Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Quarta Sezione)

26 aprile 2017 *

«Rinvio pregiudiziale — Trasporti — Trasporti su strada — Patente di guida — Direttiva 2006/126/CE — Articolo 13, paragrafo 2 — Nozione di "abilitazione alla guida concessa anteriormente al 19 gennaio 2013" — Normativa nazionale che traspone tale direttiva — Obbligo di ottenere una patente di guida imposto alle persone che erano state autorizzate a guidare ciclomotori senza patente prima dell'entrata in vigore di tale normativa»

Nella causa C-632/15,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dalla Înalta Curte de Casație și Justiție (Corte suprema di cassazione, Romania), con decisione del 12 novembre 2015, pervenuta in cancelleria il 30 novembre 2015, nel procedimento

Costin Popescu

contro

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,

LA CORTE (Quarta Sezione),

composta da T. von Danwitz, presidente di sezione, E. Juhász (relatore), C. Vajda, K. Jürimäe e C. Lycourgos, giudici,

avvocato generale: H. Saugmandsgaard Øe

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

— per C. Popescu, dal medesimo;

* Lingua processuale: il rumeno

— per il governo rumeno, da R.-H. Radu, O.-C. Ichim ed E. Gane, in qualità di agenti;

— per il governo slovacco, da B. Ricziová, in qualità di agente;

— per la Commissione europea, da L. Nicolae e J. Hottiaux, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 24 novembre 2016,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione delle disposizioni della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, concernente la patente di guida (GU 2006, L 403, pag. 18), segnatamente dell'articolo 13, paragrafo 2, in combinato disposto con il considerando 5 di tale direttiva.

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra, da un lato, Costin Popescu e, dall'altro, il Guvernul României (governo della Romania), rappresentato dal Secretariatul General al Guvernului (Segretario generale del governo), il Ministerul Afacerilor Interne (Ministero degli Interni), la Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor (Direzione del sistema delle patenti di guida e dell'immatricolazione degli autoveicoli), la Direcția Rutieră (Direzione stradale) e il Serviciul Public Comunitar Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor (Servizio pubblico locale – Sistema delle patenti di guida e delle immatricolazioni degli autoveicoli), in merito all'obbligo, per le persone autorizzate a guidare ciclomotori senza essere in possesso di una patente di guida prima dell'entrata in vigore della normativa rumena che traspone la direttiva 2006/126 nel diritto interno, di ottenere una siffatta patente per poter continuare a guidare tali veicoli.

Contesto normativo

Il diritto dell'Unione

3 Il considerando 2 della direttiva 2006/126 così recita:

«Le norme relative alle patenti di guida sono elementi indispensabili della politica comune dei trasporti, contribuiscono a migliorare la sicurezza della circolazione stradale, nonché ad agevolare la libera circolazione delle persone che trasferiscono la propria residenza in uno Stato membro diverso da quello che ha rilasciato la patente di guida (…)».

4 Ai sensi del considerando 5 di tale direttiva, quest'ultima non dovrebbe pregiudicare le abilitazioni alla guida esistenti, concesse o acquisite prima della sua data di applicazione.

5 Il considerando 8 di tale direttiva è formulato nei seguenti termini:

«Per rispondere ad esigenze imprescindibili di sicurezza della circolazione, è opportuno fissare condizioni minime per il rilascio della patente di guida. Occorre procedere ad un'armonizzazione delle norme relative agli esami che i conducenti devono superare nonché al rilascio della patente di guida. Poiché a tal fine si dovrebbero definire le conoscenze, le capacità e i comportamenti necessari per la guida degli autoveicoli, occorrerebbe basare l'esame di guida su questi concetti e ridefinire le norme minime concernenti l'idoneità fisica e mentale per la guida di detti veicoli».

6 Secondo il considerando 13 della medesima direttiva, l'introduzione di una categoria di patente per i ciclomotori rafforzerà, in particolare, la sicurezza stradale dei conducenti più giovani che, secondo le statistiche, sono i più soggetti agli incidenti stradali.

