ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE
της 24ης Νοεμβρίου 2016[1]

Υπόθεση C-632/15

Costin Popescu
κατά
Guvernul României,
Ministerul Afacerilor Interne,
Direcția Regim Permise de Conducere si înmatriculare a Vehiculelor,
Direcția Rutieră,
Serviciul Public Comunitar Regim Permise de Conducere și înmatriculare a Vehiculelor
[αίτηση του Înalta Curte de Casație și Justiție (Ανωτάτου Ακυρωτικού Δικαστηρίου, Ρουμανία)

για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως]

«Προδικαστική παραπομπή — Μεταφορές — Οδικές μεταφορές — Άδεια οδηγήσεως — Οδηγία 2006/126/ΕΚ — Άρθρο 13, παράγραφος 2 — Έννοια "δικαίωμα οδήγησης που χορηγείται πριν από την 19 Ιανουαρίου 2013" — Εθνική νομοθεσία περί μεταφοράς της οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο — Υποχρέωση αποκτήσεως άδειας οδηγήσεως που επιβάλλεται στα πρόσωπα που είχαν δικαίωμα οδηγήσεως μοτοποδηλάτων χωρίς άδεια πριν από την έναρξη ισχύος της νομοθεσίας αυτής — Επιτρέπεται»

I – Εισαγωγή

1. Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως που υποβλήθηκε από το Înalta Curte de Casație și Justiție (Ανώτατο Ακυρωτικό Δικαστήριο, Ρουμανία) αφορά την ερμηνεία της οδηγίας 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2006, για την άδεια οδηγήσεως[2], και ειδικότερα, κατ' ουσίαν, την ερμηνεία του άρθρου 13, παράγραφος 2, σε συνδυασμό με την αιτιολογική σκέψη 5.

2. Η αίτηση αυτή υποβάλλεται στο πλαίσιο προσφυγής που ασκήθηκε από ιδιώτη προκειμένου να αναγνωρίζεται το δικαίωμά του να οδηγεί όχημα τύπου μοτοποδηλάτου στο δημόσιο οδικό δίκτυο, δικαίωμα που βεβαιώνεται από πιστοποιητικό παρακολουθήσεως εκπαιδεύσεως σχετικής με τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας, ακόμη και μετά από τις 19 Ιανουαρίου 2013, ημερομηνία εφαρμογής των διατάξεων της οδηγίας 2006/126, που είναι κρίσιμες εν προκειμένω[3], και συγχρόνως ημερομηνία ενάρξεως της ισχύος της ρουμανικής νομοθεσίας με την οποία μεταφέρεται η οδηγία αυτή στο εθνικό δίκαιο.

1 — Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

2 — ΕΕ 2006, L 403, σ. 18. Η οδηγία αυτή τέθηκε σε ισχύ στις 19 Ιανουαρίου 2007.

3 — Αντιθέτως, από το άρθρο 18 της οδηγίας 2006/126 προκύπτει ότι το άρθρο 2, παράγραφος 1, το άρθρο 5, το άρθρο 6, παράγραφος 2, στοιχείο β', το άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο α', το άρθρο 9, το άρθρο 11, παράγραφοι 1 και 3 έως 6, το άρθρο 12, καθώς και τα παραρτήματα I, II και III της οδηγίας εφαρμόζονται από την 19η Ιανουαρίου 2009. Επί του πεδίου εφαρμογής ratione temporis των διατάξεων της οδηγίας αυτής, βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 1ης Μαρτίου 2012, Akyüz (C-467/10, EU:C:2012:112, σκέψεις 25 επ.), καθώς και της 26ης Απριλίου 2012, Hofmann (C-419/10, EU:C:2012:240, σκέψεις 33 και 37).

3. Ο ενδιαφερόμενος ισχυρίζεται ότι διαθέτει, δυνάμει του προαναφερθέντος εγγράφου, «δικαίωμα οδήγησης που [χορηγήθηκε] πριν από την 19 Ιανουαρίου 2013», κατά την έννοια του άρθρου 13, παράγραφος 2, της οδηγίας 2006/126, και ότι αυτό τον απαλλάσσει από το να υποβληθεί στις δοκιμασίες θεωρητικής και πρακτικής φύσεως προκειμένου να λάβει την άδεια οδηγήσεως που απαιτείται μετά την ημερομηνία αυτή για να κυκλοφορεί με μοτοποδήλατα στη Ρουμανία.

4. Με βάση τις εκτιμήσεις που θα εκθέσω παρακάτω, φρονώ ότι οι διατάξεις της οδηγίας αυτής δεν αντιτίθενται σε νομοθεσία μεταφοράς της στην εσωτερική έννομη τάξη όπως η επίμαχη, με την οποία ένα κράτος μέλος υποχρεώνει να λάβουν άδεια οδηγήσεως τα πρόσωπα που είχαν προηγουμένως δικαίωμα οδηγήσεως μοτοποδηλάτων στο δημόσιο οδικό δίκτυο χωρίς να κατέχουν τέτοια άδεια.

II – Το νομικό πλαίσιο

Α – *Το δίκαιο της Ένωσης*

5. Κατά την αιτιολογική σκέψη 5 της οδηγίας 2006/126, η οδηγία «δεν θα πρέπει να θίγει τα υπάρχοντα δικαιώματα οδήγησης που έχουν χορηγηθεί ή αποκτηθεί πριν από την ημερομηνία εφαρμογής της».

6. Κατά την αιτιολογική σκέψη 13 της οδηγίας αυτής, «[η] εισαγωγή κατηγορίας άδειας οδήγησης για τα μοτοποδήλατα αποβλέπει ιδιαίτερα στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας όσον αφορά τους νεαρότερους οδηγούς, οι οποίοι σύμφωνα με τις στατιστικές θίγονται περισσότερο από τα οδικά ατυχήματα».

7. Η αιτιολογική σκέψη 16 αναφέρει ότι «[τ]ο υπόδειγμα της άδειας οδήγησης όπως ορίζεται στην οδηγία 91/439/ΕΟΚ [4] θα πρέπει να αντικατασταθεί από ενιαίο υπόδειγμα με τη μορφή πλαστικής κάρτας. Ταυτόχρονα, το εν λόγω υπόδειγμα άδειας οδήγησης απαιτεί προσαρμογή λόγω της εισαγωγής νέας κατηγορίας άδειας οδήγησης για τα μοτοποδήλατα και νέας κατηγορίας άδειας οδήγησης για τις μοτοσικλέτες».

8. Οι παράγραφοι 1 και 2 του άρθρου 4, με τίτλο «Κατηγορίες, ορισμοί και κατώτατα όρια ηλικίας», έχουν ως εξής:

«1. Η άδεια οδήγησης που προβλέπεται στο άρθρο 1 παρέχει δικαίωμα οδήγησης μηχανοκίνητων οχημάτων των κατηγοριών που ορίζονται κατωτέρω. Μπορεί να εκδίδεται από το κατώτατο όριο ηλικίας που ορίζεται για κάθε κατηγορία. Ως “μηχανοκίνητο όχημα” νοείται κάθε αυτοπροωθούμενο όχημα που κυκλοφορεί σε δρόμους με δικά του μέσα […].

2. μοτοποδήλατα:

κατηγορία ΑΜ

— Δίκυκλα ή τρίκυκλα οχήματα με μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα 45 km/h, όπως ορίζονται στο άρθρο 1, παράγραφος 2, στοιχείο α), της οδηγίας 2002/24/ΕΚ [5] (πλην εκείνων των οποίων η εκ κατασκευής ανώτατη ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 25 km/h), και ελαφρά τετράκυκλα όπως ορίζονται στο άρθρο 1, παράγραφος 3, στοιχείο α), της οδηγίας 2002/24/ΕΚ,

— το κατώτατο όριο ηλικίας για την κατηγορία ΑΜ είναι 16 έτη.»

4 — Οδηγία του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την άδεια οδήγησης (ΕΕ 1991, L 237, σ. 1).

5 — Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Μαρτίου 2002, για την έγκριση τύπου δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα (ΕΕ 2002, L 124, σ. 1).

9. Το άρθρο 7 της οδηγίας 2006/126, με τίτλο «Χορήγηση, ισχύς και ανανέωση», ορίζει, στην παράγραφο 1, στοιχεία α′ και β′, τα ακόλουθα:

«Η άδεια οδήγησης χορηγείται μόνο σε όσους υποψηφίους:

α) έχουν επιτύχει σε δοκιμασία ελέγχου των ικανοτήτων και της συμπεριφοράς και σε δοκιμασία ελέγχου των γνώσεων και πληρούν τις απαιτήσεις υγείας σύμφωνα με τις διατάξεις των Παραρτημάτων ΙΙ και ΙΙΙ·

β) έχουν επιτύχει σε θεωρητική εξέταση μόνον όσον αφορά την κατηγορία ΑΜ· τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν την επιτυχία σε δοκιμασία ελέγχου των ικανοτήτων και της συμπεριφοράς και σε ιατρική εξέταση για την κατηγορία αυτή.

Για τα τρίκυκλα και τα τετράκυκλα της κατηγορίας αυτής, τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλλουν ειδική δοκιμασία ικανοτήτων και συμπεριφοράς. Για τη διαφοροποίηση οχημάτων της κατηγορίας ΑΜ, στην άδεια οδήγησης μπορεί να εισάγεται εθνικός κωδικός».

10. Το άρθρο 13 της οδηγίας αυτής, με τίτλο «Ισοδυναμία αδειών οδήγησης που δεν ακολουθούν το κοινοτικό υπόδειγμα», ορίζει τα εξής:

«1. Με τη σύμφωνη γνώμη της Επιτροπής, τα κράτη μέλη ορίζουν την ισοδυναμία μεταξύ των δικαιωμάτων που είχαν αποκτηθεί πριν από τη θέση σε εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και των κατηγοριών που προβλέπονται στο άρθρο 4.

Ύστερα από διαβούλευση με την Επιτροπή, τα κράτη μέλη μπορούν να επιφέρουν, στις εθνικές νομοθεσίες, τις προσαρμογές που είναι απαραίτητες για την εφαρμογή του άρθρου 11, παράγραφοι 4, 5 και 6 [6].

