



Zbirka odločb sodne prakse

SKLEPNI PREDLOGI GENERALNEGA PRAVOBRANILCA
HENRIKA SAUGMANDSGAARDA ØEJA,
predstavljeni 24. novembra 2016¹

Zadeva 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**

(Predlog za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložilo Înalta Curte de Casație și Justiție (vrhovno kasacijsko sodišče, Romunija))

„Predhodno odločanje — Prevozi — Cestni prevozi — Vozniško dovoljenje — Direktiva 2006/126/ES — Člen 13(2) — Pojem ‚pravica do vožnje, podeljena pred 19. januarjem 2013‘ — Nacionalni predpisi, s katerimi je bila prenesena ta direktiva — Obveznost pridobitve vozniškega dovoljenja za osebe, ki jim je bilo pred začetkom veljavnosti teh predpisov dovoljeno voziti mopede brez dovoljenja — Dopustnost“

I – Uvod

1. Predlog za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložilo Înalta Curte de Casație și Justiție (vrhovno kasacijsko sodišče, Romunija), se nanaša na razlago Direktive 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. decembra 2006 o vozniških dovoljenjih,² natančneje v bistvu na razlago člena 13(2) v povezavi z uvodno izjavo 5 Direktive.

2. Ta predlog je vložen v okviru tožbe, ki jo je vložil posameznik, da bi se mu pooblastilo za vožnjo mopeda na javnih cestah, ki ga dokazuje s potrdilom o opravljenem tečaju cestnoprometnih predpisov, priznalo tudi po 19. januarju 2013, to je datumu začetka uporabe določb Direktive 2006/126, ki so upoštevne v tej zadevi,³ in datumu začetka veljavnosti romunskih predpisov, s katerimi je bila ta direktiva prenesena v nacionalno pravo.

3. Zadevna stranka trdi, da je na podlagi navedenega potrdila imetnik „pravice do vožnje, podeljene pred 19. januarjem 2013“ v smislu člena 13(2) Direktive 2006/126, ter da ji zato ni treba opravljati teoretičnega in praktičnega preizkusa znanja, kar je pogoj za pridobitev vozniškega dovoljenja, ki se v Romuniji po navedenem datumu zahteva za vožnjo mopedov.

1 — Jezik izvirnika: francoščina.

2 — UL 2006, L 403, str. 18. Ta direktiva je začela veljati 19. januarja 2007.

3 — Nasprotno pa iz člena 18 Direktive 2006/126 izhaja, da so se člen 2(1), člen 5, člen 6(2)(b), člen 7(1)(a), člen 9, člen 11(1), (3), (4), (5) in (6) ter člen 12 Direktive ter priloge I, II in III k Direktivi uporabljali že od 19. januarja 2009. Glede področja uporabe *ratione temporis* določb te direktive glej zlasti sodbi z dne 1. marca 2012, Akyüz (C-467/10, EU:C:2012:112, točka 25 in naslednje), in z dne 26. aprila 2012, Hofmann (C-419/10, EU:C:2012:240, točki 33 in 37).

4. Glede na preudarke, ki jih bom navedel v nadaljevanju, menim, da določbe te direktive ne nasprotujejo predpisom za prenos, kot se obravnavajo v postopku v glavni stvari, s katerimi država članica od oseb, ki so prej lahko vozile mopede na javnih cestah brez vozniškega dovoljenja, zahteva pridobitev takega dovoljenja.

II – Pravni okvir

A – Pravo Unije

5. V skladu z uvodno izjavo 5 Direktive 2006/126 ta „ne bi smela vplivati na pravice do vožnje, ki so bile priznane ali pridobljene pred dnevom začetka uporabe te direktive“.

6. V skladu z uvodno izjavo 13 te direktive se bo „[z] uvedbo kategorije vozniških dovoljenj za mopede [...] povečala prometna varnost za najmlajše voznike, ki jih prometne nesreče po statističnih podatkih najbolj prizadenejo“.

7. V uvodni izjavi 16 Direktive je navedeno, da bi bilo treba „[v]zorec vozniškega dovoljenja, kakor je določen v Direktivi 91/439/EGS^[4], [...] nadomestiti z enotnim vzorcem v obliki plastične kartice. Hkrati bi bilo treba ta vzorec vozniškega dovoljenja prilagoditi zaradi uvedbe nove kategorije vozniških dovoljenj za mopede in nove kategorije vozniških dovoljenj za motorna kolesa.“

8. Odstavka 1 in 2 člena 4 Direktive, naslovljenega „Kategorije, opredelitve in najnižje starosti“, določata:

„1. Z vozniškim dovoljenjem iz člena 1 se dovoli vožnja vozil na motorni pogon, ki spadajo v kategorije, opredeljene v nadaljevanju. Dovoljenje se lahko izda po dopolnitvi najnižjih starosti, ki so določene za vsako kategorijo. ‚Vozilo na motorni pogon‘ pomeni vsako vozilo na lastni pogon, ki vozi po cesti [...].

2. Mopedi:

Kategorija AM:

— dvo- ali trikolesna vozila z največjo konstrukcijsko določeno hitrostjo, ki ne presega 45 km/h, kot so opredeljena v členu 1(2)(a) Direktive 2002/24/ES^[5] (razen vozil, katerih največja konstrukcijsko določena hitrost je manjša ali enaka 25 km/h), ter lahka štirikolesa, kot so opredeljena v členu 1(3)(a) Direktive 2002/24/ES;

— najnižja starost za kategorijo AM je 16 let.“

9. Člen 7 Direktive 2006/126, naslovljen „Izdaja, veljavnost in podaljšanje“, v odstavku 1, točki (a) in (b), določa:

„1. Vozniška dovoljenja se izdajo samo tistim kandidatom:

(a) ki so opravili preizkus spretnosti in ravnanja ter teoretični preizkus in ki izpolnjujejo zdravniške standarde v skladu z določbami prilog II in III;

4 — Direktiva Sveta z dne 29. julija 1991 o vozniških dovoljenjih (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 1, str. 317).

5 — Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. marca 2002 o homologaciji dvo- in trikolesnih motornih vozil (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 13, zvezek 29, str. 399).

(b) ki so opravili teoretični preizkus samo za kategorijo AM; države članice lahko od kandidatov zahtevajo, da opravijo preizkus spretnosti in ravnanja ter zdravniški pregled za to kategorijo[.]

Za trikolesa in štirikolesa v tej kategoriji lahko države članice uvedejo poseben preizkus spretnosti in ravnanja. Za razlikovanje vozil znotraj kategorije AM se lahko v vozniško dovoljenje vpiše nacionalna koda.“

10. Člen 13 te direktive, naslovljen „Ekvivalence neskupnostnih vzorcev dovoljenj“, določa:

„1. S soglasjem Komisije države članice vzpostavijo ekvivalence med pravicami, pridobljenimi pred začetkom izvajanja te direktive, in kategorijami, opredeljenimi v členu 4.