7 Il considerando 16 della direttiva 2006/126 è così formulato:

«Il modello di patente definito dalla direttiva 91/439/CEE [del Consiglio, del 29 luglio 1991, concernente la patente di guida (GU 1991, L 237, pag.1)] dovrebbe essere sostituito da un modello unico in formato tessera plastificata. Allo stesso tempo, tale modello di patente deve essere adattato a causa dell'introduzione di una nuova categoria di patente per i ciclomotori e di una nuova categoria di patente per i motocicli».

8 L'articolo 4 di tale direttiva, rubricato «Categorie, definizioni e età minima», prevede quanto segue:

«1. La patente di guida di cui all'articolo 1 autorizza a guidare i veicoli a motore delle categorie definite in appresso. Essa può essere rilasciata dall'età minima indicata per ciascuna categoria. Per "veicolo a motore" si intende ogni veicolo munito di un motore di propulsione, che circola su strada con mezzi propri, ad eccezione dei veicoli che circolano su rotaie.

2. Ciclomotori:

Categoria AM

— veicoli a due o tre ruote con una velocità massima di costruzione non superiore a 45 km/h, come definit[i] nell'articolo 1, paragrafo 2, lettera a), della direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 marzo 2002, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote [e che abroga la direttiva 92/61/CEE del Consiglio (GU 2002, L 124, pag. 1)] (esclusi quelli con una velocità massima di costruzione inferiore o uguale a 25 km/h), e veicoli leggeri a quattro ruote come definit[i] nell'articolo 1, paragrafo 3, lettera a) della direttiva 2002/24/CE;

— l'età minima per la categoria AM è fissata a 16 anni.

(…)».

9 L'articolo 7 della direttiva 2006/126, rubricato «Rilascio, validità e rinnovo», così dispone:

«1. Il rilascio della patente di guida è subordinat[o]:

a) al superamento di una prova di verifica delle capacità e dei comportamenti e di una prova di controllo delle cognizioni, nonché al soddisfacimento di norme mediche, conformemente alle disposizioni degli allegati II e III;

b) al superamento di una prova teorica esclusivamente per la categoria AM; gli Stati membri possono imporre il superamento di una prova di verifica delle capacità e dei comportamenti e di un esame medico per questa categoria.

Gli Stati membri possono imporre una specifica prova di verifica delle capacità e dei comportamenti per i tricicli e quadricicli rientranti in detta categoria. Per la differenziazione dei veicoli di categoria AM può essere inserito un codice nazionale nella patente di guida;

(…)».

10 L'articolo 13 della direttiva 2006/126, rubricato «Equivalenze dei modelli di patente non comunitari», è così formulato:

«1. Previo accordo della Commissione, gli Stati membri definiscono le equivalenze tra abilitazioni ottenute anteriormente all'attuazione della presente direttiva e le categorie di cui all'articolo 4.

Previa consultazione della Commissione, gli Stati membri hanno facoltà di apportare alle rispettive legislazioni nazionali le modifiche necessarie all'applicazione del disposto dell'articolo 11, paragrafi 4, 5 e 6.

2. Qualsiasi abilitazione alla guida concessa anteriormente al 19 gennaio 2013 non è revocata né in alcun modo limitata dalle disposizioni della presente direttiva».

11 L'articolo 16, paragrafi 1 e 2, della direttiva 2006/126, rubricato «Attuazione», obbliga gli Stati membri, da un lato, ad adottare e a pubblicare le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alle disposizioni della direttiva in parola che esso elenca, tra cui l'articolo 4, paragrafi 1 e 2, l'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), e l'articolo 13 di quest'ultima, entro il 19 gennaio 2011 e, dall'altro, ad applicare le disposizioni attuate a decorrere dal 19 gennaio 2013.

