Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (осми състав)

7 юли 2016 година*

„Преюдициално запитване — Транспорт — Директива 2003/59/ЕО — Изискване за получаване на начална квалификация — Член 4 — Придобити права — Притежатели на свидетелства за управление на превозно средство, издадени преди датите, посочени в член 4 — Освобождаване от изискването за получаване на начална квалификация — Национална правна уредба, която като допълнително условие за това освобождаване предвижда първо да се премине продължаващо обучение с продължителност 35 часа“

По дело C-447/15,

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Krajský soud v Ostravě (Окръжен съд Острава, Чешка република), с акт от 16 юли 2015 г., постъпил в Съда на 18 август 2015 г., в рамките на производство по дело

Ivo Muladi

срещу

Krajský úřad Moravskoslezského kraje

СЪДЪТ (осми състав),

състоящ се от: D. Šváby (докладчик), председател на състава, M. Safjan и M. Vilaras, съдии,

генерален адвокат: Y. Bot,

секретар: A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

— за чешкото правителство, от M. Smolek и J. Vláčil, в качеството на представители,

— за Европейската комисия, от J. Hottiaux и Z. Malůšková, в качеството на представители,

предвид решението, взето след изслушване на генералния адвокат, делото да бъде разгледано без представяне на заключение,

постанови настоящото

* * Език на производството: чешки.

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 4 от Директива 2003/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2003 година относно начална квалификация и продължаващо обучение на водачи на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници, за изменение на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета и Директива 91/439/ЕИО на Съвета и за отмяна на Директива 76/914/ЕИО на Съвета (ОВ L 226, 2003 г., стр. 4; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 86 и поправка в ОВ L 14, 2015 г., стр. 48).

2 Запитването е отправено в рамките на спор между г-н Ivo Muladi и Krajský úřad Moravskoslezského kraje (областна управа на Моравско-Силезийска област, Чешка република, наричана по-нататък „областната управа“) по повод на издаването на карта за професионална компетентност за водач на превозно средство.

Правна уредба

Правото на Съюза

Директива 76/914/ЕИО

3 Член 1, параграфи 1 и 3 от Директива 76/914/ЕИО на Съвета от 16 декември 1976 година относно минималното ниво на обучение на някои водачи в автомобилния превоз (ОВ L 357, 1976 г., стр. 36; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 1, стр. 84) предвижда:

„1. Минималното ниво на обучение, посочено в член 5, параграф 1, буква б), второто тире от Регламент (ЕИО) № 543/69 за водачи на превозни средства за автомобилен превоз на стоки и в член 5, параграф 2, буква в) за водачи на превозни средства за автомобилен превоз на пътници, се признава на всеки, който притежава съответното национално свидетелство за управление на МПС и който е завършил курс за професионално обучение, покриващ поне два предмета, изброени в приложението към настоящата директива.

[…]

3. Държав[а] членк[а] мо[же] да изисква[…] водачите, извършващи национален транспорт на нейна територия[,] и водачите, извършващи международен транспорт с превозни средства, регистрирани в тази държава, да преминат […] по-широко обучение, отколкото предвиж[д]а приложението. Това може да бъде обучение, което вече е въведено в държава членка[,] или обучение, което държава членка решава да въведе в бъдеще“.

4 В съответствие с член 15, параграф 2 от Директива 2003/59 Директива 76/96 е отменена, считано от 10 септември 2009 г.

Директива 2003/59

5 Съображения 2, 4, 5, 7, 10, 11 и 14 от Директива 2003/59 гласят:

„(2) При положение, че разпоредбите на Регламент (ЕИО) № 3820/85 се прилагат за много малък процент водачи на превозни средства и понастоящем задължителното обучение на водачи на превозни средства се изисква от малко държави членки, мнозинството от

водачите на превозни средства, които сега управляват превозни средства по територията на Общността, упражняват професията си само на базата на свидетелство за управление на превозно средство.

