Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (osmého senátu)

7. července 2016*

„Řízení o předběžné otázce ? Doprava — Směrnice 2003/59/ES ? Povinnost získat výchozí kvalifikaci — Článek 4 — Získaná práva — Držitelé řidičského oprávnění uděleného před uplynutím lhůt podle článku 4 ? Osvobození od povinnosti získat výchozí kvalifikaci ? Vnitrostátní právní úprava, která pro osvobození od této povinnosti stanoví další požadavek, podle něhož musí být nejprve absolvováno pravidelné školení v rozsahu 35 hodin“

Ve věci C-447/15,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Krajského soudu v Ostravě (Česká republika) ze dne 16. července 2015, došlým Soudnímu dvoru dne 18. srpna 2015, v řízení

Ivo Muladi

proti

Krajskému úřadu Moravskoslezského kraje,

SOUDNÍ DVŮR (osmý senát),

ve složení D. Šváby (zpravodaj), předseda senátu, M. Safjan a M. Vilaras, soudci,

generální advokát: Y. Bot,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

— za českou vládu M. Smolkem a J. Vláčilem, jako zmocněnci,

— za Evropskou komisi J. Hottiaux a Z. Malůškovou, jako zmocněnkyněmi,

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generálního advokáta, rozhodnout věc bez stanoviska,

vydává tento

* Jednací jazyk: čeština.

Rozsudek

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu článku 4 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES ze dne 15. července 2003 o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu a o změně nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a směrnice Rady 91/439/EHS a zrušení směrnice Rady 76/914/EHS (Úř. věst. 2003, L 226, s. 4; Zvl. vyd. 07/07, s. 441; oprava v Úř. věst. 2006, L 233, s. 35).

2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi Ivem Muladim a Krajským úřadem Moravskoslezského kraje (Česká republika, dále jen „krajský úřad“) ohledně vydání průkazu profesní způsobilosti řidiče.

Právní rámec

Unijní právo

Směrnice 76/914/EHS

3 Článek 1 odst. 1 a 3 směrnice Rady 76/914/EHS ze dne 16. prosince 1976 o minimální úrovni výcviku některých řidičů silniční dopravy (Úř. věst. 1976, L 357, s. 36; Zvl. vyd. 07/01, s. 67) stanoví:

„1. Osoba, která vlastní příslušný národní řidičský průkaz a dokončila odborný výcvik zahrnující alespoň předměty uvedené v příloze této směrnice, se považuje za osobu, která získala minimální úroveň výcviku pro řidiče silniční přepravy zboží ve smyslu čl. 5 odst. 1 písm. b) druhé odrážky nařízení (EHS) č. 543/69 nebo pro řidiče silniční přepravy cestujících ve smyslu čl. 5 odst. 2 písm. c) uvedeného nařízení.

[...]

3. Členský stát může vyžadovat, aby se řidiči vnitrostátní přepravy na jeho území a řidiči mezinárodní přepravy prováděné vozidly registrovanými v tomto státě podrobili rozsáhlejšímu školení, než je stanoveno v příloze. Může to být školení, které již bylo v členském státě zavedeno nebo o kterém členský stát rozhodne v budoucnu.“

4 V souladu s čl. 15 odst. 2 směrnice 2003/59 byla směrnice 76/914 zrušena s účinností od 10. září 2009.

Směrnice 2003/59

5 Body 2, 4, 5, 7, 10, 11 a 14 odůvodnění směrnice 2003/59 zní:

„(2) Protože nařízení (EHS) č. 3820/85 se vztahuje jen na malé procento řidičů a jen málo členských států vyžaduje povinný výcvik řidičů, vykonává v současné době většina řidičů své povolání na území Společenství pouze na základě řidičského průkazu.

[...]

(4) Cílem stanovení nových předpisů Společenství je zajistit, aby prostřednictvím své kvalifikace získal řidič takové schopnosti, které mu umožní přístup k řidičskému povolání a jeho výkonu.