Il diritto rumeno

12 La legea nr. 203/2012 pentru modificarea şi completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice (legge n. 203/2012, che modifica ed integra il decreto legge n. 195/2002 concernente la circolazione su strade pubbliche, *Monitorul Oficial al României*, n. 760, del 12 novembre 2012), che ha trasposto talune disposizioni della direttiva 2006/126 nel diritto rumeno, è applicabile dal 19 gennaio 2013. Tale legge ha modificato l'Ordonanța de urgență a Guvernului n. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice (decreto legge n. 195/2002 concernente la circolazione su strade pubbliche, *Monitorul Oficial al României*, parte I, n. 670, del 3 agosto 2006; in prosieguo: l'«OUG n. 195/2002»), nonché il regolamento di esecuzione di tale decreto legge, approvato dalla Hotărârea Guvernului n. 1391/2006 (decisione del governo n. 1391/2006, *Monitorul Oficial al României*, parte I, n. 876, del 26 ottobre 2006).

13 Al fine di garantire la trasposizione di tale direttiva, le disposizioni degli articoli 160 e 161 del regolamento di esecuzione dell'OUG n. 195/2002, relative ai ciclomotori, sono state abrogate.

14 Prima dell'entrata in vigore della legge n. 203/2012, l'articolo 160, paragrafo 2, del regolamento di esecuzione dell'OUG n. 195/2002 prevedeva che «[l]e persone sprovviste di patente di guida possono guidare ciclomotori sulle strade pubbliche soltanto qualora forniscano la prova di aver completato un corso di legislazione relativa alla circolazione stradale nell'ambito di un istituto autorizzato alla preparazione di conducenti di veicoli a motore».

15 Prima dell'entrata in vigore della legge n. 203/2012, l'articolo 161, paragrafo 2, di tale regolamento di esecuzione, precisava che «[q]uando circolano su strade pubbliche, i ciclisti devono essere muniti di carta d'identità e i conducenti di ciclomotori devono inoltre essere muniti di un attestato di formazione sulla normativa stradale e del certificato di registrazione del veicolo».

16 L'articolo 6, punti 6 e 21, dell'OUG n. 195/2002 definisce le nozioni di «veicolo a motore» e di «ciclomotore». Esso precisa, da un lato, che «i ciclomotori (…) sono considerati veicoli a motore» e, dall'altro, che i quadricicli leggeri «[s]ono assimilati a ciclomotori».

17 L'articolo 20, paragrafi da 1 a 3, dell'OUG n. 195/2002 è così formulato:

«(1) Per guidare sulle strade pubbliche veicoli a motore, tram, trattori utilizzati esclusivamente in aziende agricole e forestali o macchine semoventi, i conducenti devono essere in possesso della rispettiva patente di guida.

(2) Le patenti di guida vengono rilasciate per le seguenti categorie di veicoli: AM (…)

(3) La descrizione delle categorie di veicoli di cui al paragrafo 2, per le quali vengono rilasciate patenti di guida, è contenuta nell'allegato n. 1».

18 L'allegato n. 1 dell'OUG n. 195/2002 elenca le categorie di veicoli per le quali si rilascia una patente di guida in conformità all'articolo 20, paragrafo 2, di quest'ultimo. La lettera a) di tale allegato definisce la «categoria AM» come riguardante i «ciclomotori».

19 Ai sensi dell'articolo 23, paragrafi 1 e 9, dell'OUG n. 195/2002:

«(1) Il diritto di guidare un veicolo a motore (…) su strade pubbliche è concesso esclusivamente al titolare di una patente di guida valida, in funzione della categoria alla quale appartiene il veicolo, o a chiunque possa dimostrare di avere, in sostituzione, un documento che lo autorizzi a circolare su strade pubbliche.