2. Οποιοδήποτε δικαίωμα οδήγησης που χορηγείται πριν από την 19 Ιανουαρίου 2013 δεν αφαιρείται ούτε περιορίζεται άλλως πως από τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας».

11. Δυνάμει του άρθρου 16, παράγραφοι 1 και 2, της οδηγίας 2006/126, με τίτλο «Μεταφορά στο εσωτερικό δίκαιο», τα κράτη μέλη, αφενός, έπρεπε να θεσπίσουν και να δημοσιεύσουν τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις προκειμένου να συμμορφωθούν με τις διατάξεις της εν λόγω οδηγίας που απαριθμούνται στο άρθρο αυτό[7] το αργότερο έως τις 19 Ιανουαρίου 2011 και, αφετέρου, έπρεπε να εφαρμόσουν αυτές τις διατάξεις μεταφοράς από τις 19 Ιανουαρίου 2013.

6 — Το εν λόγω άρθρο 11 έχει τίτλο «Διάφορες διατάξεις σχετικά με την ανταλλαγή, την αντικατάσταση και την αναγνώριση αδειών οδήγησης».

7 — Δηλαδή, το άρθρο 1, παράγραφος 1· το άρθρο 3· το άρθρο 4, παράγραφοι 1 έως 3, και παράγραφος 4, στοιχεία β′ έως ια′· το άρθρο 6, παράγραφος 1, και παράγραφος 2, στοιχεία α′ και γ′ έως ε′· το άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχεία β′ έως δ′, και παράγραφοι 2, 3 και 5· το άρθρο 8· το άρθρο 10· τα άρθρα 13 έως 15· το παράρτημα Ι, σημείο 2· το παράρτημα ΙΙ, σημείο 5.2 όσον αφορά τις κατηγορίες Α1, Α2 και Α, και τα παραρτήματα IV έως VI.

Το ρουμανικό δίκαιο

12. Ο legea nr. 203/2012 (νόμος 203/2012)[8], ο οποίος μετέφερε ορισμένες διατάξεις της οδηγίας 2006/126 στο ρουμανικό δίκαιο, εφαρμόζεται από τις 19 Ιανουαρίου 2013. Τροποποίησε το Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice (επείγον κυβερνητικό διάταγμα 195/2002 περί κυκλοφορίας στο δημόσιο οδικό δίκτυο)[9] (στο εξής: OUG 195/2002), καθώς και τον εφαρμοστικό κανονισμό του επείγοντος αυτού διατάγματος, όπως εγκρίθηκε με την Hotărârea Guvernului nr. 1391/2006 (απόφαση της Κυβερνήσεως 1391/2006)[10].

13. Πριν την έναρξη ισχύος του νόμου 203/2012, ο εφαρμοστικός κανονισμός του OUG 195/2002 προέβλεπε, στο άρθρο 160, παράγραφος 2, ότι «[τ]α πρόσωπα που δεν διαθέτουν άδεια οδηγήσεως μπορούν να οδηγούν μοτοποδήλατα στο δημόσιο οδικό δίκτυο μόνον εφόσον αποδεικνύουν την παρακολούθηση εκπαιδεύσεως σχετικής με τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας σε οργανισμό εγκεκριμένο για την εκπαίδευση οδηγών αυτοκινήτων».

14. Το άρθρο 161, παράγραφος 2, του εφαρμοστικού αυτού κανονισμού διευκρίνιζε ότι «[ό]ταν κυκλοφορούν στο δημόσιο οδικό δίκτυο, οι ποδηλάτες υποχρεούνται να είναι εφοδιασμένοι με το δελτίο ταυτότητάς τους, οι δε οδηγοί μοτοποδηλάτων πρέπει επιπλέον να είναι εφοδιασμένοι με τη βεβαίωση εκπαιδεύσεώς τους σχετικά με τη νομοθεσία περί οδικής κυκλοφορίας και με το πιστοποιητικό καταχωρίσεως του οχήματος».

15. Από την έναρξη της ισχύος του νόμου 203/2012, οι διατάξεις των άρθρων 160 και 161 του εν λόγω εφαρμοστικού κανονισμού του OUG 195/2002 που αφορούσαν τα μοτοποδήλατα καταργήθηκαν, ενώ οι διατάξεις περί ποδηλάτων παρέμειναν σε ισχύ.

16. Το άρθρο 6, σημεία 6 και 21, του OUG 195/2002, όπως τροποποιήθηκε από τον νόμο 203/2012 (στο εξής: OUG 195/2002, όπως τροποποιήθηκε), παρέχει ορισμό για το «μηχανοκίνητο όχημα» και για το «μοτοποδήλατο» και ορίζει, αφενός, ότι «τα μοτοποδήλατα […] θεωρούνται ως μηχανοκίνητα οχήματα» και, αφετέρου, ότι τα ελαφρά τετράκυκλα «[ε]ξομοιώνονται με μοτοποδήλατα».

17. Το άρθρο του 20, παράγραφοι 1 και 2, έχουν ως εξής:

«(1) Για την οδήγηση στο δημόσιο οδικό δίκτυο μηχανοκίνητων οχημάτων, […] οι οδηγοί τους οφείλουν να διαθέτουν την αντίστοιχη άδεια οδηγήσεως.

(2) Οι άδειες οδηγήσεως χορηγούνται για τις ακόλουθες κατηγορίες οχημάτων: AM […].»

18. Το παράρτημα 1 του OUG 195/2002, όπως τροποποιήθηκε, αφορά τις κατηγορίες οχημάτων για τις οποίες χορηγείται άδεια οδηγήσεως, όπως προβλέπονται στο άρθρο 20, παράγραφος 2. Το σημείο a του εν λόγω παραρτήματος ορίζει την «κατηγορία AM» ως αφορώσα τα «μοτοποδήλατα».

19. Το άρθρο 23, παράγραφοι 1 και 9, του OUG 195/2002, όπως τροποποιήθηκε, ορίζει τα ακόλουθα:

«(1) Το δικαίωμα οδηγήσεως μηχανοκίνητου οχήματος […] στο δημόσιο οδικό δίκτυο χορηγείται αποκλειστικά στον κάτοχο ισχύουσας άδειας οδηγήσεως, που αντιστοιχεί στην κατηγορία στην οποία ανήκει το όχημα, ή σε κάθε πρόσωπο που διαθέτει έγγραφο που του επιτρέπει να κυκλοφορεί στο δημόσιο οδικό δίκτυο.

[…]

8 — Νόμος της 9ης Νοεμβρίου 2012 (*Monitorul Oficial al României*, αριθ. 760 της 12ης Νοεμβρίου 2012).

9 — Επείγον διάταγμα όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε μεταγενεστέρως (*Monitorul Oficial al României*, μέρος I, αριθ. 670 της 3ης Αυγούστου 2006).

10 — Απόφαση της 4ης Οκτωβρίου 2006 (*Monitorul Oficial al României*, μέρος I, αριθ. 876 της 26ης Οκτωβρίου 2006).

(9) Η εξέταση για την απόκτηση της άδειας οδηγήσεως συνίσταται στην υποβολή σε θεωρητική δοκιμασία ελέγχου των γνώσεων και σε πρακτική δοκιμασία ελέγχου των δεξιοτήτων και της συμπεριφοράς, ανάλογα με την κατηγορία της ζητούμενης άδειας.

Η πρακτική δοκιμασία για την κατηγορία ΑΜ συνίσταται μόνο στον έλεγχο των δεξιοτήτων σε κλειστές διαδρομές διαμορφωμένες ειδικά για τον σκοπό αυτό. Οι προϋποθέσεις για την απόκτηση της άδειας οδηγήσεως ορίζονται με κανονισμό.»

III – Η διαφορά της κύριας δίκης, το προδικαστικό ερώτημα και η διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου

20. Ο Costin Popescu διαθέτει πιστοποιητικό καταχωρίσεως, που του χορηγήθηκε στις 12 Οκτωβρίου 2010, για ελαφρό τετράκυκλο μάρκας Aixam, όχημα κατηγορίας L6e[11], που εξομοιώνεται με μοτοποδήλατο. Διαθέτει επίσης βεβαίωση, από 26 Οκτωβρίου 2010, που πιστοποιεί ότι έχει παρακολουθήσει εκπαίδευση σχετική με τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας για την οδήγηση μοτοποδηλάτων στο δημόσιο οδικό δίκτυο. Τα εν λόγω έγγραφα αρκούσαν την εποχή εκείνη για να μπορεί να κυκλοφορεί με όχημα όπως το δικό του, σύμφωνα με τα άρθρα 160 και 161 του εφαρμοστικού κανονισμού του OUG 195/2002 ως ίσχυε τότε.

21. Από τις 19 Ιανουαρίου 2013, η οδήγηση μοτοποδηλάτων, ή εξομοιούμενων με αυτά οχημάτων, στο δημόσιο οδικό δίκτυο εξαρτάται στη Ρουμανία από την απόκτηση άδειας οδηγήσεως, δυνάμει του νόμου 203/2012, που τροποποίησε τον OUG 195/2002 για τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο ορισμένων διατάξεων της οδηγίας 2006/126[12].

22. Ο C. Popescu άσκησε προσφυγή στρεφόμενη κατά πλειόνων εθνικών αρχών[13], ενώπιον του Curtea de Apel București (Εφετείου Βουκουρεστίου, Ρουμανία), προκειμένου το δικαίωμα οδηγήσεως μοτοποδηλάτων στο δημόσιο οδικό δίκτυο, που είχε αποκτήσει πριν από τις 19 Ιανουαρίου 2013, να συνεχίσει να αναγνωρίζεται μετά την ημερομηνία αυτή, χωρίς να υποχρεωθεί να υποβληθεί σε πρόσθετες διατυπώσεις ή διαδικασίες[14], και να του χορηγηθεί από την αρμόδια αρχή έγγραφο που να βεβαιώνει το δικαίωμα αυτό. Προς στήριξη της προσφυγής του, υποστήριξε ότι η νέα νομοθεσία, που θεσπίστηκε με τον νόμο 203/2012, είναι αντίθετη προς τις διατάξεις της οδηγίας 2006/126.

