.º e 13.º da Diretiva 2006/126.

13 — A saber, o Guvernul României (Governo romeno), o Ministerul Afacerilor Interne (Ministério da Administração Interna), a Direcția Regim Permise de Conducere și înmatriculare a Vehiculelor (Direção do sistema de cartas de condução e de matrícula de veículos a motor), a Direcția Rutieră (Direção Rodoviária) e o Serviciul Public Comunitar Regim Permise de Conducere și înmatriculare a Vehiculelor (Serviço Público local — Sistema de cartas de condução e de matrícula de veículos a motor).

14 — Nas suas observações, o Governo romeno esclarece que, por força das disposições nacionais transitórias, uma vez que C. Popescu detinha a prova da conclusão de um curso sobre legislação rodoviária, obtida antes da entrada em vigor da nova legislação, teria tido «a possibilidade, entre 19 de janeiro de 2013 e 19 de janeiro de 2014, de realizar o exame de verificação dos conhecimentos teóricos e das aptidões práticas [...], sem frequentar um curso sobre legislação rodoviária [no contexto de um estabelecimento autorizado de formação de condutores de veículos a motor], desde que respeitasse as demais condições previstas na Diretiva 2006/126».

27. Na contestação, o Inspectoratul General al Poliției Române (Inspeção-geral da polícia romena) invocou que as alterações introduzidas no OUG n.º 195/2002 pela Lei n.º 203/2012, que consistem em subordinar a condução de um ciclomotor à obtenção de uma carta de condução, foram motivadas pelo objetivo de melhorar a segurança rodoviária, reduzindo o número e as consequências dos acidentes rodoviários em que estejam envolvidos ciclomotores, através da exigência imposta aos condutores de adquirirem os conhecimentos teóricos e as aptidões práticas necessárias no âmbito de um curso de formação adequado.

28. Neste contexto, por despacho de 12 de novembro de 2015, recebida no Tribunal de Justiça em 30 de novembro de 2015, a Înalta Curte de Casație și Justiție (Supremo Tribunal de Cassação e de Justiça) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

«Deve a Diretiva 2006/126 [...] ser interpretada no sentido de que autoriza o Estado romeno a obrigar os condutores de ciclomotores, detentores de um documento oficial que lhes atribuía o direito de conduzir na via pública antes de 19 de janeiro de 2013, a obter uma carta de condução, submetendo-se a provas ou exames semelhantes aos previstos para os demais veículos a motor, para poderem continuar a conduzir ciclomotores após tal data?»

29. Foram apresentadas observações escritas por C. Popescu, pelos Governos romeno e eslovaco, bem como pela Comissão Europeia. Não houve lugar a audiência de alegações.

#### IV – Análise

##### A – Quanto ao conteúdo da questão prejudicial

30. A questão submetida pelo órgão jurisdicional de reenvio exige, em meu entender, a apresentação de observações preliminares, tanto no que respeita à formulação desta questão, como ao tratamento que se propõe lhe seja conferido.

##### 1. Quanto à qualificação jurídica da matéria de facto do litígio no processo principal

31. Importa salientar que a redação da questão submetida ao Tribunal de Justiça suscitou precisões, ou mesmo reservas, por parte do Governo romeno.

32. Considerando a questão submetida, o órgão jurisdicional de reenvio parece ter partido da premissa de que o recorrente no processo principal era «detento[r] de um documento oficial que [lhe] atribuía o direito de conduzir na via pública antes de 19 de janeiro de 2013», por força da legislação romena em vigor antes dessa data. No entanto, o Governo romeno contesta que qualquer dos dois documentos que o interessado invoca<sup>15</sup> possa ser considerado como tendo o valor de um documento oficial que lhe tenha efetivamente atribuído o direito em questão nessa data.

33. Relativamente ao certificado de registo emitido a C. Popescu pela autoridade administrativa competente<sup>16</sup>, o Governo romeno considera que o mesmo «constituía apenas a prova do registo do veículo [em causa]» e permitia que este fosse classificado, nos termos das disposições nacionais aplicáveis à matéria<sup>17</sup>. Relativamente ao certificado de participação num curso sobre legislação

15 — V. n.º 20 das presentes conclusões.

16 — A saber, o Serviciul Public Comunitar de Evidență a persoanelor Sector 4 București (Serviço público de registo do setor 4, Bucareste).