[…]

(4) Създаването на нови правила на Общността цели да осигури с помощта на неговата или нейната квалификация водачът на превозно средство да отговаря на стандарт за достъп [до] и […] извършване на дейността управление на превозно средство.

(5) По-специално, задължението за притежаване на начална квалификация и преминаване на продължаващо обучение е предназначено да подобри пътната безопасност и безопасността на водача на превозно средство, включително при операции, извършвани от водача на превозно средство, когато превозното средство е спряло. Нещо повече, съвременният характер професията „водач“ трябва да повиши интереса на млади хора към професията, което да допринесе за набирането на нови водачи на превозни средства по време на недостиг.

[…]

(7) За да докажат, че водачът на превозно средство изпълнява своите задължения, държавите членки трябва да издадат на водача на превозно средство удостоверение за професионална компетентност, наричан[о] по-долу „УПК“, което удостоверява неговата или нейната начална квалификация или продължаващо обучение.

[…]

(10) Минималните изисквания, на които трябва да се отговори при началната квалификация и продължаващото обучение, засягат правилата за безопасност, които трябва да се спазват при управление на превозно средство и когато превозното средство е спряло. Развитието на защитното управление на превозно средство — предвиждане на опасността, съобразяване с другите участници в движението — което предполага и рационална консумация на гориво, ще има положително въздействие върху обществото и самия автомобилен транспортен сектор.

(11) Настоящата директива не трябва да засяга правата, придобити от водач[,] който е притежавал свидетелството за управление на превозно средство, необходимо за извършване на дейността управление на превозно средство преди датата, определена за получаване на УПК, удостоверяващ[о] съответната начална квалификация или продължаващо обучение.

[…]

(14) Държавите членки трябва да определят, че първата сесия на продължаващото обучение трябва да бъде завършена и да се издадат съответните УПК в срок от пет години след датата на издаване на УПК, удостоверяващо началната квалификация или датата на изтичане на поставения срок за някои водачи на превозно средство да поискат да им се признаят придобитите права. Трябва също така да бъде възможно тези срокове да бъдат скъсявани или удължавани. След първото продължаващо обучение водачът на превозно средство трябва да преминава продължаващо обучение на всеки пет години“.

6 Озаглавеният „Обхват“ член 1 от Директива 2003/59 гласи:

„Настоящата директива се прилага за дейността управление на превозно средство, извършвана от:

а) граждани на държава членка; и

б) граждани на трети страни, които са наети или са използвани от предприятия, установени в държава членка;

наричани по-долу „водачи на превозно средство“, ангажирани в пътен транспорт в рамките на Общността[…] по пътища[,] отворени за обществено ползване[, и] използващи:

— превозни средства, за които се изисква свидетелство за управление на превозно средство категория C1, C1+E, C или C+E, както са дефинирани в Директива 91/439/ЕИО, или свидетелство за управление на превозно средство, признато за еквивалентно,

— превозни средства, за които се изисква свидетелство за управление на превозно средство категория D1, D1+E, D или D+E, както са дефинирани в Директива 91/439/ЕИО, или свидетелство за управление на превозно средство, признато за еквивалентно“.

7 Член 3, параграф 1 от Директива 2003/59 предвижда, че „[д]ейността управление на превозно средство, както е дефинирана в член 1, е предмет на задължителна начална квалификация и задължително продължаващо обучение“.

8 Озаглавеният „Придобити права“ член 4 от посочената директива предвижда:

„Следните водачи на превозно средство се освобождават от изискването за получаване на начална квалификация:

а) водачи на превозно средство, които притежават свидетелство за управление на превозно средство от категория D1, D1+E, D или D+E, или свидетелство за управление на превозно средство, признато за еквивалентно, издадено не по-късно от две години от крайната дата за транспониране на настоящата директива;

б) водачи на превозно средство, които притежават свидетелство за управление на превозно средство от категория C1, C1 + E, C или C + E, или свидетелство за управление на превозно средство, признато за еквивалентно, издадено не по-късно от три години от крайната дата за транспониране на настоящата директива“.