23. Επειδή ο προσφεύγων της κύριας δίκης ήγειρε επίσης ένσταση αντισυνταγματικότητας των διατάξεων του OUG 195/2002, όπως τροποποιήθηκαν από τον εν λόγω νόμο, το Curtea de Apel București (Εφετείο Βουκουρεστίου) απευθύνθηκε στο Curtea Constituțională (Συνταγματικό Δικαστήριο, Ρουμανία).

11 — Για την έννοια αυτή, βλ. άρθρο 1, παράγραφος 3, στοιχείο α', της οδηγίας 2002/24.

12 — Οι καθών αρχές της κύριας δίκης διευκρίνισαν ότι η τροποποίηση αυτή είχε ως σκοπό να μεταφέρει στο εθνικό δίκαιο, ειδικότερα, τα άρθρα 4, 6, 7, 12 και 13 της οδηγίας 2006/126.

13 — Δηλαδή της Guvernul României (Ρουμανικής Κυβερνήσεως), του Ministerul Afacerilor Interne (Υπουργείου Εσωτερικών), της Direcția Regim Permise de Conducere și înmatriculare a Vehiculelor (Διευθύνσεως αδειών οδηγήσεως και ταξινομήσεως μηχανοκίνητων οχημάτων), της Direcția Rutieră (Διευθύνσεως οδικής κυκλοφορίας) και της Serviciul Public Comunitar Regim Permise de Conducere și înmatriculare a Vehiculelor (Δημόσιας υπηρεσίας αδειών οδηγήσεως και ταξινομήσεως μηχανοκίνητων οχημάτων).

14 — Με τις παρατηρήσεις της, η Ρουμανική Κυβέρνηση διευκρινίζει ότι, δυνάμει των μεταβατικών εθνικών διατάξεων, εφόσον ο C. Popescu αποδείκνυε ότι είχε παρακολουθήσει εκπαίδευση σχετική με τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας πριν από την έναρξη ισχύος της νέας νομοθεσίας, θα είχε «τη δυνατότητα, μεταξύ της 19ης Ιανουαρίου 2013 και της 19ης Ιανουαρίου 2014, να υποβληθεί στην εξέταση εξακριβώσεως των θεωρητικών γνώσεων και των πρακτικών δεξιοτήτων […], χωρίς να παρακολουθήσει εκπαίδευση σχετική με τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας [στο πλαίσιο οργανισμού για την εκπαίδευση οδηγών μηχανοκίνητων οχημάτων], εφόσον πληρούσε τις λοιπές προϋποθέσεις της οδηγίας 2006/126».

24. Με απόφαση της 5ης Δεκεμβρίου 2013, το τελευταίο αυτό δικαστήριο απέρριψε την ένσταση αντισυνταγματικότητας ως αβάσιμη, για τον λόγο, αφενός, ότι η ερμηνεία των κανόνων του δικαίου της Ένωσης δεν ενέπιπτε στην αρμοδιότητά του, καθώς η αρμοδιότητα αυτή ανήκε αποκλειστικά στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και αφετέρου, για τον λόγο ότι οι διατάξεις του εθνικού δικαίου στις οποίες αναφερόταν ο C. Popescu ήταν σύμφωνες με το Ρουμανικό Σύνταγμα.

25. Βάσει της εν λόγω αποφάσεως, το Curtea de Apel Bucureşti (Εφετείο Βουκουρεστίου) κήρυξε την προσφυγή απαράδεκτη, με απόφαση της 8ης Απριλίου 2014.

26. Ο C. Popescu άσκησε αναίρεση κατά της αποφάσεως αυτής ενώπιον του Înalta Curte de Casaţie şi Justiţie (Ανωτάτου Ακυρωτικού Δικαστηρίου), υποστηρίζοντας ότι οι διατάξεις του νόμου 203/2012 δεν είναι σύμφωνες με την αιτιολογική σκέψη 5 και το άρθρο 13, παράγραφος 2, της οδηγίας 2006/126, το οποίο προβλέπει ότι «[ο]ποιοδήποτε δικαίωμα οδήγησης που χορηγείται πριν από την 19 Ιανουαρίου 2013 δεν αφαιρείται ούτε περιορίζεται άλλως πως από τις διατάξεις της […] οδηγίας [αυτής]».

27. Αμυνόμενη, η Inspectoratul General al Poliţiei Române (γενική επιθεώρηση της ρουμανικής αστυνομίας) υποστήριξε ότι οι αλλαγές που επήλθαν στον OUG 195/2002 με τον νόμο 203/2012 και οι οποίες εξαρτούν την οδήγηση μοτοποδηλάτου από την απόκτηση άδειας έχουν ως σκοπό τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, με τη μείωση του αριθμού και των συνεπειών των τροχαίων ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται μοτοποδήλατα μέσω της επιβολής στους οδηγούς της υποχρεώσεως να αποκτήσουν τις αναγκαίες θεωρητικές γνώσεις και πρακτικές δεξιότητες στο πλαίσιο κατάλληλης εκπαιδεύσεως.

28. Στο πλαίσιο αυτό, με διάταξη της 12ης Νοεμβρίου 2015, που περιήλθε στο Δικαστήριο στις 30 Νοεμβρίου 2015, το Înalta Curte de Casaţie şi Justiţie (Ανώτατο Ακυρωτικό Δικαστήριο) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Επιτρέπουν οι διατάξεις της οδηγίας 2006/126 […] στη Ρουμανία να επιβάλει στους οδηγούς μοτοποδηλάτων οι οποίοι κατέχουν επίσημο έγγραφο, που τους παρείχε το δικαίωμα να οδηγούν στο δημόσιο οδικό δίκτυο πριν από τις 19 Ιανουαρίου 2013, την υποχρέωση, προκειμένου να συνεχίσουν να οδηγούν μοτοποδήλατα μετά τις 19 Ιανουαρίου 2013, να αποκτήσουν άδεια οδηγήσεως μέσω επιτυχούς υποβολής σε δοκιμασίες ή εξετάσεις παρόμοιες με εκείνες που προβλέπονται για τα άλλα μηχανοκίνητα οχήματα;»

29. Γραπτές παρατηρήσεις κατέθεσαν ο C. Popescu, η Ρουμανική και η Σλοβακική Κυβέρνηση, καθώς και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Δεν διεξήχθη επ' ακροατηρίου συζήτηση.

IV – Ανάλυση

Επί του περιεχομένου του προδικαστικού ερωτήματος

30. Το ερώτημα που υπέβαλε το αιτούν δικαστήριο απαιτεί κατά τη γνώμη μου τη διατύπωση εισαγωγικών παρατηρήσεων, τόσο υπό το πρίσμα της διατυπώσεως του ερωτήματος αυτού όσο και υπό το πρίσμα της απαντήσεως που προτείνεται να δοθεί σ' αυτό.

1. Επί του νομικού χαρακτηρισμού των πραγματικών περιστατικών της διαφοράς της κύριας δίκης

31. Μπορεί να παρατηρηθεί ότι η γραμματική διατύπωση του ερωτήματος που υποβλήθηκε στο Δικαστήριο προκάλεσε παρατηρήσεις, ή και επιφυλάξεις, εκ μέρους της Ρουμανικής Κυβερνήσεως.

32. Σύμφωνα με το ερώτημα που υπέβαλε, το αιτούν δικαστήριο φαίνεται να λαμβάνει ως βάση ότι ο προσφεύγων της κύριας δίκης «κατ[είχε] επίσημο έγγραφο, που [του] παρείχε το δικαίωμα να οδηγ[εί] στο δημόσιο οδικό δίκτυο πριν από τις 19 Ιανουαρίου 2013», κατ' εφαρμογήν της ρουμανικής νομοθεσίας όπως ίσχυε πριν από την ημερομηνία αυτή. Ωστόσο, η Ρουμανική Κυβέρνηση αμφισβητεί ότι κάποιο από τα δύο έγγραφα που επικαλείται ο ενδιαφερόμενος [15] μπορεί να θεωρηθεί ότι έχει την ισχύ επίσημου εγγράφου που όντως του χορηγούσε το επίμαχο δικαίωμα κατά τον χρόνο εκείνο.

33. Σχετικά με το πιστοποιητικό καταχωρίσεως που χορήγησε στον C. Popescu η αρμόδια διοικητική αρχή [16], η κυβέρνηση αυτή υποστηρίζει ότι το εν λόγω πιστοποιητικό «αποτελούσε μόνο την απόδειξη της ταξινομήσεως του [επίμαχου] οχήματος» και επέτρεπε τη συμπερίληψή του στο μητρώο, σύμφωνα με τις σχετικές εθνικές διατάξεις [17]. Ως προς τη βεβαίωση παρακολουθήσεως εκπαιδεύσεως σχετικής με τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας που του παρασχέθηκε από σχολή εκπαιδεύσεως οδηγών, η εν λόγω κυβέρνηση υποστηρίζει ότι μια τέτοια βεβαίωση εκπαιδεύσεως στους κανόνες οδικής κυκλοφορίας πληρούσε τις απαιτήσεις των κανόνων όπως ίσχυαν τότε [18], δεν μπορούσε όμως να γεννήσει πραγματικό δικαίωμα οδηγήσεως μηχανοκίνητου οχήματος στο δημόσιο οδικό δίκτυο. Σύμφωνα με την κυβέρνηση αυτή, το εν λόγω δικαίωμα, το οποίο το άρθρο 23, παράγραφος 1, του OUG 195/2002 είχε αναγνωρίσει αποκλειστικά στα πρόσωπα που διέθεταν ισχύουσα *άδεια οδηγήσεως*, δεν έπρεπε να συγχέεται με το απλό *δικαίωμα χρησιμοποιήσεως μοτοποδηλάτων στο δημόσιο οδικό δίκτυο* που είχε χορηγηθεί βάσει των λοιπών προμνησθέντων κανόνων [19].