17 — A este título, o Governo romeno cita o artigo 12.º, n.º 1, do OUG n.º 195/2002, nos termos do qual «[p]ara poderem circular na via pública, os veículos, com exceção daqueles puxados ou empurrados à mão e das bicicletas, devem ser matriculados ou registados, consoante o caso, e ostentar placas com o número de matrícula ou de registo [...]», bem como o artigo 14.º, n.º 1, do referido despacho urgente, do qual resulta que o veículo de C. Popescu devia ter sido registado, nomeadamente, junto de uma das freguesias do município de Bucareste, as quais mantêm registos de veículos como os ciclomotores.

rodoviária que lhe foi entregue por uma escola de condução, o mesmo Governo alega que tal certificado de formação sobre legislação rodoviária cumpria os requisitos das normas em vigor àquela data<sup>18</sup>, sem, contudo, dar origem a um verdadeiro direito de conduzir um veículo a motor na via pública. Segundo este Governo, este último direito, que o artigo 23.º, n.º 1, do OUG n.º 195/2002 terá reconhecido exclusivamente aos titulares de uma *carta de condução* válida, não deveria ser confundido com o simples *direito de utilizar ciclomotores na via pública*, que foi concedido por outras normas anteriormente invocadas<sup>19</sup>.

34. A este respeito, cumpre recordar que, no âmbito de um reenvio prejudicial ao abrigo do artigo 267.º TFUE, a definição do conteúdo do direito interno de um Estado-Membro e a qualificação jurídica do litígio competem unicamente ao órgão jurisdicional de reenvio onde este corre<sup>20</sup>. Não podendo o Tribunal de Justiça proceder a uma apreciação dos elementos factuais da causa à luz das disposições do direito nacional aplicáveis, incumbe-lhe pronunciar-se tendo em conta as considerações de facto e de direito expostas na decisão de reenvio<sup>21</sup>. Todavia, o Tribunal de Justiça pode, num espírito de colaboração com os órgãos jurisdicionais nacionais, fornecer-lhes todas as indicações que considere necessárias<sup>22</sup>.

35. Neste caso, esclareço que, a meu ver, nenhum dos dois documentos invocados pelo recorrente no processo principal poderá ser considerado como um ato constitutivo de uma verdadeira «carta de condução», emitida pelas autoridades de um Estado-Membro, na aceção da Diretiva 2006/126. Resta saber se o interessado terá sido titular de um «direito de conduzir concedido até 19 de janeiro de 2013», por força da legislação romena em vigor antes dessa data, direito esse que poderia, ou deveria, ser preservado por força do artigo 13.º, n.º 2, da Diretiva 2006/126.

## 2. Quanto ao objeto da questão prejudicial e às teses em discussão

36. No essencial, o órgão jurisdicional de reenvio pede ao Tribunal de Justiça que determine se as disposições da Diretiva 2006/126 e, em especial, o seu artigo 13.º, n.º 2, se opõem, ou não, à legislação de um Estado-Membro que obriga as pessoas que possuíam uma autorização de conduzir ciclomotores na via pública sem, contudo, serem titulares de uma carta de condução, antes de 19 de janeiro de 2013 — data da entrada em vigor das disposições que transpõem a referida diretiva para o direito interno — a obterem essa carta para poderem continuar a conduzir estes veículos após essa data.

37. Relembro que o Tribunal de Justiça já procedeu à interpretação de diversas disposições da Diretiva 2006/126, nomeadamente numa série de acórdãos relativos ao princípio do reconhecimento mútuo das cartas de condução na aceção dessa diretiva<sup>23</sup>. A questão aqui submetida reveste um caráter inédito, na medida em que a interpretação do conceito de «direito de conduzir concedido até 19 de janeiro de

18 — A saber, o artigo 160.º, n.º 2, e o artigo 161.º, n.º 2, do regulamento de aplicação do Despacho urgente n.º 195/2002, na sua versão inicial.

19 — O Governo romeno sustenta que, antes da alteração do OUG n.º 195/2002 pela Lei n.º 203/2012, um ciclomotor não era considerado um veículo a motor, que os condutores de ciclomotores estavam sujeitos às mesmas regras de circulação na via pública que os ciclistas (devendo, designadamente, circular nas ciclovias) e que o certificado de participação num curso sobre legislação rodoviária exigido a esses condutores não lhes podia ser retirado pelas autoridades policiais nem ser objeto de restrições por infração à legislação rodoviária (por exemplo, em caso de condução sob a influência do álcool ou desrespeito de um sinal luminoso vermelho), contrariamente às possibilidades existentes para as cartas de condução.

20 — V., designadamente, acórdãos de 17 de março de 2011, Naftiliaki Etaireia Thasou e Amaltheia I Naftiki Etaireia (C-128/10 e C-129/10, EU:C:2011:163, n.º 40); de 28 de julho de 2011, Samba Diouf (C-69/10, EU:C:2011:524, n.º 59); e de 13 de dezembro de 2012, Caves Krier Frères (C-379/11, EU:C:2012:798, n.ºs 35 e segs.).

21 — V., designadamente, acórdãos de 20 de maio de 2010, Harms (C-434/08, EU:C:2010:285, n.º 33); de 3 de maio de 2012, Kastrati e o. (C-620/10, EU:C:2012:265, n.º 38); e de 11 de setembro de 2014, Essent Belgium (C-204/12 a C-208/12, EU:C:2014:2192, n.º 52).

