Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta)

de 26 de abril de 2017 *

«Procedimiento prejudicial — Transportes — Transportes por carretera — Permiso de conducción — Directiva 2006/126/CE — Artículo 13, apartado 2 — Concepto de "autorizaciones de conducción concedidas antes del 19 de enero de 2013" — Normativa nacional que traspone tal Directiva — Obligación de obtener un permiso de conducción impuesta a quienes tuvieron la autorización para conducir ciclomotores sin permiso antes de la entrada en vigor de tal normativa»

En el asunto C-632/15,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por la Înalta Curte de Casație și Justiție (Tribunal Supremo, Rumanía), mediante resolución de 12 de noviembre de 2015, recibida en el Tribunal de Justicia el 30 de noviembre de 2015, en el procedimiento entre

**Costin Popescu**

y

**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,**

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta),

integrado por el Sr. T. von Danwitz, Presidente de Sala, y los Sres. E. Juhász (Ponente) y C. Vajda, la Sra. K. Jürimäe y el Sr. C. Lycourgos, Jueces;

Abogado General: Sr. H. Saugmandsgaard Øe;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

— en nombre del Sr. Popescu, por sí mismo;

* Lengua de procedimiento: rumano.

— en nombre del Gobierno rumano, por el Sr. R.H. Radu y por las Sras. O.-C. Ichim y E. Gane, en calidad de agentes;

— en nombre del Gobierno eslovaco, por la Sra. B. Ricziová, en calidad de agente;

— en nombre de la Comisión Europea, por las Sras. L. Nicolae y J. Hottiaux, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 24 de noviembre de 2016;

dicta la siguiente

## Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción (DO 2006, L 403, p. 18), en particular de su artículo 13, apartado 2, en combinación con su considerando 5.

2 Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre, por una parte, Costin Popescu y, por otra parte, el Guvernul României (Gobierno rumano), representado por el Secretariatul General al Guvernului (Secretaría general del Gobierno), el Ministerul Afacerilor Interne (Ministerio del Interior), la Direcția Regim Permise de Conducere și **Înmatriculare** a Vehiculelor (Dirección de permisos de conducción y de matriculación de vehículos), la Direcția Rutieră (Dirección de Tráfico) y el Serviciul Public Comunitar Regim Permise de Conducere și **Înmatriculare** a Vehiculelor (Servicio público de permisos de conducción y de matriculación de vehículos), a propósito de la obligación, impuesta a quienes estaban autorizados a conducir ciclomotores sin ser titulares del permiso de conducción antes de la entrada en vigor de la normativa rumana que traspone la Directiva 2006/126 al Derecho nacional, de obtener tal permiso para poder seguir conduciendo esos vehículos.

### Marco jurídico

#### *Derecho de la Unión*

3 El considerando 2 de la Directiva 2006/126 declara:

«Las normativas sobre el permiso de conducción son un elemento indispensable de la política común de transportes, contribuyen a aumentar la seguridad de la circulación vial, y facilitan la libre circulación de las personas que se establecen en un Estado miembro distinto del que expide el permiso […]».

4 Según el considerando 5 de dicha Directiva, ésta no debe afectar a las autorizaciones de conducción ya existentes concedidas o adquiridas con anterioridad a su fecha de aplicación.

5 El considerando 8 de la citada Directiva está redactado en los siguientes términos:

«Para cumplir ciertos imperativos de seguridad vial es necesario fijar las condiciones mínimas de expedición de los permisos de conducción. Hay que proceder a una armonización de las normas relativas a los exámenes que deben realizar los conductores y a la concesión del permiso de conducción: A tal fin, hay que definir los conocimientos, aptitudes y comportamientos relacionados con la conducción de vehículos de motor, estructurar el examen de conducción en función de dichos conceptos y volver a definir las normas mínimas de aptitud física y mental para la conducción de dichos vehículos.»

6 Según el considerando 13 de la misma Directiva, la introducción de una categoría de permiso de conducción para los ciclomotores tiene el objetivo concreto de aumentar la seguridad vial para los conductores más jóvenes que, según las estadísticas, son los más afectados por los accidentes de carretera.

7 El considerando 16 de la Directiva 2006/126 tiene el siguiente tenor:

«Debe sustituirse el modelo de permiso de conducción definido en la Directiva 91/439/CEE [del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el permiso de conducción (DO 1991, L 237, p. 1)] por un modelo único consistente en una tarjeta de plástico. Este modelo tiene que adaptarse al mismo tiempo debido a la introducción de una nueva categoría de permiso de conducción para ciclomotores y de una nueva categoría de permiso de conducción para motocicletas.»