34. Συναφώς, υπενθυμίζω ότι, στο πλαίσιο προδικαστικής παραπομπής βάσει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, ο ορισμός του περιεχομένου του εθνικού δικαίου κράτους μέλους και ο νομικός χαρακτηρισμός της διαφοράς η οποία έχει υποβληθεί στο αιτούν δικαστήριο εναπόκεινται αποκλειστικά σ' αυτό [20]. Το Δικαστήριο, μη έχοντας τη δυνατότητα να προβεί το ίδιο σε εκτίμηση των πραγματικών δεδομένων της διαφοράς σε σχέση με τις κρίσιμες διατάξεις του εθνικού δικαίου, έχει ως έργο να αποφανθεί με βάση τα πραγματικά και νομικά στοιχεία που εκτίθενται στην απόφαση περί παραπομπής [21]. Ωστόσο, σε πνεύμα συνεργασίας με τα εθνικά δικαστήρια, το Δικαστήριο μπορεί να τους παράσχει όλα τα στοιχεία που κρίνει αναγκαία [22].

15 — Βλ. σημείο 20 των παρουσών προτάσεων.

16 — Δηλαδή η Serviciul Public Comunitar de Evidență a persoanelor Sector 4 București (ληξιαρχική υπηρεσία του τέταρτου δημοτικού διαμερίσματος Βουκουρεστίου).

17 — Συναφώς, η Ρουμανική Κυβέρνηση επικαλείται το άρθρο 12, παράγραφος 1, του OUG 195/2002, βάσει του οποίου «[γ]ια να μπορούν να κυκλοφορούν στο δημόσιο οδικό δίκτυο, τα οχήματα, με την εξαίρεση αυτών που έλκονται ή ωθούνται χειροκίνητα και των ποδηλάτων, πρέπει να ταξινομούνται ή καταχωρίζονται, ανάλογα με την περίπτωση, και να φέρουν πινακίδες με τον αριθμό ταξινομήσεως ή καταχωρίσεως […]», καθώς και το άρθρο 14, παράγραφος 1, του εν λόγω διατάγματος, από το οποίο προκύπτει ότι το όχημα του C. Popescu έπρεπε να καταχωριστεί, εν προκειμένω, σε ένα από τα διαμερίσματα του Δήμου του Βουκουρεστίου, που τηρούν τα μητρώα οχημάτων όπως τα μοτοποδήλατα.

18 — Δηλαδή το άρθρο 160, παράγραφος 2, και το άρθρο 161, παράγραφος 2, του εφαρμοστικού κανονισμού του OUG 195/2002 υπό την αρχική εκδοχή του.

19 — Η Ρουμανική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι, πριν από την τροποποίηση του OUG 195/2002 με τον νόμο 203/2012, ένα μοτοποδήλατο δεν θεωρούνταν ως μηχανοκίνητο όχημα, ότι οι οδηγοί μοτοποδηλάτων υπάγονταν στους ίδιους κανόνες κυκλοφορίας στο δημόσιο οδικό δίκτυο με τους ποδηλάτες (έχοντας μεταξύ άλλων την υποχρέωση να κινούνται σε ποδηλατοδρόμους) και ότι το πιστοποιητικό παρακολουθήσεως εκπαιδεύσεως σχετικής με τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας που απαιτείται για έναν τέτοιον οδηγό δεν μπορούσε να ανακληθεί από τα αστυνομικά όργανα ή να αποτελέσει αντικείμενο περιορισμών λόγω παραβάσεως των κανόνων οδικής κυκλοφορίας (για παράδειγμα, σε περίπτωση οδηγήσεως υπό την επήρεια οινοπνεύματος ή παραβιάσεως του κόκκινου σηματοδότη), αντιθέτως προς τις δυνατότητες που υπάρχουν σε σχέση με μια άδεια κυκλοφορίας.

20 — Βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 17ης Μαρτίου 2011, Ναυτιλιακή Εταιρία Θάσου και Αμάλθεια Ι Ναυτική Εταιρία (C-128/10 και C-129/10, EU:C:2011:163, σκέψη 40)· της 28ης Ιουλίου 2011, Samba Diouf (C-69/10, EU:C:2011:524, σκέψη 59), καθώς και της 13ης Δεκεμβρίου 2012, Caves Krier Frères (C-379/11, EU:C:2012:798, σκέψεις 35 επ.).

21 — Βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 20ής Μαΐου 2010, Harms (C-434/08, EU:C:2010:285, σκέψη 33)· της 3ης Μαΐου 2012, Kastrati κ.λπ. (C-620/10, EU:C:2012:265, σκέψη 38), καθώς και της 11ης Σεπτεμβρίου 2014, Essent Belgium (C-204/12 έως C-208/12, EU:C:2014:2192, σκέψη 52).

22 — Βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 1ης Ιουλίου 2008, MOTOE (C-49/07, EU:C:2008:376, σκέψη 30)· της 29ης Οκτωβρίου 2009, Pontin (C-63/08, EU:C:2009:666, σκέψη 49), καθώς και της 18ης Ιουλίου 2013, AES-3C Maritza East 1 (C-124/12, EU:C:2013:488, σκέψη 42).

35. Εν προκειμένω, διευκρινίζω ότι κανένα από τα δύο έγγραφα που επικαλείται ο προσφεύγων της κύριας δίκης δεν θα μπορούσε να θεωρηθεί ως πράξη που συνιστά πραγματική «άδεια οδηγήσεως», χορηγούμενη από τις αρχές κράτους μέλους, κατά την έννοια της οδηγίας 2006/126. Το ζήτημα που παραμένει είναι αν ο ενδιαφερόμενος διέθετε «δικαίωμα οδήγησης που [είχε χορηγηθεί] πριν από την 19 Ιανουαρίου 2013», δυνάμει της ρουμανικής νομοθεσίας ως ίσχυε πριν από την ημερομηνία αυτή, δικαίωμα που θα μπορούσε, ή θα έπρεπε, να διατηρηθεί κατ' εφαρμογήν του άρθρου 13, παράγραφος 2, της οδηγίας 2006/126.

2. Επί του αντικειμένου του προδικαστικού ερωτήματος και των υποστηριζομένων απόψεων

36. Κατ' ουσίαν, το αιτούν δικαστήριο ζητά από το Δικαστήριο να διευκρινιστεί αν οι διατάξεις της οδηγίας 2006/126, και ειδικότερα το άρθρο 13, παράγραφος 2, αντιτίθενται ή όχι σε νομοθεσία κράτους μέλους η οποία υποχρεώνει τα πρόσωπα στα οποία επιτρεπόταν να οδηγούν μοτοποδήλατα στο δημόσιο οδικό δίκτυο χωρίς ωστόσο να διαθέτουν άδεια οδηγήσεως πριν από τις 19 Ιανουαρίου 2013 –ημερομηνία ενάρξεως ισχύος των διατάξεων που μεταφέρουν την εν λόγω οδηγία στο εσωτερικό δίκαιο– να αποκτήσουν μια τέτοια άδεια προκειμένου να συνεχίσουν να οδηγούν τα οχήματα αυτά μετά την ημερομηνία αυτή.

37. Υπενθυμίζω ότι το Δικαστήριο έχει ήδη ερμηνεύσει διάφορες διατάξεις της οδηγίας 2006/126, ειδικότερα με μια σειρά αποφάσεων σχετικά με την αρχή της αμοιβαίας αναγνωρίσεως των αδειών οδηγήσεως κατά την έννοια της οδηγίας αυτής[23]. Το ζήτημα που τίθεται εδώ έχει καινοφανή χαρακτήρα καθώς η ερμηνεία της έννοιας «δικαίωμα οδήγησης που χορηγείται πριν από την 19 Ιανουαρίου 2013» που αναφέρεται στο άρθρο 13, παράγραφος 2, της εν λόγω οδηγίας δεν έχει αποτελέσει αυτοτελώς αντικείμενο προδικαστικού ερωτήματος. Ωστόσο, υπογραμμίζω ότι το Δικαστήριο αποφάνθηκε επί του ζητήματος της λειτουργίας που επιτελείται με τη διάταξη αυτή, στο πλαίσιο των εισαγωγικών παρατηρήσεων που διατυπώθηκαν στην απόφαση Hofmann[24]. Θα επανέλθω επί των συμπερασμάτων που μπορούν να συναχθούν από το νομολογιακό αυτό προηγούμενο[25].

38. Σύμφωνα με την απόφασή του, το αιτούν δικαστήριο δεν λαμβάνει θέση επί της απαντήσεως που θα μπορούσε να δοθεί στο υποβληθέν ερώτημα. Με τις γραπτές παρατηρήσεις του, ο C. Popescu υποστηρίζει την άποψη ότι θα αντέβαινε στις απαιτήσεις της οδηγίας 2006/126, και ειδικότερα στο γράμμα του άρθρου 13, παράγραφος 2, να αφαιρεθεί από τα πρόσωπα που βρίσκονται σε όμοια κατάσταση με αυτόν το δικαίωμα να οδηγούν μοτοποδήλατα στο δημόσιο οδικό δίκτυο, δικαίωμα που είχε αποκτηθεί υπό την ισχύ της προγενέστερης της επίμαχης μεταρρυθμίσεως νομοθεσίας.

39. Αντιθέτως, τόσο η Ρουμανική και η Σλοβακική Κυβέρνηση όσο και η Επιτροπή υποστηρίζουν ότι οι διατάξεις της οδηγίας αυτής δεν αντιτίθενται σε εθνικά μέτρα μεταφοράς στο εσωτερικό δίκαιο όπως τα επίμαχα, τα οποία καθιστούν αυστηρότερες τις προϋποθέσεις χορηγήσεως δικαιώματος για την οδήγηση μοτοποδηλάτων επιβάλλοντας την απόκτηση άδειας οδηγήσεως, και επομένως την επιτυχή υποβολή σε δοκιμασίες και/ή σε εξετάσεις ανάλογες με αυτές που απαιτούνται για την οδήγηση άλλων μηχανοκίνητων οχημάτων[26]. Συμμερίζομαι την τελευταία αυτή γνώμη, για τους λόγους που θα αναπτύξω στη συνέχεια.

23 — Βλ. αποφάσεις της 1ης Μαρτίου 2012, Akyüz (C-467/10, EU:C:2012:112)· της 26ης Απριλίου 2012, Hofmann (C-419/10, EU:C:2012:240)· της 23ης Απριλίου 2015, Aykul (C-260/13, EU:C:2015:257)· της 21ης Μαΐου 2015, Wittmann (C-339/14, EU:C:2015:333), καθώς και της 25ης Ιουνίου 2015, Nīmanis (C-664/13, EU:C:2015:417).