22 — V., designadamente, acórdãos de 1 de julho de 2008, MOTOE (C-49/07, EU:C:2008:376, n.º 30); de 29 de outubro de 2009, Pontin (C-63/08, EU:C:2009:666, n.º 49); e de 18 de julho de 2013, AES-3C Maritza East 1 (C-124/12, EU:C:2013:488, n.º 42).

23 — V. acórdãos de 1 de março de 2012, Akyüz (C-467/10, EU:C:2012:112); de 26 de abril de 2012, Hofmann (C-419/10, EU:C:2012:240); de 23 de abril de 2015, Aykul (C-260/13, EU:C:2015:257); de 21 de maio de 2015, Wittmann (C-339/14, EU:C:2015:333); e de 25 de junho de 2015, Nimanis (C-664/13, EU:C:2015:417).

2013», que consta do artigo 13.º, n.º 2, da referida diretiva, nunca constituiu objeto de uma questão prejudicial. Não obstante, sublinho que o Tribunal de Justiça se pronunciou sobre a função cumprida por esta disposição, no âmbito das observações preliminares formuladas no acórdão Hofmann<sup>24</sup>. Mais adiante voltarei às conclusões que podem ser extraídas deste precedente jurisprudencial<sup>25</sup>.

38. Na sua decisão, o órgão jurisdicional de reenvio não toma posição sobre a resposta que poderia ser dada à questão submetida. Nas suas observações escritas, C. Popescu defende a tese segundo a qual seria contrário aos requisitos da Diretiva 2006/126, e mais especificamente ao teor do seu artigo 13.º, n.º 2, retirar às pessoas que se encontram na mesma situação que ele o direito de conduzirem ciclomotores na via pública, adquirido na vigência da legislação anterior à reforma controvertida.

39. Em contrapartida, tanto os Governos romeno e eslovaco, como a Comissão Europeia consideram que as disposições da referida diretiva não se opõem a medidas nacionais de transposição como as que estão em causa no processo principal, as quais tornam mais rígidas as condições de habilitação para a condução de ciclomotores ao imporem a obtenção de uma carta de condução e, por conseguinte, a realização de provas e/ou exames semelhantes aos exigidos para a condução de outros veículos a motor<sup>26</sup>. Partilho desta última opinião, pelas razões expostas a seguir.

#### B – Quanto à resposta à questão prejudicial

40. Tendo em conta as divergências existentes entre as diversas versões linguísticas do artigo 13.º, n.º 2, da Diretiva 2006/126, em conjugação com o considerando 5 da mesma, é possível questionar a incidência que estas disposições devem ter na resolução de um litígio como o do processo principal. No entanto, parece-me evidente que não só os objetivos visados por esta diretiva, como também o contexto no qual se insere mais especificamente o seu artigo 13.º, apontam no sentido de uma interpretação contrária à proposta por C. Popescu.

#### 1. Quanto às dúvidas suscitadas pela redação do artigo 13.º, n.º 2, da Diretiva 2006/126

41. Recordo que o artigo 13.º, n.º 2, da Diretiva 2006/126, invocado por C. Popescu para fundamentar que não estava obrigado a obter uma carta para poder continuar a conduzir na via pública o seu veículo equiparado a um ciclomotor, tem a seguinte redação, na sua versão em língua francesa: «[a]ucun *droit de conduire délivré* avant le 19 janvier 2013 n'est supprimé ou assorti de restrictions quelconques aux termes des dispositions de la présente directive»<sup>27</sup> [«qualquer *direito de conduzir concedido* até 19 de janeiro de 2013 não poderá ser anulado ou de qualquer modo restringido pelas disposições da presente diretiva»].

42. Uma interpretação literal da expressão «*droit de conduire délivré*» [«direito de conduzir concedido»], constante desta versão, em especial à luz da aceção comum do termo «*délivré*» [«concedido»]<sup>28</sup>, poderia permitir considerar que a formulação do referido artigo 13.º, n.º 2, implica que apenas as habilitações de condução expressas que resultem de um ato atribuído formalmente,

24 — Acórdão de 26 de abril de 2012 (C-419/10, EU:C:2012:240, n.ºs 30 a 42). Importa esclarecer que a questão submetida neste processo tinha por objeto a interpretação do artigo 2.º, n.º 1, e do artigo 11.º, n.º 4, segundo parágrafo, da Diretiva 2006/126, embora o órgão jurisdicional de reenvio se interrogasse se o artigo 13.º, n.º 2, da referida diretiva podia obstar à aplicação destas disposições, sabendo que o recorrente no processo principal alegava que, por força desta disposição, as cartas de condução emitidas antes de 19 de janeiro de 2013 não poderiam ser objeto de uma medida de restrição, suspensão ou apreensão (v., também, conclusões do advogado-geral Y. Bot no processo Hofmann, C-419/10, EU:C:2011:723, n.ºs 28 a 39).

25 — V. n.ºs 56 e segs. das presentes conclusões.

26 — De acordo com o artigo 23.º, n.ºs 1 e 9, do OUG n.º 195/2002 alterado.

