Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (czwarta izba)

z dnia 26 kwietnia 2017 r.*

Odesłanie prejudycjalne — Transport — Transport drogowy — Prawa jazdy — Dyrektywa 2006/126/WE — Artykuł 13 ust. 2 — Pojęcie „prawa jazdy wystawionego przed dniem 19 stycznia 2013 r." — Przepisy krajowe transponujące tę dyrektywę — Obowiązek uzyskania prawa jazdy nałożony na osoby posiadające uprawnienia do prowadzenia motorowerów, które nie były objęte obowiązkiem posiadania prawa jazdy przed datą wejścia w życie tych przepisów

W sprawie C-632/15

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Înalta Curte de Casație și Justiție (wysoki trybunał kasacyjny i sprawiedliwości, Rumunia) postanowieniem z dnia 12 listopada 2015 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 30 listopada 2015 r., w postępowaniu:

Costin Popescu

przeciwko

Guvernul României,

Ministerul Afacerilor Interne,

Direcția Regim Permise de Conducere si Înmatriculare a Vehiculelor,

Direcția Rutieră,

Serviciul Public Comunitar Regim Permise de Conducere si Înmatriculare a Autovehiculelor,

TRYBUNAŁ (czwarta izba),

w składzie: T. von Danwitz, prezes izby, E. Juhász (sprawozdawca), C. Vajda, K. Jürimäe i C. Lycourgos, sędziowie,

rzecznik generalny: H. Saugmandsgaard Øe,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi przedstawione:

— przez C. Popescu osobiście,

* Język postępowania: rumuński

— w imieniu rządu rumuńskiego przez R.H. Radę, O.C. Ichim oraz E. Gane, działających w charakterze pełnomocników,

— w imieniu rządu słowackiego przez B. Ricziovą, działającą w charakterze pełnomocnika,

— w imieniu Komisji Europejskiej przez L. Nicolae oraz J. Hottiaux, działające w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 24 listopada 2016 r.,

wydaje następujący

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni przepisów dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (Dz.U. 2006, L 403, s. 18), w szczególności art. 13 ust. 2 w związku z motywem 5 tej dyrektywy.

2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu między Costinem Popescu a Guvernul României (rządem rumuńskim), reprezentowanym przez Secretariatul General al Guvernului (sekretariat generalny rządu), Ministerul Afacerilor Interne (ministerstwem spraw wewnętrznych), Direcția Regim Permise de Conducere și înmatriculare a Vehiculelor (dyrekcję ds. prawa jazdy i rejestracji pojazdów), Direcția Rutieră (dyrekcję dróg) i Serviciul Public Comunitar Regim Permise de Conducere și înmatriculare a Vehiculelor (służbę publiczną ds. prawa jazdy i rejestracji pojazdów), w przedmiocie nałożonego na osoby posiadające uprawnienia do prowadzenia motorowerów, które nie były objęte obowiązkiem posiadania prawa jazdy przed datą wejścia w życie przepisów rumuńskich transponujących dyrektywę 2006/126 do prawa krajowego, obowiązku uzyskania takiego prawa w celu możliwości prowadzenia takich pojazdów.

Ramy prawne

Prawo Unii

3 Motyw 2 dyrektywy 2006/126 stanowi:

„Zasady dotyczące praw jazdy stanowią zasadnicze elementy wspólnej polityki transportowej, przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa na drogach i usprawniają swobodny przepływ osób osiedlających się w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie, w którym wydano prawo jazdy […]”.

4 Zgodnie z motywem 5 dyrektywy 2006/126 dyrektywa ta „nie powinna naruszać istniejących uprawnień do kierowania pojazdami nadanych lub nabytych przed datą jej zastosowania [wejścia w życie]”.

5 Motyw 8 tej dyrektywy jest sformułowany następująco:

„Z uwagi na bezpieczeństwo ruchu drogowego powinny zostać ustanowione minimalne wymagania, jakim podlega wydawanie praw jazdy. Należy podjąć harmonizację wymagań dotyczących egzaminów na prawo jazdy oraz wydawania praw jazdy. W tym celu powinien zostać określony zakres wiedzy, umiejętności i zachowań związanych z kierowaniem pojazdami silnikowymi, a egzamin na prawo jazdy powinien opierać się na tym zakresie, oraz powinno się ponownie ustalić minimalne wymagania dotyczące fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania takimi pojazdami”.