Po posvetovanju s Komisijo lahko države članice svojo nacionalno zakonodajo prilagodijo tako, kot je potrebno za izvajanje določb člena 11(4), (5) in (6)^[6].

2. Z določbami te direktive se ne odvzema ali kakor koli omejuje nobene pravice do vožnje, podeljene pred 19. januarjem 2013.“

11. V skladu s členom 16(1) in (2) Direktive 2006/126, naslovljenim „Prenos“, so morale države članice najpozneje do 19. januarja 2011 sprejeti in objaviti zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev z določbami navedene direktive, ki so v njem našete,⁷ ter te določbe o prenosu uporabljati od 19. januarja 2013.

B – Romunsko pravo

12. Zakon št. 203/2012,⁸ s katerim so bile nekatere določbe Direktive 2006/126 prenesene v romunsko pravo, se uporablja od 19. januarja 2013. Z njim sta bili spremenjeni Ordonanța de urgență a Guvernului n° 195/2002 privind circulația pe drumurile publice (nujna uredba št. 195/2002 o cestnem prometu, v nadaljevanju: nujna uredba št. 195/2002)⁹ in izvedbena uredba te nujne uredbe, ki je bila odobrena s Hotărârea Guvernului (sklep vlade) št. 1391/2006.¹⁰

13. Pred začetkom veljavnosti zakona št. 203/2012 je izvedbena uredba nujne uredbe št. 195/2002 v členu 160(2) določala, da lahko „[o]sebe, ki nimajo vozniškega dovoljenja, na javnih cestah vozijo mopede le, če predložijo dokaz, da so zaključile tečaj cestnoprometnih predpisov v okviru institucije, pooblašcene za usposabljanje voznikov motornih vozil“.

14. Člen 161(2) te izvedbene uredbe je podrobno določal, da morajo imeti „[k]olesarji [...] med vožnjo na javnih cestah [...] pri sebi osebno izkaznico, vozniki mopedov pa tudi potrdilo o opravljenem usposabljanju iz cestnoprometnih predpisov in potrdilo o registraciji vozila“.

15. Od začetka veljavnosti zakona št. 203/2012 so določbe členov 160 in 161 navedene izvedbene uredbe nujne uredbe št. 195/2002, ki so se nanašale na mopede, razveljavljene, medtem ko so določbe, ki se uporabljajo za kolesa, še naprej veljavne.

6 — Navedeni člen 11 je naslovljen „Različne določbe glede zamenjave, odvzema, nadomestitve in priznavanja vozniških dovoljenj“.

7 — In sicer člen 1(1), člen 3, člen 4(1), (2), (3) in (4), točke od (b) do (k), člen 6(1) in (2), točke (a), (c), (d) in (e), člen 7(1), točke (b), (c) in (d), (2), (3) in (5), členi 8, 10, 13, 14 in 15, točka 2 Priloge I in točka 5.2 Priloge II glede kategorij A1, A2 in A, ter priloge IV, V in VI.

8 — Zakon št. 203 z dne 9. novembra 2012, *Monitorul Oficial al României*, št. 760 z dne 12. novembra 2012.

9 — Nujna uredba, kakor je bila pozneje spremenjena, *Monitorul Oficial al României*, del I, št. 670 z dne 3. avgusta 2006.

10 — Sklep št. 1391 z dne 4. oktobra 2006, *Monitorul Oficial al României*, del I, št. 876 z dne 26. oktobra 2006.

16. V členu 6, točki 6 in 21, nujne uredbe št. 195/2002, kakor je bila spremenjena z navedenim zakonom, sta opredeljena pojma „motorno vozilo“ in „moped“, pri čemer je navedeno, da se „mopedi [...] štejejo za motorna vozila“ in da se lahki štirikolesniki „štejejo za mopede“.

17. Člen 20(1) in (2) nujne uredbe določa:

„(1) Vozniki motornih vozil [...] morajo za vožnjo na javni cesti imeti ustrezno vozniško dovoljenje.

(2) Vozniška dovoljenja se izdajajo za te kategorije vozil: AM [...].“

18. Priloga 1 k nujni uredbi št. 195/2002, kakor je bila spremenjena, se nanaša na kategorije vozil, za katera se izda vozniško dovoljenje, kot so določene v členu 20(2) navedene nujne uredbe. V točki (a) navedene priloge je „kategorija AM“ opredeljena, kot da se nanaša na „mopede“.

19. Člen 23(1) in (9) nujne uredbe št. 195/2002, kakor je bila spremenjena, določa:

„(1) Pravico do vožnje motornega vozila [...] na javnih cestah ima izključno imetnik veljavnega vozniškega dovoljenja, ki ustreza kategoriji, v katero spada vozilo, ali vsak, ki lahko predloži nadomestni dokument, s katerim se mu dovoljuje vožnja na javnih cestah.

[...]

(9) Izpit za pridobitev vozniškega dovoljenja je sestavljen iz teoretičnega preizkusa znanja in praktičnega preizkusa spretnosti in ravnanja glede na zahtevano kategorijo dovoljenja.

Praktični preizkus za kategorijo AM je sestavljen le iz preverjanja spretnosti na vadbenih progah, pripravljenih v ta namen. Pogoji za pridobitev vozniškega dovoljenja so določeni v uredbi.“

III – Spor o glavni stvari, vprašanje za predhodno odločanje in postopek pred Sodiščem

20. Costin Popescu ima potrdilo o registraciji, ki mu je bilo 12. oktobra 2010 izdano za lahki štirikolesnik znamke Aixam, ki spada v kategorijo vozil L6e¹¹ in se šteje za moped. Ima tudi potrdilo z dne 26. oktobra 2010 o opravljenem tečaju cestnoprometnih predpisov za vožnjo mopedov na javnih cestah. Navedena dokumenta sta takrat zadoščala za vožnjo vozila, kot je njegovo, v skladu s členoma 160 in 161 izvedbene uredbe nujne uredbe št. 195/2002 v takrat veljavni različici.

21. Od 19. januarja 2013 je treba za vožnjo mopedov ali podobnih vozil na javnih cestah v Romuniji pridobiti vozniško dovoljenje v skladu z zakonom št. 203/2012, s katerim je bila spremenjena nujna uredba št. 195/2002, da bi se v nacionalno pravo prenesle nekatere določbe Direktive 2006/126.¹²

11 — V zvezi s tem pojmom glej člen 1(3)(a) Direktive 2002/24.

12 — Toženi organi v postopku v glavni stvari so navedli, da so se, natančneje, s to spremembo v nacionalno pravo prenesli členi 4, 6, 7, 12 in 13 Direktive 2006/126.