27 — O sublinhado é meu.

28 — A «*délivrance*», em francês, é definida, «no senso comum», como «l'action de remettre à une personne une chose ou un acte [tel que] la copie exécutoire d'un jugement» [a ação de entregar a uma pessoa uma coisa ou um ato, tal como uma cópia de uma sentença com força executiva] (v. Cornu, G., *Vocabulaire juridique*, sob a direção da Associação Henri Capitant, Presses Universitaires de France, Paris, 2016, p. 322).

geralmente sob a forma de um ato administrativo individual, antes de 19 de janeiro de 2013, não seriam afetadas, por força desta disposição, pelos requisitos estabelecidos na Diretiva 2006/126. Julgo que uma abordagem semelhante poderia resultar de outras versões linguísticas da mesma disposição<sup>29</sup>.

43. A este respeito, saliento que os termos «delivré» [«concedido»] ou «délivrance» [«emissão»] constam também, designadamente, da versão em língua francesa dos artigos 4.º, 6.º e 7.º da Diretiva 2006/126<sup>30</sup>, que têm por objeto as condições mínimas de emissão do modelo único de carta de condução europeia prevista no seu artigo 1.º, o que reforça a ideia de que estes dois termos se referem geralmente à entrega, por parte das autoridades nacionais competentes, de um documento que confere ao seu titular um direito de conduzir de natureza equivalente ao decorrente de uma carta de condução em sentido estrito.

44. Além disso, faço notar que o conceito de «droit de conduire» [«direito de conduzir»] foi usado em relação às cartas de condução, designadamente na versão francesa do artigo 8.º, n.º 2, da Diretiva 91/439<sup>31</sup>, que foi substituída pela Diretiva 2006/126, e que o referido direito tem sido geralmente apresentado como «resultante de uma carta de condução» na jurisprudência do Tribunal de Justiça sobre a interpretação desta Primeira Diretiva<sup>32</sup>.

45. No entanto, a terminologia utilizada noutras versões linguísticas do artigo 13.º, n.º 2, da Diretiva 2006/126 é suscetível de originar uma interpretação diferente.

46. Em particular, na versão em língua romena, que é invocada por C. Popescu, consta a expressão «drept de conducere acordat», sendo esclarecido que o termo «drept» se refere normalmente ao direito em si, e não ao documento formal que atesta um direito atribuído, e que, ao contrário do termo «délivré», que na língua francesa se refere geralmente a um ato, a palavra romena «acordat» corresponde literalmente às palavras francesas «accordé» ou «octroyé», podendo visar tanto um direito como um documento.

47. O mesmo acontece noutras versões linguísticas desta disposição, das quais constam palavras que parecem ter um significado mais neutro e, portanto, um âmbito mais geral do que a expressão «droit de conduire delivré» («direito de conduzir concedido») constante da versão francesa<sup>33</sup>. Daí poderia concluir-se que qualquer habilitação ou faculdade de conduzir que tivesse sido reconhecida por um Estado-Membro, ainda que sem um ato formal, seria suscetível de se enquadrar na salvaguarda de direitos anteriores, prevista no referido artigo 13.º, n.º 2.

48. Além disso, o considerando 5 da Diretiva 2006/126, pelo menos na sua versão francesa, não permite dissipar com certeza a dúvida expressa no presente processo, na medida em que indica que a referida diretiva «ne devrait pas porter atteinte aux droits de conduire existants ou obtenus avant sa date d'application» [«não deve prejudicar o direito de condução existente ou adquirido antes da data da sua aplicação»]. Os dois termos utilizados nesta formulação podem sugerir que deveriam preservar-se não só os direitos de conduzir «obtenus» [«adquiridos»] formalmente mas também aqueles «existants» [«existentes»] efetivamente antes dessa data, o que consubstancia uma abordagem mais ampla do que a sugerida pelo termo «délivré» [«concedido»] utilizado na versão francesa do artigo 13.º, n.º 2.

29 — V., designadamente, as versões das línguas dinamarquesa, alemã, croata, portuguesa e eslovaca.

30 — Ambos os termos constam também, designadamente, da versão francesa dos considerandos 2, 4, 6, 8 e 9 da referida diretiva, bem como dos seus artigos 2.º, 3.º, 11.º e 15.º.

31 — De acordo com o qual «o Estado-Membro de residência habitual pode aplicar ao titular de uma carta de condução emitida por outro Estado-Membro as suas disposições nacionais em matéria de restrição, suspensão, retirada ou anulação do direito de conduzir e, se necessário, proceder, para o efeito, à troca dessa carta» (o sublinhado é meu).

32 — V., designadamente, acórdãos de 26 de junho de 2008, Wiedemann e Funk (C-329/06 e C-343/06, EU:C:2008:366, n.ºs 62, 64, 72 e segs., bem como 81 e segs.); de 20 de novembro de 2008, Weber (C-1/07, EU:C:2008:640, n.º 41); de 19 de fevereiro de 2009, Schwarz (C-321/07, EU:C:2009:104, n.ºs 91, 97 e 98); e de 13 de outubro de 2011, Apelt (C-224/10, EU:C:2011:655, n.º 31).