9 Членове 5 и 6 от същата директива съдържат правилата, приложими за началната квалификация на водачите на превозни средства и удостоверяващото я УПК.

10 Членове 7 и 8 от Директива 2003/59 съдържат правилата, приложими за продължаващото обучение на водачите на превозни средства и удостоверяващото го УПК.

11 Под заглавие „УПК, удостоверяващ[о] продължаващо обучение“ член 8 от посочената директива предвижда в параграфи 1—4 следното:

„1. Когато водач завърши продължаващото обучение, посочено в член 7, компетентните органи на държавите членки или одобрения център за обучение му издават УПК, удостоверяващ[о] продължаващото обучение.

2. Следните водачи на превозно средство трябва да преминат първи курс на продължаващо обучение:

а) притежатели на УПК, посочени в член 6, в срок от пет години от издаване на то[ва] УПК;

б) водачите на превозно средство, посочени в член 4, в срок от пет години от съответните дати, посочени в член 14, параграф 2, в съответствие с графика, определен от държавите членки.

Държавите членки могат да съкращават или удължават сроковете, посочени в букви а) и б), inter alia, така че да съвпадат с датата на изтичане на срока на валидност на свидетелството за управление на превозно средство или за да осигурят постепенно въвеждане на продължаващото обучение. Периодът обаче не може да бъде по-къс от три години и по-дълъг от седем години.

3. Водач на превозно средство, завършил първи курс на продължаващо обучение, както е посочено в параграф 2, преминава продължаващо обучение на всеки пет години, преди края на валидност на УПК, удостоверяващ[о] продължаващо обучение.

4. Притежатели на УПК, както са посочени в член 6, или на УПК, както са посочени в параграф 1 на настоящия член, и водачите на превозно средство, посочени в член 4, които са престанали да упражняват професията и не отговарят на изискванията на параграфи 1, 2 и 3, преминават курс на продължаващо обучение преди отново да започнат да упражняват професията“.

12 Член 14 от същата директива гласи следното:

„1. Държавите членки приемат законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, най-късно до 10 септември 2006 г. Те незабавно информират Комисията за това.

[…]

2. Държавите членки прилагат тези мерки:

— от 10 септември 2008 г. по отношение на началната квалификация, изисквана, за да се управляват превозни средства от категории D, D1+E, D и D+E,

— от 10 септември 2009 г. по отношение на началната квалификация, изисквана, за да се управляват превозни средства от категории C, C1+E, C и C+E.

[…]“.

13 Приложение I към Директива 2003/59, озаглавено „Изисквания за минимална квалификация и обучение“, гласи в първа алинея от раздел 1, озаглавен „Списък на темите“, че „[з]нанията, които трябва да се вземат предвид от държавите членки при [удостоверяването] на началната квалификация и продължаващото обучение на водачите на превозно средство, трябва да включват най-малко темите в настоящия списък. Обучаващите се водачи на превозни средства трябва да постигнат равнището на знания и практическа компетентност, необходими да се управляват безопасн[о] […] превозн[и] средств[а] от съответната категория“.

14 Раздел 4 от това приложение, озаглавен „Задължително продължаващо обучение, предвидено в член 3, параграф 1, буква б)“, предвижда, че курсовете за задължително продължаващо обучение се провеждат на всеки пет години и са с продължителност 35 часа, разпределени в периоди от най-малко седем часа.

Чешкото право

15 Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a změně některých zákonů (Закон № 247/2000 Сб. за придобиване и повишаване на професионалната компетентност за управление на моторни превозни средства и за изменение на някои закони) от 30 юни 2000 г. (наричан по-нататък „ZZOZ“), влязъл в сила на 1 януари 2001 г., налага на водачите на превозни средства задължение за повишаване на професионалната компетентност в рамките на 16 часа на година с последващ изпит.

