ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τέταρτο τμήμα)

της 26ης Απριλίου 2017*

«Προδικαστική παραπομπή — Μεταφορές — Οδικές μεταφορές — Άδεια οδηγήσεως — Οδηγία 2006/126/ΕΚ — Άρθρο 13, παράγραφος 2 — Έννοια "δικαίωμα οδήγησης που χορηγείται πριν από την 19η 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»

Στην υπόθεση C-632/15,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Înalta Curte de Casație și Justiție (Ακυρωτικό Δικαστήριο, Ρουμανία) με απόφαση της 12ης Νοεμβρίου 2015, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 30 Νοεμβρίου 2015, στο πλαίσιο της δίκης

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,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τέταρτο τμήμα),

συγκείμενο από τους T. von Danwitz, πρόεδρο τμήματος, E. Juhász (εισηγητή), C. Vajda, K. Jürimäe και K. Λυκούργο, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: H. Saugmandsgaard Øe

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— ο C. Popescu, αυτοπροσώπως,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ρουμανική

— η Ρουμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον R. H. Radu καθώς και από τις O.-C. Ichim και E. Gane,

— η Σλοβακική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την B. Ricziová,

— η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τις L. Nicolae και J. Hottiaux,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 24ης Νοεμβρίου 2016,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία των διατάξεων της οδηγίας 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2006, για την άδεια οδήγησης (ΕΕ 2006, L 403, σ. 18), και ειδικότερα του άρθρου 13, παράγραφος 2, σε συνδυασμό με την αιτιολογική σκέψη 5 της οδηγίας αυτής.

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ του Costin Popescu και της Guvernul României (Ρουμανικής Κυβερνήσεως), εκπροσωπούμενης από τη Secretariatul General al Guvernului (Γενική Γραμματεία της Κυβερνήσεως), του Ministerul Afacerilor Interne (Υπουργείο Εσωτερικών), της Direcția Regim Permise de Conducere și înmatriculare a Vehiculelor (Διεύθυνση αδειών οδηγήσεως και ταξινομήσεως μηχανοκίνητων οχημάτων), της Direcția Rutieră (Διεύθυνση οδικής κυκλοφορίας) και της Serviciul Public Comunitar Regim Permise de Conducere și înmatriculare a Vehiculelor (δημόσια υπηρεσία αδειών οδηγήσεως και ταξινομήσεως μηχανοκίνητων οχημάτων), με αντικείμενο την υποχρέωση των προσώπων που επιτρεπόταν να οδηγούν μοτοποδήλατα χωρίς να είναι κάτοχοι άδειας οδηγήσεως πριν από την έναρξη ισχύος της ρουμανικής νομοθεσίας για τη μεταφορά της οδηγίας 2006/126 στην εσωτερική έννομη τάξη να αποκτήσουν τέτοια άδεια προκειμένου να μπορούν να συνεχίσουν να οδηγούν τα οχήματα αυτά.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

3 Στην αιτιολογική σκέψη 2 της οδηγίας 2006/126 εκτίθενται τα ακόλουθα:

«Οι κανόνες σχετικά με την άδεια οδήγησης αποτελούν απαραίτητο στοιχείο της κοινής πολιτικής μεταφορών, συμβάλλουν στην βελτίωση της ασφάλειας της οδικής κυκλοφορίας και διευκολύνουν την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων που εγκαθίστανται σε κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο που χορήγησε την άδεια […]».

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

5 Η αιτιολογική σκέψη 8 της εν λόγω οδηγίας έχει ως εξής:

«Για λόγους οδικής ασφάλειας, θα πρέπει να καθορισθούν οι ελάχιστες απαιτήσεις για την έκδοση άδειας οδήγησης. Θα πρέπει να εναρμονισθούν οι κανόνες οι σχετικοί με τις εξετάσεις στις οποίες πρέπει να υποβάλλονται οι οδηγοί. Προς τον σκοπό αυτό, θα πρέπει να προσδιορισθούν οι γνώσεις,

τα προσόντα και η συμπεριφορά που συνδέονται με την οδήγηση μηχανοκίνητων οχημάτων, επίσης δε να καταρτισθούν οι εξετάσεις οδήγησης με βάση τις έννοιες αυτές και να επανακαθορισθούν οι ελάχιστες απαιτήσεις σωματικής και διανοητικής ικανότητας κατά την οδήγηση των οχημάτων αυτών.»

