



Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE
prednesené 24. novembra 2016¹

Vec C-632/15

**Costin Popescu
proti
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**

[návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Înalta Curte de Casație și Justiție (Najvyšší a kasačný súd, Rumunsko)]

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania — Doprava — Cestná doprava — Vodičský preukaz — Smernica 2006/126/ES — článok 13 ods. 2 — Pojem ‚oprávnenie viesť vozidlo udelené pred 19. januárom 2013‘ — Vnútroštátna právna úprava preberajúca túto smernicu — Povinnosť získať vodičský preukaz vzťahujúca sa na osoby, ktoré boli pred nadobudnutím účinnosti tejto právnej úpravy oprávnené viesť mopedy bez vodičského preukazu — Prípustnosť“

I – Úvod

1. Návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Înalta Curte de Casație și Justiție (Najvyšší a kasačný súd, Rumunsko), sa týka výkladu smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES z 20. decembra 2006 o vodičských preukazoch² a konkrétnejšie, najmä výkladu jej článku 13 ods. 2 v spojení s jej odôvodnením 5.

2. Tento návrh bol predložený v rámci žaloby podanej jednotlivcom s cieľom dosiahnuť, aby jeho oprávnenie viesť vozidlo typu moped na verejných pozemných komunikáciách, potvrdené osvedčením o absolvovaní kurzu o právnych predpisoch v oblasti premávky na pozemných komunikáciách, bolo uznané po 19. januári 2013, dátume uplatnenia ustanovení smernice 2006/126, ktoré sú relevantné v predmetnej veci³ a dátume nadobudnutia účinnosti rumunskej právnej úpravy preberajúcej túto smernicu do vnútroštátneho práva.

1 — Jazyk prednesu: francúzština.

2 — Ú. v. EÚ L 403, 2006, s. 18. Táto smernica nadobudla účinnosť 19. januára 2007.

3 — Naproti tomu z článku 18 smernice 2006/126 vyplýva, že článok 2 ods. 1, článok 5, článok 6 ods. 2 písm. b), článok 7 ods. 1 písm. a), článok 9, článok 11 ods. 1 a 3 až 6, článok 12, ako aj jej prílohy I, II a III sa uplatňovali od 19. januára 2009. K pôsobnosti *ratione temporis* ustanovení tejto smernice pozri najmä rozsudky z 1. marca 2012, Akyüz (C-467/10, EU:C:2012:112, bod 25 a nasl.), ako aj z 26. apríla 2012, Hofmann (C-419/10, EU:C:2012:240, body 33 a 37).

3. Dotknutá osoba tvrdí, že na základe vyššie uvedeného dokumentu je držiteľom „oprávnenia viesť vozidlo udelené[ho] pred 19. januárom 2013“ podľa článku 13 ods. 2 smernice 2006/126 a že to ju oslobodzuje od povinnosti zložiť teoretické a praktické skúšky na účely získania vodičského preukazu, ktorý sa vyžaduje pre vedenie mopedov v Rumunsku po tomto dátume.

4. So zreteľom na úvahy, ktoré uvediem nižšie, zastávam názor, že ustanovenia tejto smernice nebránia takej preberajúcej právnej úprave, o akú ide v predmetnej veci, ktorou členský štát ukladá povinnosť získať vodičský preukaz osobám, ktoré boli predtým oprávnené viesť mopedy na verejných pozemných komunikáciách bez toho, aby boli držiteľmi tohto vodičského preukazu.

II – Právny rámec

A – Právo Únie

5. Podľa odôvodnenia 5 smernice 2006/126 by sa táto smernica „nemala dotýkať existujúcich vodičských oprávnení udelených alebo získaných pred dňom jej uplatňovania“.

6. Podľa odôvodnenia 13 tejto smernice „zavedením skupiny vodičských preukazov na mopedy sa zvýši bezpečnosť cestnej premávky, najmä pokiaľ ide o najmladších vodičov, ktorí sú podľa štatistík najťažšie postihnutí dopravnými nehodami“.

7. Jej odôvodnenie 16 uvádza, že „vzor vodičského preukazu uvedený v smernici 91/439/EHS^[4] by sa mal nahradiť jednotným vzorom vo forme plastovej karty. Tento vzor vodičského preukazu sa zároveň musí upraviť pre zavedenie novej skupiny vodičských preukazov pre mopedy a novej skupiny vodičských preukazov pre motocykle“.

8. Podľa odsekov 1 a 2 jej článku 4 s názvom „Skupiny, vymedzenie pojmov a minimálny vek“:

„1. Vodičský preukaz uvedený v článku 1 oprávňuje na vedenie motorových vozidiel, ktorých skupiny sú ďalej vymedzené. Môže sa vydávať od minimálneho veku uvedeného pre každú skupinu. ‚Vozidlo poháňané motorom‘ je akékoľvek nekoľajové vozidlo poháňané vlastným motorom

2. mopedy

Skupina AM:

— dvojkolesové alebo trojkolesové vozidlá s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou najviac 45 km/hod., vymedzené v článku 1 ods. 2 písm. a) smernice 2002/24/ES^[5] (okrem tých, ktorých maximálna konštrukčná rýchlosť je najviac 25 km/hod.) a ľahké štvorkolky v zmysle článku 1 ods. 3 písm. a) smernice 2002/24/ES;

— pre skupinu AM je stanovený minimálny vek 16 rokov“.

9. Článok 7 smernice 2006/126 s názvom „Vydanie, platnosť a obnovenie“ vo svojom odseku 1 písm. a) a b) stanovuje:

„Vodičské preukazy sa vydajú len žiadateľom,

4 — Smernica Rady z 29. júla 1991 o vodičských preukazoch (Ú. v. ES L 237, 1991, s. 1; Mim. vyd. 07/001, s. 317).

5 — Smernica Európskeho parlamentu a Rady z 18. marca 2002 o typovom schválení dvoj- a trojkolesových motorových vozidiel, ktorou sa zrušuje smernica Rady 92/61/EHS (Ú. v. ES L 124, 2002, s. 1; Mim. vyd. 13/029, s. 399).

- a) ktorí zložili skúšku zručností a správania a teoretickú skúšku a ktorí spĺňajú podmienky zdravotnej spôsobilosti v súlade s ustanoveniami príloh II a III;
- b) ktorí zložili teoretickú skúšku, len pokiaľ ide o skupinu AM; členské štáty môžu v prípade tejto skupiny požadovať, aby žiadatelia vykonali skúšky zručností a správania a aby absolvovali lekársku prehliadku;

Členské štáty môžu v rámci tejto skupiny zaviesť pre trojkolky a štvorkolky rozlišovaciu skúšku zručností a správania. Na rozlišovanie vozidiel spadajúcich do skupiny AM sa do vodičského preukazu môže zaznamenať národný kód“.

10. Článok 13 tejto smernice s názvom „Rovnocennosť vzorov vodičských preukazov iných ako vodičské preukazy vzoru Spoločenstva“ znie takto:

„1. Členské štáty so súhlasom Komisie zavedú rovnocennosť medzi skupinami vodičských preukazov vydaných pred vykonávaním tejto smernice a skupinami, ktoré sú vymedzené v článku 4.

Po porade s Komisiou môžu členské štáty vykonať vo vnútroštátnych právnych predpisoch také úpravy, ktoré sú nevyhnutné na účely vykonávania ustanovení článku 11 ods. 4, 5 a 6 [6].