(5) Zejména povinnost mít výchozí kvalifikaci a podstupovat pravidelná školení má za cíl zlepšit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a bezpečnost řidiče včetně činností vykonávaných řidičem v době, kdy vozidlo stojí. Navíc má moderní povaha povolání řidiče mezi mladými lidmi vyvolat zájem o toto povolání a usnadnit nábor nových řidičů v době jejich nedostatku.

[...]

(7) Za účelem zjištění, zda řidič plní své povinnosti, by měly členské státy řidiči vydat osvědčení odborné způsobilosti (dále jen ‚osvědčení'), které potvrzuje jeho výchozí kvalifikaci nebo pravidelné školení.

[...]

(10) Minimální požadavky na výchozí kvalifikaci a pravidelné školení se týkají bezpečnostních pravidel, která je třeba dodržovat při řízení a v době, kdy vozidlo stojí. Rozvoj defenzivní jízdy, tj. předvídání nebezpečí a ohleduplnost vůči ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích, jde ruku v ruce s hospodárnou spotřebou pohonných hmot, což bude mít pozitivní vliv jak na společnost, tak na odvětví silniční dopravy.

(11) Touto směrnicí by neměla být dotčena práva získaná řidičem, který byl před dnem stanoveným pro získání osvědčení, které potvrzuje výchozí kvalifikaci nebo pravidelné školení, držitelem řidičského oprávnění potřebného pro výkon povolání řidiče.

[...]

(14) Členské státy by měly stanovit, že první pravidelné školení má být dokončeno a odpovídající osvědčení vydáno do pěti let následujících po dni vydání osvědčení potvrzujícího výchozí kvalifikaci nebo po uplynutí lhůty stanovené pro některé řidiče k uplatnění jejich získaných práv. Má být rovněž možné tyto lhůty zkrátit nebo prodloužit. Po prvním pravidelném školení má řidič procházet dalším pravidelným školením vždy po pěti letech."

6 Článek 1 směrnice 2003/59, nadepsaný „Oblast působnosti", stanoví:

„Tato směrnice se vztahuje na práci řidičů vykonávanou

a) státními příslušníky členského státu a

b) státními příslušníky třetích zemí, kteří jsou zaměstnáni nebo využíváni podnikem usazeným v některém členském státě;

(dále jen ‚řidiči') provozujícími silniční dopravu v rámci Společenství na pozemních komunikacích přístupných veřejnosti, kteří používají

— vozidla, pro která je požadováno řidičské oprávnění skupiny C1, C1+E, C nebo C+E podle definice ve směrnici 91/439/EHS nebo řidičské oprávnění uznávané jako rovnocenné,

— vozidla, pro která je požadováno řidičské oprávnění skupiny D1, D1+E, D nebo D+E podle definice ve směrnici 91/439/EHS nebo řidičské oprávnění uznávané jako rovnocenné."

7 Článek 3 odst. 1 směrnice 2003/59 stanoví, že „[v]ýkon povolání řidiče ve smyslu článku 1 podléhá povinné výchozí kvalifikaci a povinným pravidelným školením".

8 Článek 4 směrnice 2003/59, nadepsaný „Získaná práva“, stanoví:

„Tito řidiči jsou osvobozeni od povinnosti získat výchozí kvalifikaci:

a) řidiči, kteří jsou držiteli řidičského průkazu s oprávněním skupiny D1, D1+E, D nebo D+E nebo řidičského průkazu uznávaného jako rovnocenný a vydaného nejpozději dva roky po uplynutí lhůty pro provedení této směrnice;

b) řidiči, kteří jsou držiteli řidičského průkazu s oprávněním skupiny C1, C1+E, C nebo C+E nebo řidičského průkazu uznávaného jako rovnocenný a vydaného nejpozději tři roky po uplynutí lhůty pro provedení této směrnice.“

9 Články 5 a 6 směrnice 2003/59 se týkají pravidel pro výchozí kvalifikaci řidičů a osvědčení odborné způsobilosti, kterým se tato kvalifikace potvrzuje.