6 Zgodnie z motywem 13 tej dyrektywy wprowadzenie kategorii prawa jazdy na motorowery zwiększy bezpieczeństwo ruchu drogowego, w szczególności w odniesieniu do najmłodszych kierowców, którzy według statystyk są najczęstszymi ofiarami wypadków drogowych.

7 Motyw 16 tej dyrektywy brzmi następująco:

„Wzór prawa jazdy określony w dyrektywie [Rady] 91/439/EWG [z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie praw jazdy (Dz.U. 1991, L 237, s. 1)] powinien zostać zastąpiony jednolitym wzorem w formie plastikowej karty. Jednocześnie ten wzór prawa jazdy należy dostosować w związku z wprowadzeniem nowej kategorii prawa jazdy dla motorowerów oraz nowej kategorii prawa jazdy dla motocykli".

8 Artykuł 4 dyrektywy 2006/126, zatytułowany „Kategorie, definicje i dolne granice wieku", stanowi:

„1. Prawo jazdy określone w art. 1 upoważnia do kierowania pojazdami o napędzie silnikowym, które należą do kategorii zdefiniowanych poniżej. Może ono być wydane osobom spełniającym wymagania wiekowe dla każdej kategorii. »Pojazd o napędzie silnikowym« oznacza wszelkie pojazdy samobieżne poruszające się po drodze posiadające własny napęd, oprócz pojazdów szynowych;

2. Motorowery:

(Kategoria AM)

— pojazdy dwu- lub trzykołowe, których konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 45 km/h, zdefiniowane w art. 1 ust. 2 lit. a) dyrektywy 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych [i uchylająca dyrektywę Rady 92/61/EWG (Dz.U. 2002, L 124, s. 1)] (z wyjątkiem pojazdów, których maksymalna prędkość konstrukcyjna nie przekracza lub wynosi 25 km/h), oraz lekkie pojazdy czterokołowe, zdefiniowane w art. 1 ust. 3 lit. a) dyrektywy 2002/24/WE;

— dolna granica wieku dla kategorii AM zostaje ustalona na 16 lat.

[…]".

9 Artykuł 7 dyrektywy 2006/126, zatytułowany „Wydawanie, ważność oraz przedłużanie terminu ważności", stanowi:

„1. Prawa jazdy są wydawane tylko tym kandydatom, którzy:

a) zdali egzamin umiejętności i zachowania oraz egzamin teoretyczny i zadowalająco przeszli badanie lekarskie, zgodnie z przepisami załączników II i III;

b) zdali tylko egzamin teoretyczny na prawo jazdy kategorii AM; państwa członkowskie mogą wymagać, aby kandydaci ubiegający się o uprawnienia tej kategorii zdali egzamin umiejętności i zachowania na drodze oraz przeszli badanie lekarskie.

Państwa członkowskie mogą nałożyć [przewidzieć] obowiązek zdania odrębnego egzaminu umiejętności i zachowania na drodze w odniesieniu do kierowania motocyklami trzy- i czterokołowymi objętymi tą kategorią. Dla rozróżnienia pojazdów w ramach kategorii AM można na prawie jazdy umieścić kod krajowy;

[…]".

10 Artykuł 13 dyrektywy 2006/126, zatytułowany „Równoważność wzorów praw jazdy nieodpowiadających wzorowi wspólnotowemu”, brzmi następująco:

„1. Państwa członkowskie za zgodą Komisji ustalają równoważność uprawnień wydanych przed wprowadzeniem w życie niniejszej dyrektywy z kategoriami określonymi w art. 4.

Państwa członkowskie po konsultacji z Komisją mogą zmodyfikować własne ustawodawstwo krajowe w stopniu koniecznym do wykonania przepisów art. 11 ust. 4, 5 i 6.

2. Wszelkie uprawnienia [Żadne uprawnienie] do kierowania pojazdami przyznane przed 19 stycznia 2013 r. nie podlegają [podlega] ograniczeniu lub [albo] unieważnieniu przez przepisy niniejszej dyrektywy”.