6 Κατά την αιτιολογική σκέψη 13 της ίδιας οδηγίας, η εισαγωγή κατηγορίας άδειας οδηγήσεως 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 Στην αιτιολογική σκέψη 16 της οδηγίας 2006/126 εκτίθενται τα ακόλουθα:

«Το υπόδειγμα της άδειας οδήγησης όπως ορίζεται στην οδηγία 91/439/ΕΟΚ [του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την άδεια οδήγησης (ΕΕ 1991, L 237, σ. 1)] 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 Το άρθρο 4 της οδηγίας αυτής, το οποίο τιτλοφορείται «Κατηγορίες, ορισμοί και κατώτατα όρια ηλικίας», προβλέπει τα 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, εκτός από τα οχήματα που κινούνται πάνω σε τροχιές.

2. μοτοποδήλατα:

(κατηγορία ΑΜ)

— [δ]ίκυκλα 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 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Μαρτίου 2002, για την έγκριση τύπου δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα [και την κατάργηση της οδηγίας 92/61/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ 2002, L 124, σ. 1)] (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.

[…]»

9 Το άρθρο 7 της οδηγίας 2006/126, που επιγράφεται «Χορήγηση, ισχύς και ανανέωση», ορίζει τα εξής:

«1. 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 AM, στην άδεια οδήγησης μπορεί να εισάγεται εθνικός κωδικός·

[…]».

10 Το άρθρο 13 της οδηγίας 2006/126, το οποίο τιτλοφορείται «Ισοδυναμία αδειών οδήγησης που δεν ακολουθούν το κοινοτικό υπόδειγμα», έχει ως 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.

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 Το άρθρο 16, παράγραφοι 1 και 2, της οδηγίας 2006/126, με τίτλο «Μεταφορά στο εσωτερικό δίκαιο», επιβάλλει στα κράτη μέλη την υποχρέωση, αφενός, να θεσπίσουν και να δημοσιεύσουν τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις προκειμένου να συμμορφωθούν προς τις απαριθμούμενες σε αυτό διατάξεις της εν λόγω οδηγίας, μεταξύ των οποίων το άρθρο 4, παράγραφοι 1 και 2, το άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο β′, και το άρθρο 13 αυτής, το αργότερο έως τις 19 Ιανουαρίου 2011, και, αφετέρου, να εφαρμόσουν από 19ης Ιανουαρίου 2013 τις περί μεταφοράς διατάξεις.

Το ρουμανικό δίκαιο

12 O legea nr. 203/2012 pentru modificarea şi completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice (νόμος 203/2012 για την τροποποίηση και τη συμπλήρωση του επείγοντος κυβερνητικού διατάγματος 195/2002 περί κυκλοφορίας στο δημόσιο οδικό δίκτυο, *Monitorul Oficial al României*, αριθ. 760, της 12ης Νοεμβρίου 2012), με τον οποίο μετάφερθηκαν στο ρουμανικό δίκαιο ορισμένες διατάξεις της οδηγίας 2006/126, άρχισε να ισχύει από τις 19 Ιανουαρίου 2013. Ο νόμος αυτός 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, *Monitorul Oficial al României*, μέρος I, αριθ. 670, της 3ης Αυγούστου 2006, 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 αριθ. 1391/2006, *Monitorul Oficial al României*, μέρος I, αριθ. 876, της 26ης Οκτωβρίου 2006).

13 Για να διασφαλιστεί η μεταφορά της εν λόγω οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο, οι διατάξεις των άρθρων 160 και 161 του εν λόγω εφαρμοστικού κανονισμού του OUG 195/2002, οι οποίες αφορούσαν τα μοτοποδήλατα, καταργήθηκαν.

14 Πριν από 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».

15 Το άρθρο 161, παράγραφος 2, του εφαρμοστικού αυτού κανονισμού διευκρίνιζε, πριν από την έναρξη ισχύος του νόμου 203/2012, 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».