8 El artículo 4 de esa Directiva, bajo la rúbrica «Categorías[,] definiciones y edades mínimas», establece:

«1. El permiso de conducción previsto en el artículo 1 autorizará a conducir vehículos de motor de las categorías que se definen a continuación. Podrán expedirse a partir de la edad mínima indicada para cada categoría. El término "vehículo de motor" designará todo vehículo autopropulsado que circule por carretera por sus propios medios, con excepción de los vehículos que se desplacen sobre raíles.

2. ciclomotores

(Categoría AM)

— Vehículo de dos o tres ruedas cuya velocidad máxima no sea superior a 45 km/h, tal como se definen en el artículo 1, apartado 2, letra a), de la Directiva 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo de 2002, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas y por la que se deroga la Directiva 92/61/CEE del Consejo [(DO 2002, L 124, p. 1)] (a excepción de aquellos cuya velocidad máxima sea inferior o igual a los 25 km/h) y los cua[t]riciclos ligeros definidos en el artículo 1, apartado 3, letra a), de la Directiva 2002/24/CE.

— la edad mínima para la categoría AM se establece en 16 años.

[…]»

9 El artículo 7 de la Directiva 2006/126, rubricado «Expedición, validez y renovación», dispone:

«1. La expedición del permiso de conducción estará subordinada a las condiciones siguientes:

a) haber aprobado una prueba de control de aptitud y comportamiento, una prueba de control de conocimientos, así como cumplir determinadas normas médicas, con arreglo a lo dispuesto en los Anexos II y III;

b) haber aprobado una prueba teórica específica para la categoría AM; los Estados miembros podrán exigir la superación de una prueba de control de aptitud y comportamiento, y una revisión médica para esta categoría.

Para los triciclos y cua[t]riciclos de esta categoría, los Estados miembros podrán imponer una prueba específica de aptitud y comportamiento. Para la diferenciación de los vehículos de la categoría AM, se podrá introducir un código nacional en el permiso de conducción.

[…]»

10 El artículo 13 de la Directiva 2006/126, titulado «Equivalencia de los permisos de modelo no comunitario», tiene el siguiente tenor:

«1. Previo acuerdo de la Comisión, los Estados miembros establecerán las equivalencias entre las autorizaciones obtenidas antes de la aplicación de la presente Directiva y las categorías definidas en el artículo 4.

Previa consulta a la Comisión, los Estados miembros podrán realizar en sus normativas nacionales las adaptaciones necesarias para aplicar las disposiciones de los apartados 4, 5 y 6 del artículo 11.

2. Las autorizaciones de conducción concedidas antes del 19 de enero de 2013 no quedarán derogadas ni alteradas en modo alguno por las disposiciones de la presente Directiva.»

11 El artículo 16, apartados 1 y 2, de la Directiva 2006/126, bajo la rúbrica «Incorporación al Derecho nacional», impone a los Estados miembros la obligación, por una parte, de adoptar y publicar las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a las disposiciones de dicha Directiva que enumera, entre ellas su artículo 4, apartados 1 y 2, su artículo 7, apartado 1, letra b), y su artículo 13, a más tardar el 19 de enero de 2011, y, por otra parte, de aplicar las disposiciones traspuestas a partir del 19 de enero de 2013.

### *Derecho rumano*

12 La legea nr. 203/2012 pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice (Ley n.º 203/2012 por la que se modifica y completa el Decreto-ley con carácter de urgencia n.º 195/2002, sobre la circulación por la vía pública, *Monitorul Oficial al României*, n.º 760, de 12 de noviembre de 2012), que traspuso al Derecho rumano determinadas disposiciones de la Directiva 2006/126, es aplicable desde el 19 de enero de 2013. Dicha Ley modificó la Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice (Decreto-ley con carácter de urgencia n.º 195/2002, sobre la circulación por la vía pública, *Monitorul Oficial al României*, parte I, n.º 670, de 3 de agosto de 2006; en lo sucesivo, «OUG n.º 195/2002»), así como el Reglamento de aplicación de dicho Decreto-ley con carácter de urgencia, aprobado mediante la Hotărârea Guvernului nr. 1391/2006 (Decreto del Gobierno n.º 1391/2006, *Monitorul Oficial al României*, parte I, n.º 876, de 26 de octubre de 2006).