22. C. Popescu je proti več nacionalnim organom¹³ vložil pritožbo pri Curtea de Apel București (pritožbeno sodišče v Bukarešti, Romunija), s katero je predlagal, naj se mu pravica do vožnje mopedov na javnih cestah, pridobljena pred 19. januarjem 2013, prizna tudi po navedenem datumu, ne da bi moral za to opraviti dodatne formalnosti ali postopke,¹⁴ ter naj mu pristojni organ izda pisno potrdilo o tej pravici. V utemeljitev pritožbe je zatrjeval, da so novi predpisi, izdani na podlagi zakona št. 203/2012, v nasprotju z določbami Direktive 2006/126.

23. Ker je tožeča stranka vložila tudi ugovor protiuustavnosti določb nujne uredbe št. 195/2002, kakor so bile spremenjene z navedenim zakonom, se je Curtea de Apel București (pritožbeno sodišče v Bukarešti) obrnilo na Curtea Constituțională (ustavno sodišče, Romunija).

24. To je s sklepom z dne 5. decembra 2013 ugovor protiuustavnosti zavrnilo kot neutemeljen z obrazložitvijo, da razlaga pravil prava Unije presega njegovo pristojnost, saj je to izključna pravica Sodišča Evropske unije, in da so določbe nacionalnega prava, na katere se sklicuje C. Popescu, v skladu z romunsko ustavo.

25. Curtea de Apel București (pritožbeno sodišče v Bukarešti) je na podlagi navedenega sklepa s sodbo z dne 8. aprila 2014 ugotovilo, da je pritožba nedopustna.

26. C. Popescu je zoper to sodbo vložil pritožbo pri Înalta Curte de Casație și Justiție (vrhovno kasacijsko sodišče), pri čemer je trdil, da določbe zakona št. 203/2012 niso v skladu z uvodno izjavo 5 in členom 13(2) Direktive 2006/126, ki določa, da se „[z] določbami te direktive [...] ne odvzema ali kakor koli omejuje nobene pravice do vožnje, podeljene pred 19. januarjem 2013“.

27. Inspectoratul General al Poliției Române (generalni inšpektorat romunske policije) je v odgovor na pritožbo navedel, da je bil cilj sprememb nujne uredbe št. 195/2002 z zakonom št. 203/2012, s katerimi se za vožnjo mopeda zahteva pridobitev dovoljenja, izboljšati varnost v cestnem prometu z zmanjšanjem števila in posledic prometnih nesreč, v katerih so udeleženi vozniki mopedov, saj se zahteva, da vozniki med ustreznim usposabljanjem pridobijo potrebna teoretična znanja in praktične sposobnosti.

28. V teh okoliščinah je Înalta Curte de Casație și Justiție (vrhovno kasacijsko sodišče) s sklepom z dne 12. novembra 2015, ki je na Sodišče prispel 30. novembra 2015, prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo to vprašanje:

„Ali določbe Direktive 2006/126 [...] Romuniji dopuščajo, da od voznikov mopedov, ki imajo uradni dokument, s katerim jim je bila podeljena pravica do vožnje na javnih cestah pred 19. januarjem 2013, zahteva, da za to, da bi lahko moped vozili tudi po tem datumu, pridobijo vozniško dovoljenje z opravljanjem preizkusov oziroma izpitov, podobnih tistim, ki so določeni za ostala motorna vozila?“

29. Pisna stališča so predložili C. Popescu, romunska in slovaška vlada ter Evropska komisija. Obravnave ni bilo.

13 — In sicer Guvernul României (romunska vlada), Ministerul Afacerilor Interne (ministrstvo za notranje zadeve), Direcția Regim Permise de Conducere și Îmatriculare a Vehiculelor (direkcija za sistem voznških dovoljenj in registracijo motornih vozil), Direcția Rutieră (direkcija za ceste) in Serviciul Public Comunitar Regim Permise de Conducere și Îmatriculare a Vehiculelor (lokalna javna služba za sistem voznških dovoljenj in registracijo motornih vozil).

14 — Romunska vlada v svojih stališčih pojasnjuje, da ker je C. Popescu imel dokazilo o opravljenem tečaju cestnoprometnih predpisov, pridobljeno pred začetkom veljavnosti novih predpisov, je imel v skladu z nacionalnimi prehodnimi določbami možnost, „da med 19. januarjem 2013 in 19. januarjem 2014 opravi preizkus teoretičnega znanja in praktičnih spretnosti [...], brez obiskovanja tečaja cestnoprometnih predpisov [v okviru ustanove, pooblaščne za usposabljanje voznikov motornih vozil], če se upoštevajo drugi pogoji iz Direktive 2006/126“.

IV – Analiza

A – Vsebina vprašanja za predhodno odločanje

30. Menim, da je treba pri vprašanju, ki ga postavlja predložitveno sodišče, predstaviti uvodne ugotovitve, tako z vidika ubeseditve tega vprašanja kot tudi z vidika njegove predlagane obravnave.

1. Pravna opredelitev dejanskega stanja v sporu o glavni stvari

31. Ugotoviti je mogoče, da je romunska vlada glede besedila vprašanja, predloženega Sodišču, navedla pojasnila in celo pridržke.

32. Zdi se, da predložitveno sodišče glede na postavljeno vprašanje izhaja iz predpostavke, da je bila tožeča stranka v postopku v glavni stvari „imetnica uradnega dokumenta, s katerim [ji] je bila pred 19. januarjem 2013 podeljena pravica do vožnje po javnih cestah“, in sicer na podlagi romunskih predpisov, veljavnih pred tem datumom. Vendar romunska vlada zanika, da bi se lahko eden ali drugi od obeh dokumentov, na katera se sklicuje zadevna oseba,¹⁵ štel za uradni dokument, s katerim bi ji bila v tistem obdobju dejansko dodeljena zadevna pravica.

33. Glede potrdila o registraciji, ki ga je C. Popescuju izdal pristojni upravni organ,¹⁶ ta vlada meni, da je bilo navedeno potrdilo „samo dokazilo o registraciji [zadevnega] vozila“ in je omogočilo njegov vpis v register v skladu z nacionalnimi določbami, ki so se uporabljale na zadevnem področju.¹⁷ Glede potrdila o opravljenem tečaju cestnoprometnih predpisov, ki mu ga je izdala avtošola, ista vlada trdi, da je tako potrdilo o usposabljanju iz cestnoprometnih predpisov ustrezalo zahtevam iz tedaj veljavnih pravil,¹⁸ ni pa iz njega izhajala dejanska pravica do vožnje motornega vozila na javnih cestah. Meni, da zadnjenavedene pravice, ki naj bi bila s členom 23(1) nujne uredbe št. 195/2002 priznana izključno imetnikom veljavnega *vozniškega dovoljenja*, ne bi smeli zamenjevati s preprosto *pravico do uporabe mopedov na javnih cestah*, ki je bila dodeljena z drugimi, prej navedenimi pravili.¹⁹

34. V zvezi s tem opozarjam, da je v okviru predhodnega odločanja na podlagi člena 267 PDEU za opredelitev vsebine notranjega prava države članice in pravno opredelitev spora, o katerem odloča predložitveno sodišče, pristojno izključno zadnje.²⁰ Ker Sodišče ne more samo presojeti dejanskih elementov spora v povezavi z upoštevnimi določbami nacionalnega prava, mora odločiti na podlagi dejanskih in pravnih ugotovitev, navedenih v predložitveni odločbi.²¹ Lahko pa Sodišče v duhu sodelovanja z nacionalnimi sodišči tem zagotovi vse smernice, ki se mu zdijo potrebne.²²

15 — Glej točko 20 teh sklepnih predlogov.