16 Член 52c, параграфи 1 и 2 от този закон предвижда обикновена процедура за издаването на карта за професионална компетентност за водач на превозно средство, в рамките на която следва да се докаже успешното полагане на изпит за професионална компетентност за водач на превозно средство в срок от 6 месеца преди подаване на молбата.

17 За целите на транспонирането на Директива 2003/59/ЕО, ZZOZ е изменен със Закон № 374/2007 Сб.

18 Член II от Закон № 374/2007 Сб. гласи:

„1. Водачи на превозно средство, които към датата на влизане в сила на този закон притежават валидно [УПК] за водач на превозно средство, са задължени в срок от 6 месеца от влизане в сила на закона, но не по-късно от датата на изтичане на валидността на това [УПК], да подадат пред общинския орган с разширена компетентност писмена молба за издаване на карта за професионална компетентност за водач на превозно средство. Въз основа на тази молба общинският орган с разширена компетентност издава на водача карта за професионална компетентност за водач на превозно средство в съответствие със [ZZOZ], така както е изменен с влизането в сила на този закон.

2. Издадените до момента [УПК] за водач на превозно средство престават да са валидни с изтичането на 12 месеца от датата на влизане в сила на този закон, но не по-късно от датата на изтичане на валидността им.

3. На водачи на превозно средство, които успешно са положили изпити в съответствие със законодателството, приложимо преди влизането в сила на този закон, и на които към датата на влизане в сила на същия общинският орган с разширена компетентност не е издал [УПК] за водач на превозно средство, общинският орган с разширена компетентност издава карта за професионална компетентност за водач на превозно средство в съответствие със [ZZOZ], така както е изменен с влизането в сила на този закон.

4. На водачи на превозно средство, които са придобили свидетелство за управление на превозно средство от подкатегория C1 до 10 септември 2009 г., общинският орган с разширена компетентност издава, при писмена молба от тяхна страна, карта за професионална компетентност за водач на превозно средство в съответствие със [ZZOZ], така както е изменен с влизането в сила на този закон.

5. На водачи на превозно средство, които от датата на влизане в сила на този закон до 10 септември 2008 г. са придобили свидетелство за управление на превозно средство от категория и подкатегория D1, D1+E, D или D+E и до 10 септември 2009 г. за превозно средство от категория и подкатегория C1+E, C или C+E, общинският орган с разширена компетентност, при писмена молба от тяхна страна, издава карта за професионална компетентност за водач на превозно средство в съответствие със [ZZOZ], така както е изменен с влизането в сила на този закон. Тази разпоредба се прилага и спрямо водачи, които са придобили свидетелство за

управление на превозно средство от категориите и подкатегориите, посочени в първото изречение, в срок до 6 месеца преди датата на влизане в сила на този закон и към датата на влизането му в сила не притежават валидно [УПК] за водач на превозно средство.

[…]

7. Водачи на превозно средство, на които се издава карта за професионална компетентност за водач на превозно средство в съответствие с точки 1, 3, 4 и 5, преминават продължаващо обучение в съответствие със [ZZOZ], така както е изменен с влизането в сила на този закон. Задължението за преминаване на начално обучение в съответствие с този закон не се прилага спрямо тях“.

19 Член 48, параграфи 4 и 5 от ZZOZ, изменен на 1 август 2011 г. със Закон № 133/2011 Сб., който е приет именно с оглед да се осигури пълно транспониране на Директива 2003/59, предвижда:

„4. Водач на превозно средство, който е престанал да упражнява професията, иска да възобнови упражняването ѝ и не е преминал продължаващото обучение по член 48, е длъжен, ако възнамерява да започне отново да управлява превозно средство, за водачите на което важи задължението за повишаване на професионалната компетентност за управление на превозно средство, да премине продължаващо обучение с продължителност 35 часа […]

5. Разпоредбите на параграф 4 се прилагат по аналогия и към водачи, които досега не са притежавали карта за професионална компетентност за водач на превозно средство или друг удостоверяващ професионалната компетентност документ, издаден от друга държава — членка на Европейския съюз, в съответствие с правото на Съюза, дори и тяхното свидетелство за управление на превозно средство от категория или подкатегория C1, C1+E, C или C+E да е издадено преди 10 септември 2009 г., а в случай на свидетелство за управление на превозно средство от категория и подкатегория D1, D1+E, D или D+E — преди 10 септември 2008 г.“

Спорът в главното производство и преюдициалният въпрос

20 Г-н Muladi притежава свидетелство за управление на превозно средство от категория C от 1984 г. и свидетелство за управление на превозно средство от категория D от 1989 г.