13 Al objeto de garantizar la trasposición de la citada Directiva, se derogaron los artículos 160 y 161 del Reglamento de aplicación de la OUG n.º 195/2002, relativos a los ciclomotores.

14 Antes de la entrada en vigor de la Ley n.º 203/2012, el Reglamento de aplicación de la OUG n.º 195/2002 establecía, en su artículo 160, apartado 2, que «quienes carezcan de permiso de conducción sólo podrán conducir ciclomotores por la vía pública si demuestran que han superado un curso sobre el Código de la Circulación en un centro autorizado para la formación de conductores de vehículos de motor».

15 El artículo 161, apartado 2, de dicho Reglamento de aplicación precisaba, antes de la entrada en vigor de la Ley n.º 203/2012, que «cuando circulen por la vía pública, los ciclistas deberán ir provistos de su documento de identidad, y los conductores de ciclomotores deberán ir provistos, además, de su certificado de formación en la normativa sobre tráfico y del certificado de registro del vehículo».

16 El artículo 6, apartados 6 y 21, de la OUG n.º 195/2002 define los conceptos de «vehículo de motor» y de «ciclomotor». Precisa, por una parte, que «los ciclomotores […] son considerados vehículos de motor» y, por otra parte, que los cuatriciclos ligeros «se asimilarán a los ciclomotores».

17 El artículo 20, apartados 1 a 3, de la OUG n.º 195/2002 tiene el siguiente tenor:

«(1) Para conducir por la vía pública vehículos de motor, tranvías, tractores empleados exclusivamente en explotaciones agrícolas y forestales o máquinas autopropulsadas, sus conductores deberán estar en posesión del correspondiente permiso de conducción.

(2) Se expedirán permisos de conducción para las siguientes categorías de vehículos: AM […]

(3) En el anexo 1 figura la descripción de las categorías de vehículos previstas en el apartado 2, para los que se expedirán permisos de conducción».

18 El anexo 1 de la OUG n.º 195/2002 enumera las categorías de vehículos para los que se expedirá un permiso de conducción con arreglo a su artículo 20, apartado 2. La letra a), de dicho anexo define la «categoría AM» en el sentido de que comprende los «ciclomotores».

19 A tenor del artículo 23, apartados 1 y 9, de la OUG n.º 195/2002:

«(1) El derecho a conducir un vehículo de motor […] por la vía pública se reconocerá exclusivamente a quien posea un permiso de conducción válido, correspondiente a la categoría o a la subcategoría a la que pertenezca el vehículo, o el justificante sustitutorio de tal permiso que le autorice a circular por la vía pública.

[…]

(9) El examen para la obtención del permiso de conducción constará de una prueba teórica de evaluación de los conocimientos y de una prueba práctica de evaluación de la aptitud y el comportamiento, en función de la categoría de permiso solicitado. La prueba práctica para la categoría AM consistirá sólo en evaluar la aptitud en circuitos especialmente dispuestos al efecto. Reglamentariamente se establecerán las condiciones para la obtención del permiso de conducción.»

## Litigio principal y cuestión prejudicial

20 El Sr. Popescu dispone de un certificado de registro de un cuatriciclo ligero de la marca Aixam, clasificado como vehículo de la categoría L 6$^{e}$, asimilado a un ciclomotor, así como de un justificante de haber superado un curso sobre el Código de la Circulación para la conducción de ciclomotores por la vía pública. Dichos documentos, expedidos en su favor durante el año 2010, le permitían circular con un vehículo como el suyo, de conformidad con los artículos 160 y 161 del Reglamento de aplicación de la OUG n.º 195/2002, en su versión en vigor antes del 19 de enero de 2013.

21 A partir del 19 de enero de 2013, la conducción por la vía pública de ciclomotores, o de vehículos asimilados, se supeditó en Rumanía a la obtención de un permiso de conducción, en virtud de la Ley n.º 203/2012, que modificó la OUG n.º 195/2002 para transponer al Derecho nacional determinadas disposiciones de la Directiva 2006/126.

22 El Sr. Popescu interpuso un recurso ante la Curtea de Apel București (Tribunal Superior de Bucarest, Rumanía) contra varias autoridades nacionales, solicitando que su derecho a conducir ciclomotores por la vía pública, tal como lo había adquirido antes del 19 de enero de 2013, continuara reconociéndose después de esa fecha sin tener que cumplimentar ninguna otra formalidad, así como que la autoridad competente expidiese un documento en su favor que acreditase ese derecho. El Sr. Popescu alegó, en apoyo de su recurso, que la nueva normativa, emanada de la Ley n.º 203/2012, es contraria a lo dispuesto en la citada Directiva.