2. Oprávnenie viesť vozidlo udelené pred 19. januárom 2013 sa nezruší, ani sa nebude posudzovať podľa ustanovení tejto smernice.“

11. Podľa článku 16 ods. 1 a 2 smernice 2006/126, s názvom „Transpozícia“, mali členské štáty na jednej strane najneskôr do 19. januára 2011 prijať a uverejniť zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s ustanoveniami tejto smernice, ktoré sú v ňom vymenované⁷, a na druhej strane mali uplatňovať tieto ustanovenia od 19. januára 2013.

B – Rumunské právo

12. Legea nr. 203/2012 (zákon č. 203/2012)⁸, ktorým boli do rumunského práva prebraté niektoré ustanovenia smernice 2006/126, sa uplatňuje od 19. januára 2013. Tento zákon zmenil Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice (mimoriadne nariadenie vlády č. 195/2002 o premávke na verejných komunikáciách)⁹ (ďalej len „MNV č. 195/2002“), ako aj vykonávaciu vyhlášku k tomuto mimoriadnemu nariadeniu, ktorá bola schválená Hotărârea Guvernului nr. 1391/2006 (uznesenie vlády č. 1391/2006)¹⁰.

13. Pred nadobudnutím účinnosti zákona č. 203/2012 vykonávací vyhláška k MNV č. 195/2002 vo svojom článku 160 ods. 2 stanovovala, že „osoby bez vodičského preukazu môžu viesť mopedy na verejných pozemných komunikáciách, iba ak preukážu, že absolvovali kurz o právnych predpisoch v oblasti premávky na pozemných komunikáciách organizovaný inštitútom oprávneným na prípravu vodičov motorových vozidiel“.

6 — Uvedený článok 11 má názov „Rôzne ustanovenia o výmene, odobrátí, náhrade a uznávaní vodičských preukazov“.

7 — A síce článok 1 ods. 1; článok 3; článok 4 ods. 1 až 3 a ods. 4 písm. b) až k); článok 6 ods. 1 a ods. 2 písm. a) a c) až e); článok 7 ods. 1 písm. b) až d), a ods. 2, 3 a 5; článok 8; článok 10; články 13 až 15; príloha I bod 2; príloha II, bod 5.2, pokiaľ ide o skupiny A1, A2 a A a prílohy IV až VI.

8 — Zákon z 9. novembra 2012, *Monitorul Oficial al României* č. 760 z 12. novembra 2012.

9 — Mimoriadne nariadenie v znení neskorších zmien a doplnení (*Monitorul Oficial al României*, časť I, č. 670 z 3. augusta 2006).

10 — Uznesenie zo 4. októbra 2006 (*Monitorul Oficial al României*, časť I, č. 876 z 26. októbra 2006).

14. Článok 161 ods. 2 tejto vykonávacej vyhlášky spresňoval, že „pokiaľ sa cyklisti pohybujú na verejných pozemných komunikáciách, musia mať pri sebe preukaz totožnosti a vodiči mopedov musia byť okrem toho držiteľmi osvedčenia o absolvovaní kurzu o dopravných predpisoch a potvrdenia o registrácii vozidla“.

15. Po nadobudnutí účinnosti zákona č. 203/2012 boli ustanovenia článkov 160 a 161 tejto vyhlášky k MNV č. 195/2002, ktoré sa týkali mopedov, zrušené, zatiaľ čo ustanovenia vzťahujúce sa na bicykle ostali v platnosti.

16. Článok 6 body 6 a 21 MNV č. 195/2002 v znení zákona č. 203/2012 (ďalej len „MNV č. 195/2002 v znení zmien a doplnení“) definuje pojmy „motorové vozidlo“ a „moped“ a stanovuje na jednej strane, že „mopedy... sa považujú za motorové vozidlá“ a na druhej strane, že ľahké štvorkolky „sa považujú za mopedy“.

17. Jeho článok 20 ods. 1 a 2 stanovuje:

„1. Na vedenie motorových vozidiel... na verejných pozemných komunikáciách musia byť vodiči držiteľmi príslušného vodičského preukazu.

2. Vodičské preukazy sa vydávajú pre tieto skupiny vozidiel: AM ...“

18. Príloha 1 MNV č. 195/2002 v znení zmien a doplnení sa týka skupín vozidiel, pre ktoré sa vydáva vodičský preukaz, uvedených v článku 20 ods. 2 tohto nariadenia. Písmeno a) uvedenej prílohy definuje „skupinu AM“ ako skupinu týkajúcu sa „mopedov“.

19. Podľa článku 23 ods. 1 a 9 MNV č. 195/2002 v znení zmien a doplnení:

„1. Právo viesť motorové vozidlo... na verejných pozemných komunikáciách sa priznáva výlučne držiteľovi platného vodičského preukazu v závislosti od skupiny, do ktorej patrí vozidlo, alebo každej osobe, ktorá môže namiesto toho predložiť osvedčenie, ktoré ju oprávňuje viesť vozidlo na verejných pozemných komunikáciách.

...

9. Skúška na získanie vodičského preukazu pozostáva z previerky teoretických znalostí a praktických zručností a správania, v závislosti od požadovanej skupiny vodičského preukazu. Praktická skúška pre skupinu AM pozostáva výlučne z previerky schopností na uzavretých okruhoch zriadených na daný účel. Podmienky na získanie vodičského preukazu sa stanovujú vyhláškou.“

III – Spor vo veci samej, prejudiciálna otázka a konanie pred Súdny dvorom

20. Pán Costin Popescu je držiteľom potvrdenia o registrácii, ktoré mu bolo vydané 12. októbra 2010 pre ľahkú štvorkolku značky Aixam, zapísanú ako vozidlo skupiny L6e¹¹, považované za moped. Je tiež držiteľom osvedčenia z 26. októbra 2010, ktoré potvrdzuje, že absolvoval kurz o právnych predpisoch v oblasti premávky na pozemných komunikáciách potrebný na vedenie mopedov na verejných pozemných komunikáciách. Uvedené dokumenty boli v danej dobe postačujúce na vedenie tohto typu jeho vozidla v súlade s článkami 160 a 161 vykonávacej vyhlášky k MNV č. 195/2002 v znení platnom v tej dobe.

11 — K tomuto pojmu pozri článok 1 ods. 3 písm. a) smernice 2002/24.

21. Od 19. januára 2013 bolo vedenie mopedov alebo im podobných vozidiel v Rumunsku podmienené získaním vodičského preukazu podľa zákona č. 203/2012, ktorý zmenil MNV č. 195/2002 na účely prebratia niektorých ustanovení smernice 2006/126 do vnútroštátneho práva.¹²

22. Pán Popescu podal voči viacerým štátnym orgánom¹³ žalobu na Curtea de Apel București (Odvolací súd Bukurešť, Rumunsko) s cieľom dosiahnuť, aby jeho oprávnenie viesť mopedy na verejných pozemných komunikáciách, ktoré získal pred 19. januárom 2013, bolo naďalej uznávané aj po tomto dátume bez toho, aby musel splniť dodatočné formality alebo postupy¹⁴ a tiež aby mu príslušný orgán vydal dokument potvrdzujúci toto oprávnenie. Na podporu svojej žaloby uviedol, že nová právna úprava, vyplývajúca zo zákona č. 203/2012, je v rozpore s ustanoveniami smernice 2006/126.