(…)

(9) L'esame per ottenere la patente di guida consiste nel sostenere una prova teorica di verifica delle conoscenze e una prova pratica di verifica delle capacità e del comportamento, in funzione della categoria di patente richiesta. La prova pratica per la categoria AM consiste unicamente nella verifica delle capacità in percorsi chiusi allestiti allo scopo. Le condizioni per l'ottenimento della patente di guida sono stabilite con regolamento».

Fatti e questione pregiudiziale

20 Il sig. Popescu possiede un certificato di registrazione di un quadriciclo leggero, marca Aixam, classificato veicolo di categoria L 6e, assimilato a un ciclomotore, nonché un attestato di completamento di un corso sul codice della strada per la guida di ciclomotori su strade pubbliche. Detti documenti, che gli erano stati rilasciati nel corso del 2010, gli consentivano di circolare con un veicolo come il suo, a norma degli articoli 160 e 161 del regolamento di esecuzione dell'OUG n. 195/2002 nella versione in vigore prima del 19 gennaio 2013.

21 Dal 19 gennaio 2013, la guida su strade pubbliche di ciclomotori, e di veicoli ad essi assimilati, è stata subordinata in Romania all'ottenimento di una patente di guida, in forza della legge n. 203/2012, che ha modificato l'OUG n. 195/2002 per trasporre nel diritto nazionale talune disposizioni della direttiva 2006/126.

22 Il sig. Popescu ha presentato un ricorso contro diverse autorità nazionali dinanzi alla Curtea de Apel București (Corte d'appello di Bucarest, Romania), affinché il suo diritto alla guida di ciclomotori su strade pubbliche, come acquisito anteriormente al 19 gennaio 2013, sia riconosciuto dopo tale data, senza che egli debba adempiere ulteriori formalità, e affinché l'autorità competente gli rilasci un documento che attesti tale diritto. A sostegno del suo ricorso, egli ha asserito che la nuova normativa, derivante dalla legge n. 203/2012, è contraria alle disposizioni di tale direttiva.

23 Poiché il sig. Popescu ha parimenti sollevato un'eccezione d'incostituzionalità di alcune disposizioni dell'OUG n. 195/2002, come modificata dalla legge n. 203/2012, la Curtea de Apel București (Corte d'appello di Bucarest) ha adito la Curtea Constituțională (Corte costituzionale, Romania).

24 Con decisione del 5 dicembre 2013, quest'ultimo organo giurisdizionale, pur precisando che l'interpretazione delle norme del diritto dell'Unione eccede la sua competenza e che tale prerogativa spetta esclusivamente alla Corte di giustizia dell'Unione europea, ha respinto, in quanto infondata, l'eccezione d'incostituzionalità, con la motivazione che le disposizioni del diritto nazionale contestate dal sig. Popescu sono conformi alla Costituzione rumena.

25 Sulla base di tale decisione, la Curtea de Apel București (Corte d'appello di Bucarest) ha dichiarato il ricorso del sig. Popescu irricevibile.

26 Il sig. Popescu ha proposto impugnazione dinanzi alla Înalta Curte de Casație și Justiție (Corte suprema di cassazione, Romania) sostenendo che le disposizioni della legge n. 203/2012 sono in contrasto con il considerando 5 e con l'articolo 13, paragrafo 2, della direttiva 2006/126, secondo cui qualsiasi abilitazione alla guida concessa anteriormente al 19 gennaio 2013 non è revocata né in alcun modo limitata dalle disposizioni di tale direttiva.

27 A propria difesa, l'Inspectoratul General al Poliției Române (Ispettorato generale della polizia rumena) ha sostenuto che le modifiche dell'OUG n. 195/2002 derivanti dalla legge n. 203/2012, consistenti nel subordinare la guida dei ciclomotori all'ottenimento di una patente, erano motivate dall'intento di migliorare la sicurezza stradale, riducendo il numero e le conseguenze degli incidenti stradali che coinvolgono ciclomotori mediante l'obbligo per i conducenti di acquisire le conoscenze teoriche e le abilità pratiche necessarie nell'ambito di un percorso di formazione adeguato.