21 До 30 март 2008 г. г-н Muladi е бил акредитиран изпитващ с право да обучава и изпитва в съответствие със ZZOZ.

22 На 14 март 2010 г. г-н Muladi подава до Magistrát (общинската управа) в град Острава (Чешка република) молба за издаване на карта за професионална компетентност за водач на превозно средство, като твърди, че на 9 и 28 март 2008 г. сам си е провел изпит за категории A, C и D в съответствие с приложимото законодателство и че освен това сам си е провел 16-часово обучение.

23 На 3 юни 2010 г. молбата му е отхвърлена на основание, че той не е доказал успешно полагане на изпита, предвиден в правната уредба преди Закон № 374/2007 Сб., в срок от 6 месеца преди подаването на тази молба.

24 Г-н Muladi подава жалба, която е отхвърлена с решение на областната управа от 13 август 2010 г.

25 С решение от 23 февруари 2012 г. Krajský soud v Ostravě (Окръжен съд Острава, Чешка република) отменя решението на областната управа от 13 август 2010 г. Впоследствие областната управа отменя решението на общинската управа в град Острава от 3 юни 2010 г. и

приканва същата да приеме ново решение, като прецени дали са изпълнени условията във връзка с други алтернативни основания за издаване на карта за професионална компетентност за водач на превозно средство.

26 На 27 септември 2012 г. общинската управа в град Острава отново отхвърля молбата на г-н Muladi.

27 Решението ѝ е потвърдено с решение на областната управа от 15 януари 2013 г., обжалвано пред запитващата юрисдикция.

28 Във връзка с подадената до нея жалба последната смята, че искането от г-н Muladi УПК не може да бъде издадено на базата на нито едно от трите правни основания по националното право, а именно член II, параграф 3 от Закон № 374/2007 Сб., член 52c от ZZOZ и член 48, параграфи 4 и 5 от ZZOZ, изменен със Закон № 133/2011 Сб.

29 Всъщност, що се отнася до първото правно основание, тази юрисдикция счита, че то е неприложимо, тъй като дори инструктори като г-н Muladi трябва да положат изпит и следователно не могат да се самоизпитват. Що се отнася до второто правно основание, тя смята, че г-н Muladi не е доказал успешното полагане на изпит за професионална компетентност в срок от 6 месеца преди подаване на молбата. Що се отнася, накрая, до третото правно основание, тя констатира, че г-н Muladi не е доказал участието си в обучение с продължителност 35 часа.

30 Запитващата юрисдикция обаче има съмнения относно съвместимостта на последното правно основание с правото на Съюза. В това отношение тя счита, че макар Директива 2003/59, също както член 91 ДФЕС, да не съдържа разрешение държавите членки да приемат по-строга правна уредба, такава възможност произтича от целта на тази директива, която е да се определят минимални изисквания във връзка с началната квалификация и продължаващото обучение на водачите на превозни средства. В това отношение посочва, че още преди Директива 2003/59 да бъде транспонирана, в Чешката република притежаването на свидетелство за управление само по себе си не е било достатъчно, за да се управлява превозно средство от приложното поле на тази директива, и водачите на превозни средства са били задължени да повишават професионалната си компетентност съгласно правилата, припомнени в точка 15 от настоящото решение. Тя все пак отбелязва, че подобна правна уредба би могла да накърни оправданите очаквания на водачите на превозни средства и правото им на свобода при избора на професия, гарантирано с член 15 от Хартата на основните права на Европейския съюз (наричана по-нататък „Хартата“), а също и да бъде евентуална пречка за свободното движение на хора и услуги в Европейския съюз.

