



Rättsfallssamlingen

FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT
HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE
föredraget den 24 november 2016¹

Mål C-632/15

Costin Popescu

mot

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

(begäran om förhandsavgörande från Înalta Curte de Casație și Justiție (Högsta kassationsdomstolen, Rumänien))

”Begäran om förhandsavgörande — Transport — Vägtransport — Körkort — Direktiv 2006/126/EG — Artikel 13.2 — Begreppet ’behörighet att framföra fordon som beviljats före den 19 januari 2013’ — Den nationella lagstiftning genom vilken direktivet införlivas — Skyldighet för personer som hade behörighet att framföra moped utan körkort innan denna lagstiftning trädde i kraft att erhålla ett körkort — Tillåtlighet”

I – Inledning

1. Begäran om förhandsavgörande från Înalta Curte de Casație și Justiție (Högsta kassationsdomstolen, Rumänien) avser tolkningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort,² och närmare bestämt tolkningen av artikel 13.2 jämförd med skäl 5 i samma direktiv.

2. Begäran har framställts inom ramen för en talan som väckts av en enskild som yrkat att hans behörighet att framföra ett fordon, såsom moped, på allmän väg och som styrks av en handling som intygar att han genomgått en förarutbildning ska fastställas gälla efter den 19 januari 2013, det vill säga det datum då de bestämmelser i direktiv 2006/126 som är relevanta i förevarande mål³ började gälla och då den rumänska lagstiftning genom vilken direktivet införlivas med den nationella rätten trädde i kraft.

1 — Originalspråk: franska.

2 — EUT L 403, 2006, s. 18. Detta direktiv trädde i kraft den 19 januari 2007.

3 — Tvärtom framgår av artikel 18 i direktiv 2006/126 att artiklarna 2.1, 5, 6.2 b, 7.1 a, 9, 11.1, 11.3–11.6, och 12 samt bilagorna I, II och III ska tillämpas från och med 19 januari 2009. Avseende direktivbestämmelsernas tillämplighet i tiden se, bland annat, dom av den 1 mars 2012, Akyüz (C-467/10, EU:C:2012:112, punkt 25 och följande punkter), och dom av den 26 april 2012, Hofmann (C-419/10, EU:C:2012:240, punkterna 33 och 37).

3. Den berörda parten har gjort gällande att han till följd av ovannämnda handling hade ”behörighet att framföra fordon som beviljats före den 19 januari 2013” i den mening som avses i artikel 13.2 i direktiv 2006/126 och att detta befriar honom från att genomgå teoretiska och praktiska prov för att erhålla körkort vilket krävs sedan den tidpunkten för att framföra mopeder i Rumänien.

4. Mot bakgrund av de synpunkter som jag kommer att framföra nedan anser jag att direktivbestämmelserna inte utgör hinder mot en sådan lagstiftning för införlivande som den aktuella genom vilken en medlemsstat föreskriver att personer som tidigare haft behörighet att framföra mopeder på allmän väg utan körkort måste erhålla ett sådant körkort.

II – Tillämpliga bestämmelser

A – Unionsrätt

5. I skäl 5 i direktiv 2006/126 anges att ”[direktivet] ... inte [bör] påverka befintlig behörighet att framföra fordon som beviljats eller förvärvats före dagen för direktivets tillämpning”.

6. I skäl 13 i direktivet föreskrivs följande: ”Genom att ett mopedkörkort införs kommer trafiksäkerheten att förbättras, särskilt med avseende på de yngsta förarna som enligt statistiken är de mest olycksdrabbade förarna.”

7. I skäl 16 i direktivet anges att ”[d]en körkortsmodell som fastställs i direktiv 91/439/EEG^[4] bör ersättas av ett gemensamt körkort i form av ett plastkort. Körkortsmodellen behöver samtidigt anpassas med hänsyn till införandet av en ny kategori mopedkörkort och en ny kategori av körkort för motorcyklar.”

8. Artikel 4 har rubriken ”Kategorier, definitioner och åldersgränser”. I artikel 4.1 och 4.2 föreskrivs följande:

”1. Det körkort som anges i artikel 1 ger behörighet att föra motordrivna fordon i de kategorier som definieras nedan. Det får utfärdas från den åldersgräns som anges för varje kategori. Med motordrivet fordon avses varje med motor försett fordon som av egen kraft kan framföras på väg ...

2. mopeder

(Kategori AM)

— Två- eller trehjuliga fordon som är konstruerade för en högsta hastighet av 45 km/tim enligt artikel 1.2 a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG^[5] om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon (utom de som är konstruerade för en högsta hastighet av 25 km/tim) samt lätta fyrhjulingar enligt artikel 1.3 a i direktiv 2002/24/EG.

— Åldersgränsen för kategori AM skall vara 16 år.”

9. Artikel 7 har rubriken ”Utfärdande, giltighet och förnyelse”. I artikel 7.1 a och b föreskrivs följande:

”1. Körkort får endast utfärdas till sökande

4 — Rådets direktiv av den 29 juli 1991 om körkort (EGT L 237, 1991, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 4, s. 22).

5 — Europaparlamentets och rådets direktiv av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon (EGT L 124, 2002, s. 1).

- a) som har godkänts i ett körprov och ett kunskapsprov samt uppfyller de medicinska krav som fastställs i bilagorna II och III,
- b) som har godkänts enbart i ett kunskapsprov för kategori AM; medlemsstaterna får föreskriva att sökande skall ha godkänts i ett körprov och genomgått en läkarundersökning för denna kategori.

För tre- och fyrhjulingar inom denna kategori får medlemsstaterna införa ett särskilt körprov. För differentiering av fordon inom kategori AM får en nationell kod införas i körkortet.”

10. Artikel 13 i direktivet har rubriken ”Överensstämmelse mellan körkort som inte motsvarar gemenskapsmodellen” och lyder som följer:

”1. Medlemsstaterna skall med kommissionens samtycke fastställa regler för överensstämmelsen mellan behörighet som erhållits före genomförandet av detta direktiv, och de kategorier som definieras i artikel 4.

Efter samråd med kommissionen får medlemsstaterna göra sådana ändringar i sin nationella lagstiftning som är nödvändiga för att genomföra bestämmelserna i artikel 11.4, 11.5 och 11.6^[6].

2. Behörighet att framföra fordon som beviljats före den 19 januari 2013 skall inte kunna dras in eller på något sätt inskränkas genom bestämmelserna i detta direktiv.”