10 Články 7 a 8 směrnice 2003/59 se týkají pravidel pro pravidelné školení řidičů a osvědčení odborné způsobilosti, kterým se toto školení potvrzuje.

11 Článek 8 směrnice 2003/59, nadepsaný „Osvědčení odborné způsobilosti potvrzující pravidelné školení“, v odstavcích 1 až 4 stanoví:

„1. Po skončení pravidelného školení podle článku 7 vydají příslušné orgány členských států nebo schválené výcvikové středisko řidiči osvědčení odborné způsobilosti potvrzující pravidelné školení.

2. Prvního kurzu pravidelného školení se zúčastní tito řidiči:

a) držitelé osvědčení podle článku 6 do pěti let po vydání tohoto osvědčení;

b) řidiči uvedení v článku 4 do pěti let ode dnů stanovených v čl. 14 odst. 2, v souladu s harmonogramem určeným členskými státy.

Členské státy mohou zkrátit nebo prodloužit lhůty podle písmen a) a b) mimo jiné tak, aby se shodovaly s uplynutím doby platnosti řidičského průkazu nebo aby se zajistilo postupné zavádění pravidelného školení. Lhůta však nesmí být kratší než tři roky nebo delší než sedm let.

3. Řidič, který dokončil první kurz pravidelného školení podle odstavce 2, podstupuje pravidelné školení každý pátý rok před uplynutím doby platnosti osvědčení odborné způsobilosti potvrzujícího pravidelné školení.

4. Držitelé osvědčení podle článku 6 nebo osvědčení podle odstavce 1 tohoto článku a řidiči uvedení v článku 4, kteří přestali vykonávat své povolání a nesplňují požadavky odstavců 1, 2 a 3, se musí předtím, než se vrátí k výkonu svého povolání, zúčastnit kurzu pravidelného školení.“

12 Článek 14 směrnice 2003/59 stanoví:

„1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 10. září 2006. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

[...]

2. Členské státy používají tyto předpisy

— od 10. září 2008 na výchozí kvalifikaci požadovanou pro řízení vozidel skupin řidičských oprávnění D1, D1+E, D a D+E,

— od 10. září 2009 na výchozí kvalifikaci požadovanou pro řízení vozidel skupin řidičských oprávnění C1, C1+E, C a C+E.

[...]“

13 Příloha I směrnice 2003/59, nadepsaná „Minimální požadavky na kvalifikaci a výcvik“, v prvním pododstavci oddílu 1, nadepsaného „Seznam předmětů“, stanoví, že „[z]nalosti, které musí členské státy vzít při stanovení výchozí kvalifikace řidiče a pravidelného školení v úvahu, musí zahrnovat alespoň předměty uvedené v tomto seznamu. Účastníci řidičského výcviku musí dosáhnout úrovně znalostí a praktické způsobilosti nezbytné pro bezpečné řízení všech vozidel v příslušné skupině řidičského oprávnění“.

14 Oddíl 4 této přílohy, nadepsaný „Povinné pravidelné školení stanovené v čl. 3 odst. 1 písm. b)“, stanoví, že povinné kurzy pravidelného školení musí trvat 35 hodin každých pět let a být rozděleny alespoň do časových úseků trvajících vždy alespoň sedm hodin.

České právo

15 Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a změně některých zákonů (dále jen „ZZOZ“), který byl přijat dne 30. června 2000 a nabyl účinnosti dne 1. ledna 2001, zakotvuje povinnost zdokonalování odborné způsobilosti řidičů v rozsahu 16 hodin ročně a jejich následné přezkoušení.

16 V ustanovení § 52c odst. 1 a 2 tohoto zákona je upraven standardní postup pro vydání průkazu profesní způsobilosti řidiče podmíněný doložením úspěšného vykonání zkoušky z profesní způsobilosti řidičů v období 6 měsíců před podáním žádosti.