31 Предвид горното Krajský soud v Ostravě (Окръжен съд Острава) решава да спре производството и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Изключват ли разпоредбите на член 4 от Директива 2003/59 възможността в националното законодателство да се предвиждат допълнителни условия за освобождаване от изискването водачите на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници да получават начална квалификация?“.

По преюдициалния въпрос

По допустимостта

32 Чешкото правителство поддържа, че поставеният от Krajský soud v Ostravě (Окръжен съд Острава) въпрос е недопустим, тъй като запитващата юрисдикция не уточнява конкретните разпоредби от чешкото право, които са в разрез с Директива 2003/59, изложението ѝ на фактическата обстановка е непълно, без конкретно описание на правния контекст, в който тя трябва да се произнесе, и на фактическите обстоятелства от съществено значение в това отношение, и поставеният от нея въпрос очевидно няма никаква връзка със спора в главното производство, доколкото касае изискването за получаване на начална квалификация по смисъла на членове 5 и 6 от Директива 2003/59, докато спорът в главното производство е свързан със задължението да се премине продължаващо обучение по смисъла на членове 7 и 8 от тази директива.

33 В това отношение следва да се напомни, че в рамките на въведеното с член 267 ДФЕС сътрудничество между Съда и националните юрисдикции само националният съд, който е сезиран със спора и трябва да поеме отговорността за последващото му съдебно решаване, може да прецени — предвид особеностите на делото — както необходимостта от преюдициално решение, за да може да се произнесе, така и релевантността на въпросите, които поставя на Съда. Следователно, щом като поставеният въпрос се отнася до тълкуването на правото на Съюза, Съдът по принцип е длъжен да се произнесе. Съдът може да откаже да се произнесе по поставения от национална юрисдикция преюдициален въпрос само ако е съвсем очевидно, че исканото тълкуване на правото на Съюза няма никаква връзка с действителността или с предмета на спора по главното производство, когато проблемът е от хипотетично естество или още когато Съдът не разполага с необходимите данни от фактическа и правна страна, за да бъде полезен с отговора на поставените му въпроси (решение от 17 март 2016 г., Aspiro, C-40/15, EU:C:2016:172, т. 17 и цитираната съдебна практика).

34 В случая от преюдициалното запитване ясно личи връзката между исканото тълкуване на член 4 от Директива 2003/59 и решаването на спора, с който е сезирана запитващата юрисдикция. Всъщност последната отбелязва, че си задава въпроса дали, приемайки Закон № 374/2007 Сб., транспониращ Директива 2003/59, чешкият законодател може да предвижда допълнителни условия, за да запазят водачите на превозни средства придобитите права — права, посочени в този член и предявени от жалбоподателя в главното производство.

35 Освен това, видно от точки 15—23 от настоящото решение, в преюдициалното запитване случаят по главното производство е описан достатъчно подробно както от фактическа, така и от правна страна.

36 Поради това преюдициалният въпрос е допустим.

По същество

37 С въпроса си запитващата юрисдикция пита по същество дали член 4 от Директива 2003/59 трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска национална правна уредба като разглежданата в главното производство, която за целите на предвиденото в този член освобождаване от изискването за начална квалификация на водачите на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници задължава тези водачи първо да преминат продължаващо обучение с продължителност 35 часа, за да могат да извършват въпросната дейност по управление на превозни средства.