16 — In sicer Serviciul Public Comunitar de Evidență a persoanelor Sector 4 București (javna služba za osebna stanja četrtega okrožja Bukarešte).

17 — V zvezi s tem romunska vlada navaja člen 12(1) nujne uredbe št. 195/2002, ki določa, da je „[v]ožnja po javnih cestah dovoljena samo za vozila – razen tistih, ki se ročno vlečejo ali potiskajo, in koles – ki so registrirana oziroma evidentirana, odvisno od primera, in na katerih so tablice z registrsko ali evidenčno številko [...]“, in člen 14(1) navedene nujne uredbe, iz katerega izhaja, da bi moralo biti vozilo C. Popescuja v obravnavanem primeru evidentirano pri enem od okrožij mestne občine Bukarešta, ki vodijo registre vozil, kot so mopedi.

18 — In sicer členov 160(2) in 161(2) izvedbene uredbe nujne uredbe št. 195/2002 v njuni prvotni različici.

19 — Romunska vlada navaja, da se pred spremembo nujne uredbe št. 195/2002 z zakonom št. 203/2012 moped ni štel za motorno vozilo, da so za voznike mopedov veljala enaka pravila za vožnjo na javnih cestah kot za kolesarje (pri čemer so morali med drugim uporabljati kolesarske steze) in da takemu vozniku policijski organi niso mogli odvzeti potrdila o opravljenem tečaju cestnoprometnih predpisov, ki se je zanj zahtevalo, niti mu ni bilo mogoče izreči omejitev zaradi kršitve cestnoprometnih predpisov (npr. v primeru vožnje pod vplivom alkohola ali neupoštevanja rdeče luči na semaforju), kar pa je bilo mogoče v primeru vozniškega dovoljenja.

20 — Glej zlasti sodbe z dne 17. marca 2011, Naftiliaki Etaireia Thasou in Amaltheia I Naftiki Etaireia (C-128/10 in C-129/10, EU:C:2011:163, točka 40); z dne 28. julija 2011, Samba Diouf (C-69/10, EU:C:2011:524, točka 59), in z dne 13. decembra 2012, Caves Krier Frères (C-379/11, EU:C:2012:798, točka 35 in naslednje).

21 — Glej zlasti sodbe z dne 20. maja 2010, Harms (C-434/08, EU:C:2010:285, točka 33); z dne 3. maja 2012, Kastrati in drugi (C-620/10, EU:C:2012:265, točka 38), in z dne 11. septembra 2014, Essent Belgium (C-204/12 do C-208/12, EU:C:2014:2192, točka 52).

22 — Glej zlasti sodbe z dne 1. julija 2008, MOTOE (C-49/07, EU:C:2008:376, točka 30); z dne 29. oktobra 2009, Pontin (C-63/08, EU:C:2009:666, točka 49), in z dne 18. julija 2013, AES-3C Maritza East 1 (C-124/12, EU:C:2013:488, točka 42).

35. Naj pojasnim, da se mi v obravnavani zadevi zdi, da nobenega od obeh dokumentov, na katera se sklicuje tožeča stranka v postopku v glavni stvari, ni mogoče šteti za pravo „vozniško dovoljenje“, ki so ga izdali organi države članice, v smislu Direktive 2006/126. Vprašanje, ki ostane, je, ali je zadevna stranka imela „pravico do vožnje, podeljeno pred 19. januarjem 2013“, na podlagi romunskih predpisov, veljavnih pred tem datumom, tj. pravico, ki bi se lahko ohranila ali bi se celo morala ohraniti na podlagi člena 13(2) Direktive 2006/126.

2. Predmet vprašanja za predhodno odločanje in uveljavljana stališča

36. Predložitveno sodišče Sodišče v bistvu sprašuje, ali določbe Direktive 2006/126, zlasti njen člen 13(2), nasprotujejo temu, da se s predpisi države članice zahteva, da osebe, ki jim je bilo pred 19. januarjem 2013 – tj. datumom začetka veljavnosti določb, s katerimi je bila navedena direktiva prenesena v notranje pravo – dovoljeno voziti mopede na javnih cestah, niso pa imele vozniškega dovoljenja, pridobijo tako dovoljenje, da bi lahko ta vozila vozile tudi po navedenem datumu.

37. Naj opozorim, da je Sodišče že razlagalo različne določbe Direktive 2006/126, zlasti v več sodbah, ki so se nanašale na načelo vzajemnega priznavanja vozniških dovoljenj v smislu navedene direktive.²³ Vprašanje, ki se postavlja v obravnavani zadevi, je novo v tem smislu, da razlaga pojma „pravica do vožnje, podeljena pred 19. januarjem 2013“ iz člena 13(2) navedene direktive sama po sebi še ni bila predmet vprašanja za predhodno odločanje. Vendar poudarjam, da se je Sodišče glede funkcije, ki jo izpolnjuje ta določba, izreklo v okviru uvodnih ugotovitev v sodbi Hofmann.²⁴ K sklepom, ki jih je mogoče izpeljati iz te predhodne sodne prakse, se bom še vrnil.²⁵

38. Predložitveno sodišče v odločbi ni zavzelo stališča glede odgovora, ki bi ga bilo mogoče dati na predloženo vprašanje. C. Popescu v svojih pisnih stališčih zagovarja trditev, da bi bilo v nasprotju z zahtevami Direktive 2006/126, natančneje z besedilom njenega člena 13(2), če bi se osebam, ki so v takem položaju kot on, odvzela pravica do vožnje mopedov na javnih cestah, ki naj bi bila pridobljena v skladu s predpisi, veljavnimi pred sporno reformo.

39. Nasprotno romunska in slovaška vlada ter Komisija menijo, da določbe te direktive ne nasprotujejo nacionalnim ukrepom za prenos, kot se obravnavajo v postopku v glavni stvari, ki določajo strožje pogoje za pridobitev pooblastila za vožnjo mopedov, tako da se zahteva pridobitev vozniškega dovoljenja in torej opravljanje podobnih izpitov in/ali preizkusov, kot se zahtevajo za vožnjo drugih motornih vozil.²⁶ Iz razlogov, pojasnjenih v nadaljevanju, se strinjam s tem zadnjim mnenjem.

B – Odgovor na vprašanje za predhodno odločanje

40. Glede na razlike med jezikovnimi različicami člena 13(2) Direktive 2006/126 v povezavi z njeno uvodno izjavo 5 se je mogoče vprašati o vplivu, ki ga morajo imeti te določbe na rešitev spora, kot je ta v postopku v glavi stvari. Vendar je po mojem mnenju jasno, da v prid razlagi, ki je v nasprotju s tisto, ki jo predlaga C. Popescu, govorijo ne samo cilji te direktive, ampak tudi okvir, v katerega spada zlasti njen člen 13.