33 — Designadamente, as versões nas línguas búlgara, estónia, grega, inglesa, italiana, letã, húngara, maltesa, polaca, eslovena e sueca.

49. Segundo jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, a redação utilizada numa das versões linguísticas de uma disposição do direito da União não pode servir de base única à interpretação dessa disposição e não lhe pode ser atribuído carácter prioritário em relação às outras versões linguísticas. As disposições do direito da União devem, com efeito, ser interpretadas e aplicadas de maneira uniforme, à luz das versões redigidas em todas as línguas da União Europeia. Em caso de divergência entre as diversas versões linguísticas de um texto do direito da União, como acontece no caso em apreço, a disposição em questão deve ser interpretada em função da sistemática geral e da finalidade da regulamentação de que constitui um elemento<sup>34</sup>.

50. Ora, tendo em conta o contexto e as finalidades desta disposição, que tenciono aqui descrever, entendo que o conceito de «direito de conduzir concedido», na aceção do artigo 13.º, n.º 2, da Diretiva 2006/126, deve revestir um significado estrito, e não ser objeto de uma interpretação extensiva que consiste em proibir os Estados-Membros de exigirem que uma pessoa que beneficiou de uma habilitação informal para conduzir antes de 19 de janeiro de 2013 seja obrigada a obter uma carta de condução a partir dessa data.

2. Quanto à interpretação preconizada à luz dos objetivos da Diretiva 2006/126 e do contexto próprio do seu artigo 13.º

51. Em primeiro lugar, importa referir que o objetivo da Diretiva 2006/126 não consistia em proceder a uma harmonização completa das legislações nacionais aplicáveis às cartas de condução, mas em fixar, sobretudo, as condições mínimas para a sua emissão<sup>35</sup>, ainda que o âmbito de aplicação material das normas do direito da União neste domínio tenha sido alargado relativamente ao que resultava anteriormente da Diretiva 91/439<sup>36</sup>. O modelo único de carta de condução previsto nestas diretivas visava substituir progressivamente os diferentes tipos de carta de condução existentes nos Estados-Membros e permitir um reconhecimento mútuo das cartas de condução, sem formalidades, de forma a favorecer a livre circulação de pessoas que se deslocam no interior da União<sup>37</sup>.

52. A maior harmonização instituída pela Diretiva 2006/126 visava, entre outros objetivos<sup>38</sup>, «contribuir para o reforço da segurança rodoviária», imperativo ao qual a Diretiva 91/439 já pretendia dar resposta<sup>39</sup>. Nesta perspetiva, a Diretiva 2006/126 introduziu, entre outras inovações, a exigência de uma carta de condução para os ciclomotores, os quais não eram abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 91/439, de forma a «reforçar a segurança rodoviária no que respeita aos condutores mais jovens, que, segundo as estatísticas, são os mais afetados pelos acidentes rodoviários»<sup>40</sup>.

34 — V., designadamente, acórdãos de 28 de julho de 2016, Edilizia Mastrodonato (C-147/15, EU:C:2016:606, n.º 29), e de 22 de setembro de 2016, Breitsamer und Ulrich (C-113/15, EU:C:2016:718, n.º 58).

35 — Sobre este assunto, v. Maiani, F., e o., *Droit européen des transports*, Helbing & Lichtenhahn, Basileia, 2.ª edição, 2013, p. 87.

36 — V., designadamente, os considerandos 2, 3, 8, 9, 16 e 18 da Diretiva 2006/126.

37 — V. os primeiro e segundo considerandos da Diretiva 91/439, sendo que este último recorda que «foi realizada uma primeira etapa neste sentido através da Primeira Diretiva 80/1263/CEE do Conselho, de 4 de dezembro de 1980, relativa à criação de uma carta de condução comunitária ([JO 1980, L 375, p. 1])». Quanto à evolução seguida neste domínio, v., designadamente, pp. 56 e segs. do relatório do Parlamento Europeu, de 3 de fevereiro de 2005, sobre a proposta da Comissão Europeia que conduziu à adoção da Diretiva 2006/126 [(A6-0016/2005), a seguir «relatório do Parlamento de 3 de fevereiro de 2005»].

38 — A Diretiva 2006/126 visa também cumprir os dois outros objetivos principais seguintes: «reduzir as possibilidades de fraude [relativamente à carta de condução]» e «garantir a livre circulação dos cidadãos» [v. exposição de motivos da proposta da Comissão Europeia, de 21 de outubro de 2003, que conduziu à adoção da Diretiva 2006/126, COM(2003) 621 final, pp. 6 e 7, bem como os considerandos 2 e 17 desta diretiva].