23 Al haber propuesto el Sr. Popescu, además, una excepción de inconstitucionalidad de determinadas disposiciones de la OUG n.º 195/2002, tal como fue modificada por la Ley n.º 203/2012, la Curtea de Apel București (Tribunal Superior de Bucarest) sometió la cuestión a la Curtea Constituțională (Tribunal Constitucional, Rumanía).

24 Mediante su resolución de 5 de diciembre de 2013, la Curtea Constituțională (Tribunal Constitucional) precisó que la interpretación de las normas del Derecho de la Unión excede de su competencia y que tal prerrogativa corresponde exclusivamente al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, a la vez que desestimó por infundada la excepción de inconstitucionalidad, al considerar que las disposiciones del Derecho nacional cuestionadas por el Sr. Popescu eran conformes a la Constitución rumana.

25 Sobre la base de la citada resolución, la Curtea de Apel București (Tribunal Superior de Bucarest) declaró la inadmisibilidad del recurso del Sr. Popescu.

26 El Sr. Popescu interpuso un recurso de casación ante la Înalta Curte de Casație și Justiție (Tribunal Supremo, Rumanía), alegando que las disposiciones de la Ley n.º 203/2012 no son conformes al considerando 5, ni al artículo 13, apartado 2, de la Directiva 2006/126, según el cual las autorizaciones de conducción concedidas antes del 19 de enero de 2013 no quedarán derogadas ni alteradas en modo alguno por las disposiciones de dicha Directiva.

27 En su defensa, el Inspectoratul General al Poliției Române (Inspección General de la Policía Rumana) adujo que las modificaciones de la OUG n.º 195/2002 introducidas por la Ley n.º 203/2012, consistentes en supeditar la conducción de un ciclomotor a la obtención de un permiso, estaban motivadas por el objetivo de mejorar la seguridad vial, reduciendo el número y las consecuencias de los accidentes de tráfico que implican a ciclomotores mediante la obligación, impuesta a los conductores, de adquirir los conocimientos teóricos y las competencias prácticas necesarias en el marco de una formación apropiada.

28 Dadas estas circunstancias, la Înalta Curte de Casație și Justiție (Tribunal Supremo, Rumanía) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿Permiten las disposiciones de la Directiva 2006/126 […] que Rumanía imponga, en el caso de los conductores de ciclomotores que estén en posesión de un documento oficial que les confiriese el derecho a conducir por la vía pública antes del 19 de enero de 2013, la obligatoriedad de un permiso de conducción basado en unas pruebas o exámenes similares a los de los demás vehículos de motor, para poder seguir conduciendo ciclomotores después del 19 de enero de 2013?»

## Sobre la cuestión prejudicial

29 Mediante su cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si las disposiciones de la Directiva 2006/126, en particular su artículo 13, apartado 2, deben interpretarse en el sentido de que se oponen a una normativa nacional, adoptada para la transposición de dicha Directiva al Derecho interno, que pone fin a la autorización de conducción de ciclomotores sin ser titular de un permiso de conducción, cuya expedición está supeditada a la superación de pruebas o exámenes similares a los exigidos para la conducción de otros vehículos de motor.

30 El artículo 13, apartado 2, de dicha Directiva establece que las autorizaciones de conducción concedidas antes del 19 de enero de 2013 no quedarán derogadas ni alteradas en modo alguno por las disposiciones de la citada Directiva, y su considerando 5 enuncia que ésta no debe afectar a las autorizaciones de conducción ya existentes, concedidas o adquiridas con anterioridad a su fecha de aplicación.

31 A este respecto, el Sr. Popescu alega que, al adoptarse la Ley n.º 203/2012, que traspone al Derecho rumano la Directiva 2006/126, no se podía afectar a las autorizaciones de conducción existentes, adquiridas antes de la entrada en vigor de dicha Ley. A su juicio, el artículo 13, apartado 2, de la citada Directiva debe interpretarse en el sentido de que contempla cualquier habilitación para conducir que haya sido reconocida, aun sin el respaldo de un documento formal, por un Estado miembro, y no sólo las habilitaciones materializadas por la entrega de un permiso de conducción o de un documento de naturaleza equivalente.