23 — Glej sodbe z dne 1. marca 2012, Akyüz (C-467/10, EU:C:2012:112); z dne 26. aprila 2012, Hofmann (C-419/10, EU:C:2012:240); z dne 23. aprila 2015, Aykul (C-260/13, EU:C:2015:257); z dne 21. maja 2015, Wittmann (C-339/14, EU:C:2015:333), in z dne 25. junija 2015, Nimanis (C-664/13, EU:C:2015:417).

24 — Sodba z dne 26. aprila 2012 (C-419/10, EU:C:2012:240, točke od 30 do 42). Naj pojasnim, da se je vprašanje, postavljeno v tej zadevi, nanašalo na razlago člena 2(1) in člena 11(4), drugi pododstavek, Direktive 2006/126, predložitveno sodišče pa je spraševalo, ali lahko člen 13(2) te direktive ovira uporabo teh določb, saj je tožeča stranka v postopku v glavni stvari trdila, da v skladu s to določbo za vozniška dovoljenja, izdana pred 19. januarjem 2013, ni mogoče izreči ukrepa omejitve, začasnega odvzema ali odvzema (glej tudi sklepne predloge Y. Bota v zadevi Hofmann, C-419/10, EU:C:2011:723, točke od 28 do 39).

25 — Glej točko 56 in naslednje teh sklepnih predlogov.

26 — V skladu s členom 23(1) in (9) nujne uredbe št. 195/2002, kakor je bila spremenjena z zakonom št. 203/2012.

1. Pomisleki, ki se pojavljajo ob besedilu člena 13(2) Direktive 2006/126

41. Naj spomnim, da se člen 13(2) Direktive 2006/126, na podlagi katerega C. Popescu trdi, da ga ni mogoče prisiliti k pridobitvi dovoljenja, da bi lahko svoje vozilo, ki šteje za moped, še naprej vozil na javnih cestah, v različici v francoskem jeziku glasi: „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.“²⁷

42. Z jezikovno razlago izraza „droit de conduire délivré“ iz te različice, zlasti glede na splošni pomen pojma „délivré“,²⁸ bi bilo mogoče sklepati, da so zahteve iz Direktive 2006/126 glede na formulacijo iz navedenega člena 13(2) v skladu s to določbo brez vpliva samo za izrecna pooblastila za vožnjo, ki izhajajo iz akta, izdanega uradno – navadno v obliki posamičnega upravnega akta – pred 19. januarjem 2013. Zdi se mi, da bi lahko enak pristop izhajal tudi iz drugih jezikovnih različic te določbe.²⁹

43. V zvezi s tem opozarjam, da se izraza „délivré“ ali „délivrance“ uporabljata med drugim tudi v francoski različici členov 4, 6 in 7 Direktive 2006/126,³⁰ ki se nanašajo na minimalne pogoje za izdajo enotnega vzorca evropskega vozniškega dovoljenja iz člena 1, kar potrjuje, da se ta izraza tudi na splošno nanašata na akt, ki ga izdajo pristojni nacionalni organi in s katerim se imetniku dodeli pravica do vožnje, ki je enake vrste kot pravica, dodeljena z vozniškim dovoljenjem v ožjem pomenu.

44. Poleg tega opozarjam, da je bil pojem „pravica do vožnje“ uporabljen v povezavi z vozniškim dovoljenjem med drugim v francoski različici člena 8(2) Direktive 91/439,³¹ ki je bila nadomeščena z Direktivo 2006/126, in da je bila navedena pravica v sodni praksi Sodišča v zvezi z razlago te prve direktive navadno predstavljena kot pravica „na podlagi vozniškega dovoljenja“.³²

45. Vendar lahko terminologija, ki se uporablja v drugih jezikovnih različicah člena 13(2) Direktive 2006/126, privede do drugačne razlage.

46. Natančneje, v romunski različici, na katero se sklicuje C. Popescu, je uporabljen izraz „drept de conducere acordat“, pri čemer je treba pojasniti, da izraz „drept“ običajno pomeni pravico kot tako in ne uradnega dokumenta, s katerim je potrjena dodeljena pravica, in da v nasprotju z izrazom „délivré“, ki se običajno navezuje na akt, romunska beseda „acordat“ dobesedno ustreza francoskima besedama „accordé“ ali „octroyé“, ki se lahko nanašata na pravico ali na dokument.

47. Enako velja za druge jezikovne različice te določbe, v katerih se uporabljajo besede, katerih pomen se zdi nevtralnejši in torej splošnejši od izraza „droit de conduire délivré“, ki jo vsebuje francoska različica.³³ Iz tega bi lahko izhajalo, da bi lahko vsako pooblastilo ali upravičenost do vožnje, ki ga je priznala država članica, tudi če ni podprto z uradnim aktom, spadalo v okvir pridržka predhodnih pravic, ki ga vsebuje navedeni člen 13(2).

27 — Moj poudarek.

28 — Izraz „délivrance“ je „v običajnem pomenu“ opredeljen kot „dejanje, s katerim se osebi izroči stvar ali akt, [kot je] izvršljiv izvod sodne odločbe“ (glej Cornu, G., *Vocabulaire juridique*, ur. Association Henri Capitant, Presses universitaires de France, Pariz, 2016, str. 322).

29 — Glej zlasti različice v danščini, nemščini, hrvaščini, portugalsčini in slovaščini.

30 — Eden in/ali drugi od teh izrazov se med drugim uporablja tudi v francoski različici uvodnih izjav 2, 4, 6, 8 in 9 navedene direktive ter njenih členih 2, 3, 11 in 15.

31 — Ta člen določa, da „lahko država članica, v kateri ima imetnik vozniškega dovoljenja druge države članice običajno prebivališče, uporabi svoje nacionalne predpise o omejitvi, začasnem odvzemu, odvzemu ali preklicu pravice do vožnje in, če je potrebno, v ta namen zamenja dovoljenje“ (moj poudarek).

32 — Glej zlasti sodbe z dne 26. junija 2008, Wiedemann in Funk (C-329/06 in C-343/06, EU:C:2008:366, točke 62, 64, 72 in naslednje ter točka 81 in naslednje); z dne 20. novembra 2008, Weber (C-1/07, EU:C:2008:640, točka 41); z dne 19. februarja 2009, Schwarz (C-321/07, EU:C:2009:104, točke 91, 97 in 98), in z dne 13. oktobra 2011, Apelt (C-224/10, EU:C:2011:655, točka 31).

33 — Zlasti bolgarska, estonska, grška, angleška, italijanska, latvijska, madžarska, malteška, poljska, slovenska in švedska jezikovna različica.