39 — V., designadamente, primeiro, quarto e sexto considerandos da Diretiva 91/439. O objetivo de reforçar a «segurança da circulação rodoviária» foi repetidamente tido em conta pelo Tribunal de Justiça na sua jurisprudência relativa à interpretação desta diretiva (v., designadamente, acórdãos de 15 de setembro de 2005, Comissão/Alemanha, C-372/03, EU:C:2005:551, n.º 28, e de 19 de fevereiro de 2009, Schwarz, C-321/07, EU:C:2009:104, n.ºs 79, 90 e 96).

40 — Como indicado no considerando 13 da Diretiva 2006/126. V., também, o considerando 16 da referida diretiva e as explicações detalhadas constantes da exposição de motivos da proposta de diretiva [COM(2003) 621 final, p. 5, bem como p. 14, n.ºs 39 e 40].

53. Decorre das disposições da Diretiva 2006/126 que, com efeitos a partir de 19 de janeiro de 2013, os Estados-Membros tiveram de criar uma nova categoria de carta de condução para os ciclomotores, emitida aos candidatos que tenham obtido aprovação num exame teórico e, sendo caso disso, se o legislador nacional tiver decidido acrescentar estas obrigações, tenham sido aprovados num exame de avaliação da aptidão e/ou num exame médico<sup>41</sup>.

54. É inegável que a exigência de os condutores de ciclomotores adquirirem conhecimentos teóricos e, eventualmente, competências práticas como as requeridas pela Diretiva 2006/126 permite assegurar um nível mais elevado de segurança rodoviária. Além disso, o facto de ser necessário um documento emitido por uma autoridade administrativa permite identificar os titulares do direito de conduzir e eventualmente retirar este direito aos autores de infrações graves à legislação rodoviária<sup>42</sup>. Depreende-se dos elementos carreados para o presente processo que foi precisamente com o objetivo de reforçar a segurança rodoviária que a legislação em causa no processo principal foi adotada e que se afigura que esta reforma teve efetivamente um impacto positivo nos acidentes relacionados com ciclomotores ocorridos em território nacional, tendo em conta os dados estatísticos fornecidos pelo Governo romeno<sup>43</sup>.

55. Como sublinham os Governos romeno e eslovaco, acolher a interpretação proposta por C. Popescu seria contrariar diretamente um dos principais objetivos da Diretiva 2006/126, uma vez que tal análise significaria considerar que os Estados-Membros não podiam tornar as condições de habilitação para a condução de ciclomotores na via pública, que existiam antes de 19 de janeiro de 2013, mais rígidas, ainda que esse reforço dos requisitos legais possa resultar, indiscutivelmente, numa melhoria da segurança rodoviária.

56. Em segundo lugar, no que respeita mais especificamente ao artigo 13.º da Diretiva 2006/126, o Tribunal de Justiça já afirmou, nas observações preliminares formuladas no acórdão Hofmann, que este artigo, «intitulado ‘Equivalências de cartas de condução de modelo não comunitário’, visa unicamente regular a questão das equivalências entre os direitos adquiridos antes da entrada em vigor desta diretiva e as diferentes categorias de cartas de condução definidas pela mesma diretiva»<sup>44</sup>.

41 — Nos termos dos requisitos enunciados no artigo 7.º, n.º 1, alínea b), da Diretiva 2006/126, que prevê, no que respeita aos ciclomotores, que a aprovação num exame teórico é obrigatória para obter a carta de condução, mas que os Estados-Membros podem impor, por outro lado, um exame de avaliação da aptidão e do comportamento, o qual pode ser específico para os triciclos e para os quadriciclos, bem como um exame médico. V. também exposição de motivos da proposta de diretiva [COM(2003) 621 final, p. 16, n.º 52].

42 — Neste sentido, v. também nota 19 das presentes conclusões.

43 — V. elementos justificativos mencionados no n.º 27 das presentes conclusões, bem como as observações escritas do Governo romeno, onde é especificado que «depois da modificação das normas relativas à condução dos ciclomotores na via pública, foram registados 316 acidentes rodoviários em que estiveram envolvidos ciclomotores em 2013, por referência a 1087 acidentes em 2008, 1104 em 2009, 973 em 2010, 977 em 2011 e 906 em 2012» e que «[o] número de mortos também diminuiu em 2013, a saber, 41 mortos face a 168 em 2008, 143 em 2009, 126 em 2010, 97 em 2011 e 107 em 2012».

44 — Acórdão de 26 de abril de 2012 (C-419/10, EU:C:2012:240, n.º 41). Relembro que as referidas categorias estão fixadas e definidas no artigo 4.º da referida diretiva.