11 Zgodnie z art. 16 ust. 1 i 2 dyrektywy 2006/126, zatytułowanym „Transpozycja”, państwa członkowskie, po pierwsze, nie później niż do dnia 19 stycznia 2011 r. przyjmują i publikują przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do zapewnienia zgodności z przepisami, które są wymienione, wśród których znajdują się art. 4 ust. 1 i 2, art. 7 ust. 1 lit. b) i art. 13 tego aktu, a po drugie, mają stosować przepisy dokonujące transpozycji od dnia 19 stycznia 2013 r.

Prawo rumuńskie

12 Legea nr. 203/2012 pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice (ustawa nr 203/2012 zmieniająca i uzupełniająca nadzwyczajny dekret rządowy z mocą ustawy nr 195/2002 w sprawie przemieszczania się po drogach publicznych, *Monitorul Oficial al României*, nr 760 z dnia 12 listopada 2012 r.), która transponowała do prawa rumuńskiego niektóre przepisy dyrektywy 2006/126, obowiązuje od dnia 19 stycznia 2013 r. Ustawa ta zmieniła Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice (nadzwyczajny dekret rządowy z mocą ustawy nr 195/2002 w sprawie przemieszczania się po drogach publicznych, *Monitorul Oficial al României*, cz. I, nr 670 z dnia 3 sierpnia 2006 r.; zwany dalej „OUG nr 195/2002”) oraz rozporządzenie wykonawcze do tego nadzwyczajnego dekretu, w wersji zatwierdzonej przez Hotărârea Guvernului nr. 1391/2006 (decyzję rządu nr 1391/2006, *Monitorul Oficial al României*, cz. I, nr 876 z dnia 26 października 2006 r.).

13 W celu zagwarantowania transpozycji tej dyrektywy uchylono dotyczące motorowerów art. 160 i 161 rozporządzenia wykonawczego OUG nr 195/2002.

14 Przed wejściem w życie ustawy nr 203/2012 rozporządzenie wykonawcze do OUG nr 195/2002 stanowiło w art. 160 ust. 2, że „[o]soby nieposiadające prawa jazdy mogą prowadzić motorowery po drogach publicznych tylko wtedy, gdy przedstawią dowód ukończenia kursu dotyczącego przepisów o ruchu drogowym w ramach placówki uprawnionej do kształcenia kierowców pojazdów o napędzie silnikowym”.

15 Artykuł 161 ust. 2 tego rozporządzenia wykonawczego przed wejściem w życie ustawy nr 203/2012 stanowił, że „[j]eżdżąc po drogach publicznych, rowerzyści muszą posiadać dowód tożsamości, a kierowcy motorowerów muszą ponadto posiadać zaświadczenie o ukończeniu szkolenia dotyczącego przepisów o ruchu drogowym oraz dowód rejestracyjny pojazdu”.

16 Artykuł 6 pkt 6 i 21 OUG nr 195/2002 definiuje pojęcia „pojazdu o napędzie silnikowym” i „motoroweru”. Uściśla on, po pierwsze, że „motorowery […] są uważane za pojazdy o napędzie silnikowym”, a po drugie, że lekkie pojazdy czterokołowe „[s]ą traktowane jak motorowery”.

17 Artykuł 20 ust. 1–3 OUG nr 195/2002 brzmi następująco:

„(1) Aby kierować na drogach publicznych pojazdami o napędzie silnikowym, tramwajami, ciągnikami używanymi wyłącznie w rolnictwie lub leśnictwie albo maszynami samojezdnymi, ich kierowcy muszą posiadać odpowiednie prawo jazdy.

(2) Prawa jazdy wydawane są dla następujących kategorii pojazdów: AM […].

(3) Kategorie pojazdów, o których mowa w ust. 2, w odniesieniu do których wydawane są prawa jazdy, zostały opisane w załączniku nr 1".

18 Załącznik 1 do OUG nr 195/2002 wymienia kategorie pojazdów, dla których wydaje się prawa jazdy zgodnie z jego art. 20 ust. 2. Litera a) tego załącznika stanowi, że „kategoria AM" obejmuje „motorowery".

19 Zgodnie z art. 23 ust. 1 i 9 OUG nr 195/2002:

„(1) Uprawnienie do kierowania pojazdem o napędzie silnikowym […] na drodze publicznej jest przyznawane wyłącznie posiadaczowi ważnego prawa jazdy odpowiadającego kategorii, do której należy pojazd, lub każdej osobie, która zamiast tego okaże dokument uprawniający ją do jazdy po drodze publicznej.