11. Artikel 16 har rubriken ”Införlivande”. Enligt artikel 16.1 och 16.2 i direktiv 2006/126 ska medlemsstaterna dels besluta om och offentliggöra lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa de bestämmelser i direktivet som anges där⁷ senast 19 januari 2011, dels tillämpa dessa bestämmelser för införlivande från och med den 19 januari 2013.

B – Den rumänska rätten

12. Lag nr 203/2012,⁸ genom vilken vissa bestämmelser i direktiv 2006/126 införlivades i den rumänska lagstiftningen, är tillämplig sedan den 19 januari 2013. Genom denna lag ändrades Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice (brådskande regeringsdekret nr 195/2002 om trafik på allmän väg, nedan kallat lagdekret nr 195/2002),⁹ och förordningen om genomförande av detta lagdekret som godkändes genom Hotărârea Guvernului nr 1391/2006 (regeringsbeslut nr 1391/2006).¹⁰

13. Innan lag nr 203/2012 trädde i kraft föreskrevs i artikel 160.2 i förordningen om genomförande av lagdekret nr 195/2002 att ”personer utan körkort endast får framföra moped på allmän väg om de kan bevisa att de har genomgått en förarutbildning på ett institut som är auktoriserat för utbildning av motorfordonsförare”.

14. I artikel 161.2 i nämnda förordning om genomförande anfördes att ”cyklister som kör på allmän väg ska inneha ett giltigt identitetskort och att mopedförare därutöver ska inneha ett bevis som intygar att de har genomgått en förarutbildning och registreringsbevis för fordonet”.

6 — Nämnda artikel 11 har rubriken ”Bestämmelser om utbyte, återkallelse, ersättande och erkännande av körkort”.

7 — Nämligen artiklarna 1.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4 b–k, 6.1, 6.2 a, 6.2 c–e, 7.1 b, c och d, 7.2, 7.3, 7.5, 8, 10, 13–15 samt bilaga I punkt 2, bilaga II punkt 5.2 när det gäller kategorierna A1, A2 och A och bilaga IV, V och VI.

8 — Lag nr 203 av den 9 november 2012 (*Monitorul Oficial al României*, nr 760 av den 12 november 2012).

9 — Brådskande lagdekret, i dess ändrade och kompletterade lydelse genom lag (*Monitorul Oficial al României*, del I, nr 670 av den 3 augusti 2006).

10 — Beslut av den 4 oktober 2006 (*Monitorul Oficial al României*, del I, nr 876, av den 26 oktober 2006).

15. Sedan lag nr 203/2012 trädde i kraft har bestämmelserna i artiklarna 160 och 161 i förordningen om genomförande av lagdekret nr 195/2002 avseende mopedförare upphävts, medan de bestämmelser som är tillämpliga på cyklar fortfarande gäller.

16. I artikel 6 punkterna 6 och 21 i lagdekret nr 195/2002, i dess ändrade lydelse enligt lag nr 203/2012 (nedan kallad lagdekret nr 195/2002 i dess ändrade lydelse), definieras begreppen motordrivet fordon och moped. Vidare anges dels att ”mopeder ska betraktas som motordrivna fordon”, dels att lätta fyrhjulingar ”ska jämföras med mopeder”.

17. Artikel 20.1 och 20.2 lyder enligt följande:

”1) För framförande på allmän väg av ett fordon ... ska förarna ha motsvarande körkort.

2) Körkort utfärdas för följande kategorier av fordon: AM ...”

18. Bilaga nr 1 till lagdekret nr 195/2002, i dess ändrade lydelse, avser de kategorier av fordon för vilka det körkort som anges i artikel 20.2 i nämnda dekret utfärdas. I punkt a i nämnda bilaga definieras kategori AM som ”mopeder”.

19. I artikel 23.1 och 23.9 i lagdekret nr 195/2002, i dess ändrade lydelse, föreskrivs följande:

”1) Behörighet att framföra motordrivet fordon ... på allmän väg beviljas uteslutande dem som innehar ett giltigt körkort i den kategori till vilken fordonet hör eller alla som i stället för ett giltigt körkort innehar en handling som berättigar dem att köra på allmän väg.

...

9) Körkortsprovet består av ett kunskapsprov och ett körprov motsvarande den kategori av körkort som ansökan gäller. Körprovet för kategori AM består uteslutande av ett uppkörningsprov på en därtill inrättad sluten bana. Villkoren för att erhålla körkort fastställs genom förordning.”

III – Målet vid den nationella domstolen, tolkningsfrågan och förfarandet vid EU-domstolen

20. Costin Popescu innehar ett registreringsbevis utfärdat den 12 oktober 2010 för en lätt fyrhjuling, av märket Aixam som klassificeras som fordon i kategori L6e,¹¹ som likställs med en moped. Han innehar även ett bevis som utfärdades den 26 oktober 2010 som intygar att han har genomgått en förarutbildning för att framföra mopeder på allmän väg. Ovannämnda handlingar räckte på den tiden för att framföra ett sådant fordon som hans i enlighet med artiklarna 160 och 161 i förordningen om genomförande av lagdekret nr 195/2002, i den lydelse som gällde då.

21. Från och med den 19 januari 2013 kunde mopeder och liknande fordon framföras på allmän väg i Rumänen på villkor att körkort erhållits i enlighet med lag nr 203/2012, genom vilken lagdekret nr 195/2002 ändrades för att införliva vissa bestämmelser i direktiv 2006/126 i den nationella lagstiftningen.¹²

11 — Avseende detta begrepp se artikel 1.3 a i direktiv 2002/24.

12 — De myndigheter som är motparter i målet har anfört att denna ändring närmare bestämt syftade till att införliva artiklarna 4, 6, 7, 12 och 13 i direktiv 2006/126 i den nationella lagstiftningen.

22. Costin Popescu väckte talan mot flera nationella myndigheter¹³ vid Curtea de Apel București (Appelationsdomstolen i Bukarest, Rumänien) och yrkade att hans behörighet att framföra moped på allmän väg, som beviljats före den 19 januari 2013, även skulle gälla efter detta datum utan att han behövde uppfylla några ytterligare formaliteter eller genomgå förfaranden¹⁴ och att den behöriga myndigheten skulle åläggas att utfärda ett skriftligt bevis som styrker behörigheten. Till stöd för sin talan åberopade han att den nya lagstiftningen som följer av lag nr 203/2012 strider mot direktiv 2006/126.

23. Klaganden gjorde även gällande att bestämmelserna i lagdekret nr 195/2002, i deras genom nämnda lag ändrade lydelse, strider mot författningen, varför Curtea de Apel București (Appelationsdomstolen i Bukarest, Rumänien) beslutade att rådfråga Curtea Constituțională (författningsdomstolen, Rumänien).