16 Το άρθρο 6, σημεία 6 και 21, του OUG 195/2002 ορίζει τις έννοιες «μηχανοκίνητο όχημα» και «μοτοποδήλατο». Διευκρινίζει, αφενός, αφενός, ότι «τα μοτοποδήλατα […] θεωρούνται ως μηχανοκίνητα οχήματα» και, αφετέρου, ότι τα ελαφρά τετράκυκλα «[ε]ξομοιώνονται με μοτοποδήλατα».

17 Το άρθρο 20, παράγραφοι 1 έως 3, του OUG 195/2002 έχει ως εξής:

«(1) Για την οδήγηση στο δημόσιο οδικό δίκτυο αυτοκινήτων, τραμ, ελκυστήρων που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε γεωργικές και δασικές εκμεταλλεύσεις ή αυτοπροωθούμενων μηχανημάτων, οι οδηγοί οφείλουν να διαθέτουν την αντίστοιχη άδεια οδηγήσεως.

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

(3) Το παράρτημα 1 περιλαμβάνει περιγραφή των διαλαμβανόμενων στην παράγραφο 2 κατηγοριών οχημάτων για τις οποίες χορηγούνται άδειες οδηγήσεως».

18 Το παράρτημα 1 του OUG 195/2002 απαριθμεί τις κατηγορίες οχημάτων για τις οποίες χορηγείται άδεια οδηγήσεως συμφώνως προς το 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.

[…]

(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 AM 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 κανονιστική πράξη.»

Τα πραγματικά περιστατικά και το προδικαστικό ερώτημα

20 Ο C. Popescu διαθέτει πιστοποιητικό καταχωρίσεως για ελαφρό τετράκυκλο μάρκας Aixam, όχημα κατηγορίας L 6^{e}, που εξομοιώνεται με μοτοποδήλατο, καθώς και βεβαίωση που πιστοποιεί ότι έχει παρακολουθήσει εκπαίδευση σχετική με τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας για την οδήγηση μοτοποδηλάτων στο δημόσιο οδικό δίκτυο. Τα εν λόγω έγγραφα, που χορηγήθηκαν κατά τη διάρκεια του 2010, του επέτρεπαν να κυκλοφορεί με όχημα όπως το δικό του, σύμφωνα με τα άρθρα 160 και 161 του εφαρμοστικού κανονισμού του OUG 195/2002 όπως ίσχυε πριν τις 19 Ιανουαρίου 2013.

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 με σκοπό τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο ορισμένων διατάξεων της οδηγίας 2006/126.

22 Ο C. Popescu άσκησε προσφυγή, στρεφόμενη κατά διαφόρων εθνικών αρχών ενώπιον του Curtea de Apel Bucureşti (εφετείου Βουκουρεστίου, Ρουμανία), προκειμένου, αφενός, 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, και, αφετέρου, 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 εν λόγω οδηγίας.

23 Δεδομένου ότι ο C. Popescu προέβαλε επίσης ένσταση αντισυνταγματικότητας ορισμένων διατάξεων του OUG 195/2002, όπως τροποποιήθηκαν από τον νόμο 203/2012, το Curtea de Apel Bucureşti (εφετείο Βουκουρεστίου) υπέβαλε σχετικό ερώτημα στο Curtea Constituțională (Συνταγματικό Δικαστήριο, Ρουμανία).

24 Με απόφαση της 5ης Δεκεμβρίου 2013, το τελευταίο αυτό δικαστήριο, διευκρινίζοντας ότι η ερμηνεία των κανόνων του δικαίου της Ένωσης δεν εμπίπτει στην αρμοδιότητά του αλλά είναι αποκλειστική αρμοδιότητα του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, απέρριψε την ένσταση αντισυνταγματικότητας ως αβάσιμη, 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) απέρριψε την προσφυγή του C. Popescu ως απαράδεκτη.