[…]

(9) Egzamin na prawo jazdy składa się z części obejmującej teoretyczne sprawdzenie wiedzy i części praktycznej, której celem jest weryfikacji umiejętności i zachowania, odpowiednio do kategorii żądanego prawa jazdy. Część praktyczna dla kategorii AM polega wyłącznie na sprawdzeniu umiejętności w specjalnie wyposażonym obszarze. Warunki uzyskania prawa jazdy są ustanowione w rozporządzeniu".

Okoliczności faktyczne w postępowaniu głównym i pytanie prejudycjalne

20 Costin Popescu posiada dowód rejestracyjny lekkiego pojazdu czterokołowego marki Aixam, zaklasyfikowanego do kategorii pojazdów L 6^{e} i traktowanego jak motorower, a także jest posiadaczem świadectwa, które potwierdza jego uczestnictwo w kursie dotyczącym prawa o ruchu drogowym w zakresie kierowania motorowerami na drogach publicznych. Wymienione dokumenty, które zostały mu wystawione w ciągu roku 2010 r., wystarczały, aby móc kierować takim pojazdem zgodnie z art. 160 i 161 rozporządzenia wykonawczego do OUG nr 195/2002 w wersji obowiązującej przed dniem 19 stycznia 2013 r.

21 Począwszy od dnia 19 stycznia 2013 r. kierowanie motorowerami lub innymi podobnymi pojazdami na drogach publicznych w Rumunii zostało uzależnione od uzyskania prawa jazdy, zgodnie z ustawą nr 203/2012, zmieniającą OUG nr 195/2002 w celu transpozycji do prawa krajowego niektórych przepisów dyrektywy 2006/126.

22 Costin Popescu wniósł do Curtea de Apel București (sądu administracyjnego w Bukareszcie, Rumunia) skargę przeciwko kilku organom krajowym i zażądał, aby jego uprawnienie do kierowania motorowerem na drogach publicznych uzyskane przed dniem 19 stycznia 2013 r. było uznawane po tej dacie bez konieczności dopełnienia dodatkowych formalności oraz aby właściwy organ wydał mu dokument potwierdzający to prawo. Na poparcie swojej skargi skarżący podniósł, że nowe przepisy, czyli przepisy ustawy nr 203/2012, są sprzeczne z przepisami tej dyrektywy.

23 W związku z okolicznością, że Costin Popescu podniósł także zarzut niezgodności z konstytucją przepisów OUG nr 195/2002, ze zmianami wprowadzonymi ustawą nr 203/2012, Curtea de Apel București (sąd administracyjny w Bukareszcie) zwrócił się do Curtea Constituțională (sądu konstytucyjnego, Rumunia).

24 Orzeczeniem z dnia 5 grudnia 2013 r. ten ostatni oddalił zarzut niezgodności z konstytucją jako bezzasadny, stwierdzając, że wykładnia przepisów prawa Unii wykracza poza jego kompetencje, ponieważ prerogatywa ta należy wyłącznie do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, oraz że przepisy prawa krajowego, na które powołuje się C. Popescu, są zgodne z konstytucją Rumunii.

25 Na podstawie tego orzeczenia Curtea de Apel București (sąd administracyjny w Bukareszcie) uznał skargę C. Popescu za niedopuszczalną.

26 Costin Popescu odwołał się od tego wyroku do Înalta Curte de Casație și Justiție (najwyższego sądu kasacyjnego i sprawiedliwości, Rumunia), podnosząc, że przepisy ustawy nr 203/2012 są niezgodne z motywem 5 i art. 13 ust. 2 dyrektywy 2006/126, zgodnie z którym „[w]szelkie uprawnienia do kierowania pojazdami przyznane przed 19 stycznia 2013 r. nie podlegają ograniczeniu lub unieważnieniu przez przepisy niniejszej dyrektywy”.

27 W odpowiedzi na odwołanie Inspectoratul General al Poliției Române (główny inspektorat policji rumuńskiej) podniósł, że zmiany wprowadzone do OUG nr 195/2002 ustawą nr 203/2012, polegające na uzależnieniu kierowania motorowerem od posiadania prawa jazdy, były uzasadnione celem polegającym na zwiększeniu bezpieczeństwa drogowego poprzez ograniczenie liczby i konsekwencji wypadków drogowych, w których uczestniczą kierowcy motorowerów, poprzez zobowiązanie kierowców do zdobycia wiedzy teoretycznej i niezbędnych umiejętności praktycznych na odpowiednim szkoleniu.