48. Poleg tega pomislekov, ki se pojavljajo v obravnavani zadevi, ni mogoče popolnoma odpraviti z uvodno izjavo 5 Direktive 2006/126, vsaj ne v njeni francoski različici, saj je v njej navedeno, da navedena direktiva „ne bi smela vplivati na pravice do vožnje, ki so bile priznane ali pridobljene pred dnevom začetka uporabe te direktive“. Na podlagi obeh pridevnikov, ki se uporabljata v tej formulaciji, bi bilo mogoče sklepati, da bi bilo treba ohraniti ne samo uradno „pridobljene“ pravice do vožnje, ampak tudi tiste, ki so dejansko „obstajale“ pred navedenim datumom, kar je širši pristop, kot ga je mogoče razbrati iz izraza „*délivré*“, ki se uporablja v francoski različici člena 13(2).

49. V skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča se formulacija določbe prava Unije, ki se uporablja v eni od jezikovnih različic, ne more uporabiti kot edina podlaga za razlago te določbe oziroma ne more imeti prednosti pred drugimi jezikovnimi različicami. Določbe prava Unije je treba namreč razlagati in uporabljati enotno ob upoštevanju različic v vseh jezikih Unije. Če so med jezikovnimi različicami besedila prava Unije razlike, kot v obravnavani zadevi, je treba zadevno določbo razlagati glede na splošno sistematiko in namen ureditve, katere del je.³⁴

50. Vendar z vidika okvira in ciljev te določbe, ki jih bom zdaj opisal, menim, da mora imeti pojem „podeljena pravica do vožnje“ v smislu člena 13(2) Direktive 2006/126 ozek pomen in se ne sme razlagati široko, tako da bi bilo državam članicam prepovedano, da od osebe, ki je imela pred 19. januarjem 2013 neformalno pooblastilo za vožnjo, zahtevajo, da po tem datumu pridobi vozniško dovoljenje.

2. Predlagana razlaga glede na cilje Direktive 2006/126 in sam okvir njenega člena 13

51. Prvič, navesti je treba, da Direktiva 2006/126 ni bila namenjena popolni uskladitvi nacionalnih pravil, ki veljajo za vozniška dovoljenja, temveč predvsem določitvi minimalnih pogojev, pod katerimi se ta lahko izdajajo,³⁵ čeprav je bilo stvarno področje uporabe pravil prava Unije na tem področju razširjeno v primerjavi s tistimi, ki so pred tem izhajala iz Direktive 91/439.³⁶ Enotni vzorec vozniškega dovoljenja, določen s tema direktivama, bi moral postopoma nadomestiti različne vrste vozniških dovoljenj, ki obstajajo v državah članicah, in omogočiti vzajemno priznavanje vozniških dovoljenj brez formalnosti, da bi se spodbudilo prosto gibanje državljanov v Uniji.³⁷

52. Cilj večje uskladitve, ki je bila uvedena z Direktivo 2006/126, je bil med drugim³⁸ „prispevati k izboljšanju varnosti v cestnem prometu“, to zahtevo pa je poskušala izpolniti že Direktiva 91/439.³⁹ V ta namen je bila z Direktivo 2006/126 med drugimi novostmi uvedena zahteva po vozniškem dovoljenju za mopede, ki niso spadali na področje uporabe Direktive 91/439, da bi se „povečala prometna varnost za najmlajše voznike, ki jih prometne nesreče po statističnih podatkih najbolj prizadenejo“.⁴⁰

34 — Glej zlasti sodbi z dne 28. julija 2016, Edilizia Mastrodonato (C-147/15, EU:C:2016:606, točka 29), in z dne 22. septembra 2016, Breitsamer und Ulrich (C-113/15, EU:C:2016:718, točka 58).

35 — V zvezi s tem glej Maiani, F., idr., *Droit européen des transports*, Helbing & Lichtenhahn, Basel, 2. izdaja, 2013, str. 87.

36 — Glej zlasti uvodne izjave 2, 3, 8, 9, 16 in 18 Direktive 2006/126.

37 — Glej prvo in drugo uvodno izjavo Direktive 91/439, pri čemer je v zadnji navedeno, da je bil „prvi korak v to smer storjen s Prvo direktivo Sveta 80/1263/EGS z dne 4. decembra 1980 o uvedbi vozniškega dovoljenja Skupnosti [UL 1980, L 375, str. 1]“. V zvezi z razvojem, ki je sledil na tem področju, glej zlasti str. 56 in naslednje poročila Evropskega parlamenta z dne 3. februarja 2005 o predlogu Komisije, na podlagi katerega je bila sprejeta Direktiva 2006/126 ((A6-0016/2005), v nadaljevanju: poročilo Parlamenta z dne 3. februarja 2005).

38 — Namen Direktive 2006/126 je tudi uresničiti še druga dva glavna cilja: „zmanjšati možnosti goljufij [v zvezi z vozniškimi dovoljenji]“ in „zagotoviti prosto gibanje državljanov“ (glej obrazložitev predloga Komisije z dne 21. oktobra 2003, na podlagi katerega je bila sprejeta Direktiva 2006/126, COM(2003) 621 final, str. 6 in 7, ter uvodni izjavi 2 in 17 te direktive).

39 — Glej zlasti prvo, četrto in šesto uvodno izjavo Direktive 91/439. Cilj povečanja „varnosti v cestnem prometu“ je Sodišče večkrat upoštevalo v svoji sodni praksi v zvezi z razlago te direktive (glej zlasti sodbi z dne 15. septembra 2005, Komisija/Nemčija (C-372/03, EU:C:2005:551, točka 28), in z dne 19. februarja 2009, Schwarz (C-321/07, EU:C:2009:104, točke 79, 90 in 96)).

40 — Kot je navedeno v uvodni izjavi 13 Direktive 2006/126. Glej tudi uvodno izjavo 16 te direktive in podrobna pojasnila v obrazložitvi predloga direktive (COM(2003) 621 final, str. 5 in 14, točki 39 in 40).

53. Iz določb Direktive 2006/126 izhaja, da so morale države članice z učinkom od 19. januarja 2013 uvesti novo kategorijo voznškega dovoljenja za mopede, pri čemer se to dovoljenje dodeli kandidatom, ki so opravili teoretični preizkus in po potrebi, če se je nacionalni zakonodajalec odločil dodati ti obveznosti, uspešno opravili praktični preizkus in/ali zdravniški pregled.⁴¹

54. Neizpodbitno je, da se lahko z zahtevo, da vozniki mopedov pridobijo teoretična znanja in po možnosti praktične sposobnosti, kot se zahtevajo z Direktivo 2006/126, zagotovi večja stopnja varnosti v cestnem prometu. Poleg tega obvezna pridobitev dokumenta, ki ga izda upravni organ, omogoča sestavo seznama imetnikov pravice do vožnje in po potrebi odvzem te pravice storilcem hujših kršitev cestnoprometnih predpisov.⁴² Iz elementov, predloženih v obravnavani zadevi, je razvidno, da so bili predpisi iz postopka v glavni stvari sprejeti prav zaradi povečanja varnosti v cestnem prometu ter da se glede na statistične podatke, ki jih je predložila romunska vlada, zdi, da je ta reforma dejansko pozitivno vplivala na nesreče, v katerih so bili udeleženi mopedi in ki so se zgodile na nacionalnem ozemlju.⁴³

55. Kot poudarjata ta in slovaška vlada, če bi bilo treba uporabiti razlago, ki jo predlaga C. Popescu, bi bilo to neposredno v nasprotju z enim od glavnih ciljev Direktive 2006/126, saj bi se tako štelo, da se državam članicam prepoveduje določitev strožjih pogojev za pooblastilo za vožnjo mopedov na javnih cestah, kot so obstajali pred 19. januarjem 2013, čeprav je dokazano, da se lahko s tako okrepitevijo zakonskih zahtev izboljša varnost v cestnem prometu.