57. O Tribunal de Justiça baseou a sua interpretação na inserção sistemática do referido artigo 13.º na Diretiva 2006/126<sup>45</sup>, bem como nas considerações seguintes: «[e]sta análise é confirmada pelo exame dos trabalhos preparatórios da Diretiva 2006/126, dos quais resulta, como salientou o advogado-geral no n.º 37 das suas conclusões [46], que o artigo 13.º, n.º 2, desta diretiva foi aditado por iniciativa do Parlamento Europeu, que justificou este aditamento, esclarecendo que *a troca das antigas cartas de condução não devia de forma alguma saldar-se por uma perda ou por uma restrição dos direitos adquiridos* no que diz respeito à autorização para conduzir diversas categorias de veículos»<sup>47</sup>.

58. No presente processo, o Governo romeno apoia-se nesta justificação apresentada pelo Parlamento Europeu, para daí deduzir, em minha opinião acertadamente, que o referido artigo 13.º, n.º 2, faz referência exclusivamente aos direitos adquiridos antes de 19 de janeiro de 2013, que se materializavam numa *carta de condução* ou num documento de natureza equivalente, e não à situação em que, antes desta data, um veículo a motor podia ser *utilizado na via pública sem titularidade de uma carta de condução*, como era o caso dos ciclomotores ou dos veículos equiparados na Roménia antes da entrada em vigor da Lei n.º 203/2012. A abordagem assim proposta é, em meu entender, sustentada por outros elementos que constam dos trabalhos preparatórios da Diretiva 2006/126<sup>48</sup>.

59. Além da génese do artigo 13.º da referida diretiva, a do seu considerando 5 também fornece indicações úteis que apontam no sentido da mesma interpretação. Com efeito, foi também o Parlamento que propôs o aditamento de um considerando nos termos do qual «[a] *troca das cartas de condução existentes não restringirá os direitos adquiridos* em matéria de direito de condução de diferentes categorias de veículos»<sup>49</sup>, remetendo na justificação do aditamento acima mencionado para aquele que viria a ser o n.º 2 do artigo 13.º<sup>50</sup>. Além disso, à luz do considerando que o precede diretamente<sup>51</sup>, existe uma ligação clara entre o respeito pelos direitos adquiridos que é mencionado no referido considerando 5 e o facto de as cartas de condução preexistentes deverem ser trocadas pelo modelo único de carta de condução europeia<sup>52</sup>.

45 — Acórdão de 26 de abril de 2012, Hofmann (C-419/10, EU:C:2012:240, n.º 39), onde se refere, em relação ao objeto do processo em causa, que este lugar «revela que o n.º 2 deste artigo 13.º não se refere às medidas de restrição, de suspensão ou de retirada de uma carta de condução, mas unicamente aos direitos adquiridos para a condução de veículos de categorias particulares».

46 — Nas suas conclusões no processo Hofmann (C-419/10, EU:C:2011:723), o advogado-geral Y. Bot referiu-se à alteração 13 proposta no relatório do Parlamento de 3 de fevereiro de 2005. A justificação desta alteração aí citada refere-se ao «artigo 3.º, n.º 2-B (novo)» (v. p. 11 do referido relatório), cujo terceiro parágrafo corresponde, no essencial, ao artigo 13.º, n.º 2, da Diretiva 2006/126. A exposição de motivos do relatório desenvolve as razões da referida alteração, que incide na «troca dos antigos tipos de carta de condução já em circulação» nos Estados-Membros, e refere que esta nova disposição não deve afetar «o direito a conduzir determinadas categorias de veículos» (p. 62).

47 — Acórdão de 26 de abril de 2012, Hofmann (C-419/10, EU:C:2012:240, n.º 42); o sublinhado é meu.

48 — V., em especial, artigo 3.º, n.º 4, da posição do Parlamento aprovada em primeira leitura em 23 de fevereiro de 2005 [P6\_TC1-COD(2003)0252, JO 2005, C 304 E, p. 135], bem como a recomendação para segunda leitura da Comissão dos Transportes e do Turismo do Parlamento Europeu, de 27 de novembro de 2006 (A6-0414/2006), cuja exposição de motivos refere expressamente, no ponto 2.4, que «[o]s direitos relativos à carta de condução adquiridos antes da entrada em vigor da [futura Diretiva 2006/126] não serão, em caso algum, afetados (n.º 2 do artigo 13.º)» (o sublinhado é meu).

49 — A troca deve ocorrer num prazo determinado por força do artigo 3.º, n.º 3, da Diretiva 2006/126, que impõe que «até 19 de janeiro de 2033, todas as cartas de condução emitidas ou em circulação preenchem todos os requisitos da presente diretiva».

50 — V. alteração 3, p. 6 do relatório do Parlamento de 3 de fevereiro de 2005; o sublinhado é meu.

51 — De acordo com o considerando 4 da Diretiva 2006/126, «[p]ara evitar que o modelo único de carta de condução europeia venha a ser mais um modelo para além dos 110 já em circulação, os Estados-Membros deverão tomar todas as medidas necessárias para emitir este modelo único a todos os titulares de carta de condução».