28 W tych okolicznościach Înalta Curte de Casație și Justiție (najwyższy sąd kasacyjny i sprawiedliwości) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy przepisy dyrektywy 2006/126 […] pozwalają Rumunii nałożyć na kierowców motorowerów, posiadających dokument urzędowy, który dawał im prawo do prowadzenia pojazdów na drogach publicznych przed dniem 19 stycznia 2013 r., obowiązek uzyskania prawa jazdy poprzez przejście testów lub egzaminów podobnych do tych, których wymaga się w odniesieniu do innych pojazdów silnikowych, aby po dniu 19 stycznia 2013 r. mogli nadal prowadzić motorowery?”.

W przedmiocie pytania prejudycjalnego

29 W drodze swojego pytania sąd odsyłający zasadniczo chce dowiedzieć się, czy przepisy dyrektywy 2006/126, a zwłaszcza art. 13 ust. 2 tego aktu należy interpretować w ten sposób, że stoją one na przeszkodzie przepisom krajowym przyjętym w celu transpozycji tej dyrektywy do prawa krajowego, która uchyla uprawnienia do prowadzenia motorowerów bez obowiązku posiadania prawa jazdy, którego otrzymanie jest uzależnione od przejścia testów lub egzaminów podobnych do tych, których wymaga się w odniesieniu do innych pojazdów silnikowych.

30 Artykuł 13 ust. 2 omawianej dyrektywy stanowi, że wszelkie uprawnienia do kierowania pojazdami przyznane przed dniem 19 stycznia 2013 r. nie podlegają ograniczeniu lub unieważnieniu przez przepisy tej dyrektywy, a jej motyw 5 wskazuje, że nie powinna ona naruszać istniejących uprawnień do kierowania pojazdami nadanych lub nabytych przed datą jej wejścia w życie.

31 W tym względzie C. Popescu podnosi, że w chwili przyjęcia ustawy nr 203/2012 transponującej do prawa rumuńskiego dyrektywę 2006/126 nie było możliwości naruszenia istniejących uprawnień do kierowania pojazdami nabytych przed wejściem w życie tej ustawy. W jego opinii art. 13 ust. 2 dyrektywy 2006/126 należy interpretować jako obejmujący swoim zakresem wszelkie uznane przez państwo członkowskie uprawnienie do prowadzenia pojazdów, nawet jeśli nie ma ono postaci aktu formalnego, a nie jedynie uprawnienia w formie prawa jazdy lub innego aktu o równoważnym mu charakterze.

32 Costin Popescu opiera się w szczególności na brzmieniu tego przepisu w wersji w języku rumuńskim, w której znajduje się wyrażenie „drept de conducere acordat", zawierające pojęcie „drept", które normalnie wskazuje samo prawo, a nie dokument zaświadczający przyznane prawo, jak również słowo „acordat", które oznacza literalnie „przyznaje" lub „udziela" i może wskazywać zarówno prawo, jaki i dokument potwierdzający to prawo.

33 Jak natomiast zauważył rzecznik generalny w pkt 42 swojej opinii, wykładnia literalna wyrażenia „droit de conduire délivré" [„przyznane uprawnienia do kierowania pojazdami"] znajdującego się w tej wersji językowej, w szczególności w świetle potocznego rozumienia słowa „délivré" [„przyznane"], mogłoby pozwolić na uznanie, że sformułowanie omawianego art. 13 ust. 2 oznacza, iż zgodnie z tym przepisem wymogi zawarte w dyrektywie 2006/126 nie wpływają jedynie na wyraźne uprawnienia do prowadzenia pojazdów wynikające z dokumentu o charakterze formalnym, wydanego co do zasady w drodze indywidualnej czynności administracyjnoprawnej przed dniem 19 stycznia 2013 r.