28 In tali circostanze, la Înalta Curte de Casație și Justiție (Corte suprema di cassazione) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se le disposizioni della direttiva 2006/126 (…) consentano allo Stato rumeno, nel caso di conducenti di ciclomotori in possesso di un documento ufficiale che attribuiva loro il diritto di guida su strade pubbliche prima del 19 gennaio 2013, di prevedere l'obbligo, al fine di potere guidare ciclomotori anche dopo tale data, di conseguire una patente di guida sostenendo prove/esami simili a quelli previsti per gli altri autoveicoli».

Sulla questione pregiudiziale

29 Con la sua questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se le disposizioni della direttiva 2006/126, segnatamente l'articolo 13, paragrafo 2, di quest'ultima, debbano essere interpretate nel senso che esse ostano a una normativa nazionale, adottata per trasporre tale direttiva nel diritto nazionale, che ponga fine all'autorizzazione di guidare ciclomotori senza essere titolari di una patente di guida, il cui rilascio è subordinato al superamento di prove o di esami simili a quelli previsti per la guida di altri autoveicoli.

30 L'articolo 13, paragrafo 2, di tale direttiva dispone che qualsiasi abilitazione alla guida concessa anteriormente al 19 gennaio 2013 non è revocata né in alcun modo limitata dalle disposizioni della medesima direttiva e il considerando 5 di quest'ultima enuncia che essa non dovrebbe pregiudicare le abilitazioni alla guida esistenti, concesse o acquisite, prima della data di applicazione.

31 A tal riguardo, il sig. Popescu sostiene che, al momento dell'adozione della legge n. 203/2012 che traspone nel diritto rumeno la direttiva 2006/126, non si dovevano pregiudicare le abilitazioni alla guida esistenti, acquisite anteriormente all'entrata in vigore di tale legge. A suo avviso, l'articolo 13, paragrafo 2, di tale direttiva dovrebbe essere interpretato nel senso che esso riguarda qualsiasi

abilitazione alla guida riconosciuta, anche senza il supporto di un atto formale, da parte di uno Stato membro e non semplicemente le abilitazioni materializzate mediante la consegna di una patente di guida o di un atto equivalente.

32 Il sig. Popescu fonda le sue considerazioni, in particolare, sulla formulazione di tale disposizione in lingua rumena, in cui figura l'espressione «drept de conducere acordat» contenente il termine «drept» che si riferisce normalmente al diritto in sé e non al documento che attesta la concessione di un diritto, nonché il termine «acordat», che significa letteralmente «accordato» o «concesso» e può riguardare sia un diritto che un documento attestante tale diritto.

33 Invece, come constatato dall'avvocato generale al paragrafo 42 delle sue conclusioni, un'interpretazione letterale dell'espressione «droit de conduire délivré» [«abilitazione alla guida concessa»] che figura nella versione francese, con particolare riferimento all'accezione corrente del termine «délivré» [«concessa»], consentirebbe di ritenere che la formulazione dell'articolo 13, paragrafo 2, della direttiva 2006/126 implica che solo le esplicite abilitazioni alla guida risultanti da un atto rilasciato formalmente, generalmente in forma di atto amministrativo individuale, prima del 19 gennaio 2013, non sarebbero soggette, in forza di tale disposizione, ai requisiti previsti da tale direttiva.

34 Sembrano pertanto sussistere talune divergenze tra le diverse versioni linguistiche dell'articolo 13, paragrafo 2, della direttiva 2006/126.