52 — V., também, os considerandos 4 e 5 da posição do Parlamento aprovada em primeira leitura, em 23 de fevereiro de 2005, os quais indicam que «[i]mporta proceder em todos os países à troca das antigas cartas de condução, a fim de evitar que o modelo europeu uniforme se transforme num modelo europeu suplementar» e que esta «troca das cartas de condução existentes não deverá restringir os direitos adquiridos em matéria de capacidade de condução de diferentes categorias de veículos».

60. A própria epígrafe do artigo 13.º, que visa expressamente as «cartas de condução de modelo não comunitário», bem como o teor do seu n.º 1, lido à luz dessa epígrafe<sup>53</sup>, confirmam a análise do Governo romeno, segundo a qual o legislador, ao adotar o n.º 2 deste artigo, pretendia que a alteração da legislação comunitária, no sentido da uniformização dos modelos de cartas de condução e das categorias de cartas de condução, não tivesse por efeito prejudicar os *direitos adquiridos pelas pessoas que obtiveram uma carta de condução antes de 19 de janeiro de 2013*, e única e exclusivamente por estas pessoas.

61. Esta análise do âmbito em que se insere o referido n.º 2 é confirmada pelo conteúdo das decisões da Comissão sobre a equivalência entre, por um lado, as categorias de cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros antes da entrada em vigor da Diretiva 2006/126 e, por outro, as categorias harmonizadas de cartas de condução definidas no seu artigo 4.º<sup>54</sup>.

62. Resulta do que precede que o princípio da proteção dos direitos adquiridos, implicitamente invocado por C. Popescu, não se deverá aplicar em seu benefício, na medida em que os únicos direitos protegidos pelo artigo 13.º, n.º 2, da Diretiva 2006/126 são os resultantes de cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros antes de 19 de janeiro de 2013 e que o interessado não era titular de uma carta de condução antes dessa data-limite.

63. Além disso, mesmo admitindo que uma situação como a de C. Popescu estivesse abrangida pelo referido artigo 13.º, n.º 2, entendo que, à semelhança do Governo eslovaco e da Comissão, esta disposição prevê uma simples *possibilidade* de os Estados-Membros continuarem a reconhecer os direitos de conduzir que tenham concedido antes de 19 de janeiro de 2013. Enuncia apenas que a Diretiva 2006/126 não pretende prejudicar esses direitos, os quais continuam sujeitos às legislações internas que eram aplicáveis antes dessa data, até uma possível reforma introduzida a nível nacional.

64. Com efeito, seria contrário aos objetivos acima mencionados da Diretiva 2006/126<sup>55</sup> considerar que os legisladores nacionais seriam obrigados a manter indefinidamente em vigor as autorizações para conduzir na via pública que se tivessem tornado obsoletas. Em meu entender, os direitos de conduzir obtidos em determinada altura não podem ser imutáveis, sendo que a sua limitação, ou a sua abolição, pode ser fundamental, sobretudo por motivos de segurança rodoviária. Os Estados-Membros devem, quanto a mim, poder modificar as suas legislações com vista a alinhá-las com as disposições da referida diretiva, incluindo retroativamente, se o considerarem necessário.

65. Por conseguinte, entendo que as disposições da Diretiva 2006/126, em especial o seu artigo 13.º, n.º 2, em conjugação com o seu considerando 5, devem ser interpretadas no sentido de que não se opõem a uma legislação nacional como a que está em causa no processo principal.

53 — Considerando a epígrafe desse artigo 13.º, é, em meu entender, lógico considerar-se que a expressão «direitos obtidos antes da entrada em vigor da presente diretiva», contida no primeiro parágrafo do n.º 1 do referido artigo, faz referência aos direitos resultantes de «cartas de condução de modelo não comunitário», por oposição ao «modelo comunitário de carta de condução» visado no artigo 1.º da Diretiva 2006/126 e constante do anexo I da mesma.

54 — V., designadamente, considerandos 1 a 3 das decisões da Comissão 2013/21/UE, de 18 de dezembro de 2012 (JO 2013, L 19, p. 1), e 2014/209/UE, de 20 de março de 2014 (JO 2014, L 120, p. 1), sobre as equivalências entre categorias de cartas de condução.

55 — V. n.º 52 das presentes conclusões.

## V – Conclusão

66. À luz das considerações que precedem, proponho que o Tribunal de Justiça responda do seguinte modo à questão prejudicial que lhe foi submetida pela Înalta Curte de Casație și Justiție (Supremo Tribunal de Cassação e de Justiça, Roménia):

As disposições da Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro de 2006, relativa à carta de condução, e mais especificamente o seu artigo 13.º, n.º 2, em conjugação com o seu considerando 5, devem ser interpretadas no sentido de que não se opõem a que uma legislação de um Estado-Membro exija que os detentores de um documento que os autoriza a conduzir ciclomotores na via pública antes de 19 de janeiro de 2013 sejam obrigados a obter uma carta de condução, submetendo-se a provas semelhantes às previstas para os demais veículos a motor, para poderem continuar a conduzir ciclomotores após essa data.