56. Drugič, glede, natančneje, člena 13 Direktive 2006/126 je Sodišče že v uvodnih ugotovitvah v sodbi Hofmann pojasnilo, da je ta člen, „naslovljen ‚Ekvivalence neskupnostnih vzorcev dovoljenj‘, namenjen zgolj urejanju vprašanja ekvivalenc med pravicami, pridobljenimi pred začetkom izvajanja te direktive, in različnimi kategorijami voznških dovoljenj, ki so z njo opredeljene“.⁴⁴

57. Sodišče je svojo razlago oprlo na mesto, ki ga ima navedeni člen 13 v besedilu Direktive 2006/126,⁴⁵ in na naslednje ugotovitve: „[T]o analizo potrjuje preučitev pripravljalnega gradiva v zvezi z Direktivo 2006/126, iz katerega je – kot je generalni pravobranilec navedel v točki 37 sklepnih predlogov^[46], – razvidno, da je bil člen 13(2) te direktive dodan na pobudo Evropskega parlamenta, ki je to dopolnilo utemeljil z navedbo, da *zamenjava starih voznških dovoljenj nikakor ne sme privedi do izgube ali omejevanja pridobljenih pravic v zvezi z voznškim dovoljenjem za različne kategorije vozil*“.⁴⁷

41 — V skladu z zahtevami iz člena 7(1)(b) Direktive 2006/126, ki v zvezi z mopedi določa, da je treba za pridobitev voznškega dovoljenja obvezno opraviti teoretični preizkus, države članice pa lahko poleg tega zahtevajo tudi poseben preizkus spretnosti in ravnanja za tri- in štirikolesnike ter zdravniški pregled. Glej tudi obrazložitev predloga direktive (COM(2003) 621 final, str. 16, točka 52).

42 — V tem smislu glej tudi opombo 19 teh sklepnih predlogov.

43 — Glej elemente utemeljitve, navedene v točki 27 teh sklepnih predlogov, in pisna stališča romunske vlade, v katerih je pojasnjeno, da „je bilo po spremembi pravil v zvezi z vožnjo mopedov na javnih cestah v letu 2013 zabeleženih 316 prometnih nesreč, v katerih so bili udeleženi mopedi, v primerjavi s 1087 nesrečami v letu 2008, 1104 v letu 2009, 973 v letu 2010, 977 v letu 2011 in 906 v letu 2012“ in da „[s]e je v letu 2013 zmanjšalo tudi število mrtvih, in sicer je umrlo 41 oseb v primerjavi s 168 v letu 2008, 143 v letu 2009, 126 v letu 2010, 97 v letu 2011 in 107 v letu 2012“.

44 — Sodba z dne 26. aprila 2012 (C-419/10, EU:C:2012:240, točka 41). Naj spomnim, da so navedene kategorije določene in opredeljene v členu 4 navedene direktive.

45 — Sodba z dne 26. aprila 2012, Hofmann (C-419/10, EU:C:2012:240, točka 39), v kateri je v zvezi s predmetom navedene zadeve pojasnjeno, da to mesto „izkazuje, da se odstavek 2 tega člena 13 ne nanaša na omejevalne ukrepe, ukrepe začasnega odvzema ali odvzema voznškega dovoljenja, ampak samo na pravice, pridobljene za vožnjo posameznih kategorij vozil“.

46 — Generalni pravobranilec Y. Bot se je v sklepnih predlogih v zadevi Hofmann (C-419/10, EU:C:2011:723) skliceval na spremembo 13, predlagano v poročilu Parlamenta z dne 3. februarja 2005. Utemeljitev te spremembe, ki je v njem navedena, se nanaša na „člen 3(2) (novi“ (glej str. 11 navedenega poročila), katerega tretji pododstavek v bistvu ustreza členu 13(2) Direktive 2006/126. V obrazložitvi tega poročila so pojasnjeni razlogi za navedeno spremembo, ki se nanašajo na „zamenjavo starih modelov, ki so že v obtoku“ v državah članicah, in navedeno je, da ta nova določba ne bi smela „posegati v pravico do vožnje nekaterih kategorij vozil“ (str. 58).

47 — Sodba z dne 26. aprila 2012, Hofmann (C-419/10, EU:C:2012:240, točka 42), moj poudarek.

58. V obravnavani zadevi se romunska vlada opira na to utemeljitev, ki jo navaja Parlament, ter po mojem mnenju upravičeno sklepa, da se člen 13(2) nanaša izključno na pravice, pridobljene pred 19. januarjem 2013, ki so bile materializirane z *vozniškim dovoljenjem* ali enakovrednim dokumentom, in ne na položaj, v katerem se je lahko pred tem datumom motorno vozilo *uporabljalo na javni cesti brez vozniškega dovoljenja*, kot v primeru mopedov ali podobnih vozil v Romuniji pred začetkom veljavnosti zakona št. 203/2012. Tako predlagani pristop po mojem mnenju potrjujejo še drugi elementi iz pripravljanih del v zvezi z Direktivo 2006/126.⁴⁸

59. Poleg zgodovine nastanka člena 13 navedene direktive je koristna tudi zgodovina nastanka njene uvodne izjave 5, ki govori v prid taki razlagi. Parlament je namreč tudi predlagal vključitev uvodne izjave, v skladu s katero se „[z] *zamenjavo obstoječih vozniških dovoljenj ne omejujejo pridobljene pravice v zvezi z dovoljenjem za vožnjo različnih kategorij vozil*“,⁴⁹ pri čemer se je skliceval na utemeljitev, podano za navedeni dodatek k poznejšemu odstavku 2 tega člena 13.⁵⁰ Poleg tega glede na uvodno izjavo, ki je neposredno pred njo,⁵¹ obstaja jasna povezava med upoštevanjem pridobljenih pravic, omenjenim v navedeni uvodni izjavi 5, in predhodno obstoječimi vozniškimi dovoljenji, ki jih bo moral zamenjati enotni vzorec evropskega vozniškega dovoljenja.⁵²

60. Sam naslov navedenega člena 13, v katerem so izrecno navedeni „*neskupnostni vzorci [vozniških] dovoljenj*“, in vsebina odstavka 1 navedenega člena v povezavi z navedenim naslovom⁵³ potrjujeta analizo romunske vlade, v skladu s katero je bil s sprejetjem odstavka 2 navedenega člena cilj zakonodajalca, da sprememba predpisov Skupnosti v smislu poenotenja vzorcev vozniških dovoljenj in kategorij dovoljenj ne bi vplivala na *pridobljene pravice oseb, ki so vozniško dovoljenje pridobile pred 19. januarjem 2013*, in sicer izključno teh oseb.