24 — Απόφαση της 26ης Απριλίου 2012 (C-419/10, EU:C:2012:240, σκέψεις 30 έως 42). Διευκρινίζω ότι το ερώτημα που είχε υποβληθεί στην υπόθεση αυτή αφορούσε την ερμηνεία του άρθρου 2, παράγραφος 1, και του άρθρου 11, παράγραφος 4, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2006/126, αλλά το αιτούν δικαστήριο ζητούσε να διευκρινιστεί αν το άρθρο 13, παράγραφος 2, της οδηγίας αυτής μπορούσε να αποτελέσει εμπόδιο στην εφαρμογή των διατάξεων αυτών, γνωρίζοντας ότι ο προσφεύγων της κύριας δίκης υποστήριζε ότι, δυνάμει της διατάξεως αυτής, οι άδειες οδηγήσεως που είχαν χορηγηθεί πριν από τις 19 Ιανουαρίου 2013 δεν θα μπορούσαν να περιοριστούν, να ανασταλούν ή να ανακληθούν (βλ. επίσης προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Y. Bot στην υπόθεση Hofmann, C-419/10, EU:C:2011:723, σημεία 28 έως 39).

25 — Βλ. σημεία 56 επ. των παρουσών προτάσεων.

26 — Σύμφωνα με το άρθρο 23, παράγραφοι 1 και 9, του OUG 195/2002, όπως τροποποιήθηκε.

Επί της απαντήσεως στο προδικαστικό ερώτημα

40. Λαμβανομένων υπόψη των διαφορών που υπάρχουν μεταξύ των διαφόρων γλωσσικών αποδόσεων του άρθρου 13, παράγραφος 2, της οδηγίας 2006/126, σε συνδυασμό με την αιτιολογική σκέψη 5 της οδηγίας, είναι δυνατό να τεθεί ζήτημα σε σχέση με τις συνέπειες που έχουν οι διατάξεις αυτές για την επίλυση διαφοράς όπως αυτή της κύριας δίκης. Ωστόσο, φαίνεται σαφές ότι όχι μόνο οι σκοποί της οδηγίας αυτής, αλλά επίσης το πλαίσιο εντός του οποίου εντάσσεται ειδικότερα το άρθρο 13 συνηγορούν υπέρ μιας ερμηνείας αντίθετης προς αυτή που προτείνει ο C. Popescu.

1. Επί των ερωτημάτων που ανακύπτουν από το γράμμα του άρθρου 13, παράγραφος 2, της οδηγίας 2006/126

41. Υπενθυμίζω ότι το άρθρο 13, παράγραφος 2, της οδηγίας 2006/126, στο οποίο αναφέρεται ο C. Popescu για να υποστηρίξει ότι δεν θα μπορούσε να υποχρεωθεί να αποκτήσει άδεια για να μπορεί να συνεχίσει να οδηγεί στο δημόσιο οδικό δίκτυο το όχημά του που εξομοιώνεται με μοτοποδήλατο, έχει την εξής διατύπωση, στην απόδοσή του στη γαλλική γλώσσα: «[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].

42. Μια γραμματική ερμηνεία της εκφράσεως «droit de conduire délivré» που περιέχεται στην απόδοση αυτή, ειδικότερα βάσει της κοινής χρήσεως του όρου «délivré» [28], θα μπορούσε να επιτρέψει να θεωρηθεί ότι η διατύπωση του εν λόγω άρθρου 13, παράγραφος 2, σημαίνει ότι μόνο τα ρητά δικαιώματα οδηγήσεως που απορρέουν από πράξη που εκδόθηκε με τυπικό τρόπο, κατά κανόνα υπό τη μορφή ατομικής διοικητικής πράξεως, πριν από τις 19 Ιανουαρίου 2013 δεν θα επηρεάζονταν, δυνάμει της διατάξεως αυτής, από τις απαιτήσεις της οδηγίας 2006/126. Μου φαίνεται ότι παρόμοια προσέγγιση θα μπορούσε να συναχθεί και από άλλες γλωσσικές αποδόσεις της διατάξεως αυτής [29].

43. Συναφώς, επισημαίνω ότι οι όροι «délivré» ή «délivrance» αναφέρονται επίσης, μεταξύ άλλων, στην απόδοση στη γαλλική γλώσσα των άρθρων 4, 6 και 7 της οδηγίας 2006/126 [30], τα οποία αφορούν τις ελάχιστες προϋποθέσεις χορηγήσεως του ενιαίου υποδείγματος ευρωπαϊκής άδειας οδηγήσεως που προβλέπεται στο άρθρο 1, γεγονός που ενισχύει την άποψη ότι οι δύο αυτοί όροι παραπέμπουν γενικά στην έκδοση, από τις αρμόδιες εθνικές αρχές, μιας πράξεως που χορηγεί στον κάτοχό της δικαίωμα οδηγήσεως ισοδύναμο με το δικαίωμα που παρέχει μια άδεια οδηγήσεως stricto sensu.

44. Εξάλλου, παρατηρώ ότι η έννοια του «droit de conduire» [δικαιώματος οδηγήσεως] χρησιμοποιούνταν σε σχέση με τις άδειες οδηγήσεως, μεταξύ άλλων στη γαλλική απόδοσή του, στο άρθρο 8, παράγραφος 2, της οδηγίας 91/439 [31], που αντικαταστάθηκε από την οδηγία 2006/126, και ότι το εν λόγω δικαίωμα συνήθως παρουσιάζεται ότι «απορρέει από άδεια οδηγήσεως» στη νομολογία του Δικαστηρίου σχετικά με την ερμηνεία της ως άνω πρώτης οδηγίας [32].

27 — Η υπογράμμιση δική μου.

28 — Η χορήγηση ορίζεται, «κατά την τρέχουσα έννοια», ως «η πράξη αποδόσεως σε ένα πρόσωπο ενός πράγματος ή μιας πράξεως [όπως] το εκτελεστό αντίγραφο δικαστικής αποφάσεως» (βλ. Cornu, G., *Vocabulaire juridique*, υπό τη διεύθυνση της Association Henri Capitant, Presses universitaires de France, Παρίσι, 2016, σ. 322).

29 — Βλ., μεταξύ άλλων, τις αποδόσεις στη δανική, στη γερμανική, στην κροατική, στην πορτογαλική και στη σλοβακική γλώσσα.

30 — Ο ένας και/ή ο άλλος εκ των όρων αυτών αναφέρονται επίσης, μεταξύ άλλων, στη γαλλική απόδοση των αιτιολογικών σκέψεων 2, 4, 6, 8 και 9 της οδηγίας αυτής καθώς και των άρθρων της 2, 3, 11 και 15.

31 — Κατά το οποίο «το κράτος μέλος κανονικής διαμονής μπορεί να *εφαρμόσει στον κάτοχο άδειας οδήγησης* η οποία έχει εκδοθεί από άλλο κράτος μέλος, τις εθνικές του διατάξεις όσον αφορά *τον περιορισμό, την αναστολή, την αφαίρεση ή την ακύρωση του δικαιώματος οδήγησης* και, ενδεχομένως, να προβεί, για τους σκοπούς αυτούς, σε αντικατάσταση της άδειας αυτής» (η υπογράμμιση δική μου).

32 — Βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 26ης Ιουνίου 2008, Wiedemann και Funk (C-329/06 και C-343/06, EU:C:2008:366, σκέψεις 62, 64, 72 επ. καθώς και 81 επ.)· της 20ής Νοεμβρίου 2008, Weber (C-1/07, EU:C:2008:640, σκέψη 41)· της 19ης Φεβρουαρίου 2009, Schwarz (C-321/07, EU:C:2009:104, σκέψεις 91, 97 και 98), καθώς και της 13ης Οκτωβρίου 2011, Apelt (C-224/10, EU:C:2011:655, σκέψη 31).

45. Ωστόσο, η ορολογία που χρησιμοποιείται σε άλλες γλωσσικές αποδόσεις του άρθρου 13, παράγραφος 2, της οδηγίας 2006/126 μπορεί να οδηγήσει σε διαφορετική ερμηνεία.

46. Ειδικότερα, στην απόδοση στη ρουμανική γλώσσα, την οποία επικαλείται ο C. Popescu, υπάρχει η έκφραση «drept de conducere acordat», διευκρινιζομένου ότι ο όρος «drept» αναφέρεται κανονικά στο δικαίωμα αυτό καθεαυτό, και όχι στο τυπικό έγγραφο που βεβαιώνει ένα χορηγηθέν δικαίωμα, και ότι, σε αντίθεση προς τον όρο «délivré», ο οποίος στη γαλλική γλώσσα αναφέρεται κανονικά σε μια πράξη, η ρουμανική λέξη «acordat» αντιστοιχεί γραμματικά στις γαλλικές λέξεις «accordé» ή «octroyé», πράγμα που μπορεί να αναφέρεται τόσο σε ένα δικαίωμα όσο και σε ένα έγγραφο.

47. Το ίδιο ισχύει και για άλλες γλωσσικές αποδόσεις της διατάξεως αυτής, όπου περιέχονται εκφράσεις που φαίνονται ότι φέρουν μια περισσότερο ουδέτερη έννοια, και έχουν επομένως γενικότερη σημασία, σε σχέση με την έκφραση «droit de conduire délivré» της αποδόσεως στη γαλλική γλώσσα [33]. Αυτό θα μπορούσε να έχει ως αποτέλεσμα ότι κάθε δικαίωμα ή δυνατότητα οδηγήσεως που έχει αναγνωριστεί από κράτος μέλος, ακόμα και χωρίς την ύπαρξη τυπικής πράξεως, θα μπορούσε να εμπίπτει στα διατηρητέα προϋφιστάμενα δικαιώματα στα οποία αναφέρεται το εν λόγω άρθρο 13, παράγραφος 2.