23. Keďže žalobca vo veci samej vzniesol aj námietku protiústavnosti vo vzťahu k ustanoveniam MNV č. 195/2002 v znení uvedeného zákona, Curtea de Apel București (Odvolací súd Bukurešť) sa obrátil na Curtea Constituțională (Ústavný súd, Rumunsko).

24. Rozhodnutím z 5. decembra 2013 tento posledný uvedený súd zamietol námietku protiústavnosti ako nedôvodnú, z dôvodu, že výklad právnych noriem Únie presahuje jeho právomoc, keďže táto právomoc patrí výlučne Súdnemu dvoru Európskej únie a ustanovenia vnútroštátneho práva, ktoré uvádza pán Popescu, sú v súlade s rumunskou ústavou.

25. Na základe tohto rozhodnutia Curtea de Apel București (Odvolací súd Bukurešť) rozsudkom z 8. apríla 2014 vyhlásil žalobu za neprípustnú.

26. Pán Popescu sa proti tomuto rozsudku odvolal na Înalta Curte de Casație și Justiție (Najvyšší a kasačný súd), tvrdiac, že ustanovenia zákona č. 203/2012 nie sú v súlade s odôvodnením 5 a článkom 13 ods. 2 smernice 2006/126, ktorý stanovuje, že „oprávnenie viesť vozidlo udelené pred 19. januárom 2013 sa nezruší, ani sa nebude posudzovať podľa ustanovení [tejto] smernice“.

27. Inspectoratul General al Poliției Române (generálny inšpektorát rumunskej polície) uviedol, že zmeny zavedené do MNV č. 195/2002 zákonom č. 203/2012, pozostávajúce v tom, že vedenie mopedov bolo podriadené získaniu vodičského preukazu, boli odôvodnené cieľom zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky znížením počtu a následkov dopravných nehôd súvisiacich s mopedmi, prostredníctvom požiadavky, aby vodiči získali potrebné teoretické znalosti a praktické zručnosti v rámci zodpovedajúcej formy prípravy.

12 — Orgány žalované vo veci samej uviedli, že cieľom tejto zmeny bolo prebrať do vnútroštátneho práva konkrétnejšie články 4, 6, 7, 12 a 13 smernice 2006/126.

13 — A to proti Guvernul României (rumunská vláda), Ministerul Afacerilor Interne (ministerstvo vnútra), Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor (Riaditeľstvo pre správu vodičských preukazov a prihlasovania motorových vozidiel do evidencie), Direcția Rutieră (Riaditeľstvo ciest) a Serviciul Public Comunitar Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor (orgán miestnej štátnej správy – Správa vodičských preukazov a prihlasovania motorových vozidiel do evidencie).

14 — Rumunská vláda vo svojich pripomienkach spresňuje, že v zmysle prechodných vnútroštátnych ustanovení platí, že pokiaľ pán Popescu získal osvedčenie o absolvovaní kurzu o dopravných predpisoch pred nadobudnutím účinnosti novej právnej úpravy, mal mať „možnosť v období medzi 19. januárom 2013 a 19. januárom 2014 zložiť skúšku o overení jeho teoretických znalostí a praktických schopností ... bez toho, aby musel navštevovať kurz o cestnej premávke [v rámci inštitútu oprávneného na prípravu vodičov motorových vozidiel], s výhradou dodržania ostatných podmienok stanovených smernicou 2006/126“.

28. Înalta Curte de Casație și Justiție (Najvyšší a kasačný súd) v tomto kontexte uznesením z 12. novembra 2015, ktoré bolo doručené Súdnemu dvoru 30. novembra 2015, rozhodol prerušiť konanie vo veci a položiť Súdnemu dvoru túto prejudiciálnu otázku:

„Umožňujú ustanovenia smernice ... 2006/126/ES Rumunsku, aby stanovilo povinnosť vzťahujúcu sa na vodičov mopedov, držiteľov úradného dokladu, ktorý ich pred 19. januárom 2013 oprávňoval viesť vozidlo na verejných pozemných komunikáciách, získať na zachovanie možnosti viesť mopedy aj po tomto dátume vodičský preukaz, a to na základe zloženia podobných skúšok, aké sú stanovené pre iné motorové vozidlá?“

29. Písomné pripomienky predložili pán Popescu, rumunská a slovenská vláda, ako aj Európska komisia. Pojednávanie s ústnymi prednesmi sa neuskutočnilo.

IV – Analýza

A – O znení prejudiciálnej otázky

30. Otázka, ktorú položil vnútroštátny súd, vyžaduje podľa môjho názoru uviesť úvodné pripomienky, a to tak z hľadiska formulácie tejto otázky, ako z hľadiska analýzy, ktorá sa so zreteľom k tejto otázke navrhuje.

1. O právnej kvalifikácii skutkových okolností sporu vo veci samej

31. Možno poukázať na to, že znenie otázky, ktorá je položená Súdnemu dvoru, viedlo k spresneniam, či dokonca výhradám zo strany rumunskej vlády.

32. Podľa znenia otázky, ktorú kladie, vnútroštátny súd vychádza, zdá sa, z predpokladu, že žalobca vo veci samej bol „držiteľom úradného dokumentu, ktorý ho pred 19. januárom 2013 oprávňoval viesť vozidlo na verejných pozemných komunikáciách“ pri uplatnení rumunskej právnej úpravy platnej pred týmto dátumom. Rumunská vláda však namieta voči tomu, že by jeden alebo druhý z dvoch dokumentov, na ktoré sa odvoláva dotknutá osoba,¹⁵ mohol byť považovaný za dokument s hodnotou úradného dokumentu, ktorý by mu v danej dobe skutočne priznal predmetné oprávnenie.

33. Pokiaľ ide o potvrdenie o registrácii, ktoré príslušný orgán¹⁶ vydal páňovi Popescovi, táto vláda sa domnieva, že uvedené potvrdenie „predstavovalo iba dôkaz o zápise [dotknutého] vozidla“ a umožňovalo, aby bolo zaradené do evidencie v súlade s vnútroštátnymi ustanoveniami uplatniteľnými v tejto oblasti.¹⁷ Pokiaľ ide o osvedčenie o absolvovaní kurzu o právnych predpisoch v oblasti cestnej premávky, ktoré mu vydala autoškola, táto vláda tvrdí, že takéto osvedčenie o školení o dopravných predpisoch zodpovedalo požiadavkám právnych noriem, ktoré boli platné v danej dobe,¹⁸ avšak bez toho, aby z neho vyplývalo skutočné právo viesť motorové vozidlo na verejných pozemných

15 — Pozri bod 20 týchto návrhov.

16 — A to Serviciul Public Comunitar de Evidență a persoanelor Sector 4 București (miestny matričný úrad pre obvod 4 v Bukurešti).

17 — Rumunská vláda v tomto smere cituje článok 12 ods. 1 MNV č. 195/2002, podľa ktorého „na účely premávky na verejných pozemných komunikáciách musia byť motorové vozidlá, s výnimkou ručne ťahaných alebo tlačných vozidiel a bicyklov, prihlásené do evidencie alebo zaregistrované, podľa konkrétneho prípadu, a mať značku s evidenčným alebo registračným číslom ...“, ako aj článok 14 ods. 1 tohto nariadenia, z ktorého vyplýva, že vozidlo pána Popesca malo byť v predmetnom prípade zaregistrované v jednom z mestských obvodov Bukurešti, ktoré vedú registre takých vozidiel, ako sú mopedy.