17 Za účelem provedení směrnice 2003/59 byl ZZOZ novelizován zákonem č. 374/2007 Sb.

18 Článek II zákona č. 374/2007 Sb. stanoví:

„1. Řidiči, kteří jsou držiteli platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče ke dni nabytí účinnosti tohoto zákona, jsou povinni do 6 měsíců ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona, nejpozději však v den ukončení platnosti osvědčení profesní způsobilosti řidiče, podat obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností písemnou žádost o vydání průkazu profesní způsobilosti řidiče. Obecní úřad obce s rozšířenou působností vydá na základě této žádosti řidiči průkaz profesní způsobilosti řidiče podle [ZZOZ], ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona.

2. Platnost dosavadních osvědčení profesní způsobilosti řidiče končí uplynutím 12 měsíců ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona, nejpozději však v den ukončení jejich platnosti.

3. Řidičům, kteří se úspěšně podrobili přezkoušení podle dosavadní úpravy v době před nabytím účinnosti tohoto zákona a ke dni nabytí jeho účinnosti jim obecní úřad obce s rozšířenou působností nevydal osvědčení profesní způsobilosti řidiče, vydá obecní úřad obce s rozšířenou působností průkaz profesní způsobilosti řidiče podle [ZZOZ], ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona.

4. Řidičům, kteří získají řidičská oprávnění pro podskupinu C1 do 10. září 2009, vydá obecní úřad obce s rozšířenou působností na základě písemné žádosti průkaz profesní způsobilosti řidiče podle [ZZOZ], ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona.

5. Řidičům, kteří získají řidičská oprávnění v období ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona do 10. září 2008 pro skupiny a podskupiny D1, D1+E, D nebo D+E a do 10. září 2009 pro skupiny a podskupiny C1+E, C nebo C+E, vydá obecní úřad obce s rozšířenou působností na základě písemné

žádosti průkaz profesní způsobilosti řidiče podle [ZZOZ], ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona. Toto ustanovení se vztahuje i na řidiče, kteří získali řidičská oprávnění pro skupiny a podskupiny uvedené ve větě první do 6 měsíců přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona a nejsou držiteli platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče ke dni nabytí účinnosti tohoto zákona.

[...]

7. Řidiči, kterým bude vydán průkaz profesní způsobilosti řidiče podle bodů 1, 3, 4 a 5, se podrobí pravidelnému školení podle [ZZOZ], ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona. Povinnost podrobit se vstupnímu školení podle tohoto zákona se na ně nevztahuje."

19 Ustanovení § 48 odst. 4 a 5 ZZOZ, ve znění zákona č. 133/2011 Sb. účinného od 1. srpna 2011, který měl zajistit zejména plné provedení směrnice 2003/59, zní:

„4. Řidič, který přestal vykonávat své povolání, vrací se k němu a neabsolvoval pravidelné školení předepsaným způsobem podle § 48, je povinen, pokud hodlá opět řídit vozidlo, na jehož řidiče se vztahuje povinnost zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, zúčastnit se kurzu pravidelného školení v rozsahu 35 hodin [...]

5. Ustanovení odstavce 4 platí obdobně i pro řidiče, kteří dosud nebyli držiteli průkazu profesní způsobilosti řidiče nebo dokladu osvědčujícího profesní způsobilost vydaného jiným členským státem Evropské unie podle předpisu Evropské unie [...], avšak řidičské oprávnění skupiny nebo podskupiny C1, C1+E, C a C+E jim bylo uděleno před 10. zářím 2009, a jde-li o řidičské oprávnění skupiny nebo podskupiny D1, D1+E, D nebo D+E, před 10. zářím 2008."