26 Ο C. Popescu άσκησε αναίρεση κατά της αποφάσεως αυτής ενώπιον του Înalta Curte de Casație și Justiție (Ακυρωτικού Δικαστηρίου, Ρουμανία), υποστηρίζοντας ότι οι διατάξεις του νόμου 203/2012 δεν είναι σύμφωνες με την αιτιολογική σκέψη 5 και με το άρθρο 13, παράγραφος 2, της οδηγίας 2006/126, κατά το οποίο οποιοδήποτε δικαίωμα οδηγήσεως που έχει χορηγηθεί πριν από την 19 Ιανουαρίου 2013 δεν αφαιρείται ούτε περιορίζεται καθ' οιονδήποτε τρόπο από τις διατάξεις της οδηγίας αυτής.

27 Προς άμυνά της, η Inspectoratul General al Poliției Române (γενική επιθεώρηση της ρουμανικής αστυνομίας) υποστήριξε ότι οι τροποποιήσεις που επέφερε στον OUG 195/2002 ο νόμος 203/2012 και οι οποίες εξαρτούν την οδήγηση μοτοποδηλάτου από την απόκτηση άδειας έχουν ως σκοπό τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και 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 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Înalta Curte de Casație și Justiție (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;»

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

29 Με το προδικαστικό ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν οι διατάξεις της οδηγίας 2006/126, και ειδικότερα του άρθρου 13, παράγραφος 2, πρέπει να ερμηνεύονται υπό την έννοια ότι αντιτίθενται σε εθνική ρύθμιση, θεσπισθείσα με σκοπό τη μεταφορά της εν λόγω οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο, η οποία καταργεί το δικαίωμα οδηγήσεως μοτοποδηλάτων χωρίς άδεια οδηγήσεως, η χορήγηση του οποίου εξαρτάται από την επιτυχή συμμετοχή σε δοκιμασίες ή σε εξετάσεις παρόμοιες με εκείνες που απαιτούνται για την οδήγηση άλλων μηχανοκίνητων οχημάτων.

30 Το άρθρο 13, παράγραφος 2, της εν λόγω οδηγίας ορίζει ότι κανένα δικαίωμα οδηγήσεως που έχει χορηγηθεί πριν από τις 19 Ιανουαρίου 2013 δεν αφαιρείται ούτε περιορίζεται καθ' οιονδήποτε τρόπο από τις διατάξεις της ίδιας οδηγίας, κατά δε την αιτιολογική σκέψη 5, η εν λόγω οδηγία δεν θίγει τα υφιστάμενα δικαιώματα οδηγήσεως που έχουν χορηγηθεί ή αποκτηθεί πριν από την ημερομηνία εφαρμογής της.

31 Ο C. Popescu υποστηρίζει συναφώς ότι, κατά τον χρόνο θεσπίσεως του νόμου 203/2012 με τον οποίο μεταφέρθηκε στο ρουμανικό δίκαιο η οδηγία 2006/126, δεν ήταν δυνατόν να θιγούν τα υφιστάμενα δικαιώματα οδηγήσεως που είχαν αποκτηθεί πριν από τη θέση του εν λόγω νόμου σε ισχύ. Κατά την άποψή του, το άρθρο 13, παράγραφος 2, της οδηγίας αυτής πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι αφορά κάθε δικαίωμα οδηγήσεως που είναι αναγνωρισμένο, ακόμα και χωρίς τυπική πράξη, από κράτος μέλος και όχι μόνο τα δικαιώματα που απορρέουν από τη χορήγηση άδειας οδηγήσεως ή από την έκδοση πράξεως ανάλογης φύσεως.

32 Ο C. Popescu στηρίζει την άποψή του, μεταξύ άλλων, στο γράμμα του ρουμανικού κειμένου της διατάξεως αυτής, στο οποίο περιλαμβάνεται η φράση «drept de conducere acordat» και, πιο συγκεκριμένα, αφενός, ο όρος «drept», με τον οποίο νοείται κανονικά το δικαίωμα αυτό καθεαυτό και όχι το έγγραφο που πιστοποιεί το παρεχόμενο δικαίωμα, και, αφετέρου, ο όρος «acordat», που σημαίνει κατά λέξη «παρέχεται» ή «χορηγείται», και είναι δυνατόν να αφορά τόσο το δικαίωμα όσο και το έγγραφο που πιστοποιεί το δικαίωμα αυτό.