24. Genom dom av den 5 december 2013 ogillade Curtea Constituțională invändningen om författningsstridighet med motiveringen att den inte hade behörighet att tolka de unionsrättsliga bestämmelserna, vilket uteslutande ankom på EU-domstolen och att de bestämmelser i den nationella lagstiftningen som åberopats av Costin Popescu var förenliga med den rumänska författningen.

25. På grundval av ovannämnda dom slog Curtea de Apel București (Appelationsdomstolen i Bukarest), genom dom av den 8 april 2014, fast att talan inte kunde tas upp till sakprövning.

26. Costin Popescu överklagade denna dom till Înalta Curte de Casație și Justiție (Högsta kassationsdomstolen, Rumänien), och gjorde gällande att bestämmelserna i lag nr 203/2012 inte är förenliga med skäl 5 och artikel 13.2 i direktiv 2006/126 enligt vilken "[b]ehörighet att framföra fordon som beviljats före den 19 januari 2013 ... inte [ska] kunna dras in eller på något sätt inskränkas genom bestämmelserna i detta direktiv".

27. Inspectoratul General al Poliției Române (generalinspektoratet för den rumänska polisen) har i sitt svaromål gjort gällande att de ändringar som infördes i lagdekret nr 195/2002 genom lag nr 203/2012 som innebar att behörighet att framföra moped förutsatte innehav av ett körkort motiverades av syftet att förbättra trafiksäkerheten genom att minska antalet och följderna av trafikolyckor med mopeder med hjälp av kravet på att förare ska förvärva de praktiska och teoretiska kunskaper som krävs under en lämplig utbildning.

28. Under dessa omständigheter beslutade Înalta Curte de Casație și Justiție (Högsta kassationsdomstolen, Rumänien) genom beslut av den 12 november 2015 att vilandeförklara målet och ställa följande tolkningsfråga till domstolen:

"Får rumänska staten enligt bestämmelserna i [direktiv 2006/126] införa en regel enligt vilken mopedförare, vilka innehar ett officiellt dokument som intygar deras behörighet att framföra fordon på allmän väg före den 19 januari 2013, för att kunna framföra moped även efter nämnda datum måste erhålla ett körkort genom att klara motsvarande prov/examina som gäller för andra motorfordon?"

13 — Nämligen Guvernul României (Rumäniens regering), Ministerul Afacerilor Interne (inrikesministeriet), Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor (körkorts- och fordonsregistreringsdirektoratet), Direcția Rutieră (vägdirektoratet) och Serviciul Public Comunitar Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor (det lokala offentliga körkorts- och fordonsregistreringskontoret).

14 — Rumäniens regering har i sina yttranden anfört att eftersom Costin Popescu i enlighet med de nationella bestämmelserna om införlivande av direktivet innehade ett bevis som intygade att han deltagit i en förarutbildning som hade utfärdats innan den nya lagstiftningen trädde i kraft, hade han "möjlighet att göra ett kunskapsprov och ett körprov mellan den 19 januari 2013 och den 19 januari 2014 utan att genomgå en förarutbildning [på ett institut som är auktoriserat för utbildning av motorfordonsförare], under förutsättning att övriga villkor i direktiv 2006/126 iakttas."

29. Costin Popescu, den rumänska regeringen, den slovakiska regeringen och kommissionen har inkommit med skriftliga yttranden. Någon förhandling har inte hållits.

IV – Bedömning

A – Tolkningsfrågans innehåll

30. Den fråga som den hänskjutande domstolen har ställt kräver enligt min mening inledande anmärkningar, såväl vad gäller formuleringen av denna fråga som det svar som föreslås på frågan.

1. Den rättsliga kvalificeringen av de faktiska omständigheterna i tvisten vid den nationella domstolen

31. Det kan påpekas att den rumänska regeringen har gjort förtydliganden och till och med framfört vissa förbehåll beträffande ordalydelsen av den fråga som har hänskjutits till domstolen.

32. Av ordalydelsen av den fråga som ställts verkar det som om den hänskjutande domstolen utgått från att klaganden i målet ”innehar ett officiellt dokument som intygar [hans] behörighet att framföra fordon på allmän väg före den 19 januari 2013” enligt den rumänska lagstiftning som var i kraft före den dagen. Den rumänska regeringen har emellertid bestritt att något av de två dokument som den berörda parten gjort gällande¹⁵ kan anses ha värde som en officiell handling genom vilken han faktiskt beviljades den berörda behörigheten vid den tidpunkten.

33. Vad gäller det registreringsbevis som den behöriga myndigheten¹⁶ utfärdat till Costin Popescu har den rumänska regeringen anfört att nämnda bevis ”endast intygade att [det berörda] fordonet hade registrerats” och gjorde det möjligt att klassificera det i enlighet med tillämpliga nationella bestämmelser på området.¹⁷ Beträffande det intyg om deltagande i en förarutbildning som utfärdats till honom av en körskola har den rumänska regeringen gjort gällande att ett sådant intyg om deltagande i en förarutbildning uppfyller kraven i de regler som var i kraft vid den tidpunkten,¹⁸ utan att det emellertid ger faktisk behörighet att framföra ett motorfordon på allmän väg. Den anser att sistnämnda behörighet som enligt artikel 23.1 i lagdekret nr 195/2002 enbart innehas av personer som innehar ett giltigt *körkort* inte ska förväxlas med *behörigheten att framföra mopeder på allmän väg* som tillerkänns enligt andra tidigare nämnda regler.¹⁹

34. Det ska i detta avseende erinras om att det inom ramen för en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF uteslutande ankommer på den hänskjutande domstolen att fastställa innehållet i den nationella lagstiftningen och göra en rättslig kvalificering av de faktiska omständigheterna i den tvist som anhängiggjorts vid den hänskjutande domstolen.²⁰ Eftersom EU-domstolen inte själv kan göra en bedömning av de aktuella sakomständigheterna med avseende på de relevanta

15 — Se ovan punkt 20 i förevarande förslag till avgörande.

16 — Nämligen Serviciul Public Comunitar de Evidență a persoanelor Sector 4 București (det lokala offentliga folkbokföringskontoret i sektor 4, Bukarest).