18 — Konkrétne článok 160 ods. 2 a článok 161 ods. 2 vykonávacej vyhlášky k MNV č. 195/2002 v ich pôvodnom znení.

komunikáciách. Podľa tejto vlády by sa toto právo, ktoré článok 23 ods. 1 MNV č. 195/2002 priznával výlučne osobám, ktoré sú držiteľmi platného *vodičského preukazu*, nemalo zamieňať s obvyčajným *právom používať mopedy na verejných pozemných komunikáciách*, ktoré bolo priznané ostatnými vyššie uvedenými právnymi predpismi.¹⁹

34. V tejto súvislosti pripomínam, že v rámci prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, na podávanie výkladu vnútroštátneho práva členského štátu a právnu kvalifikáciu sporu, ktorý prejednáva vnútroštátny súd, je príslušný výlučne tento súd.²⁰ Keďže Súdny dvor nemôže sám posúdiť skutkový rámec veci vo vzťahu k relevantným ustanoveniam vnútroštátneho práva, musí rozhodnúť so zreteľom na skutkové a právne úvahy, ktoré sú uvedené v rozhodnutí vnútroštátneho súdu.²¹ Súdny dvor však v duchu spolupráce s vnútroštátnymi súdmi môže vnútroštátnym súdom poskytnúť všetky údaje, ktoré považuje za nevyhnutné.²²

35. Pokiaľ ide o predmetnú vec, spresňujem, že podľa môjho názoru žiaden z dvoch dokumentov, na ktoré sa odvoláva žalobca vo veci samej, nemožno považovať za dokument predstavujúci skutočný „vodičský preukaz“, udelený orgánmi členského štátu podľa smernice 2006/126. Vzniká tu otázka, či bola dotknutá osoba držiteľom „oprávnenia viesť vozidlo udeleného pred 19. januárom 2013“ podľa rumunskej právnej úpravy platnej pred týmto dátumom, oprávnenia, ktoré by mohlo, či dokonca malo byť zachované pri uplatnení článku 13 ods. 2 smernice 2006/126.

2. O predmete prejudiciálnej otázky a jednotlivé názory

36. Vnútroštátny súd v podstate žiada Súdny dvor, aby určil, či ustanovenia smernice 2006/126 a osobitne jej článok 13 ods. 2 bránia alebo nebránia tomu, aby právna úprava členského štátu ukladala osobám s oprávnením viesť mopedy na verejných pozemných komunikáciách bez toho, aby boli držiteľmi vodičského preukazu pred 19. januárom 2013 – dátumom nadobudnutia účinnosti ustanovení preberajúcich túto smernicu do vnútroštátneho práva –, povinnosť získať tento vodičský preukaz, aby boli po tomto dátume naďalej oprávnené viesť tieto vozidlá.

19 — Rumunská vláda uvádza, že pred zmenou MNV č. 195/2002 zákonom č. 203/2012 sa moped nepovažoval za motorové vozidlo a vodiči mopedov podliehali rovnakým dopravným predpisom ako cyklisti (najmä tým, že mali povinnosť používať cyklistické trasy) a že osvedčenie o absolvovaní kurzu o právnych predpisoch v oblasti premávky na pozemných komunikáciách, požadované od takého vodiča, mu policajné orgány nemohli odobrať a nemohlo byť predmetom obmedzení za porušenie dopravných predpisov (napríklad v prípade riadenia pod vplyvom alkoholu alebo nerešpektovania červeného svetelného signálu na svetelnom signalizačnom zariadení), na rozdiel od možnosti existujúcich v prípade vodičského preukazu.

20 — Pozri najmä rozsudky zo 17. marca 2011, Naftiliaki Etaireia Thasou a Amaltheia I Naftiki Etaireia (C-128/10 a C-129/10, EU:C:2011:163, bod 40), z 28. júla 2011, Samba Diouf (C-69/10, EU:C:2011:524, bod 59), ako aj z 13. decembra 2012, Caves Krier Frères (C-379/11, EU:C:2012:798, bod 35 a nasl.).

21 — Pozri najmä rozsudky z 20. mája 2010, Harms (C-434/08, EU:C:2010:285, bod 33); z 3. mája 2012, Kastrati a i. (C-620/10, EU:C:2012:265, bod 38), ako aj z 11. septembra 2014, Essent Belgium (C-204/12 až C-208/12, EU:C:2014:2192, bod 52).

22 — Pozri najmä rozsudky z 1. júla 2008, MOTOE (C-49/07, EU:C:2008:376, bod 30); z 29. októbra 2009, Pontin (C-63/08, EU:C:2009:666, bod 49), ako aj z 18. júla 2013, AES-3C Maritza East 1 (C-124/12, EU:C:2013:488, bod 42).

37. Pripomínam, že Súdny dvor už podal výklad viacerých ustanovení smernice 2006/126, predovšetkým v niekoľkých rozsudkoch týkajúcich sa zásady vzájomného uznávania vodičských preukazov v zmysle tejto smernice.²³ Otázka, ktorá sa tu kladie, je nová v tom, že výklad pojmu „oprávnenie viesť vozidlo udelené pred 19. januárom 2013“, ktorý je uvedený v článku 13 ods. 2 tejto smernice, nebol ako taký predmetom prejudiciálnej otázky. Zdôrazňujem však, že Súdny dvor sa vyjadril k funkcii plnenej týmto ustanovením v rámci úvodných pripomienok uvedených v rozsudku Hofmann.²⁴ Vráťim sa k záverom, ktoré možno vyvodíť z toho súdneho precedensu.²⁵

38. Vnútroštátny súd v zmysle svojho rozhodnutia nezaujíma stanovisko k odpovedi, ktorá by mohla byť daná na položenú otázku. Pán Popescu vo svojich písomných pripomienkach obhajuje názor, podľa ktorého by bolo v rozpore s požiadavkami smernice 2006/126, a konkrétnejšie so znením jej článku 13 ods. 2, odobrať osobám, ktoré sa nachádzajú v jeho situácii, oprávnenie viesť mopedy na verejných pozemných komunikáciách, ktoré bolo získané na základe právnej úpravy, ktorá predchádzala spornej reforme.

39. Naproti tomu tak rumunská a slovenská vláda, ako aj Komisia uvádzajú, že ustanovenia tejto smernice nie sú v rozpore s takými preberacími vnútroštátnymi opatreniami, o aké ide vo veci samej, ktoré sprísňujú podmienky týkajúce sa oprávnenia viesť mopedy uložením povinnosti získať vodičský preukaz, a teda zložením skúšok a/alebo testov obdobných tým, ktoré sa vyžadujú pre vedenie motorových vozidiel.²⁶ Stotožňujem sa s týmto posledným názorom z dôvodov, ktoré vysvetlím ďalej.

B – O odpovedi na prejudiciálnu otázku

40. So zreteľom na rozdiely existujúce medzi jednotlivými jazykovými verziami článku 13 ods. 2 smernice 2006/126 v spojení s odôvodnením 5 tejto smernice je možné zamýšľať sa nad vplyvom, ktorý musia mať tieto ustanovenia na riešenie takého sporu, o aký ide vo veci samej. Zdá sa mi však jasné, že nielen ciele sledované touto smernicou, ale aj kontext, do ktorého patrí osobitne jej článok 13, svedčia v prospech výkladu, ktorý je v rozpore s výkladom navrhovaným pánom Popescum.