32 El Sr. Popescu basa tales consideraciones, en particular, en el tenor de la versión rumana de la referida disposición, en la que figura la expresión «drept de conducere acordat», que incluye el término «drept», el cual normalmente designa el derecho en sí mismo, y no el documento que acredita un derecho conferido, así como el término «acordat», que significa literalmente «concedido» u «otorgado», y puede referirse tanto a un derecho como a un documento que acredite ese derecho.

33 En cambio, tal como el Abogado General señaló en el punto 42 de sus conclusiones, una interpretación literal de la expresión «droit de conduire délivré» que figura en la versión francesa, en particular a la vista de la acepción usual del término «délivré», podría permitir considerar que la formulación del artículo 13, apartado 2, de la Directiva 2006/126 implica que sólo las habilitaciones expresas para conducir que resulten de un documento expedido con carácter formal —generalmente en forma de documento administrativo individual— antes del 19 de enero de 2013 no se verán afectadas, en virtud de esa disposición, por las exigencias contenidas en dicha Directiva.

34 Así pues, parecen existir divergencias entre las distintas versiones lingüísticas del artículo 13, apartado 2, de la Directiva 2006/126.

35 A este respecto debe recordarse que, según jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia, la formulación utilizada en una de las versiones lingüísticas de una disposición del Derecho de la Unión no puede constituir la única base para la interpretación de dicha disposición y que a dicha formulación tampoco se le puede reconocer carácter prioritario frente a otras versiones lingüísticas. En efecto, las disposiciones del Derecho de la Unión deben interpretarse y aplicarse de manera uniforme, a la luz de las versiones existentes en todas las lenguas de la Unión Europea. En caso de divergencia entre las diversas versiones lingüísticas de una disposición del Derecho de la Unión, la disposición de que se trate debe interpretarse en función de la estructura general y de la finalidad de la normativa en que se integra (sentencias de 28 de julio de 2016, Edilizia Mastrodonato, C-147/15, EU:C:2016:606, apartado 29, y de 22 de septiembre de 2016, Breitsamer und Ulrich, C-113/15, EU:C:2016:718, apartado 58).

36 En primer lugar, por lo que respecta a la estructura general de la Directiva 2006/126, procede señalar que esta última establece un modelo de permiso de conducción comunitario único al objeto de sustituir los distintos permisos de conducción existentes en los Estados miembros, e introduce una nueva categoría de permiso de conducción para los ciclomotores. De este modo, establece y define, en su artículo 4, las distintas categorías de permisos de conducción con las que los Estados miembros, que ya han definido cada uno de ellos sus propias categorías de permisos de conducción, deberán establecer equivalencias (véase, en este sentido, la sentencia de 26 de abril de 2012, Hofmann, C-419/10, EU:C:2012:240, apartado 40).

37 Ahora bien, en este contexto el Tribunal de Justicia ya declaró que el artículo 13 de dicha Directiva, rubricado «Equivalencia de los permisos de modelo no comunitario» y en el que figura la expresión controvertida «autorizaciones de conducción concedidas», sólo pretende regular la cuestión de las equivalencias entre las autorizaciones obtenidas antes de la aplicación de dicha Directiva y las distintas categorías de permiso de conducción definidos por ella (véase, en este sentido, la sentencia de 26 de abril de 2012, Hofmann, C-419/10, EU:C:2012:240, apartado 41), es decir, entre las distintas categorías de permiso de conducción establecidas por los Estados miembros y las resultantes de la Directiva 2006/126.

38 De dicha jurisprudencia se deduce que la disposición de que se trata sólo afecta a las equivalencias entre los permisos de conducción anteriores y el nuevo modelo único comunitario.

39 Tal constatación viene confirmada por el examen de los trabajos preparatorios de la Directiva 2006/126, de los que se desprende que el artículo 13, apartado 2, dicha Directiva se añadió a instancias del Parlamento Europeo, el cual justificó esta inclusión precisando que «el canje de los antiguos permisos de conducción» no debía entrañar en ningún caso una pérdida o limitación de los derechos adquiridos en lo que respecta a la autorización para conducir diversas categorías de vehículos (véase, en este sentido, la sentencia de 26 de abril de 2012, Hofmann, C-419/10, EU:C:2012:240, apartado 42).

40 En segundo lugar, por lo que respecta a la finalidad de la Directiva 2006/126, procede recordar que su objetivo es, en particular, mejorar la seguridad en carretera, según confirman sus considerandos 2, 8 y 13.