33 Αντιθέτως, όπως διαπίστωσε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 42 των προτάσεών του, με βάση τη γραμματική ερμηνεία της φράσεως «droit de conduire délivré» που περιλαμβάνεται στο γαλλικό κείμενο, και ειδικότερα τη συνήθη σημασία του όρου «délivré», θα μπορούσε να γίνει δεκτό ότι το γράμμα του εν λόγω άρθρου 13, παράγραφος 2, της οδηγίας 2006/126 έχει την έννοια ότι, δυνάμει της διατάξεως αυτής, μόνο τα ρητώς αναγνωριζόμενα δικαιώματα οδηγήσεως που απορρέουν από τυπική πράξη που έχει εκδοθεί, συνήθως υπό τη μορφή ατομικής διοικητικής πράξεως, πριν από τις 19 Ιανουαρίου 2013 δεν θίγονται από τις απαιτήσεις της οδηγίας αυτής.

34 Επομένως, προφανώς υπάρχουν διαφορές μεταξύ των διαφόρων γλωσσικών αποδόσεων του άρθρου 13, παράγραφος 2, της οδηγίας 2006/126.

35 Υπενθυμίζεται συναφώς ότι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, η διατύπωση που έχει χρησιμοποιηθεί 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 αναγνωρίζεται προτεραιότητα σε σχέση με τις λοιπές γλωσσικές αποδόσεις. 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 ορισμένης πράξεως του δικαίου της Ένωσης, η επίμαχη διάταξη πρέπει να ερμηνεύεται σε συνάρτηση με την όλη οικονομία και τον σκοπό του νομοθετήματος του οποίου αποτελεί στοιχείο (αποφάσεις της 28ης Ιουλίου 2016, C-147/15, Edilizia Mastrodonato, EU:C:2016:606, σκέψη 29, και της 22ας Σεπτεμβρίου 2016, Breitsamer und Ulrich, C-113/15, EU:C:2016:718, σκέψη 58).

36 Πρώτον, όσον αφορά την όλη οικονομία της οδηγίας 2006/126, επισημαίνεται ότι η οδηγία αυτή καθιερώνει ένα ενιαίο κοινοτικό πρότυπο άδειας οδηγήσεως, σκοπός του οποίου είναι να αντικαταστήσει τις διάφορες άδειες οδηγήσεως που υφίστανται στα κράτη μέλη, και προβλέπει μια νέα κατηγορία άδειας οδηγήσεως για τα μοτοποδήλατα. Ειδικότερα, το άρθρο 4 απαριθμεί και καθορίζει τις διάφορες κατηγορίες αδειών οδηγήσεως τις οποίες τα κράτη μέλη οφείλουν να αντιστοιχήσουν, μέσω συστήματος ισοδυναμίας, προς τις κατηγορίες αδειών οδηγήσεως που έχει ορίσει καθένα από τα κράτη αυτά (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση της 26ης Απριλίου 2012, Hofmann, C-419/10, EU:C:2012:240, σκέψη 40).

37 Στο πλαίσιο αυτό, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι το άρθρο 13 της εν λόγω οδηγίας, το οποίο τιτλοφορείται «Ισοδυναμία αδειών οδήγησης που δεν ακολουθούν το κοινοτικό υπόδειγμα» και στο οποίο περιλαμβάνεται η επίμαχη φράση «δικαίωμα οδήγησης που χορηγείται», αποσκοπεί αποκλειστικώς στη ρύθμιση του ζητήματος των ισοδυναμιών μεταξύ των δικαιωμάτων που έχουν αποκτηθεί πριν από την εφαρμογή της οδηγίας αυτής και των διαφόρων κατηγοριών αδειών οδηγήσεως που αυτή καθορίζει (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση της 26ης Απριλίου 2012, Hofmann, C-419/10, EU:C:2012:240, σκέψη 41), δηλαδή μεταξύ των διαφόρων κατηγοριών αδειών οδηγήσεως που είχαν προβλεφθεί από τα κράτη μέλη και των κατηγοριών αδειών οδηγήσεως της οδηγίας 2006/126.

38 Από τη νομολογία αυτή προκύπτει ότι η επίμαχη διάταξη αφορά μόνον τις ισοδυναμίες μεταξύ των παλαιών αδειών οδηγήσεως και του νέου ενιαίου κοινοτικού υποδείγματος.