38 В това отношение следва да се отбележи, че съгласно член 8, параграф 2, първа алинея, буква б) от Директива 2003/59, тълкуван в светлината на съображение 14 от нея, водачите на превозно средство, освободени от предвиденото в член 4 от същата изискване за начална квалификация, имат право на това основание да управляват превозно средство в определен срок до преминаването на първия курс на продължаващото обучение. Този срок се определя от държавите членки в съответствие с член 8, параграф 2, втора алинея от посочената директива, но не може да бъде по-къс от три години и по-дълъг от седем години, считано от посочените в член 14, параграф 2 от тази директива дати, а именно 10 септември 2008 г. за притежателите на свидетелство за управление на превозно средство от категория D1, D1 + E, или D, D + E или на признато за еквивалентно свидетелство за управление, и 10 септември 2009 г. за притежателите на свидетелство за управление на превозно средство от категория C1, C1 + E или C, C + E или на признато за еквивалентно свидетелство за управление.

39 От приложение I („Изисквания за минимална квалификация и обучение“) към Директива 2003/59, тълкувано в светлината на съображение 10 от тази директива, също следва, че със същата се извършва минимална хармонизация на националните разпоредби относно началната квалификация и продължаващото обучение на водачите на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници.

40 При това положение държавите членки не са лишени от възможността да налагат на водачите по член 4 от Директива 2003/59 допълнителни условия във връзка с управлението на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници.

41 Що се отнася по-конкретно до член 4 от тази директива — тълкуван във връзка с член 14, параграф 2 от нея — съгласно който за целите на гарантирането на придобитите права притежателите на някои категории свидетелства за управление на превозно средство временно се освобождават от изискването за получаване на начална квалификация, следва да се приеме, че с него се извършва само минимална хармонизация на националните разпоредби.

42 Освен това би било в противоречие с логиката на Директива 2003/59 държавите членки да могат да налагат допълнителни условия във връзка с изискването за получаване на начална квалификация, а да не могат да определят допълнителни условия във връзка с освобождаването от същото това изискване.

43 Съгласно постоянната практика на Съда минималната хармонизация не е пречка държавите членки да запазват или да приемат по-строги мерки, стига същите да не могат да застрашат сериозно постигането на предписания от съответната директива резултат (вж. в този смисъл решение от 23 ноември 2006 г., Lidl Italia, C-315/05, EU:C:2006:736, т. 48) и да са в съответствие с Договора за функционирането на ЕС (вж. в този смисъл решения от 23 април 2009 г., Scarpelli, C-509/07, EU:C:2009:255, т. 24, от 10 септември 2009 г., Комисия/Белгия, C-100/08, непубликувано, EU:C:2009:537, т. 70, от 1 март 2012 г., Akyüz, C-467/10, EU:C:2012:112, т. 53 и от 25 април 2013 г., Jyske Bank Gibraltar, C-212/11, EU:C:2013:270, т. 60).

44 Що се отнася до последния аспект, подобни мерки могат, въпреки че са ограничаващи, да бъдат оправдани, стига да отговарят на императивно изискване от общ интерес, да са в състояние да гарантират осъществяването на преследваната с тях цел и да не надхвърлят необходимото за нейното постигане (вж. в този смисъл решение от 25 април 2013 г., Jyske Bank Gibraltar, C-212/11, EU:C:2013:270, т. 60).

45 Ето защо следва да се прецени дали е оправдано условие като поставеното с разглежданата в главното производство правна уредба, по силата на което за издаването на УПК за водач на превозно средство освен предвиденото с Директива 2003/59 притежание на свидетелство за управление на превозно средство от категорията D1, D1 + E или D, D + E или на признато за еквивалентно свидетелство за управление, издадено преди 10 септември 2008 г., или на

свидетелство за управление на превозно средство от категорията C1, C1 + E или C, C + E или на признато за еквивалентно свидетелство за управление, издадено преди 10 септември 2009 г., е необходимо първо да се премине курс за продължаващо обучение с продължителност от 35 часа.

46 Безспорно е, че въпросното условие е допълнителна гаранция за това, че водачите на превозни средства отговарят на определени стандарти, както и за по-голямата безопасност на движението по пътищата и на самите водачи — цели, посочени в съображения 4 и 5 от Директива 2003/59.

47 Освен това подобно допълнително условие не би могло да се смята за надхвърлящо необходимото за постигането на тези цели.