1. O otázkach, ktoré vyvolalo znenie článku 13 ods. 2 smernice 2006/126

41. Pripomínam, že článok 13 ods. 2 smernice 2006/126, na ktorý sa odvoláva pán Popescu na účely tvrdenia, že mu nemožno uložiť povinnosť získať vodičský preukaz, aby mohol naďalej viesť svoje vozidlo považované za moped na verejných pozemných komunikáciách, znie vo svojej francúzskej verzii takto: „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“ („oprávnenie viesť vozidlo udelené pred 19. januárom 2013 [nebude odobraté ani žiadnym spôsobom obmedzené] podľa ustanovení tejto smernice“).²⁷

23 — Pozri rozsudky z 1. marca 2012, Akyüz (C-467/10, EU:C:2012:112), z 26. apríla 2012, Hofmann (C-419/10, EU:C:2012:240), z 23. apríla 2015, Aykul (C-260/13, EU:C:2015:257), z 21. mája 2015, Witmann (C-339/14, EU:C:2015:333), ako aj z 25. júna 2015, Nimanis (C-664/13, EU:C:2015:417).

24 — Rozsudok z 26. apríla 2012 (C-419/10, EU:C:2012:240, body 30 až 42). Spresňujem, že otázka položená v tejto veci sa týkala výkladu článku 2 ods. 1 a článku 11 ods. 4 druhého pododseku smernice 2006/126, ale vnútroštátny súd sa pýtal, či článok 13 ods. 2 tejto smernice môže brániť uplatneniu týchto ustanovení, keďže je zrejmé, že žalobca vo veci samej tvrdil, že v zmysle tohto ustanovenia vodičské preukazy vydané pred 19. januárom 2013 nemôžu byť obmedzené, zadržané ani odobraté (pozri tiež návrhy, ktoré predniesol generálny advokát Bot vo veci Hofmann, C-419/10, EU:C:2011:723, body 28 až 39).

25 — Pozri bod 56 a nasl. týchto návrhov.

26 — V súlade s článkom 23 ods. 1 a 9 MNV č. 195/2002 v znení zmien a doplnení.

27 — Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

42. Doslovný výklad výrazu „oprávnenie viesť vozidlo udelené“, ktorý sa uvádza v tejto verzii, osobitne s ohľadom na zvyčajné chápanie pojmu „udelené“²⁸, by mohol viesť k názoru, že formulácia tohto článku 13 ods. 2 znamená, že iba výslovné oprávnenia viesť vozidlo, ktoré vyplývajú z dokumentu vydaného formálnym spôsobom, všeobecne vo forme individuálneho správneho aktu, pred 19. januárom 2013, nebudú v zmysle tohto ustanovenia dotknuté požiadavkami uvedenými v smernici 2006/126. Nazdávam sa, že obdobný prístup by mohol vyplývať z ostatných jazykových verzií tohto ustanovenia.²⁹

43. V tomto ohľade uvádzam, že pojmy „udelený“ alebo „udelenie“ sa tiež nachádzajú najmä vo francúzskej jazykovej verzii článkov 4, 6 a 7 smernice 2006/126,³⁰ ktoré sa týkajú minimálnych požiadaviek na vydanie jednotného vzoru európskeho vodičského preukazu stanoveného v jej článku 1, čo podporuje názor, že tieto dva pojmy odkazujú vo všeobecnosti na vydanie zo strany príslušných vnútroštátnych orgánov dokumentu, ktorý svojmu držiteľovi prizná oprávnenie viesť vozidlo rovnocenným spôsobom ako priznáva vodičský preukaz *stricto sensu*.

44. Okrem toho konštatujem, že pojem „oprávnenie viesť vozidlo“ bol použitý v súvislosti s vodičskými preukazmi najmä vo francúzskej verzii v článku 8 ods. 2 smernice 91/439,³¹ ktorá bola nahradená smernicou 2006/126, a že uvedené oprávnenie bolo v judikatúre Súdneho dvora týkajúcej sa výkladu tejto prvej smernice zvyčajne prezentované ako „vyplývajúce z vodičského preukazu“.³²

45. Terminológia použitá v ostatných jazykových verziách článku 13 ods. 2 smernice 2006/126 však môže viesť k odlišnému výkladu.

46. Predovšetkým v rumunskej verzii, na ktorú sa odvoláva pán Popescu, je uvedený výraz „drept de conducere acordat“, pričom treba spresniť, že výraz „drept“ znamená obvykle oprávnenie ako také a nie formálny dokument potvrdzujúci priznané oprávnenie, a že na rozdiel od pojmu „udelené“, ktorý sa vo francúzskom jazyku zvyčajne vzťahuje na určitý dokument, rumunské slovo „acordat“ doslovne zodpovedá francúzskemu slovu „priznané“ alebo „udelené“, ktoré sa môže vzťahovať tak na oprávnenie, ako na dokument.

47. Rovnako je tomu v ostatných jazykových verziách tohto ustanovenia, v ktorom sa nachádzajú slová, ktoré, zdá sa, majú neutrálnejší význam, a preto všeobecnejšiu pôsobnosť než výraz „oprávnenie viesť vozidlo udelené“, ktorý sa nachádza vo francúzskej verzii.³³ Môže to znamenať, že na každé oprávnenie alebo možnosť viesť vozidlo, ktoré bolo uznané jedným členským štátom dokonca aj bez formálneho aktu, by sa mohla vzťahovať výhrada zachovania predchádzajúcich oprávnení, ktorá je uvedená v článku 13 ods. 2

28 — Udelenie je definované „v bežnom zmysle“ ako „akt odovzdania veci alebo dokumentu [takého ako] vykonateľná kópia rozsudku, určitej osobe“ (pozri CORNU G.: *Vocabulaire juridique*, pod vedením Association Henri Capitant. Presses universitaires de France, Paris, 2016, s. 322).

29 — Pozri najmä dánsku, nemeckú, chorvátsku, portugalskú a slovenskú jazykovú verziu.

30 — Jeden a/alebo druhý z týchto výrazov sú tiež uvedené predovšetkým vo francúzskej verzii odôvodnení 2, 4, 6, 8 a 9 tejto smernice, ako aj jej článkov 2, 3, 11 a 15.

31 — Podľa ktorého „členské štáty, v ktorých má držiteľ svoje zvyčajné bydlisko, môžu uplatniť svoje vnútroštátne opatrenia na *obmedzenie, prerušenie, odobratie alebo zrušenie vodičského oprávnenia držiteľovi vodičského preukazu* vydaného iným členským štátom a ak je nevyhnutné vymeniť preukaz na tento účel“ (kurzívou zvýraznil generálny advokát).

32 — Pozri najmä rozsudky z 26. júna 2008, Wiedemann a Funk (C-329/06 a C-343/06, EU:C:2008:366, body 62, 64, 72 a nasl., ako aj bod 81 a nasl.), z 20. novembra 2008, Weber (C-1/07, EU:C:2008:640, bod 41), z 19. februára 2009, Schwarz (C-321/07, EU:C:2009:104, body 91, 97 a 98), ako aj z 13. októbra 2011, Apelt (C-224/10, EU:C:2011:655, bod 31).

33 — Najmä v bulharskej, estónskej, gréckej, anglickej, talianskej, lotyšskej, maďarskej, maltskej, poľskej, slovinskej a švédskej jazykovej verzii.