17 — Den rumänska regeringen har i detta avseende hänvisat till artikel 12.1 i lagdekret nr 195/2002 enligt vilken ”fordon, med undantag för de som skjuts eller dras för hand och cyklar, för att få köras på allmän väg ska vara registrerade eller anmälda för registrering och ha nummerplåtar ...” och artikel 14.1 i nämnda lagdekret av vilken det framgår att Costin Popescus fordon i förevarande fall borde ha registretats hos ett av de kontor i Bukarest kommun som för register över sådana fordon som mopeder.

18 — Nämligen artikel 160.2 och artikel 161.2 i förordningen om genomförande av lagdekret nr 195/2002 i dess ursprungliga lydelse.

19 — Den rumänska regeringen har gjort gällande att en moped före ändringen av lagdekret nr 195/2002 genom lag nr 203/2012 inte betraktades som ett motorfordon, att mopedförare omfattades av samma trafikregler som cyklisterna (de var bland annat tvungna att använda sig av cykelvägar) och att intyget om deltagande i en förarutbildning som krävdes av en sådan förare inte kunde återkallas av polis eller begränsas till följd av åsidosättande av vägtrafiklagen (till exempel vid framförande av ett fordon under påverkan av alkohol eller körning mot rött ljus), tvärtemot de möjligheter som fanns för körkort.

20 — Se, bland annat, dom av den 17 mars 2011, Naftiliaki Etaireia Thasou och Amaltheia I Naftiki Etaireia (C-128/10 och C-129/10, EU:C:2011:163, punkt 40), dom av den 28 juli 2011, Samba Diouf (C-69/10, EU:C:2011:524, punkt 59), och dom av den 13 december 2012, Caves Krier Frères (C-379/11, EU:C:2012:798, punkt 35 och följande punkter).

bestämmelserna i den nationella lagstiftningen, ska den avgöra målet mot bakgrund av de faktiska och rättsliga överväganden som anförts i beslutet om hänskjutande.²¹ Domstolen kan emellertid, i en anda av samarbete med de nationella domstolarna, lämna dessa samtliga uppgifter som den anser vara nödvändiga.²²

35. I förevarande fall verkar det som om ingen av de två dokument som har åberopats av klaganden i det nationella målet kan betraktas som ett dokument som utgör ett faktiskt "körkort" som utfärdats av myndigheterna i en medlemsstat i den mening som avses i direktiv 2006/126. Den fråga som kvarstår är huruvida den berörda parten har "behörighet att framföra fordon som beviljats före den 19 januari 2013" enligt den rumänska lagstiftning som var i kraft före den dagen. Denna behörighet ska eller bör bibehållas enligt artikel 13.2 i direktiv 2006/126.

2. Föremålet för tolkningsfrågan och de ståndpunkter som framförts

36. Den hänskjutande domstolen har begärt att domstolen ska avgöra om bestämmelserna i direktiv 2006/126, särskilt artikel 13.2 i direktivet utgör hinder mot en lagstiftning i en medlemsstat enligt vilken en person som har beviljats behörighet att framföra moped på allmän väg, utan att emellertid ha behörighet att framföra fordon, som beviljats före den 19 januari 2013 – den tidpunkt vid vilken bestämmelserna för införlivande av nämnda direktiv i den nationella lagstiftningen trädde i kraft – är skyldig att få sådan behörighet för att kunna framföra dessa fordon efter detta datum.

37. Det ska erinras om att domstolen redan har tolkat olika bestämmelser i direktiv 2006/126, särskilt i ett antal domar avseende principen om ömsesidigt erkännande av körkort i den mening som avses i direktivet.²³ Den fråga som ställts i förevarande mål är ny, eftersom begreppet behörighet att framföra fordon som beviljats före den 19 januari 2013 i artikel 13.2 i nämnda direktiv i sig inte har varit föremål för en begäran om förhandsavgörande. Domstolen har emellertid uttalat sig om den funktion som denna bestämmelse fyller inom ramen för de inledande anmärkningar som gjordes i domen Hofmann.²⁴ Jag kommer att återkomma till de slutsatser som kan dras av detta prejudikat i rättspraxis.²⁵

38. Av beslutet om hänskjutande framgår att den hänskjutande domstolen inte har tagit ställning till det svar som kan ges på den fråga som hänskjutits till domstolen. Costin Popescu har i sitt skriftliga yttrande intagit ståndpunkten att det strider mot de krav som ställs i direktiv 2006/126, och närmare bestämt i artikel 13.2 att från återkalla personer som befinner sig i hans situation behörighet att framföra moped på allmän väg som beviljats enligt den lagstiftning som gällde före den omtvistade ändringen.

21 — Se, bland annat, dom av den 20 maj 2010, Harms (C-434/08, EU:C:2010:285, punkt 33), dom av den 3 maj 2012, Kastrati m.fl. (C-620/10, EU:C:2012:265, punkt 38), och dom av den 11 september 2014, Essent Belgium (C-204/12–C-208/12, EU:C:2014:2192, punkt 52).

22 — Se, bland annat, dom av den 1 juli 2008, MOTOE (C-49/07, EU:C:2008:376, punkt 30), dom av den 29 oktober 2009, Pontin (C-63/08, EU:C:2009:666, punkt 49), och dom av den 18 juli 2013, AES-3C Maritza East 1 (C-124/12, EU:C:2013:488, punkt 42).

23 — Se dom av den 1 mars 2012, Akyüz (C-467/10, EU:C:2012:112), dom av den 26 april 2012, Hofmann (C-419/10, EU:C:2012:240), dom av den 23 april 2015, Aykul (C-260/13, EU:C:2015:257), dom av den 21 maj 2015, Wittmann (C-339/14, EU:C:2015:333), och dom av den 25 juni 2015, Nimanis (C-664/13, EU:C:2015:417).

24 — Dom av den 26 april 2012 (C-419/10, EU:C:2012:240, punkterna 30–42). Det ska framhållas att den fråga som ställdes i förevarande mål avsåg tolkningen av artikel 2.1 och artikel 11.4 andra stycket i direktiv 2006/126, men att den hänskjutande domstolen ville få klarhet i huruvida artikel 13.2 i direktivet kunde utgöra hinder mot att tillämpa dessa bestämmelser, särskilt mot bakgrund av att klaganden i målet vid den nationella domstolen gjort gällande att körkort som utfärdats före den 19 januari 2013 inte kunde begränsas, omhändertas eller återkallas enligt denna bestämmelse (se även generaladvokaten Bots förslag till avgörande i målet Hofmann, C-419/10, EU:C:2011:723, punkterna 28–39).

25 — Se punkt 54 och följande punkter i detta förslag till avgörande.