61. To analizo okvira, v katerega spada navedeni odstavek 2, potrjuje vsebina sklepov Komisije, ki se nanašajo na ekvivalentnost med kategorijami vozniških dovoljenj, ki so jih države članice izdale pred izvajanjem Direktive 2006/126, in usklajenimi kategorijami dovoljenj, opredeljenimi v členu 4 navedene direktive.⁵⁴

62. Iz zgoraj navedenega izhaja, da načela varstva pridobljenih pravic, na katero se implicitno sklicuje C. Popescu, ni mogoče uporabiti v njegovo korist, ker so s členom 13(2) Direktive 2006/126 varovane samo pravice na podlagi vozniških dovoljenj, ki so jih države članice izdale pred 19. januarjem 2013, in ker zadevna stranka pred tem končnim datumom ni imela vozniškega dovoljenja.

48 — Glej zlasti člen 3(4) stališča Parlamenta, sprejetega na prvi obravnavi, z dne 23. februarja 2005 (P6_TC1-COD(2003)0252, UL 2005, C 304 E, str. 135, v nadaljevanju: stališče Parlamenta z dne 23. februarja 2005), in priporočilo za drugo obravnavo, ki ga je predložil odbor Parlamenta za promet in turizem, z dne 27. novembra 2006 (A6-0414/2006), v katerem je v točki 2.4 obrazložitev izrecno navedeno, da to „nikakor ne vpliva na *pravice, pridobljene na področju vozniških dovoljenj* pred uporabo [prihodnje direktive 2006/126] (člen 13(2))“ (moj poudarek).

49 — Do te zamenjave bi morale priti v točno določenem roku v skladu s členom 3(3) Direktive 2006/126, s katerim se zahteva, da „do 19. januarja 2033 vsa izdana vozniška dovoljenja in vozniška dovoljenja v obtoku izpolnjujejo vse zahteve te direktive“.

50 — Glej spremembo 3, str. 6, poročila Parlamenta z dne 3. februarja 2005, moj poudarek.

51 — V uvodni izjavi 4 Direktive 2006/126 je navedeno, da bi morale „[z] namenom, da se prepreči, da bi enotni vzorec evropskega vozniškega dovoljenja postal dodatni vzorec, poleg sto desetih, ki so že v obtoku, [...] države članice sprejeti vse potrebne ukrepe, da se vsem imetnikom dovoljenj izda ta enotni vzorec“.

52 — Glej tudi uvodni izjavi 4 in 5 stališča Parlamenta z dne 23. februarja 2005, v katerih je navedeno, da bi morali „[v] vseh državah članicah [...] zamenjati stara vozniška dovoljenja in tako preprečiti, da bi enotni evropski vzorec postal dodaten evropski vzorec“ in da se „[o]bstoječe pravice v zvezi z upravičenjem do vožnje različnih kategorij vozil [...] z zamenjavo obstoječih vozniških dovoljenj ne bi smele omejiti“.

53 — Glede na naslov navedenega člena 13 je po mojem mnenju razumljivo domnevati, da se izraz „*pravice, pridobljene pred začetkom izvajanja te direktive*“, vsebovan v prvem pododstavku odstavka 1 navedenega člena, nanaša na pravice, ki izhajajo iz „*neskupnostnih vzorcev [vozniških] dovoljenj*“, v nasprotju z „*vzorcem vozniškega dovoljenja Skupnosti*“, na katerega se nanaša člen 1 Direktive 2006/126 in ki je naveden v Prilogi I k Direktivi.

54 — Glej zlasti uvodne izjave od 1 do 3 sklepov Komisije o ekvivalentnosti med kategorijami vozniških dovoljenj št. 2013/21/EU z dne 18. decembra 2012 (UL 2013, L 19, str. 1) in št. 2014/209/EU z dne 20. marca 2014 (UL 2014, L 120, str. 1).

63. Poleg tega tudi ob predpostavki, da bi se za položaj, kot je ta, v katerem je C. Popescu, štel, da spada na področje uporabe člena 13(2), tako kot Komisija in slovaška vlada menim, da ta določba določa zgolj *možnost*, da države članice še naprej priznavajo pravice do vožnje, ki so jih podelile pred 19. januarjem 2013. V njej je navedeno samo, da Direktiva 2006/126 ne posega v te pravice, za katere torej še naprej veljajo notranji predpisi, ki so se uporabljali pred navedenim datumom, in sicer do morebitne reforme, uvedene na nacionalni ravni.

64. Bilo bi namreč v nasprotju z zgoraj navedenimi cilji Direktive 2006/126,⁵⁵ če bi se štel, da morajo nacionalni zakonodajalci za nedoločen čas ohraniti v veljavi pooblastila za vožnjo na javnih cestah, ki bi postala neveljavna. Po mojem mnenju pravice do vožnje, pridobljene v določenem obdobju, ne morejo biti nespremenljive, saj je lahko njihova omejitev ali celo odprava ključnega pomena, zlasti iz razlogov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu. Države članice morajo po mojem mnenju imeti možnost, da spremenijo svoje predpise in jih tako uskladijo z določbami navedene direktive, tudi za nazaj, če se to izkaže za nujno.

65. Zato menim, da je treba določbe Direktive 2006/126, zlasti njen člen 13(2) v povezavi z uvodno izjavo 5, razlagati tako, da ne nasprotujejo nacionalnim predpisom, kakršni so ti iz postopka v glavni stvari.

V – Predlog

66. Na podlagi navedenega predlagam, naj Sodišče na vprašanje za predhodno odločanje, ki ga je predložilo Înalta Curte de Casație și Justiție (vrhovno kasacijsko sodišče, Romunija), odgovori:

Določbe Direktive 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. decembra 2006 o vozniških dovoljenjih, natančneje njen člen 13(2) v povezavi z uvodno izjavo 5, je treba razlagati tako, da ne nasprotujejo temu, da se s predpisi države članice zahteva, da imetniki dokumenta, s katerim jim je bila pred 19. januarjem 2013 dovoljena vožnja mopeda na javnih cestah, pridobijo vozniško dovoljenje, pri čemer morajo opraviti podobne preizkuse, kot se zahtevajo za druga motorna vozila, da bi lahko mopede vozili tudi po navedenem datumu.

55 — Glej točko 52 teh sklepnih predlogov.