41 En efecto, según el considerando 2 de dicha Directiva, las normativas sobre el permiso de conducción contribuyen a aumentar la seguridad de la circulación vial. Su considerando 8 enuncia que, «para cumplir ciertos imperativos de seguridad vial es necesario fijar las condiciones mínimas de expedición de los permisos de conducción». A tenor del considerando 13 de la misma, «la introducción de una categoría de permiso de conducción para los ciclomotores tiene el objetivo concreto de aumentar la seguridad vial para los conductores más jóvenes que, según las estadísticas, son los más afectados por los accidentes de carretera».

42 Desde esta perspectiva, mientras que los ciclomotores no entraban en el ámbito de aplicación de la Directiva 91/439, la Directiva 2006/126 que la sustituyó amplió tal ámbito de aplicación e introdujo la exigencia de un permiso de conducción para ese tipo de vehículo.

43 Desde el 19 de enero de 2013, los Estados miembros estuvieron obligados a instaurar una nueva categoría de permisos de conducción para los ciclomotores, en virtud del artículo 16, apartados 1 y 2, de dicha Directiva, que establece que deberán aplicar la normativa adoptada para transponer esas disposiciones de la citada Directiva. Dichos permisos se expedirán, conforme al artículo 7, apartado 1, letra b), de la Directiva 2006/126, a los candidatos que hayan aprobado una prueba teórica y, si el legislador nacional así lo ha decidido, que hayan superado una prueba práctica o una revisión médica, o ambas.

44 Es innegable que tal exigencia de que los conductores de ciclomotores adquieran conocimientos teóricos y, en su caso, competencias prácticas pretende incrementar el nivel de la seguridad vial. Además, como señaló el Abogado General en el punto 54 de sus conclusiones, la necesidad de la obtención previa de un permiso de conducción permite la aplicación a aquéllos, en caso de infracción del Código de la Circulación, de las disposiciones nacionales en materia de retirada, suspensión, renovación y anulación del permiso de conducción.

45 Por tanto, según señalaron acertadamente los Gobiernos rumano y eslovaco en sus observaciones, una interpretación del artículo 13, apartado 2, de la Directiva 2006/126, que prohibiera a los Estados miembros endurecer los requisitos de habilitación para la conducción de ciclomotores por la vía pública vigentes antes del 19 de enero de 2013 supondría un obstáculo para la consecución del objetivo de mejora de la seguridad vial, perseguido por el legislador de la Unión.

46 En consecuencia, procede declarar que tanto de la interpretación sistemática como de la interpretación teleológica de la Directiva 2006/126 se desprende que su artículo 13, apartado 2, sólo se refiere a la posesión de permisos de conducción y de documentos oficiales equivalentes a éstos, que habiliten expresamente a su titular para la conducción.

47 Por lo que respecta, más concretamente, a los hechos controvertidos en el litigio principal, en los autos que obran en poder del Tribunal de Justicia consta que, antes del 19 de enero de 2013, el Sr. Popescu estuvo autorizado a circular en Rumanía con un vehículo de la categoría de los ciclomotores, como posesor de un certificado de registro de un cuatriciclo, asimilado a un ciclomotor, y de un justificante de haber superado un curso sobre el Código de la Circulación para la conducción de ciclomotores por la vía pública. Al no ser titular de un permiso de conducción ni de un documento equivalente, no puede invocar la protección prevista en el artículo 13, apartado 2, de dicha Directiva, para que la autoridad rumana competente le reconozca el derecho a continuar utilizando ciclomotores por la vía pública sin cumplimentar ninguna otra formalidad y le entregue un documento oficial que acredite tal derecho.

48 Habida cuenta del conjunto de las consideraciones anteriores, procede responder a la cuestión prejudicial que la Directiva 2006/126, en particular su artículo 13, apartado 2, debe interpretarse en el sentido de que no se opone a una normativa nacional, adoptada para la transposición de dicha Directiva al Derecho interno, que pone fin a la autorización de conducción de ciclomotores sin ser titular de un permiso de conducción, cuya expedición está supeditada a la superación de pruebas o exámenes similares a los exigidos para la conducción de otros vehículos de motor.

## Costas

49 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional remitente, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Cuarta) declara:

**La Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción, en particular su artículo 13, apartado 2, debe interpretarse en el sentido de que no se opone a una normativa nacional, adoptada para la transposición de dicha Directiva al Derecho interno, que pone fin a la autorización de conducción de ciclomotores sin ser titular de un permiso de conducción, cuya expedición está supeditada a la superación de pruebas o exámenes similares a los exigidos para la conducción de otros vehículos de motor.**

Firmas