48. Navyše odôvodnenie 5 smernice 2006/126, prinajmenšom vo francúzskej jazykovej verzii, neumožňuje s istotou rozptýliť pochybnosť vyjadrenú v predmetnej veci, keďže je tam uvedené, že táto smernica „by sa nemala dotýkať existujúcich vodičských oprávnení udelených alebo získaných pred dňom jej uplatňovania“. Obe prídavné mená použité v tejto formulácii môžu viesť k názoru, že je namieste zachovať nielen oprávnenia na vedenie vozidiel „získané“ formálnym spôsobom, ale aj tie skutočne „existujúce“ pred týmto dátumom, čo predstavuje širší prístup než ten, ktorý možno chápať z výrazu „udelené“, použitého vo francúzskej verzii článku 13 ods. 2

49. Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora sa formulácia použitá v jednej z jazykových verzií ustanovenia práva Únie nemôže chápať ako jediný základ na výklad tohto ustanovenia, respektíve nemôže sa v tejto súvislosti považovať za ustanovenie, ktoré má prednosť pred inými jazykovými verziami. Ustanovenia práva Európskej únie sa totiž musia vykladať a uplatňovať jednotným spôsobom pri zohľadnení existujúcich verzií vo všetkých jazykoch Únie. V prípade rozporu medzi rôznymi jazykovými verziami predpisu EÚ, ako je tomu v predmetnej veci, sa má predmetné ustanovenie vykladať podľa všeobecnej štruktúry a účelu právneho predpisu, ktorého je súčasťou.³⁴

50. Z hľadiska kontextu a cieľov tohto ustanovenia, ktoré teraz vysvetlím, sa však domnievam, že pojem „oprávnenie viesť vozidlo udelené“ v zmysle článku 13 ods. 2 smernice 2006/126 musí mať presný význam a nesmie byť predmetom extenzívneho výkladu, na základe ktorého by mali členské štáty zakázané vyžadovať, aby osoba, ktorá mala neformálne oprávnenie viesť vozidlo pred 19. januárom 2013, bola od tohto dátumu povinná získať vodičský preukaz.

2. O výklade obhajovanom s ohľadom na ciele smernice 2006/126 a samotný kontext jej článku 13

51. V prvom rade treba uviesť, že cieľom smernice 2006/126 nie je úplná harmonizácia vnútroštátnych právnych predpisov vzťahujúcich sa na vodičské preukazy, ale predovšetkým stanovenie minimálnych požiadaviek na vydanie týchto vodičských preukazov,³⁵ hoci vecná pôsobnosť právnych noriem Únie v tejto oblasti bola rozšírená v porovnaní s tými, ktoré predtým vyplývali zo smernice 91/439.³⁶ Jednotný vzor vodičského preukazu stanovený týmito smernicami sledoval postupné nahradenie rôznych druhov vodičských preukazov existujúcich v členských štátoch a umožnenie vzájomného uznávania vodičských preukazov bez formalít, na účely uľahčenia voľného pohybu občanov pohybujúcich sa v rámci Únie.³⁷

52. Účelom výraznejšej harmonizácie, ktorá bola zavedená smernicou 2006/126 bolo, spomedzi ďalších cieľov,³⁸ „prispieť k zlepšeniu bezpečnosti cestnej premávky“, teda záväzok, ktorému sa snažila vyhovieť už smernica 91/439.³⁹ Z tohto pohľadu smernica 2006/126 zaviedla popri iných zmenách požiadavku vodičského preukazu pre mopedy, na ktoré sa nevzťahovala pôsobnosť smernice 91/439, s cieľom „zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky, najmä pokiaľ ide o najmladších vodičov, ktorí sú podľa štatistík najčastejšie postihnutí dopravnými nehodami“.⁴⁰

34 — Pozri najmä rozsudky z 28. júla 2016, Edilizia Mastrodonato (C-147/15, EU:C:2016:606, bod 29), ako aj z 22. septembra 2016, Breitsamer und Ulrich (C-113/15, EU:C:2016:718, bod 58).

35 — V tomto smere pozri MAIANI F. a i.: *Droit européen des transports*. Helbing & Lichtenhahn, Bâle, 2. vydanie, 2013, s. 87.

36 — Pozri najmä odôvodnenia 2, 3, 8, 9, 16 a 18 smernice 2006/126.

37 — Pozri prvé a druhé odôvodnenie smernice 91/439, pričom to druhé pripomína, že „prvý krok v tomto smere bol prijatý prvou smernicou Rady 80/1263/EHS zo 4. decembra 1980 o zavedení vodičských preukazov Spoločenstva ([Ú. v. ES L 375, 1980, s. 1])“. O vývoji, ktorý pokračoval v tejto oblasti, pozri najmä s. 56 a nasl. správy Európskeho parlamentu z 3. februára 2005 k návrhu Komisie, ktorý viedol k prijatiu smernice 2006/126 [(A6-0016/2005), ďalej len „správa Parlamentu z 3. februára 2005“].

38 — Smernica 2006/126 sleduje tiež uskutočnenie dvoch ďalších hlavných cieľov: „znižit' možnosť falšovania [vodičského preukazu]“ a „zabezpečiť voľný pohyb občanov“ [pozri dôvodovú správu k návrhu Komisie z 21. októbra 2003, ktorý viedol k prijatiu smernice 2006/126, KOM(2003) 621 v konečnom znení, s. 6 a 7, ako aj odôvodnenia 2 a 17 tejto smernice].

39 — Pozri najmä prvé, štvrté a šieste odôvodnenie smernice 91/439. Cieľ zlepšiť „bezpečnosť cestnej premávky“ bol opätovne zohľadnený Súdny dvorom v jeho judikatúre týkajúcej sa výkladu tejto smernice (pozri najmä rozsudky z 15. septembra 2005, Komisia/Nemecko, C-372/03, EU:C:2005:551, bod 28, ako aj z 19. februára 2009, Schwarz, C-321/07, EU:C:2009:104, body 79, 90 a 96).

40 — Ako vyplýva z odôvodnenia 13 smernice 2006/126. Pozri tiež odôvodnenie 16 tejto smernice a podrobné vysvetlivky uvedené v dôvodovej správe k návrhu smernice [KOM(2003) 621 v konečnom znení, s. 5, ako aj s. 14, body 39 a 40].

53. Z ustanovení smernice 2006/126 vyplýva, že s účinnosťou od 19. januára 2013 boli členské štáty povinné zaviesť novú kategóriu vodičského preukazu pre mopedy, pričom tento preukaz je udelený žiadateľom, ktorí zložili teoretickú skúšku a prípadne, pokiaľ sa vnútroštátny normotvorca rozhodol pridať tieto povinnosti, vyžaduje sa aj úspešné zloženie praktickej skúšky a/alebo absolvovanie lekárskej prehliadky.⁴¹

54. Je zjavné, že požadovať od vodičov mopedom, aby nadobudli teoretické znalosti a prípadne praktické zručnosti, ktoré sú požadované smernicou 2006/126, umožňuje zabezpečiť vyššiu úroveň bezpečnosti cestnej premávky. Okrem toho skutočnosť, že je potrebný dokument vydaný správnym orgánom, umožňuje zaregistrovať držiteľov vodičského oprávnenia a prípadne odobrať toto oprávnenie páchatelom závažného porušenia dopravných predpisov.⁴² Z dôkazov uvedených v tomto spise vyplýva, že vnútroštátna právna úprava, o ktorú ide vo veci samej, bola prijatá práve s cieľom posilniť bezpečnosť cestnej premávky a že táto reforma má, zdá sa, skutočný pozitívny vplyv na nehody súvisiace s mopedmi, ku ktorým došlo na vnútroštátnom území, so zreteľom na štatistické údaje, ktoré poskytla rumunská vláda.⁴³

55. Ako zdôrazňuje táto vláda a slovenská vláda, pokiaľ by sa mal sledovať výklad, ktorý navrhuje pán Popescu, išlo by to priamo proti jednému z hlavných cieľov sledovaných smernicou 2006/126, pretože takáto analýza by viedla ku konštatovaniu, že členským štátom bolo zakázané sprísniť podmienky na získanie oprávnenia viesť mopedy na verejných pozemných komunikáciách, ktoré existovali pred 19. januárom 2013, zatiaľ čo z tohto posilnenia zákonných požiadaviek môže zjavne vyplývať zlepšenie cestnej bezpečnosti.