39. Såväl den rumänska och den slovakiska regeringen som kommissionen anser däremot att bestämmelserna i detta direktiv inte utgör hinder mot att sådana nationella genomförandebestämmelser som de i förevarande mål som uppställer strängare villkor för beviljande av behörighet att framföra moped genom att föreskriva att körkort måste erhållas och således att prov och/eller tester som liknar dem som krävs för att framföra andra motorfordon genomförs.²⁶ Jag delar sistnämnda uppfattning av nedan anföra skäl.

B – Svaret på tolkningsfrågan

40. Mot bakgrund av de olikheter som föreligger mellan de olika språkversionerna av artikel 13.2 i direktiv 2006/126 jämförd med skäl 5 i direktivet kan man fråga sig vilken betydelse dessa bestämmelser har för lösningen av en sådan tvist som den vid den nationella domstolen. Det är enligt min mening emellertid klart att inte enbart de mål som eftersträvas med direktivet, utan även det sammanhang i vilket särskilt artikel 13 ingår, talar för en tolkning som strider mot den som Costin Popescu föreslår.

1. De frågor som ordalydelsen av artikel 13.2 i direktiv 2006/126 ger upphov till

41. Det ska erinras om att artikel 13.2 i direktiv 2006/126, som Costin Popescu åberopat till stöd för sin uppfattning att det inte kan krävas att han erhåller ett körkort för att kunna fortsätta att framföra sitt fordon som ska betraktas som en moped på allmän väg, har följande lydelse i den franska språkversionen: "[a]ucun droit de conduire délivré avant le 19 janvier 2013 n'est supprimé ou assorti de restrictions quelconques aux termes des dispositions de la présente directive"²⁷ (behörighet att framföra fordon som beviljats före den 19 januari 2013 ska inte kunna dras in eller på något sätt inskränkas genom bestämmelserna i detta direktiv).

42. Av en bokstavstolkning av uttrycket "droit de conduire délivré" (behörighet att framföra fordon som beviljats) i den versionen kan, särskilt mot bakgrund av den vanliga betydelsen av begreppet "délivré"²⁸ (beviljas), slutsatsen dras att formuleringen av nämnda artikel 13.2 innebär att enbart uttrycklig behörighet att framföra fordon som följer av ett dokument som utfärdats på ett formellt sätt, i allmänhet i form av ett enskilt förvaltningsbeslut, före den 19 januari 2013 enligt denna bestämmelse inte påverkas av de krav som uppställs i direktiv 2006/126. Ett sådant synsätt följer enligt min mening av andra språkversioner av denna bestämmelse.²⁹

43. Det ska i detta avseende påpekas att begreppen *délivré* (utfärdas) eller *délivrance* (utfärdande) också förekommer i den franska språkversionen av artiklarna 4, 6 och 7 i direktiv 2006/126³⁰ som avser minimikrav för beviljande av gemenskapskörkortet som föreskrivs i artikel 1 i direktivet, vilket bekräftar att de två begreppen allmänt hänvisar till behöriga nationella myndigheters utfärdande av ett dokument genom vilket innehavaren beviljas behörighet att framföra fordon av samma art som den behörighet som beviljas genom ett körkort i strikt mening.

26 — I enlighet med artikel 23.1 och 23.9 i lagdekret nr 195/2002, i dess lydelse enligt lag nr 203/2012.

27 — Min kursivering.

28 — I allmänt språkbruk definieras begreppet *délivrance* (beviljande) som "l'action de remettre à une personne une chose ou un acte [tel que] la copie exécutoire d'un jugement" (en handling genom vilken ett föremål eller ett dokument [såsom] en styrkt kopia av en dom utges till en person) (se Cornu, G., *Vocabulaire juridique*, sous la direction de l'Association Henri Capitant, Presses universitaires de France, Paris, 2016, s. 322).

29 — Se, bland annat, den danska, den tyska, den kroatiska, den portugisiska och den slovakiska språkversionen.

30 — Det ena och/eller det andra begreppet återfinns även bland annat i den franska språkversionen av skälen 2, 4, 6, 8 och 9 i detta direktiv och i artiklarna 2, 3, 11 och 15 i direktivet.

44. Jag kan vidare konstatera att begreppet *droit de conduire* (behörighet att framföra fordon) användes tillsammans med körkort bland annat i den franska språkversionen i artikel 8.2 i direktiv 91/439,³¹ som har ersatts av direktiv 2006/126, och att det i domstolens rättspraxis avseende tolkningen av det första direktivet i allmänhet har erkänts att nämnda behörighet ”följer av ett körkort”.³²

45. De termer som används i andra språkversioner av artikel 13.2 i direktiv 2006/126 kan emellertid medföra en annan tolkning.

46. Särskilt i den rumänska versionen, som har återopats av Costin Popescu, återfinns uttrycket ”*drept de conducere acordat*” varvid det ska preciseras att uttrycket ”drept” i allmänhet avser behörigheten i sig och inte det formella dokument som intygar att behörighet har beviljats och att det rumänska begreppet ”*acordat*” till skillnad från begreppet ”*délivré*” som på franska i allmänhet hänför sig till ett dokument bokstavligen motsvarar de franska begreppen ”*accordé*” eller ”*octroyé*”, vilket kan avse såväl en behörighet som ett dokument.

47. Detsamma gäller andra språkversioner av denna bestämmelse som innehåller ord som har en mer neutral betydelse och således en mer allmän räckvidd än uttrycket ”*droit de conduire délivré*” i den franska språkversionen.³³ Detta skulle kunna medföra att den behörighet eller möjlighet att framföra fordon som erkänts av en medlemsstat, även utan ett formellt dokument, skulle kunna omfattas av undantaget för tidigare behörighet som anges i nämnda artikel 13.2.

48. Därutöver möjliggör inte skäl 5 i direktiv 2006/126, i vart fall inte i den franska språkversionen, att helt och hållet undanröja de tvivel som uppkommit i förevarande mål, eftersom det anges att nämnda direktiv ”*ne devrait pas porter atteinte aux droits de conduire existants ou obtenus avant sa date d’application*” (inte bör påverka befintlig behörighet att framföra fordon som beviljats eller förvärvats före dagen för direktivets tillämpning). De två adjektiven som används i denna formulering är av sådan art att det finns skäl att tro att inte enbart behörighet att framföra fordon som ”förvärvats” (*obtenues*) formellt ska bibehållas, utan även behörigheter som ”beviljats” (*existants*) före den tidpunkten, vilket är ett vidare synsätt än det som framgår av begreppet ”*délivré*” som används i den franska språkversionen av artikel 13.2.