34 Wydaje się jednak, że występują rozbieżności między różnymi wersjami językowymi art. 13 ust. 2 dyrektywy 2006/126.

35 Należy przypomnieć w tym względzie, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału sformułowania użytego w jednej z wersji językowych przepisu prawa Unii nie można traktować jako jedynej podstawy jego wykładni lub przyznawać mu w tym zakresie pierwszeństwa względem innych wersji językowych. Przepisy Unii należy bowiem interpretować i stosować w sposób jednolity w świetle wersji sporządzonych we wszystkich językach urzędowych Unii. W wypadku rozbieżności pomiędzy różnymi wersjami językowymi tekstu prawa Unii dany przepis należy interpretować z uwzględnieniem ogólnej systematyki i celu uregulowań, których część stanowi (wyroki: z dnia 28 lipca 2016 r., Edilizia Mastrodonato, C-147/15, EU:C:2016:606, pkt 29; z dnia 22 września 2016 r., Breitsamer und Ulrich, C-113/15, EU:C:2016:718, pkt 58).

36 Po pierwsze, jeśli chodzi o ogólną systematykę dyrektywy 2006/126, to należy stwierdzić, że ustanawia ona jednolity wspólnotowy model prawa jazdy, który ma na celu zastąpienie różnych praw jazdy istniejących w państwach członkowskich, jak również nową kategorię prawa jazdy na motorowery. Określa i definiuje ona w art. 4 poszczególne kategorie praw jazdy, wobec których każde z państw członkowskich, które określiły własne kategorie praw jazdy, musi ustalić zasady równoważności (zob. podobnie wyrok z dnia 26 kwietnia 2012 r., Hofmann, C-419/10, EU:C:2012:240, pkt 40).

37 W tym kontekście Trybunał już orzekł, że art. 13 tej dyrektywy, w którym znajduje się wyrażenie „uprawnienie do kierowania pojazdami przyznane", zatytułowany „Równoważność wzorów praw jazdy nieodpowiadających wzorowi wspólnotowemu", ma na celu wyłącznie uregulowanie kwestii równoważności między uprawnieniami uzyskanymi przed wejściem w życie tej dyrektywy a poszczególnymi określonymi w niej kategoriami praw jazdy (zob. podobnie wyrok z dnia 26 kwietnia 2012 r., Hofmann, C-419/10, EU:C:2012:240, pkt 41), czyli między specyficznymi kategoriami praw jazdy ustanowionymi przez państwa członkowskie a tymi wynikającymi z dyrektywy 2006/126.

38 Z tego orzecznictwa wynika, że analizowany przepis nie dotyczy równoważności wzorów między starym prawem jazdy i nowym jednolitym modelem wspólnotowym.

39 Wniosek ten potwierdzają dokumenty z prac legislacyjnych nad dyrektywą 2006/126, z których wynika, że art. 13 ust. 2 tej dyrektywy został dodany z inicjatywy Parlamentu Europejskiego, który uzasadnił tę poprawkę tym, że „wymiana starych praw jazdy" nie powinna w żadnym razie skutkować utratą lub ograniczeniem praw nabytych w zakresie uprawnień do kierowania pojazdami poszczególnych kategorii (zob. podobnie wyrok z dnia 26 kwietnia 2012 r., Hofmann, C-419/10, EU:C:2012:240, pkt 42).

40 Po drugie, odnośnie do celu dyrektywy 2006/126 należy przypomnieć, że zmierza ona w szczególności do poprawy bezpieczeństwa na drogach, jak to potwierdzają jej motywy 2, 8 i 13.

41 Zgodnie bowiem z motywem 2 dyrektywy zasady dotyczące praw jazdy przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa na drogach. Motyw 8 tej dyrektywy stanowi, że „z uwagi na bezpieczeństwo ruchu drogowego powinny zostać ustanowione minimalne wymagania, jakim podlega wydawanie praw jazdy". Zgodnie z motywem 13 tej dyrektywy „[w]prowadzenie kategorii prawa jazdy na motorowery zwiększy bezpieczeństwo ruchu drogowego, w szczególności w odniesieniu do najmłodszych kierowców, którzy według statystyk są najczęstszymi ofiarami wypadków drogowych".

42 Z tej perspektywy, skoro motorowery nie wchodzą w zakres stosowania dyrektywy 91/439, dyrektywa 2006/126, która ją zastąpiła, rozszerzyła jej zakres stosowania i wprowadziła wymóg prawa jazdy dla tej kategorii pojazdu.