56. Po druhé, pokiaľ ide o osobitnejšie o článok 13 smernice 2006/126, Súdny dvor už vo svojich úvodných pripomienkach uvedených v rozsudku Hofmann spresnil, že tento článok „nazvaný ‚Rovnocennosť vzorov vodičských preukazov iných ako vodičské preukazy vzoru Spoločenstva‘ má upraviť len otázku rovnocennosti medzi oprávneniami nadobudnutými pred realizáciou tejto smernice a rôznymi kategóriami vodičských preukazov, ktoré sú definované v smernici“.⁴⁴

57. Súdny dvor založil svoj výklad na postavení, ktoré zaoberá uvedený článok 13 v smernici 2006/126,⁴⁵ ako aj na nasledujúcich úvahách: „túto analýzu potvrdzujú aj prípravné práce na smernici 2006/126, z ktorých vyplýva, ako to uviedol generálny advokát v bode 37 svojich návrhov^[46], že článok 13 ods. 2 tejto smernice bol doplnený na základe podnetu Európskeho parlamentu, ktorý odôvodnil toto doplnenie spresnením, že *výmena starých vodičských preukazov nesmie v nijakom prípade spôsobiť stratu alebo obmedzenie získaných oprávnení*, pokiaľ ide o povolenie viesť rôzne kategórie vozidiel“.⁴⁷

41 — V súlade s požiadavkami uvedenými v článku 7 ods. 1 písm. b) smernice 2006/126, ktorý stanovuje, pokiaľ ide o mopedy, že zloženie teoretickej skúšky je povinné na účely získania vodičského preukazu, ale že členské štáty môžu okrem toho zaviesť skúšku zručností a správania, ktorá môže byť osobitná pre trojkolky a štvorkolky, ako aj lekársku prehliadku. Pozri tiež dôvodovú správu k návrhu smernice [KOM(2003) 621 v konečnom znení, s. 16, bod 52].

42 — V tomto zmysle pozri tiež poznámku pod čiarou 19 týchto návrhov.

43 — Pozri odôvodnenia uvedené v bode 27 týchto návrhov, ako aj písomné pripomienky rumunskej vlády, v ktorých je spresnené, že „po zmene právnych noriem týkajúcich sa vedenia mopedom na verejných pozemných komunikáciách bolo v roku 2013 registrovaných 316 dopravných nehôd súvisiacich s mopedmi, v porovnaní s 1087 nehodami v roku 2008, 1104 v roku 2009, 973 v roku 2010, 977 v roku 2011 a 906 v roku 2012“ a že „počet obetí sa v roku 2013 tiež znížil, keďže zahynulo 41 osôb v porovnaní so 168 osobami v roku 2008, 143 v roku 2009, 126 v roku 2010, 97 v roku 2011 a 107 v roku 2012“.

44 — Rozsudok z 26. apríla 2012 (C-419/10, EU:C:2012:240, bod 41). Pripomínam, že uvedené kategórie sú stanovené aj definované v článku 4 tejto smernice.

45 — Rozsudok z 26. apríla 2012, Hofmann (C-419/10, EU:C:2012:240, bod 39), kde je spresnené, v súvislosti s predmetom danej veci, že toto postavenie „dokazuje, že odsek 2 tohto článku 13 neodkazuje na obmedzenie, zadržanie alebo odobratie vodičského preukazu, ale jedine na oprávnenia získané na vedenie niektorých druhov osobných vozidiel“.

46 — Vo svojich návrhoch vo veci Hofmann (C-419/10, EU:C:2011:723) generálny advokát Bot odkázal na pozmeňovací návrh 13 navrhnutý v správe Parlamentu z 3. februára 2005. Odôvodnenie tohto pozmeňovacieho návrhu, ktoré je tam citované, sa týka „(nového) článku 3 ods. 2“, (pozri stranu 11 tejto správy), ktorého tretí pododsek v podstate zodpovedá článku 13 ods. 2 smernice 2006/126. Dôvodová správa k tejto správe rozvíja dôvody uvedeného pozmeňovacieho návrhu, týkajúceho sa „výmeny starých modelov, ktoré sú už v obehu“ v členských štátoch a uvádza, že toto nové ustanovenie by sa malo uplatniť „bez obmedzenia oprávnenia viesť určité druhy vozidiel“ (s. 58).

47 — Rozsudok z 26. apríla 2012, Hofmann (C-419/10, EU:C:2012:240, bod 42), kurzívou zvýraznil generálny advokát.

58. Rumunská vláda sa v predmetnej veci opiera o toto odôvodnenie uvedené Parlamentom na účely vyvodenia skutočnosti, podľa mňa správnej, že daný článok 13 ods. 2 odkazuje výlučne na oprávnenia nadobudnuté pred 19. januárom 2013, ktoré mali formu *vodičského preukazu* alebo dokumentu obdobného charakteru, a nie na situáciu, v ktorej mohlo byť motorové vozidlo pred týmto dátumom *používané na verejnej pozemnej komunikácii bez vodičského preukazu*, ako bol prípad mopedov, alebo vozidiel považovaných za mopedy, pred nadobudnutím účinnosti zákona č. 203/2012 v Rumunsku. Takto navrhovaný prístup je podľa môjho názoru podporený ďalšími skutočnosťami, ktoré sú uvedené v prípravných prácach týkajúcich sa smernice 2006/126.⁴⁸

59. Okrem genézy článku 13 danej smernice ponúka užitočné informácie aj genéza jej odôvodnenia 5, svedčiaca v prospech tohto výkladu. Aj Európsky parlament totiž navrhol vsunúť odôvodnenie, podľa ktorého „existujúce práva s ohľadom na vodičské oprávnenia viesť rôzne skupiny vozidiel *nie sú obmedzené výmenou doterajších vodičských preukazov*“,⁴⁹ odkazujúc na odôvodnenie vyššie uvedeného doplnenia, z ktorého sa stal odsek 2 tohto článku 13.⁵⁰ Navyše so zreteľom na odôvodnenie, ktoré mu priamo predchádza,⁵¹ existuje jasná väzba medzi rešpektovaním nadobudnutých oprávnení, uvedených v tomto odôvodnení 5, a už existujúcimi vodičskými preukazmi, ktoré sa musia vymeniť za jednotný vzor európskeho vodičského preukazu.⁵²

60. Samotný názov tohto článku 13, ktorý sa výslovne týka „vodičských preukazov iných ako vodičské preukazy vzoru Spoločenstva“, ako aj znenie jeho odseku 1 v spojení s týmto názvom⁵³ potvrdzujú analýzu rumunskej vlády, podľa ktorej cieľom normotvorcu prijatím odseku 2 tohto článku bolo, aby zmena právnej úpravy Únie v zmysle zjednotenia vzorov vodičských preukazov a skupín vodičských preukazov nemala vplyv na *oprávnenia osôb, ktoré získali vodičský preukaz pred 19. januárom 2013*, a len týchto osôb.