49. Enligt EU-domstolens fasta praxis kan den formulering som använts i en av språkversionerna av en unionsrättslig bestämmelse inte ensam ligga till grund för tolkningen av denna bestämmelse eller ges företräde i förhållande till övriga språkversioner. Unionsbestämmelserna ska nämligen tolkas och tillämpas på ett enhetligt sätt mot bakgrund av de olika versionerna på samtliga unionsspråk. I händelse av skillnader mellan de olika språkversionerna av en unionsbestämmelse, ska bestämmelsen i fråga tolkas mot bakgrund av den allmänna systematiken i och syftet med de föreskrifter i vilka den ingår.³⁴

31 — Enligt vilken ”den medlemsstat där *innehavaren av ett körkort* som har utfärdats av en annan medlemsstat har sin permanenta bostättsort [får] *tillämpa* sina nationella bestämmelser om *begränsning, återkallande, indragning och annullering i fråga om körkort* och, om det behövs, byta ut körkortet i detta syfte” (min kursivering).

32 — Se, bland annat, dom av den 26 juni 2008, Wiedemann och Funk (C-329/06 och C-343/06, EU:C:2008:366, punkterna 62, 64, 72 och följande punkter samt punkt 81 och följande punkter), dom av den 20 november 2008, Weber (C-1/07, EU:C:2008:640, punkt 41), dom av den 19 februari 2009, Schwarz (C-321/07, EU:C:2009:104, punkterna 91, 97 och 98), och dom av den 13 oktober 2011, Apelt (C-224/10, EU:C:2011:655, punkt 31).

33 — Bland annat den bulgariska, den estniska, den grekiska, den engelska, den italienska, den lettiska, den ungerska, den maltesiska, den, polska, den slovenska och den svenska språkversionen.

34 — Se, bland annat, dom av den 28 juli 2016, Edilizia Mastrodonato (C-147/15, EU:C:2016:606, punkt 29), och dom av den 22 september 2016, Breitsamer och Ulrich (C-113/15, EU:C:2016:718, punkt 58).

50. Mot bakgrund av det sammanhang i vilket den bestämmelse som jag avser att beskriva nedan ingår och de mål som eftersträvas med bestämmelsen anser jag att begreppet "[b]ehörighet att framföra fordon som beviljats" i den mening som avses i artikel 13.2 i direktiv 2006/126 ska ges en snäv definition och tolkas extensivt på så sätt att medlemsstaterna inte får kräva att en person som på ett icke formellt sätt beviljats behörighet att framföra fordon före den 19 januari 2013 måste erhålla ett körkort från den tidpunkten.

2. Den tolkning som förordnas med hänsyn till de mål som eftersträvas med direktiv 2006/126 och det sammanhang i vilket artikel 13 i direktivet ingår

51. Först ska noteras att syftet med direktiv 2006/126 inte är att uppnå en fullständig harmonisering av de nationella bestämmelser som är tillämpliga på körkort, utan att fastställa minimivillkoren för utfärdande av dessa,³⁵ trots att det materiella tillämpningsområdet för unionsbestämmelserna på området har utvidgats i förhållande till de tidigare bestämmelserna i direktiv 91/439.³⁶ Syftet med det gemenskapskörkort som föreskrivs i dessa direktiv var att gradvis ersätta de olika typer av körkort som fanns i medlemsstaterna och att möjliggöra ett ömsesidigt erkännande av körkort utan formaliteter för att gynna den fria rörligheten för de medborgare som förflyttar sig inom unionen.³⁷

52. En mer omfattande harmonisering som infördes genom direktiv 2006/126 innefattade bland annat målet³⁸ att "bidra till förbättrad trafiksäkerhet", som är en skyldighet som redan direktiv 91/439 avsåg att fullgöra.³⁹ Mot den bakgrunden infördes genom direktiv 2006/126 bland andra nyskapande åtgärder kravet på körkort för mopeder vilka inte omfattades av tillämpningsområdet för direktiv 91/439 för att "[förbättra] trafiksäkerheten ..., särskilt med avseende på de yngsta förarna som enligt statistiken är de mest olycksdrabbade förarna."⁴⁰

53. Av bestämmelserna i direktiv 2006/126 framgår att medlemsstaterna från och med den 19 januari 2013 borde ha infört en ny kategori av körkort för mopeder. Ett sådant körkort ska beviljas förare som genomgått ett kunskapsprov och i förekommande fall, om den nationella lagstiftaren beslutat att införa dessa ytterligare krav, även om föraren genomgått ett körprov och/eller genomgått en läkarundersökning.⁴¹

54. Det råder inte något tvivel om att kravet på att förare av mopeder ska förvärva kunskaper och eventuellt praktiska färdigheter, i enlighet med vad som föreskrivs i direktiv 2006/126, gör det möjligt att förbättra trafiksäkerheten. Det förhållandet att det krävs att ett dokument utfärdas av en förvaltningsmyndighet möjliggör dessutom att identifiera innehavare av körkort och eventuellt återkalla denna behörighet för dem som gjort sig skyldiga till allvarliga överträdelser av

35 — Se, i detta avseende, Maiani, F., m.fl., *Droit européen des transports*, Helbing & Lichtenhahn, Bäle, andra upplagan, 2013, s. 87.

36 — Se, bland annat, skälen 2, 3, 8, 9, 16 och 18 i direktiv 2006/126.

37 — Se första och andra skälet i direktiv 91/439. I sistnämnda anges att "[d]et första steget i denna riktning togs med rådets första direktiv 80/1263/EEG av den 4 december 1980 om införande av ett gemenskapskörkort" (EGT, L 375, 1980, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 4, s. 22). Avseende utvecklingen på området se bland annat s. 56 och följande sidor i Europaparlamentets rapport av den 3 februari 2005, om kommissionens förslag som ledde till antagandet av direktiv 2006/126 ((A6-0016/2005), nedan kallad "parlamentets rapport av den 3 februari 2005").

38 — Med direktiv 2006/126 eftersträvas även följande två viktiga mål: att "minska risken för bedrägeri [i fråga om körkort]" och att "säkerställa fri rörlighet för medborgare" (se motiveringen till kommissionens förslag av den 21 oktober 2003 som ledde till antagandet av direktiv 2006/126, KOM(2003) 621 slutlig, s. 6 och 7, och skälen 2 och 17 i det direktivet).