39 Η διαπίστωση αυτή επιβεβαιώνεται από την εξέταση των προπαρασκευαστικών εργασιών της οδηγίας 2006/126, από τις οποίες προκύπτει ότι το άρθρο 13, παράγραφος 2, της οδηγίας αυτής προστέθηκε με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, το οποίο αιτιολόγησε την προσθήκη αυτή με τη διευκρίνιση ότι «η ανταλλαγή των παλαιών αδειών οδηγήσεως» δεν έπρεπε σε καμία περίπτωση να έχει ως αποτέλεσμα την απώλεια ή τον περιορισμό των κεκτημένων δικαιωμάτων όσον αφορά τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες επιτρέπεται η οδήγηση σε διάφορες κατηγορίες οχημάτων (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση της 26ης Απριλίου 2012, Hofmann, C-419/10, EU:C:2012:240, σκέψη 42).

40 Δεύτερον, όσον αφορά τον γενικό σκοπό της οδηγίας 2006/126, πρέπει να υπομνησθεί ότι αυτή αποσκοπεί, μεταξύ άλλων, στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, όπως επιβεβαιώνεται από τις αιτιολογικές σκέψεις 2, 8 και 13.

41 Πράγματι, κατά την αιτιολογική σκέψη 2 της οδηγίας αυτής, οι κανόνες σχετικά με τις άδειες οδηγήσεως συμβάλλουν στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Στην αιτιολογική σκέψη 8 της εν λόγω οδηγίας προβλέπεται ότι, «για λόγους οδικής ασφάλειας, θα πρέπει να καθορισθούν οι ελάχιστες απαιτήσεις για την έκδοση άδειας οδήγησης». Κατά την αιτιολογική σκέψη 13 της ίδιας οδηγίας, «[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».

42 Ενόψει του σκοπού αυτού, ενώ τα μοτοποδήλατα δεν ενέπιπταν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 91/439, η οδηγία 2006/126, η οποία την αντικατέστησε, διεύρυνε το πεδίο εφαρμογής και καθιέρωσε την απαίτηση αποκτήσεως άδειας οδηγήσεως και για οχήματα αυτού του τύπου.

43 Από τις 19 Ιανουαρίου 2013, τα κράτη μέλη υποχρεώθηκαν να καθιερώσουν νέα κατηγορία άδειας οδηγήσεως για τα μοτοποδήλατα, δυνάμει του άρθρου 16, παράγραφοι 1 και 2, της εν λόγω οδηγίας, το οποίο προβλέπει ότι τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τη νομοθεσία που έχει θεσπιστεί για τη μεταφορά των διατάξεων αυτών της εν λόγω οδηγίας. Τέτοιες άδειες χορηγούνται, κατά το άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο β', της οδηγίας 2006/126, σε όσους υποψηφίους έχουν επιτύχει σε θεωρητική εξέταση και, εφόσον υπάρχει σχετική πρόβλεψη από τον εθνικό νομοθέτη, σε πρακτική δοκιμασία ή/και σε ιατρική εξέταση.

44 Είναι αδιαμφισβήτητο ότι η υποχρέωση που επιβάλλεται στους οδηγούς μοτοποδηλάτων να αποκτήσουν θεωρητικές γνώσεις και, ενδεχομένως, πρακτικές δεξιότητες έχει ως σκοπό να αυξήσει το επίπεδο οδικής ασφάλειας. Επιπλέον, όπως σημείωσε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 54 των προτάσεών του, η υποχρέωση προηγούμενης αποκτήσεως άδειας οδηγήσεως καθιστά δυνατή την εφαρμογή στους οδηγούς αυτούς, σε περίπτωση παραβάσεως του κώδικα οδικής κυκλοφορίας, των εθνικών διατάξεων περί αφαιρέσεως, αναστολής, ανανεώσεως και ακυρώσεως της άδειας οδηγήσεως.