35 Occorre rammentare al riguardo che, secondo una costante giurisprudenza della Corte, la formulazione utilizzata in una delle versioni linguistiche di una disposizione del diritto dell'Unione non può essere utilizzata quale unico fondamento per l'interpretazione di questa disposizione, né può vedersi attribuito valore prioritario rispetto alle altre versioni linguistiche. Le disposizioni del diritto dell'Unione devono, infatti, essere interpretate e applicate in modo uniforme, alla luce delle versioni vigenti in tutte le lingue dell'Unione europea. In caso di difformità tra le diverse versioni linguistiche di un testo di diritto dell'Unione, la disposizione di cui trattasi dev'essere interpretata in funzione dell'impianto sistematico e della finalità della normativa di cui essa fa parte (sentenze del 28 luglio 2016, Edilizia Mastrodonato, C-147/15, EU:C:2016:606, punto 29, e del 22 settembre 2016, Breitsamer und Ulrich, C-113/15, EU:C:2016:718, punto 58).

36 In primo luogo, per quanto riguarda l'impianto sistematico della direttiva 2006/126, si deve rilevare che quest'ultima stabilisce un modello unico di patente di guida comunitario, che mira a sostituire le diverse patenti di guida esistenti negli Stati membri e introduce una nuova categoria di patenti di guida per i ciclomotori. Essa fissa così, all'articolo 4, le diverse categorie di patenti di guida con cui gli Stati membri, dopo aver definito le proprie categorie di patenti di guida, devono stabilire equivalenze (v., in tal senso, sentenza del 26 aprile 2012, Hofmann, C-419/10, EU:C:2012:240, punto 40).

37 Orbene, in tale contesto, la Corte ha già giudicato che l'articolo 13 di tale direttiva, rubricato «Equivalenze dei modelli di patente non comunitari» e in cui figura l'espressione in discussione «abilitazione alla guida concessa», è volto soltanto a disciplinare la questione delle equivalenze tra i diritti acquisiti prima dell'attuazione di tale direttiva e le varie categorie di patenti di guida da essa definite (v., in tal senso, sentenza del 26 aprile 2012, Hofmann, C-419/10, EU:C:2012:240, punto 41), ossia tra le diverse categorie di patenti instaurate dagli Stati membri e quelle derivanti dalla direttiva 2006/126.

38 Da tale giurisprudenza discende che la disposizione in questione riguarda soltanto le equivalenze tra le precedenti patenti di guida e il nuovo modello unico comunitario.

39 Tale constatazione è confermata dall'esame dei lavori preparatori della direttiva 2006/126, dai quali risulta che l'articolo 13, paragrafo 2, di tale direttiva è stato aggiunto su iniziativa del Parlamento europeo che ha giustificato tale aggiunta precisando che «lo scambio delle precedenti patenti di

guida» non doveva in nessun caso significare una perdita o una restrizione dei diritti acquisiti per quanto concerne l'autorizzazione a guidare diverse categorie di veicoli (v., in tal senso, sentenza del 26 aprile 2012, Hofmann, C-419/10, EU:C:2012:240, punto 42).

40 In secondo luogo, per quanto riguarda la finalità della direttiva 2006/126, occorre rammentare che quest'ultima ha in particolare come obiettivo la sicurezza stradale, come confermato dai considerando 2, 8 e 13.

41 Infatti, secondo il considerando 2 di tale direttiva, le norme relative alle patenti di guida contribuiscono a migliorare la sicurezza della circolazione stradale. Il considerando 8 di tale direttiva dispone che «per rispondere ad esigenze imprescindibili di sicurezza della circolazione, è opportuno fissare condizioni minime per il rilascio della patente di guida». Ai sensi del considerando 13 di tale direttiva, «[l]'introduzione di una categoria di patente per i ciclomotori rafforzerà, in particolare, la sicurezza stradale dei conducenti più giovani che, secondo le statistiche, sono i più soggetti agli incidenti stradali».

42 In tale prospettiva, mentre i ciclomotori non rientravano nell'ambito di applicazione della direttiva 91/439, la direttiva 2006/126, che l'ha sostituita, ne ha esteso l'ambito di applicazione e ha introdotto il requisito della patente di guida per tale tipo di veicolo.