39 — Se, bland annat första, fjärde och sjätte skälet i direktiv 91/439. Syftet att förbättra "trafiksäkerheten" har beaktats av domstolen vid flera tillfällen i dess rättspraxis avseende tolkningen av detta direktiv (se, bland annat, dom av den 15 september 2005, kommissionen/Tyskland, C-372/03, EU:C:2005:551, punkt 28, och dom av den 19 februari 2009, Schwarz, C-321/07, EU:C:2009:104, punkterna 79, 90 och 96).

40 — Såsom anges i skäl 13 i direktiv 2006/126. Se även skäl 16 i det direktivet och de detaljerade förklaringarna i motiveringen till förslaget till direktiv (KOM(2003) 621 slutlig, s. 5 och s. 14, punkterna 39 och 40).

41 — I enlighet med de krav som uppställs i artikel 7.1 b i direktiv 2006/126 där det med avseende på mopeder föreskrivs att en sökande måste ha godkänts i ett kunskapsprov för att erhålla ett körkort, men att medlemsstaterna därutöver får ställa krav på godkänt körprov, vilket kan vara specifikt för tre- och fyrhjulingar och på att en läkarundersökning genomgås. Se även motiveringen till förslaget till direktiv (KOM(2003) 621 slutlig, s. 16, punkt 52).

vägtrafiklagen.⁴² Av de uppgifter som lagts till handlingarna i målet framgår att den lagstiftning som är aktuell i tvisten vid den nationella domstolen antogs för att förbättra trafiksäkerheten och att reformen faktiskt hade en positiv effekt på olyckor med mopeder inom landets territorium enligt de statistiska uppgifter som tillhandahölls av den rumänska regeringen.⁴³

55. Såsom den rumänska regeringen och den slovenska regeringen har framhållit strider det direkt mot ett av de viktigaste målen som eftersträvas med direktiv 2006/126 att fastställa den tolkning som Costin Popescu föreslagit, eftersom en sådan analys innebär att medlemsstaterna inte får införa villkor för behörighet att framföra mopeder på allmän väg som är strängare än de som uppställdes före den 19 januari 2013, medan en förbättring av trafiksäkerheten uppenbarligen kan uppkomma till följd av strängare rättsliga krav.

56. För det andra har domstolen vad närmare bestämt beträffar artikel 13 i direktiv 2006/126 redan i sina inledande anmärkningar i domen Hofmann anfört att denna artikel ”med rubriken ’Överensstämmelse mellan körkort som inte motsvarar gemenskapsmodellen’, ... enbart [syftar] till att reglera frågan om överensstämmelse mellan rättigheter som förvärvats före genomförandet av direktivet och de olika kategorier av körkort som definieras i direktivet”.⁴⁴

57. Domstolen grundade sin tolkning på placeringen av artikel 13 i direktiv 2006/126⁴⁵ och på följande överväganden: ”[d]et framgår dessutom av förarbetena till direktiv 2006/126 att denna bedömning är riktig. Såsom generaladvokaten framhållit i punkt 37 i sitt förslag till avgörande,^[46] framgår det av förarbetena att artikel 13.2 lades till i detta direktiv på Europaparlamentets initiativ. Parlamentet motiverade tillägget med att *utbytet av de gamla körkortet inte får leda till en förlust eller inskränkning av de rättigheter som förvärvats* med avseende på tillståndet att framföra olika kategorier av fordon.”⁴⁷

58. I förevarande fall har den rumänska regeringen grundat sig på parlamentets ovannämnda motivering och därav enligt min mening korrekt dragit slutsatsen att ovannämnda artikel 13.2 enbart hänvisar till de rättigheter som förvärvats före den 19 januari 2013 som bestryks av ett *körkort* eller ett dokument av liknande natur och inte till den situation i vilken ett motorfordon före den tidpunkten kunde *framföras på allmän väg utan att föraren innehade ett körkort* såsom var fallet med mopeder eller liknande fordon i Rumänien innan lag nr 203/2012 trädde i kraft. Det synsätt som föreslås finner enligt min mening stöd av andra uppgifter i förarbetena till direktiv 2006/126.⁴⁸

42 — Se, för ett liknande resonemang även fotnot19 i förevarande förslag till avgörande.

43 — Se de skäl som anges i punkt 27 i förevarande förslag till avgörande och den rumänska regeringens skriftliga yttrande där det anges att ”efter ändringen av bestämmelserna om framförande av mopeder på allmän väg har 316 trafikolyckor med mopeder registrerats för år 2013, i förhållande till 1087 olyckor år 2008, 1104 år 2009, 973 år 2010, 977 år 2011 och 906 år 2012” och att ”antalet dödsoffer också har minskat år 2013, nämligen 41 dödsoffer i förhållande till 168 år 2008, 143 år 2009, 126 år 2010, 97 år 2011 och 107 år 2012”.

44 — Dom av den 26 april 2012 (C-419/10, EU:C:2012:240, punkt 41). Det ska erinras om att nämnda kategorier såväl fastställs som definieras i artikel 4 i nämnda direktiv.

45 — Dom av den 26 april 2012, Hofmann (C-419/10, EU:C:2012:240, punkt 39), där det i samband med föremålet i förevarande mål anfördes att av placeringen ”framgår i alla händelser att artikel 13.2 enbart hänvisar till rättigheter som förvärvats för att framföra särskilda kategorier av fordon och inte till begränsning, omhändertagande eller återkallelse av ett körkort”.

46 — I sitt förslag till avgörande i målet Hofmann (C-419/10, EU:C:2011:723), hänvisade generaladvokaten Bot till ändring nr 13 i Europaparlamentets rapport av den 3 februari 2005. Motiveringen till ändringen som anges där avser ”artikel 3.2 b (ny) (se s. 11 i nämnda rapport), vars tredje stycke motsvarar artikel 13. 2 i direktiv 2006/126”. I motiveringen i rapporten anges skälen till ändringen avseende ”utbyte av gamla körkort som redan finns” i medlemsstaterna och det anges att den nya bestämmelsen ska gälla, ”utan att det påverkar behörigheten att framföra vissa kategorier av fordon” (s. 58).

47 — Dom av den 26 april 2012, Hofmann (C-419/10, EU:C:2012:240, punkt 42), min kursivering.

48 — Se, särskilt, artikel 3.4 i Europaparlamentets ståndpunkt fastställd vid första behandlingen den 23 februari 2005 (P6_TC1-COD(2003) 0252, EUT C 304 E, 2005, s. 135), och rekommendationen inför den andra behandlingen- från Europaparlamentets utskott för transport och turism av den 27 november 2006 (A6-0414/2006), där det i motiveringen i punkt 2.4 uttryckligen anges att ”[d]en behörighet som förvärvats att framföra ett fordon före tillämpningen av (det framtida direktivet 2006/126) ingalunda påverkas (artikel 13.2)” (min kursivering).