45 Κατά συνέπεια, όπως ορθώς επισήμαναν η Ρουμανική και η Σλοβακική Κυβέρνηση με τις παρατηρήσεις τους, αν το άρθρο 13, παράγραφος 2, της οδηγίας 2006/126 ερμηνευόταν υπό την έννοια ότι απαγορεύει στα κράτη μέλη να καθιστούν αυστηρότερες τις προ της 19ης Ιανουαρίου 2013 υφιστάμενες προϋποθέσεις για τη χορήγηση δικαιώματος οδηγήσεως μοτοποδηλάτων στο δημόσιο οδικό δίκτυο, μια τέτοια ερμηνεία θα εμπόδιζε την επίτευξη του σκοπού της βελτιώσεως της οδικής ασφάλειας τον οποίο επιδιώκει ο νομοθέτης της Ένωσης.

46 Επομένως, διαπιστώνεται ότι τόσο από τη συστηματική όσο και από την τελολογική ερμηνεία της οδηγίας 2006/126 προκύπτει ότι το άρθρο 13, παράγραφος 2, της οδηγίας αυτής αφορά μόνον την κατοχή αδειών οδηγήσεως και ισοδύναμων με αυτές επίσημων εγγράφων, που αναγνωρίζουν ρητώς στον κάτοχό τους δικαίωμα οδηγήσεως.

47 Όσον αφορά, ειδικότερα, τα πραγματικά περιστατικά της κύριας δίκης, όπως προκύπτει από τη δικογραφία ενώπιον του Δικαστηρίου, πριν από τις 19 Ιανουαρίου 2013 ο C. Popescu είχε δικαίωμα να κυκλοφορεί στη Ρουμανία με όχημα της κατηγορίας των μοτοποδηλάτων, ως κάτοχος πιστοποιητικού καταχωρίσεως τετρακύκλου, εξομοιούμενου με μοτοποδήλατο, και βεβαιώσεως που πιστοποιούσε ότι είχε παρακολουθήσει εκπαίδευση σχετική με τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας για την οδήγηση μοτοποδηλάτων στο δημόσιο οδικό δίκτυο. Δεδομένου ότι ο C. Popescu δεν είναι κάτοχος άδειας οδηγήσεως ή ισοδύναμου εγγράφου, δεν δύναται να επικαλεστεί την προστασία που προβλέπει το άρθρο 13, παράγραφος 2, της εν λόγω οδηγίας, προκειμένου να του αναγνωριστεί, από την αρμόδια εθνική αρχή, το δικαίωμα να συνεχίσει να χρησιμοποιεί μοτοποδήλατα στο δημόσιο οδικό δίκτυο χωρίς να εκπληρώσει πρόσθετες διατυπώσεις και χωρίς να του έχει παραδοθεί επίσημο έγγραφο που πιστοποιεί το δικαίωμα αυτό.

48 Βάσει του συνόλου των ανωτέρω εκτιμήσεων, στο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι οι διατάξεις της οδηγίας 2006/126, και ειδικότερα το άρθρο, 13 παράγραφος 2, πρέπει να ερμηνεύονται υπό την έννοια ότι δεν αντιτίθενται σε εθνική ρύθμιση, θεσπισθείσα με σκοπό τη μεταφορά της εν λόγω οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο, η οποία καταργεί το δικαίωμα οδηγήσεως μοτοποδηλάτων χωρίς άδεια οδηγήσεως, η χορήγηση της οποίας εξαρτάται από την επιτυχή συμμετοχή σε δοκιμασίες ή σε εξετάσεις παρόμοιες με εκείνες που απαιτούνται για την οδήγηση άλλων μηχανοκίνητων οχημάτων.

Επί των δικαστικών εξόδων

49 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (τέταρτο τμήμα) αποφαίνεται:

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, πρέπει να ερμηνεύονται υπό την έννοια ότι δεν αντιτίθενται σε εθνική ρύθμιση, θεσπισθείσα με σκοπό τη μεταφορά της εν λόγω οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο, η οποία καταργεί το δικαίωμα

οδηγήσεως μοτοποδηλάτων χωρίς άδεια οδηγήσεως, η χορήγηση της οποίας εξαρτάται από την επιτυχή συμμετοχή σε δοκιμασίες ή σε εξετάσεις παρόμοιες με εκείνες που απαιτούνται για την οδήγηση άλλων μηχανοκίνητων οχημάτων.

(υπογραφές)