Spor v původním řízení a předběžná otázka

20 Ivo Muladi je držitelem řidičského oprávnění skupiny C od roku 1984 a skupiny D od roku 1989

21 Do 30. března 2008 byl I. Muladi pověřeným zkušebním komisařem, který měl právo školit a přezkušovat podle ZZOZ.

22 Dne 14. března 2010 podal I. Muladi u Magistrátu města Ostravy (Česká republika) žádost o vydání průkazu profesní způsobilosti řidiče, přičemž uvedl, že se ve dnech 9. a 28. března 2008 sám přezkoušel z testu na skupiny řidičského oprávnění A, C a D dle platné právní úpravy, a současně měl za to, že byl proškolen v délce 16 hodin, s tím, že si školení provedl sám.

23 Dne 3. června 2010 bylo vydáno rozhodnutí, kterým jeho žádosti nebylo vyhověno s odůvodněním, že nedoložil úspěšné vykonání zkoušky podle právní úpravy účinné před novelizací zákonem č. 374/2007 Sb. v období 6 měsíců před podáním této žádosti.

24 Ivo Muladi podal proti tomuto rozhodnutí odvolání, které bylo dne 13. srpna 2010 krajským úřadem zamítnuto.

25 Rozhodnutím ze dne 23. února 2012 Krajský soud v Ostravě (Česká republika) rozhodnutí krajského úřadu ze dne 13. srpna 2010 zrušil. Následně krajský úřad zrušil rozhodnutí Magistrátu města Ostravy ze dne 3. června 2010 a věc mu vrátil k dalšímu řízení s tím, že má posoudit naplnění podmínek dalších alternativ pro vydání průkazu profesní způsobilosti řidiče.

26 Dne 27. září 2012 Magistrát města Ostravy žádosti I. Muladiho opětovně nevyhověl.

27 Toto rozhodnutí bylo potvrzeno rozhodnutím krajského úřadu ze dne 15. ledna 2013, proti němuž směřuje žaloba podaná k předkládajícímu soudu.

28 V tomto rámci se předkládající soud domnívá, že vydání průkazu profesní způsobilosti řidiče, o něž I. Muladi žádá, nelze provést na základě žádného ze tří titulů upravených vnitrostátním právem, tj. čl. II bod 3 zákona č. 374/2007 Sb., § 52c ZZOZ a § 48 odst. 4 a 5 ZZOZ, ve znění zákona č. 133/2011 Sb.

29 Předkládající soud má totiž za to, že první z uvedených titulů není použitelný, protože i zkušební komisaři, jako je I. Muladi, se museli podrobit přezkoušení, a nemohli se tedy přezkušovat sami. Pokud jde o druhý titul, I. Muladi podle předkládajícího soudu nedoložil úspěšné vykonání zkoušky z profesní způsobilosti v období 6 měsíců před podáním žádosti. Co se konečně týče třetího titulu, předkládající soud konstatuje, že I. Muladi nedoložil účast na školení v rozsahu 35 hodin.

30 V souvislosti s posledně uvedeným titulem má však předkládající soud pochybnosti o jeho souladu s unijním právem. V tomto ohledu má předkládající soud za to, že směrnice 2003/59 ani článek 91 SFEU sice neobsahují zmocnění pro členské státy přijmout přísnější úpravu, tato možnost však podle něj vyplývá z účelu této směrnice, která má stanovit minimální požadavky na výchozí kvalifikaci a pravidelné školení řidičů. Předkládající soud v tomto ohledu uvádí, že v České republice již před provedením směrnice 2003/59 nepostačovalo k řízení vozidel, jichž se tato směrnice týká, pouhé řidičské oprávnění a řidiči byli povinni se v odborné způsobilosti zdokonalovat způsobem uvedeným v bodě 15 tohoto rozsudku. Poukazuje však na to, že by taková právní úprava mohla porušovat legitimní očekávání řidičů a jejich právo svobodné volby povolání zaručené v článku 15 Listiny základních práv Evropské unie (dále jen „Listina“) a představovat rovněž potenciální bariéru pro volný pohyb osob a služeb v rámci Evropské unie.