48. Μάλιστα δε, η αιτιολογική σκέψη 5 της οδηγίας 2006/126, τουλάχιστον στην απόδοσή της στη γαλλική γλώσσα, δεν επιτρέπει να διαλυθεί με βεβαιότητα η αμφιβολία που εντοπίζεται στην υπό κρίση υπόθεση, καθώς ορίζεται ότι η εν λόγω οδηγία «ne devrait pas porter atteinte aux droits de conduire existants ou obtenus avant sa date d'application». Τα δύο επίθετα που χρησιμοποιούνται στη διατύπωση αυτή μπορούν να δώσουν την εντύπωση ότι πρέπει να διατηρηθούν όχι μόνο τα δικαιώματα οδηγήσεως που έχουν «obtenus» [αποκτηθεί] με τυπικό τρόπο, αλλά επίσης τα «existants» [υπάρχοντα] στην πράξη πριν από την ημερομηνία αυτή, γεγονός που συνιστά μια ευρύτερη προσέγγιση σε σχέση με τον όρο «délivré», που χρησιμοποιείται στη γαλλική απόδοση του άρθρου 13, παράγραφος 2.

49. Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, η διατύπωση που χρησιμοποιείται σε μία από τις γλωσσικές αποδόσεις διατάξεως του δικαίου της Ένωσης δεν μπορεί να αποτελεί τη μοναδική βάση για την ερμηνεία της διατάξεως αυτής ούτε μπορεί να της αναγνωριστεί, προς τον σκοπό αυτό, υπεροχή έναντι των λοιπών γλωσσικών αποδόσεων. Οι διατάξεις του δικαίου της Ένωσης πρέπει να ερμηνεύονται και να εφαρμόζονται κατά τρόπο ομοιόμορφο λαμβανομένων υπόψη των αποδόσεών τους σε όλες τις γλώσσες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σε περίπτωση αποκλίσεως μεταξύ των διαφόρων γλωσσικών αποδόσεων ενός νομοθετήματος της Ένωσης, όπως εν προκειμένω, η επίμαχη διάταξη πρέπει να ερμηνεύεται με γνώμονα το όλο σύστημα και τον σκοπό της ρυθμίσεως της οποίας αυτή αποτελεί στοιχείο [34].

50. Όμως, υπό το φως του πλαισίου και των σκοπών της διατάξεως αυτής, που σκοπεύω να περιγράψω, εκτιμώ ότι η έννοια «δικαίωμα οδήγησης που χορηγείται» κατά το άρθρο 13, παράγραφος 2, της οδηγίας 2006/126 πρέπει να ερμηνεύεται στενά, και να μην αποτελεί αντικείμενο διασταλτικής ερμηνείας σύμφωνα με την οποία απαγορεύεται στα κράτη μέλη να επιβάλουν σε πρόσωπο που είχε άτυπο δικαίωμα οδηγήσεως πριν από τις 19 Ιανουαρίου 2013 την υποχρέωση να αποκτήσει άδεια οδηγήσεως μετά την ημερομηνία αυτή.

33 — Μεταξύ άλλων, οι αποδόσεις στη βουλγαρική, στην εσθονική, στην ελληνική, στην αγγλική, στην ιταλική, στη λετονική, στην ουγγρική, στη μαλτέζικη, στην πολωνική, στη σλοβενική και στη σουηδική γλώσσα.

34 — Βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 28ης Ιουλίου 2016, Edilizia Mastrodonato (C-147/15, EU:C:2016:606, σκέψη 29), καθώς και της 22ας Σεπτεμβρίου 2016, Breitsamer und Ulrich (C-113/15, EU:C:2016:718, σκέψη 58).

2. Επί της υποστηριζόμενης ερμηνείας βάσει των σκοπών της οδηγίας 2006/126 και του πλαισίου στο οποίο εντάσσεται το άρθρο 13

51. Πρώτον, πρέπει να σημειωθεί ότι η οδηγία 2006/126 έχει ως αντικείμενο όχι να πραγματοποιήσει πλήρη εναρμόνιση των εθνικών κανόνων που εφαρμόζονται στις άδειες οδηγήσεως, αλλά να καθορίσει κυρίως τις ελάχιστες προϋποθέσεις υπό τις οποίες οι άδειες οδηγήσεως μπορούν να χορηγούνται[35], μολονότι το ουσιαστικό πεδίο εφαρμογής των κανόνων της Ένωσης στον τομέα έχει επεκταθεί σε σχέση με τους προϊσχύσαντες κανόνες της οδηγίας 91/439[36]. Το ενιαίο υπόδειγμα άδειας οδηγήσεως που προβλέπεται από τις οδηγίες αυτές είχε ως σκοπό να αντικαταστήσει προοδευτικά τους διαφορετικούς τύπους αδειών οδηγήσεως που υπήρχαν στα κράτη μέλη και να επιτρέψει την αμοιβαία αναγνώριση αδειών οδηγήσεως χωρίς διατυπώσεις, προς διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας των πολιτών που μετακινούνται εντός της Ένωσης[37].

52. Η περισσότερο προωθημένη εναρμόνιση που θεσπίστηκε με την οδηγία 2006/126 έχει ως σκοπό, μεταξύ άλλων[38], τη «συμβολή στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας», σκοπό τον οποίο η οδηγία 91/439 ήδη επιδίωκε[39]. Υπό το πρίσμα αυτό, η οδηγία 2006/126, μεταξύ άλλων καινοτομιών, θέσπισε την υποχρεωτική απόκτηση άδειας οδηγήσεως μοτοποδηλάτων, τα οποία δεν υπάγονταν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 91/439, προκειμένου να «[ενισχύσει, ιδιαίτερα, την] οδική […] ασφάλεια […] όσον αφορά τους νεαρότερους οδηγούς οι οποίοι, σύμφωνα με τις στατιστικές, θίγονται περισσότερο από τα οδικά ατυχήματα»[40].

53. Από τις διατάξεις της οδηγίας 2006/126 προκύπτει ότι, από τις 19 Ιανουαρίου 2013, τα κράτη μέλη όφειλαν να θεσπίσουν μια νέα κατηγορία αδειών οδηγήσεως για τα μοτοποδήλατα, άδεια που χορηγείται στους υποψηφίους οι οποίοι έχουν υποβληθεί επιτυχώς σε θεωρητική δοκιμασία και ενδεχομένως, εφόσον ο νομοθέτης επιλέξει να προσθέσει αυτές τις υποχρεώσεις, σε πρακτική δοκιμασία και/ή ιατρική εξέταση[41].

54. Είναι αναμφισβήτητο ότι η απαίτηση από τους οδηγούς μοτοποδηλάτων να αποκτήσουν θεωρητικές γνώσεις και, ενδεχομένως, πρακτικές δεξιότητες, όπως αυτές που απαιτούνται από την οδηγία 2006/126, επιτρέπει να διασφαλιστεί υψηλότερο επίπεδο οδικής ασφάλειας. Εξάλλου, το γεγονός ότι είναι απαραίτητη η κατοχή εγγράφου χορηγηθέντος από διοικητική αρχή επιτρέπει την καταχώριση των δικαιούχων του δικαιώματος οδηγήσεως και ενδεχομένως την αφαίρεση του δικαιώματος αυτού από όσους διαπράττουν σημαντικές παραβάσεις του κώδικα οδικής κυκλοφορίας[42]. Από τα έγγραφα του υπό κρίση φακέλου προκύπτει ότι ακριβώς προς τον σκοπό της

35 — Για το ζήτημα αυτό, βλ. Maiani, F., κ.λπ., *Droit européen des transports*, Helbing & Lichtenhahn, Bâle, δεύτερη έκδοση, 2013, σ. 87.

36 — Βλ., μεταξύ άλλων, αιτιολογικές σκέψεις 2, 3, 8, 9, 16 και 18 της οδηγίας 2006/126.

37 — Βλ. την πρώτη και τη δεύτερη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 91/439, η τελευταία εκ των οποίων υπενθυμίζει ότι «ένα πρώτο βήμα προς αυτή την κατεύθυνση πραγματοποιήθηκε με την πρώτη οδηγία 80/1263/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 4ης Δεκεμβρίου 1980 περί καθιερώσεως κοινοτικής άδειας οδηγήσεως ([ΕΕ ειδ. έκδ. 13/010, σ. 89])». Επί της εξελίξεως που ακολούθησε στον τομέα αυτό, βλ., μεταξύ άλλων, σ. 56 επ. της εκθέσεως του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 3ης Φεβρουαρίου 2005, επί της προτάσεως της Επιτροπής που κατέληξε στην έκδοση της οδηγίας 2006/126 [(A6-0016/2005), στο εξής: έκθεση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 3ης Φεβρουαρίου 2005].

38 — Η οδηγία 2006/126 επιδιώκει επίσης να πραγματοποιήσει τους δύο άλλους ακόλουθους βασικούς σκοπούς: «μείωση των δυνατοτήτων πλαστογράφησης [των αδειών οδηγήσεως]» και «διασφάλιση της ελεύθερης διακίνησης των πολιτών» [βλ. αιτιολογική έκθεση της προτάσεως της Επιτροπής, της 21ης Οκτωβρίου 2003, που κατέληξε στην έκδοση της οδηγίας 2006/126, COM(2003) 621 τελικό, σ. 6 και 7, καθώς και αιτιολογικές σκέψεις 2 και 17 της οδηγίας αυτής].

39 — Βλ., μεταξύ άλλων, πρώτη, τέταρτη και έκτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 91/439. Ο σκοπός της ενισχύσεως της «ασφάλειας της οδικής κυκλοφορίας» επανειλημμένως ελήφθη υπόψη από το Δικαστήριο στη νομολογία του σχετικά με την ερμηνεία της οδηγίας αυτής (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 15ης Σεπτεμβρίου 2005, Επιτροπή κατά Γερμανίας, C-372/03, EU:C:2005:551, σκέψη 28, καθώς και της 19ης Φεβρουαρίου 2009, Schwarz, C-321/07, EU:C:2009:104, σκέψεις 79, 90 και 96).

40 — Όπως διευκρινίζει η αιτιολογική σκέψη 13 της οδηγίας 2006/126. Βλ., επίσης, την αιτιολογική σκέψη 16 της οδηγίας αυτής και τις λεπτομερείς επεξηγήσεις στην αιτιολογική έκθεση της προτάσεως οδηγίας [COM(2003) 621 τελικό, σ. 5 καθώς και σ. 14, σημεία 39 και 40].