61. Táto analýza rámca, do ktorého patrí uvedený odsek 2, je potvrdená obsahom rozhodnutí Komisie, ktoré sa týkajú rovnocennosti medzi skupinami vodičských preukazov, ktoré boli vydané členskými štátmi pred vykonaním smernice 2006/126 na jednej strane a harmonizovanými skupinami vodičských preukazov definovanými v článku 4 tejto smernice⁵⁴ na druhej strane.

62. Z vyššie uvedeného vyplýva, že zásada ochrany nadobudnutých práv, na ktorú sa implicitne odvoláva pán Popescu, sa nedá uplatniť v jeho prospech, keďže jedinými právami, ktoré sú chránené článkom 13 ods. 2 smernice 2006/126, sú tie, ktoré vyplývajú z vodičských preukazov udelených členskými štátmi pred 19. januárom 2013, a keďže dotknutá osoba nebola držiteľom vodičského preukazu pred týmto rozhodujúcim dátumom.

48 — Pozri predovšetkým článok 3 ods. 4 pozície Európskeho parlamentu prijatej v prvom čítaní 23. februára 2005 [P6_TC1-COD(2003)0252, Ú. v. EÚ C 304 E, 2005, s. 135], ako aj odporúčanie pre druhé čítanie vydané výborom Európskeho parlamentu pre dopravu a cestovný ruch 27. novembra 2006 (A6-0414/2006), ktorého dôvodová správa v bode 2.4 výslovne uvádza, že „*oprávnenia viesť vozidlo* udelené pred uplatnením [budúcej smernice 2006/126] nebudú nijakým spôsobom dotknuté (článok 13 ods. 2)“ (kurzívou zvýraznil generálny advokát).

49 — Výmena mala byť uskutočnená v stanovenej lehote podľa článku 3 ods. 3 smernice 2006/126, ktorý stanovuje, aby „do 19. januára 2013 všetky vodičské preukazy, ktoré boli vydané alebo ktoré sa už používajú, splňali požiadavky tejto smernice“.

50 — Pozri pozmeňovací návrh 3, s. 6 správy Európskeho parlamentu z 3. februára 2005, kurzívou zvýraznil generálny advokát.

51 — Podľa odôvodnenia 4 smernice 2006/126, „s cieľom zabrániť tomu, aby sa jednotný vzor európskeho vodičského preukazu stal doplnkovým vzorom k 110 vzorom, ktoré sa už používajú, by členské štáty mali prijať všetky potrebné opatrenia na vydanie tohto jednotného vzoru pre všetkých držiteľov vodičských preukazov“.

52 — Pozri tiež odôvodnenia 4 a 5 stanoviska Parlamentu prijateho v prvom čítaní 23. februára 2005, ktoré uvádzajú, že „by mali byť staré vodičské preukazy vymenené, aby sa zamedzilo tomu, že namiesto jednotného európskeho typu bude ešte ďalší európsky typ“ a že „existujúce práva ohľadne vodičských oprávnení viesť rôzne skupiny vozidiel by nemali byť výmenou doterajších vodičských preukazov obmedzené“.

53 — So zreteľom na názov tohto článku 13 je podľa môjho názoru logické domnievať sa, že výraz „vodičsk[é] preukaz[y] vydan[é] pred vykonávaním tejto smernice“, ktorý je uvedený v prvom pododseku odseku 1 uvedeného článku, odkazuje na oprávnenia vyplývajúce z „vodičských preukazov iných ako vodičské preukazy vzoru Spoločenstva“, na rozdiel od „vzoru vodičského preukazu Spoločenstva“, ktorého sa týka článok 1 smernice 2006/126 a ktorý je uvedený v prílohe I tejto smernice.

54 — Pozri najmä odôvodnenia 1 až 3 rozhodnutí Komisie o rovnocennosti skupín vodičských preukazov č. 2013/21/EÚ z 18. decembra 2012 (Ú. v. EÚ L 19, 2013, s. 1) a č. 2014/209/EÚ z 20. marca 2014 (Ú. v. EÚ L 120, 2014, s. 1).

63. Koniec koncov, aj keby sme predpokladali, že situáciu pána Popesca treba považovať za situáciu, na ktorú sa vzťahuje článok 13 ods. 2, domnievam sa, podobne ako slovenská vláda a Komisia, že toto ustanovenie stanovuje členským štátom iba *možnosť* naďalej uznávať oprávnenia viesť vozidlo, ktoré udelili pred 19. januárom 2013. Uvádza iba, že smernica 2006/126 nechce zasiahnuť do týchto oprávnení, ktoré teda naďalej podliehajú vnútroštátnym právnym úpravám, ktoré sa uplatňovali pred týmto dátumom, až do prípadnej reformy zavedenej na vnútroštátnej úrovni.

64. Bolo by totiž v rozpore s vyššie uvedenými cieľmi smernice 2006/126⁵⁵ domnievať sa, že vnútroštátni normotvorcovia majú povinnosť ponechať bez časového obmedzenia v platnosti oprávnenia viesť vozidlo na verejných pozemných komunikáciách, ktoré sa stali obsoletnými. Podľa môjho názoru oprávnenia viesť vozidlo nadobudnuté v určitej dobe nemôžu byť nemenné, keďže ich obmedzenie či dokonca zrušenie môže byť mimoriadne dôležité predovšetkým z dôvodov týkajúcich sa bezpečnosti cestnej premávky. Podľa môjho názoru členské štáty musia mať možnosť zmeniť svoje právne úpravy na účely ich zosúladenia s ustanoveniami uvedenej smernice, a to aj retroaktívne, ak to považujú za potrebné.

65. Z tohto dôvodu sa domnievam, že ustanovenia smernice 2006/126 a osobitne jej článok 13 ods. 2 v spojení s jej odôvodnením 5 sa majú vykladať v tom zmysle, že nebránia takej vnútroštátnej právnej úprave, o akú ide vo veci samej.

V – Návrh

66. So zreteľom na vyššie uvedené úvahy navrhujem, aby Súdny dvor odpovedal na prejudiciálnu otázku, ktorú položil Curte de Casație și Justiție (Najvyšší a kasačný súd, Rumunsko), týmto spôsobom:

Ustanovenia smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES z 20. decembra 2006 o vodičských preukazoch, a osobitne jej článok 13 ods. 2 v spojení s jej odôvodnením 5 sa majú vykladať v tom zmysle, že nebránia tomu, aby právna úprava členského štátu ukladala osobám, ktoré sú držiteľmi dokladu, ktorý ich pred 19. januárom 2013 oprávňoval viesť mopedy na verejných pozemných komunikáciách, povinnosť získať na zachovanie možnosti viesť mopedy aj po tomto dátume vodičský preukaz, a to na základe zloženia podobných skúšok, aké sú stanovené pre iné motorové vozidlá.

55 — Pozri bod 52 týchto návrhov.