48 В това отношение следва най-напред да се отбележи, че то се прилага само по отношение на лицата, които не притежават карта за професионална компетентност или еквивалентно удостоверение и следователно не упражняват или вече не упражняват професията водач на превозно средство, поради което не са обвързани с предвиденото със ZZOZ задължение всяка година да повишават професионалната си компетентност.

49 По-нататък, що се отнася до предмета ѝ, разпоредба като разглежданата в главното производство налага условие, подобно на съдържащото се в член 8, параграф 2, буква б) от Директива 2003/59, тълкуван във връзка с раздел 4 от приложение I към тази директива, съгласно който водачите, получили УПК на основание член 4 от Директива 2003/59, трябва да преминат първи курс на продължаващо обучение от 35 часа по принцип в срок от пет години, считано от 10 септември 2008 г. — за притежателите на свидетелство за управление на превозно средство от категория D1, D1 + E или D, D + E или на еквивалентно свидетелство, и 10 септември 2009 г. — за притежателите на свидетелство за управление на превозно средство от категория C1, C1 + E или C, C + E или на еквивалентно свидетелство.

50 Освен това въпросното условие не би могло да се смята за нарушаващо придобитите права на водачите на превозни средства, тъй като, от една страна, Директива 76/914, отменена и заменена с Директива 2003/59, предвижда в член 1, параграф 3 възможността държавите членки да изискват по-широко обучение от предвиденото в приложението към нея, за да бъде издадено УПК, и от друга страна, както отбелязва запитващата юрисдикция, чешката правна уредба, още преди транспонирането на Директива 2003/59 със Закон № 374/2007 Сб., предвижда в ZZOZ, че притежанието на съответно свидетелство за управление на превозно средство не е достатъчно за управлението на превозните средства от приложното поле на въпросната директива и че видно от точка 15 от настоящото решение водачите на тези превозни средства са длъжни чрез ежегодни обучения да повишават способността си да управляват превозните средства.

51 Накрая, допълнително условие като наложеното с разглежданата в главното производство правна уредба не е в разрез с член 15 от Хартата. Всъщност съгласно член 52, параграф 2 от Хартата ограничаване на гарантираните с този член права е възможно, при условие че конкретните ограничения действително отговарят на преследваните от Съюза цели от общ интерес и че не представляват с оглед на преследваната цел непропорционална и нетърпима намеса, която би могла да накърни самата същност на гарантираните по този начин права (вж. в този смисъл решения от 30 юни 2005 г., Alessandrini и др./Комисия, C-295/03 P, EU:C:2005:413, т. 86 и цитираната съдебна практика, както и от 4 юли 2013 г., Gardella, C-233/12, EU:C:2013:449, т. 39). Както обаче бе констатирано в точка 47 от настоящото решение, правна уредба като разглежданата в главното производство отговаря на тези изисквания.

52 При това положение на поставения въпрос следва да се отговори, че член 4 от Директива 2003/59 трябва да се тълкува в смисъл, че допуска национална правна уредба като разглежданата в главното производство, която за целите на предвиденото в този член

освобождаване от изискването за начална квалификация на водачите на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници задължава тези водачи първо да преминат продължаващо обучение с продължителност 35 часа, за да могат да извършват въпросната дейност по управление на превозни средства.

По съдебните разноски

53 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (осми състав) реши:

Член 4 от Директива 2003/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2003 година относно начална квалификация и продължаващо обучение на водачи на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници, за изменение на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета и Директива 91/439/ЕИО на Съвета и за отмяна на Директива 76/914/ЕИО на Съвета трябва да се тълкува в смисъл, че допуска национална правна уредба като разглежданата в главното производство, която за целите на предвиденото в този член освобождаване от изискването за начална квалификация на водачите на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници задължава тези водачи първо да преминат продължаващо обучение с продължителност 35 часа, за да могат да извършват въпросната дейност по управление на превозни средства.

Подписи