41 — Σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 7, παράγραφος 1, στοιχείο β′, της οδηγίας 2006/126, το οποίο προβλέπει, όσον αφορά τα μοτοποδήλατα, ότι η επιτυχία σε δοκιμασία θεωρητικών γνώσεων είναι υποχρεωτική για την απόκτηση άδειας οδηγήσεως, αλλά ότι τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλλουν εξάλλου ειδική δοκιμασία ικανοτήτων και συμπεριφοράς για τα τρίκυκλα και τα τετράκυκλα, καθώς και ιατρική εξέταση. Βλ. επίσης αιτιολογική έκθεση της προτάσεως οδηγίας [COM(2003) 621 τελικό, σ. 16, σημείο 52].

42 — Υπό την έννοια αυτή, βλ. επίσης υποσημείωση 19 των παρουσών προτάσεων.

ενισχύσεως της οδικής ασφάλειας θεσπίστηκε η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης νομοθεσία και ότι η μεταρρύθμιση αυτή φαίνεται ότι είχε πράγματι θετική επίδραση επί των ατυχημάτων που συνδέονται με τα μοτοποδήλατα και λαμβάνουν χώρα επί του εθνικού εδάφους, σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία που προσκόμισε η Ρουμανική Κυβέρνηση [43].

55. Όπως υπογραμμίζουν η Ρουμανική και η Σλοβακική Κυβέρνηση, αν έπρεπε να υιοθετηθεί η ερμηνεία που προτείνει ο C. Popescu, αυτό θα αντέβαινε ευθέως σε έναν από τους σημαντικότερους σκοπούς της οδηγίας 2006/126, καθώς θα είχε ως αποτέλεσμα να θεωρηθεί ότι απαγορευόταν στα κράτη μέλη να καταστήσουν αυστηρότερες τις προϋποθέσεις παροχής δικαιώματος στην οδήγηση μοτοποδηλάτων στο δημόσιο οδικό δίκτυο που ίσχυαν πριν από τις 19 Ιανουαρίου 2013, μολονότι προφανώς μπορεί να προκύψει βελτίωση της οδικής ασφάλειας από μια τέτοια ενίσχυση των νομικών απαιτήσεων.

56. Δεύτερον, όσον αφορά ειδικότερα το άρθρο 13 της οδηγίας 2006/126, το Δικαστήριο έχει διευκρινίσει, στις εισαγωγικές παρατηρήσεις της αποφάσεως Hofmann, ότι το άρθρο αυτό, «το οποίο φέρει τον τίτλο “Ισοδυναμία αδειών οδήγησης που δεν ακολουθούν το κοινοτικό υπόδειγμα”, σκοπεί αποκλειστικώς στη ρύθμιση του ζητήματος των ισοδυναμιών μεταξύ των κεκτημένων δικαιωμάτων πριν την εφαρμογή της οδηγίας αυτής και των διαφόρων κατηγοριών αδειών οδηγήσεως που αυτή προσδιορίζει» [44].

57. Το Δικαστήριο θεμελίωσε την ερμηνεία του επί της θέσεως που το εν λόγω άρθρο 13 καταλαμβάνει στο σώμα της οδηγίας 2006/126 [45] καθώς και στις ακόλουθες εκτιμήσεις: «[τ]ην ανάλυση αυτή επιβεβαιώνει η εξέταση των προπαρασκευαστικών εργασιών της οδηγίας 2006/126, από τις οποίες προκύπτει, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 37 των προτάσεών του [46], ότι το άρθρο 13, παράγραφος 2, της οδηγίας αυτής προσετέθη με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, το οποίο αιτιολόγησε αυτήν την προσθήκη με τη διευκρίνιση ότι *η ανταλλαγή των παλαιών αδειών οδηγήσεως* δεν έπρεπε *σε καμία περίπτωση να καταλήγει σε απώλεια ή σε περιορισμό των κεκτημένων δικαιωμάτων*, όσον αφορά την έγκριση οδηγήσεως διαφόρων κατηγοριών οχημάτων» [47].

58. Στην υπό κρίση υπόθεση, η Ρουμανική Κυβέρνηση στηρίζεται στην αιτιολογία αυτή που δόθηκε από το Κοινοβούλιο για να συναγάγει, ορθώς κατά την άποψή μου, ότι το εν λόγω άρθρο 13, παράγραφος 2, αναφέρεται αποκλειστικά στα κεκτημένα δικαιώματα πριν από τις 19 Ιανουαρίου 2013 που απέρρεαν από *άδεια οδηγήσεως* ή έγγραφο ισοδύναμου χαρακτήρα, και όχι στην κατάσταση κατά την οποία, πριν την ημερομηνία αυτή, ένα μηχανοκίνητο όχημα μπορούσε να *χρησιμοποιείται στο*

43 — Βλ. τα δικαιολογητικά στοιχεία που μνημονεύονται στο σημείο 27 των παρουσών προτάσεων, καθώς και τις γραπτές παρατηρήσεις της Ρουμανικής Κυβερνήσεως, όπου διευκρινίζεται ότι «μετά την τροποποίηση των κανόνων σχετικά με την οδήγηση μοτοποδηλάτων στο δημόσιο οδικό δίκτυο, το 2013 καταγράφηκαν 316 τροχαία ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται μοτοποδήλατα, σε σχέση με 1 087 ατυχήματα το 2008, 1 104 το 2009, 973 το 2010, 977 το 2011 και 906 το 2012» και ότι «[ο] αριθμός των θανάτων μειώθηκε επίσης το 2013, δηλαδή 41 θάνατοι σε σχέση με 168 το 2008, 143 το 2009, 126 το 2010, 97 το 2011 και 107 το 2012».

44 — Απόφαση της 26ης Απριλίου 2012 (C-419/10, EU:C:2012:240, σκέψη 41). Υπενθυμίζω ότι οι εν λόγω κατηγορίες καθορίζονται αλλά και οριοθετούνται στο άρθρο 4 της εν λόγω οδηγίας.

45 — Απόφαση της 26ης Απριλίου 2012, Hofmann (C-419/10, EU:C:2012:240, σκέψη 39), όπου διευκρινίζεται, σε σχέση με το αντικείμενο της εν λόγω υποθέσεως, ότι αυτή η θέση «καταδεικνύει ότι η παράγραφος 2 του προαναφερθέντος άρθρου 13 αναφέρεται όχι σε μέτρα περιορισμού, αναστολής ή αφαιρέσεως άδειας οδηγήσεως, αλλά αποκλειστικώς στα κεκτημένα δικαιώματα για την οδήγηση ειδικών κατηγοριών οχημάτων».

46 — Με τις προτάσεις του στην υπόθεση Hofmann (C-419/10, EU:C:2011:723), ο γενικός εισαγγελέας Y. Bot αναφέρθηκε στην τροπολογία 13 που προτάθηκε στην έκθεση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 3ης Φεβρουαρίου 2005. Η αιτιολόγηση της τροπολογίας αυτής η οποία αναφέρεται στο κείμενο αυτό αφορά το «άρθρο 3, παράγραφος 2β (νέα)» (βλ. σ. 11 της εν λόγω εκθέσεως), του οποίου το τρίτο εδάφιο αντιστοιχεί κατ’ ουσίαν στο άρθρο 13, παράγραφος 2, της οδηγίας 2006/126. Η αιτιολογική έκθεση του εγγράφου αυτού αναπτύσσει τους λόγους προτάσεως της τροπολογίας αυτής, που αφορούν «[την] ανταλλαγή των παλαιότερων τύπων άδειας οδήγησης που εξακολουθούν να ισχύουν» στα κράτη μέλη, και διευκρινίζει ότι από τη νέα αυτή διάταξη «[δεν επηρεάζεται] το δικαίωμα οδήγησης οχημάτων ορισμένων κατηγοριών […]» (σ. 61-62).

47 — Απόφαση της 26ης Απριλίου 2012, Hofmann (C-419/10, EU:C:2012:240, σκέψη 42), η υπογράμμιση δική μου.

δημόσιο οδικό δίκτυο χωρίς κατοχή άδειας οδηγήσεως, όπως ήταν η περίπτωση των μοτοποδηλάτων ή των εξομοιούμενων με αυτά οχημάτων στη Ρουμανία πριν την έναρξη ισχύος του νόμου 203/2012. Η προτεινόμενη αυτή προσέγγιση, κατά τη γνώμη μου, ενισχύεται από άλλα στοιχεία που περιλαμβάνονται στις προπαρασκευαστικές εργασίες της οδηγίας 2006/126[48].

59. Εκτός από την ιστορική ερμηνεία του άρθρου 13 της εν λόγω οδηγίας, και η ιστορική ερμηνεία της αιτιολογικής σκέψεως 5 παρέχει επίσης χρήσιμες διευκρινίσεις και συνηγορεί υπέρ μιας τέτοιας ερμηνείας. Πράγματι, το Κοινοβούλιο πρότεινε επίσης την προσθήκη αιτιολογικής σκέψεως κατά την οποία «*τα υφιστάμενα δικαιώματα* από τις άδειες οδήγησης διαφόρων κατηγοριών *δεν περιορίζονται από την αλλαγή των υφισταμένων αδειών*»[49], παραπέμποντας στην αιτιολόγηση που έχει δοθεί με την προαναφερθείσα προσθήκη η οποία επρόκειτο να γίνει η παράγραφος 2 αυτού του άρθρου 13[50]. Επιπροσθέτως, υπό το φως της αμέσως προηγουμένης αιτιολογικής σκέψεως[51], υπάρχει σαφής σύνδεση μεταξύ του σεβασμού των κεκτημένων δικαιωμάτων στα οποία αναφέρεται η εν λόγω αιτιολογική σκέψη 5 και των προϋφισταμένων αδειών οδηγήσεως που πρέπει να αντικατασταθούν από το ενιαίο υπόδειγμα της ευρωπαϊκής άδειας οδηγήσεως[52].