43 Dal 19 gennaio 2013, gli Stati membri sono stati obbligati a instaurare una nuova categoria di patenti per i ciclomotori, in forza dell'articolo 16, paragrafi 1 e 2, di tale direttiva che prevede che essi applichino la normativa adottata per trasporre tali disposizioni di detta direttiva. Patenti di tal genere sono rilasciate, ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), della direttiva 2006/126, ai richiedenti che hanno superato una prova teorica e, se il legislatore nazionale ha così deciso, superato una prova pratica e/o un esame medico.

44 È innegabile che il requisito che i conducenti di ciclomotori acquisiscano conoscenze teoriche e, eventualmente, abilità pratiche mira ad accrescere il livello di sicurezza stradale. Inoltre, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 54 delle sue conclusioni, la necessità di ottenere previamente una patente di guida rende possibile l'applicazione a questi ultimi, in caso di violazione del codice della strada, delle disposizioni nazionali in materia di revoca, sospensione, rinnovo e annullamento della patente di guida.

45 Di conseguenza, come hanno correttamente rilevato il governo rumeno e il governo slovacco nelle loro osservazioni, un'interpretazione dell'articolo 13, paragrafo 2, della direttiva 2006/126, che vietasse agli Stati membri di inasprire le condizioni di abilitazione alla guida di ciclomotori su strade pubbliche sussistenti anteriormente al 19 gennaio 2013, ostacolerebbe il perseguimento dell'obiettivo di miglioramento della sicurezza stradale perseguito dal legislatore dell'Unione.

46 Occorre pertanto constatare che discende sia dall'interpretazione sistematica sia dall'interpretazione teleologica della direttiva 2006/126 che l'articolo 13, paragrafo 2, di tale direttiva si riferisce soltanto al possesso di patenti di guida e di documenti ufficiali equivalenti a queste ultime, che abilitano espressamente alla guida il loro titolare.

47 Per quanto riguarda più precisamente i fatti di cui al procedimento principale, dal fascicolo a disposizione della Corte emerge che il sig. Popescu è stato autorizzato a circolare in Romania, prima del 19 gennaio 2013, con un veicolo rientrante nella categoria dei ciclomotori, in qualità di possessore di un certificato di registrazione di un quadriciclo, assimilato a un ciclomotore, e di un'attestazione di completamento di un corso sul codice della strada per la guida di ciclomotori su pubblica strada. Poiché non era titolare di una patente di guida o di un documento equivalente, egli non può pertanto invocare la tutela di cui all'articolo 13, paragrafo 2, di tale direttiva per farsi riconoscere, dall'autorità rumena competente, il diritto di continuare a utilizzare ciclomotori su pubblica strada senza espletare le ulteriori formalità e farsi rilasciare un documento ufficiale che attesti tale diritto.

48 Alla luce di tutte le considerazioni che precedono, occorre rispondere alla questione dichiarando che le disposizioni della direttiva 2006/126, segnatamente l'articolo 13, paragrafo 2, di quest'ultima, devono essere interpretate nel senso che esse non ostano a una normativa nazionale, adottata per trasporre tale direttiva nel diritto nazionale, che ponga fine all'autorizzazione di guidare ciclomotori senza essere titolari di una patente di guida, il cui rilascio è subordinato al superamento di prove o di esami simili a quelli previsti per la guida di altri veicoli a motore.

Sulle spese

49 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Quarta Sezione) dichiara:

Le disposizioni della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, concernente la patente di guida, segnatamente l'articolo 13, paragrafo 2, di quest'ultima, devono essere interpretate nel senso che esse non ostano a una normativa nazionale, adottata per trasporre tale direttiva nel diritto nazionale, che ponga fine all'autorizzazione di guidare ciclomotori senza essere titolare di una patente di guida, il cui rilascio è subordinato al superamento di prove o di esami simili a quelli previsti per la guida di altri veicoli a motore.

Firme