59. Dessutom ger även bakgrunden till införandet av artikel 13 och skäl 5 användbar vägledning och talar för en sådan tolkning. Det var även parlamentet som föreslog att ett skäl skulle införas enligt vilket ”*utbytet av befintliga körkort inte ska inskränka den behörighet som förvärvats* att framföra olika kategorier av fordon”⁴⁹ genom att hänvisa till motiveringen till ovannämnda tillägg till vad som kom att bli punkt 2 i artikel 13.⁵⁰ Mot bakgrund av det direkt föregående skälet⁵¹ finns ett tydligt samband mellan iakttagandet av den behörighet som förvärvats som anges i nämnda skäl 5 och befintliga körkort som ska bytas ut mot gemenskapskörkortet.⁵²

60. Såväl rubriken till nämnda artikel 13 som uttryckligen avser ”körkort som inte motsvarar gemenskapsmodellen” som innehållet i punkt 1 jämförd med rubriken⁵³ styrker den rumänska regeringens bedömning att lagstiftaren genom att införa punkt 2 i denna artikel enbart avsåg att ändra gemenskapslagstiftningen för att uppnå enhetlighet i fråga om olika körkortsmodeller och kategorier av körkort och påverkar inte *den behörighet som förvärvats av personer som redan erhållit ett körkort före den 19 januari 2013*, och enbart av dessa personer.

61. Bedömningen av det sammanhang i vilket punkt 2 ingår styrks av innehållet i kommissionens beslut avseende överensstämmelse mellan dels de kategorier av körkort som utfärdats av medlemsstaterna innan direktiv 2006/126 genomfördes, dels de harmoniserade kategorier av körkort som definieras i artikel 4 i direktivet.⁵⁴

62. Av det ovan anförda framgår att principen om skydd för förvärvade rättigheter som Costin Popescu implicit har åberopat inte kan tillämpas på honom, eftersom artikel 13.2 i direktiv 2006/126 enbart skyddar de rättigheter som följer av den behörighet att framföra fordon som medlemsstaterna beviljat före den 19 januari 2013 och den berörda personen innehade inte något körkort före detta datum.

63. Även om en sådan situation som den i vilken Costin Popescu befann sig i förevarande fall omfattas av artikel 13.2 i direktivet anser jag, liksom kommissionen och den slovakiska regeringen att det i denna bestämmelse enbart föreskrivs en *möjlighet* för medlemsstaterna att fortsätta att erkänna den behörighet att framföra fordon som beviljats före den 19 januari 2013. I denna bestämmelse anges enbart att direktiv 2006/126 inte avser att påverka denna behörighet som således omfattas av den nationella lagstiftning som var tillämplig före detta datum fram till dess att en eventuell ändring sker på nationell nivå.

64. Det skulle strida mot de ovannämnda målen i direktiv 2006/126⁵⁵ att anse att den nationella lagstiftaren har skyldighet att under obegränsad tid bibehålla en behörighet att framföra fordon på allmän väg som blivit föråldrad. Enligt min mening kan behörigheten att framföra fordon som förvärvats vid en viss given tidpunkt inte vara omöjlig att ändra, eftersom inskränkning eller till och med indragande av sådan behörighet kan vara av mycket stor betydelse, i synnerhet av trafiksäkerhetsskäl. Medlemsstaterna bör enligt min mening kunna ändra sin lagstiftning för att anpassa den till direktivbestämmelserna, inbegripet retroaktivt om detta är nödvändigt.

49 — Utbytet måste ske inom en viss period enligt artikel 3.3 i direktiv 2006/126 där det föreskrivs ett krav på att ”alla körkort som har utfärdats och är gällande uppfyller alla krav i detta direktiv senast 19 januari 2033”.

50 — Se ändring 3, s. 6 i parlamentets rapport av den 3 februari 2005, min kursivering.

51 — I skäl 4 i direktiv 2006/126 anges att ”[f]ör att kunna förhindra att gemenskapskörkortet bara blir ytterligare ett bland de 110 som redan förekommer, bör medlemsstaterna vidta alla åtgärder som krävs för att kunna utfärda gemenskapskörkortet till alla körkortsinnehavare”.

52 — Se även skälen 4 och 5 i parlamentets ståndpunkt av den 23 februari 2006 där det anges att ”gamla körkort ska bytas ut i alla medlemsstater för att förhindra att gemenskapskörkortet enbart blir ytterligare ett gemenskapskörkort” och att ”utbytet av befintliga körkort inte inskränker den behörighet som förvärvats att framföra olika kategorier av fordon”.

53 — Mot bakgrund av rubriken till artikel 13 är det enligt min mening logiskt att anse att uttrycket ”behörighet som erhållits före genomförandet av detta direktiv” i punkt 1 första stycket hänvisar till den behörighet som följer av ”körkort som inte motsvarar gemenskapsmodellen” till skillnad från ”körkort enligt gemenskapsmodellen” som avses i artikel 1 i direktiv 2006/126 och i bilaga I till direktivet.

54 — Se bland annat skälen 1–3 i kommissionens beslut avseende överensstämmelser mellan olika kategorier av körkort nr 2013/21/EU av den 18 december 2012 (EUT L 19, 2013, s. 1) och nr 2014/209/EU av den 20 mars 2014 (EUT L 120, 2014, s. 1).

55 — Se ovan punkt 52 i förevarande förslag till avgörande.

65. Jag anser följaktligen att bestämmelserna i direktiv 2006/126, särskilt artikel 13.2 jämförd med skäl 5 i direktivet ska tolkas så, att de inte utgör hinder för en sådan nationell lagstiftning, som den som är aktuell i målet vid den nationella domstolen.

V – Förslag till avgörande

66. Mot bakgrund av det ovan anförda föreslår jag att domstolen besvarar tolkningsfrågan från Înalta Curte de Casație și Justiție (Högsta kassationsdomstolen, Rumänien), på följande sätt:

Bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort, närmare bestämt artikel 13.2 jämförd med skäl 5 i direktivet ska tolkas så, att de inte utgör hinder för en nationell lagstiftning, enligt vilken en person som innehar ett dokument som honom eller henne behörighet att framföra moped på allmän väg före den 19 januari 2013 är skyldig att erhålla ett körkort genom att genomgå prov som liknar dem som krävs för andra motorfordon för att kunna fortsätta att framföra mopeder efter den tidpunkten.