60. Ο ίδιος ο τίτλος του εν λόγω άρθρου 13, που αφορά ρητώς τις «άδει[ες] οδήγησης που δεν ακολουθούν το κοινοτικό υπόδειγμα», καθώς και το περιεχόμενο της παραγράφου 1 όπως ερμηνεύεται υπό το πρίσμα του εν λόγω τίτλου[53] ενισχύουν την ανάλυση της Ρουμανικής Κυβερνήσεως κατά την οποία, με τη θέσπιση της παραγράφου 2 του άρθρου αυτού, ο επιδιωκόμενος από τον νομοθέτη σκοπός ήταν η τροποποίηση της νομοθεσίας της Ένωσης, προς την κατεύθυνση της θεσπίσεως ομοιόμορφων κανόνων ως προς τα υποδείγματα αδειών οδηγήσεως και των κατηγοριών αδειών, να μην επηρεάσει *τα κεκτημένα δικαιώματα από πρόσωπα που είχαν αποκτήσει άδεια οδηγήσεως πριν από τις 19 Ιανουαρίου 2013*, και αποκλειστικά από τα πρόσωπα αυτά.

61. Η ανάλυση αυτή του πλαισίου στο οποίο εντάσσεται η εν λόγω παράγραφος 2 επιβεβαιώνεται από το περιεχόμενο των αποφάσεων της Επιτροπής σχετικά με την ισοδυναμία μεταξύ, αφενός, των κατηγοριών αδειών οδηγήσεως που είχαν χορηγηθεί από τα κράτη μέλη πριν την εφαρμογή της οδηγίας 2006/126 και, αφετέρου, των εναρμονισμένων κατηγοριών αδειών που καθορίζονται στο άρθρο 4 της οδηγίας αυτής[54].

48 — Βλ., ειδικότερα, το άρθρο 3, παράγραφος 4, της θέσεως του Κοινοβουλίου που καθορίσθηκε σε πρώτη ανάγνωση στις 23 Φεβρουαρίου 2005 [P6_TC1-COD(2003)0252, ΕΕ 2005, C 304 E, σ. 135], καθώς και της συστάσεως για τη δεύτερη ανάγνωση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού του Κοινοβουλίου της 27ης Νοεμβρίου 2006 (A6-0414/2006), της οποίας η αιτιολογική έκθεση αναφέρει ρητώς, στο σημείο 2.4, ότι «[σ]ε καμία περίπτωση δεν θίγονται *δικαιώματα που αφορούν την άδεια οδήγησης* και έχουν αποκτηθεί πριν από την έναρξη ισχύος της [μελλοντικής οδηγίας 2006/126] (άρθρο 13, παράγραφος 2)» (η υπογράμμιση δική μου).

49 — Αλλαγή που έπρεπε να λάβει χώρα εντός συγκεκριμένης προθεσμίας δυνάμει του άρθρου 3, παράγραφος 3, της οδηγίας 2006/126, το οποίο ορίζει ότι «έως τις 19 Ιανουαρίου 2033, όλες οι εκδιδόμενες ή υπό κυκλοφορία άδειες οδήγησης πληρούν τις απαιτήσεις της [...] οδηγίας [αυτής]».

50 — Βλ., τροπολογία 3, σ. 6 της εκθέσεως του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 3ης Φεβρουαρίου 2005, η υπογράμμιση δική μου.

51 — Κατά την αιτιολογική σκέψη 4 της οδηγίας 2006/126, «[π]ροκειμένου να μην καταστεί η ενιαία άδεια οδήγησης ένα ακόμη πρότυπο που θα προστεθεί στα ήδη υπάρχοντα 110 πρότυπα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να λάβουν κάθε απαιτούμενο μέτρο για την έκδοση του ενιαίου αυτού προτύπου για όλους τους κάτοχους άδειας».

52 — Βλ., επίσης, αιτιολογικές σκέψεις 4 και 5 της θέσεως του Κοινοβουλίου που καθορίσθηκε σε πρώτη ανάγνωση στις 23 Φεβρουαρίου 2005, οι οποίες ορίζουν ότι «[σ]ε όλες τις χώρες οι παλαιές άδειες θα πρέπει να ανταλλάσσονται, προκειμένου το ενιαίο ευρωπαϊκό πρότυπο να μην εξελιχθεί σε ένα συμπληρωματικό ευρωπαϊκό πρότυπο» και ότι «[τ]α υφιστάμενα δικαιώματα από τις άδειες οδήγησης διαφόρων κατηγοριών δεν θα πρέπει να περιορίζονται από την ανωτέρω ανταλλαγή των υφισταμένων αδειών».

53 — Λαμβανομένου υπόψη του τίτλου του εν λόγω άρθρου 13, φαίνεται, κατά τη γνώμη μου, λογικό να θεωρηθεί ότι η έκφραση «δικαιώματ[α] που είχαν αποκτηθεί πριν από τη θέση σε εφαρμογή της παρούσας οδηγίας», που περιέχεται στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1 του εν λόγω άρθρου, αναφέρεται στα δικαιώματα που απορρέουν από «άδει[ες] οδήγησης που δεν ακολουθούν το κοινοτικό υπόδειγμα», σε αντίθεση με το «κοινοτικό υπόδειγμα άδειας οδήγησης» που προβλέπεται στο άρθρο 1 της οδηγίας 2006/126 και στο παράρτημα Ι αυτής.

54 — Βλ., μεταξύ άλλων, αιτιολογικές σκέψεις 1 έως 3 των αποφάσεων της Επιτροπής για την ισοδυναμία μεταξύ κατηγοριών αδειών οδήγησης 2013/21/ΕΕ της 18ης Δεκεμβρίου 2012 (ΕΕ 2013, L 19, σ. 1) και 2014/209/ΕΕ της 20ής Μαρτίου 2014 (ΕΕ 2014, L 120, σ. 1).

62. Εκ των ανωτέρω συνάγεται ότι η αρχή της προστασίας των κεκτημένων δικαιωμάτων, την οποία σιωπηρά επικαλείται ο C. Popescu, δεν θα μπορούσε να εφαρμοστεί υπέρ του, καθώς τα μόνα δικαιώματα που προστατεύονται από το άρθρο 13, παράγραφος 2, της οδηγίας 2006/126 είναι αυτά που απορρέουν από άδειες οδηγήσεως που χορηγούνται από τα κράτη μέλη πριν από τις 19 Ιανουαρίου 2013 ενώ ο ενδιαφερόμενος δεν ήταν κάτοχος άδειας οδηγήσεως πριν από την καταληκτική αυτή ημερομηνία.

63. Εξάλλου, ακόμα και αν υποτεθεί ότι μια κατάσταση όπως αυτή του C. Popescu εμπίπτει στο εν λόγω άρθρο 13, παράγραφος 2, φρονώ, όπως η Σλοβακική Κυβέρνηση και η Επιτροπή, ότι η διάταξη αυτή προβλέπει μια απλή *δυνατότητα* για τα κράτη μέλη να συνεχίσουν να αναγνωρίζουν δικαιώματα οδηγήσεως που είχαν χορηγηθεί πριν από τις 19 Ιανουαρίου 2013. Προβλέπει μόνο ότι η οδηγία 2006/126 δεν επιδιώκει να θίξει τα δικαιώματα αυτά, τα οποία υπάγονται επομένως στην εθνική νομοθεσία που εφαρμοζόταν πριν την ημερομηνία αυτή, έως ότου λάβει χώρα μια νέα μεταρρύθμιση σε εθνικό επίπεδο.

64. Πράγματι, θα αντέβαινε στους προαναφερθέντες σκοπούς της οδηγίας 2006/126[55] να θεωρηθεί ότι οι εθνικοί νομοθέτες θα είχαν την υποχρέωση να διατηρήσουν επ' αόριστον σε ισχύ τα πεπαλαιωμένα δικαιώματα οδηγήσεως στο δημόσιο οδικό δίκτυο. Κατά τη γνώμη μου, τα δικαιώματα οδηγήσεως που είχαν αποκτηθεί σε συγκεκριμένη χρονική περίοδο δεν θα μπορούσαν να μείνουν αμετάβλητα, δοθέντος ότι ο περιορισμός τους ή και η κατάργησή τους μπορεί να είναι πρωταρχικής σημασίας, ιδίως για λόγους οδικής ασφάλειας. Τα κράτη μέλη πρέπει, κατά τη γνώμη μου, να μπορούν να τροποποιήσουν τις νομοθεσίες τους προκειμένου να τις ευθυγραμμίσουν με τις διατάξεις της εν λόγω οδηγίας, ακόμη και για το παρελθόν αν το θεωρούν αναγκαίο.

65. Κατά συνέπεια, φρονώ ότι οι διατάξεις της οδηγίας 2006/126, και ειδικότερα το άρθρο 13, παράγραφος 2, σε συνδυασμό με την αιτιολογική σκέψη 5, πρέπει να ερμηνεύονται υπό την έννοια ότι δεν αποκλείουν εθνική νομοθεσία όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη.

V – Πρόταση

66. Με βάση τις ανωτέρω εκτιμήσεις, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στο προδικαστικό ερώτημα που υπέβαλε το Înalta Curte de Casație și Justiție (Ανώτατο Ακυρωτικό Δικαστήριο, Ρουμανία) ως εξής:

Οι διατάξεις της οδηγίας 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2006, για την άδεια οδήγησης, και ειδικότερα το άρθρο 13, παράγραφος 2, σε συνδυασμό με την αιτιολογική σκέψη 5, έχουν την έννοια ότι δεν αντιτίθενται σε νομοθεσία κράτους μέλους η οποία επιβάλλει στους οδηγούς οι οποίοι κατέχουν έγγραφο που τους παρείχε το δικαίωμα να οδηγούν στο δημόσιο οδικό δίκτυο πριν από τις 19 Ιανουαρίου 2013 την υποχρέωση, προκειμένου να συνεχίσουν να οδηγούν μοτοποδήλατα μετά την ημερομηνία αυτή, να αποκτήσουν άδεια οδηγήσεως, μέσω επιτυχούς υποβολής σε δοκιμασίες ανάλογες με εκείνες που προβλέπονται για τα λοιπά μηχανοκίνητα οχήματα.

55 — Βλ. σημείο 52 των παρουσών προτάσεων.