43 Państwa członkowskie zostały zobowiązane do ustanowienia od dnia 19 stycznia 2013 r. nowej kategorii prawa jazdy dla motorowerów na podstawie art. 16 ust. 1 i 2 tej dyrektywy, przewidującego, że państwa członkowskie zastosują przepisy przyjęte w celu transpozycji omawianej dyrektywy. Takie prawa jazdy wydawane są, zgodnie z art. 7 ust. 1 lit. b) dyrektywy 2006/126, kandydatom, którzy zdali egzamin teoretyczny i – jeśli prawodawca krajowy tak postanowi – zdali egzamin umiejętności i zachowania na drodze lub przeszli badanie lekarskie.

44 Nie da się zaprzeczyć, że wymóg, aby kierowcy motorowerów zdobyli wiedzę teoretyczną oraz – ewentualnie – umiejętności praktyczne, ma na celu zwiększenie poziomu bezpieczeństwa na drodze. Ponadto – jak zauważył rzecznik generalny w pkt 54 swojej opinii – konieczność uprzedniego wydania prawa jazdy pozwala na stosowanie względem tych dokumentów, w wypadku naruszenia kodeksu drogowego, przepisów krajowych z zakresu cofnięcia, zawieszenia, przedłużenia i anulowania prawa jazdy.

45 W konsekwencji, jak słusznie w swoich uwagach pokreśliły rządy rumuński i słowacki, wykładnia art. 13 ust. 2 dyrektywy 2006/126, który zakazywał państwom członkowskim zaostrzenia warunków uprawnienia do prowadzenia motorowerów na drogach publicznych istniejącego przed dniem 19 stycznia 2013 r., stanowiłby przeszkodę w osiągnięciu zamierzonego przez prawodawcę Unii celu poprawy bezpieczeństwa na drogach.

46 Należy zatem stwierdzić, że zarówno z wykładni systematycznej, jak i wykładni celowościowej dyrektywy 2006/126 wynika, iż art. 13 ust. 2 tego aktu odnosi się wyłącznie do posiadania prawa jazdy i dokumentów urzędowych z nimi równoważnych, które wyraźnie uprawniają ich posiadaczy do prowadzenia pojazdów.

47 Ściślej rzecz ujmując, odnośnie do okoliczności faktycznych w postępowaniu głównym, z akt sprawy znajdujących się w posiadaniu Trybunału wynika, iż C. Popescu miał pozwolenie na poruszanie się w Rumunii przed dniem 19 stycznia 2013 r. pojazdem zaliczającym się do kategorii motoroweru jako posiadacz dowodu rejestracyjnego pojazdu czterokołowego traktowanego jak motorower oraz zaświadczenia o odbyciu kursu z wiedzy o kodeksie ruchu drogowego w zakresie prowadzenia motorowerów na drogach publicznych. Ponieważ nie posiada prawa jazdy lub dokumentu mu równoważnego, nie może on zatem podnosić ochrony przewidzianej w art. 13 ust. 2 tej dyrektywy

jako argumentu dla uznania przez właściwy organ rumuński prawa do dalszego użytkowania motorowerów na drodze publicznej bez spełnienia dodatkowych formalności i otrzymania urzędowego dokumentu zaświadczającego to prawo.

48 Mając na uwadze powyższe rozważania, na pytanie prejudycjalne trzeba odpowiedzieć, że przepisy dyrektywy 2006/126, a w szczególności art. 13 ust. 2 tego aktu należy interpretować w ten sposób, iż nie stoją one na przeszkodzie przepisom krajowym przyjętym w celu transpozycji tej dyrektywy do prawa wewnętrznego, które uchylają uprawnienie do prowadzenia motorowerów bez posiadania prawa jazdy, którego otrzymanie jest uzależnione od zdania testów lub egzaminów podobnych do tych, jakie są wymagane do prowadzenia innych pojazdów o napędzie silnikowym.

W przedmiocie kosztów

49 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (czwarta izba) orzeka, co następuje:

Przepisy dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy, a w szczególności art. 13 ust. 2 tego aktu należy interpretować w ten sposób, iż nie stoją one na przeszkodzie przepisom krajowym przyjętym w celu transpozycji tej dyrektywy do prawa wewnętrznego, które uchylają uprawnienie do prowadzenia motorowerów bez posiadania prawa jazdy, którego otrzymanie jest uzależnione od zdania testów lub egzaminów podobnych do tych, jakie są wymagane do prowadzenia innych pojazdów o napędzie silnikowym.

Podpisy