31 Vzhledem k výše uvedenému se Krajský soud v Ostravě rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Brání ustanovení článku 4 směrnice 2003/59 vnitrostátní právní úpravě, která stanoví další podmínky pro osvobození od povinnosti získat výchozí kvalifikaci řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu?“

K předběžné otázce

K přípustnosti

32 Česká vláda tvrdí, že otázka položená Krajským soudem v Ostravě je nepřípustná, neboť předkládající soud nespecifikuje, která konkrétní ustanovení českého práva jsou dle jeho názoru v rozporu se směrnicí 2003/59, uvádí jen útržkovitý popis skutkového stavu, aniž konkrétně popisuje, v jakém právním rámci se při rozhodování pohybuje a které skutkové okolnosti jsou v tomto ohledu podstatné, a položená otázka zjevně nemá žádný vztah k rozhodnutí sporu v původním řízení, neboť se týká povinnosti získat výchozí kvalifikaci ve smyslu článků 5 a 6 směrnice 2003/59, kdežto spor v původním řízení se týká povinnosti absolvovat pravidelné školení ve smyslu článků 7 a 8 této směrnice.

33 V tomto ohledu je třeba připomenout, že v rámci spolupráce Soudního dvora a vnitrostátních soudů, zavedené článkem 267 SFEU, je věcí pouze vnitrostátního soudu, kterému byl spor předložen a jenž musí nést odpovědnost za soudní rozhodnutí, které bude vydáno, aby s ohledem na konkrétní okolnosti věci posoudil jak nezbytnost rozhodnutí o předběžné otázce pro vydání rozsudku, tak relevanci otázek, které klade Soudnímu dvoru. Týká-li se tedy položená otázka výkladu unijního práva, je Soudní dvůr v zásadě povinen o ní rozhodnout. Soudní dvůr může odmítnout rozhodnutí o předběžné otázce položené vnitrostátním soudem pouze tehdy, jestliže je zjevné, že žádaný výklad unijního práva nemá žádný vztah k realitě nebo předmětu sporu v původním řízení, jestliže se jedná

o hypotetický problém nebo jestliže Soudní dvůr nedisponuje skutkovými nebo právními poznatky nezbytnými pro užitečnou odpověď na otázky, které jsou mu položeny (rozsudek ze dne 17. března 2016, Aspiro, C-40/15, EU:C:2016:172, bod 17 a citovaná judikatura).

34 V daném případě z žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce jasně vyplývá vztah mezi žádaným výkladem článku 4 směrnice 2003/59 a řešením sporu, který byl předkládajícímu soudu předložen. Podle předkládajícího soudu jde totiž o to, zda mohl český zákonodárce při přijímání zákona č. 374/2007 Sb., kterým byla provedena směrnice 2003/59, stanovit další podmínky pro zachování získaných práv řidičů, která jsou uvedena v tomto článku a jichž se žalobce v původním řízení dovolává.

35 Jak vyplývá z bodů 15 až 23 tohoto rozsudku, předkládací rozhodnutí rovněž podává dostatečně podrobný popis skutkového i právního rámce věci v původním řízení.

36 Předběžná otázka je tedy přípustná.

K věci samé

37 Podstatou otázky předkládajícího soudu je, zda musí být článek 4 směrnice 2003/59 vykládán v tom smyslu, že brání takové vnitrostátní právní úpravě, jako je právní úprava ve věci v původním řízení, která pro výkon předmětného řidičského povolání požaduje, aby se osoby, na které se podle tohoto článku vztahuje osvobození od povinnosti získat výchozí kvalifikaci řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu, nejprve podrobily pravidelnému školení v rozsahu 35 hodin.

38 V tomto ohledu je třeba uvést, že v souladu s čl. 8 odst. 2 prvním pododstavcem písm. b) směrnice 2003/59, ve spojení s bodem 14 jejího odůvodnění, jsou řidiči, na které se podle článku 4 této směrnice vztahuje osvobození od povinnosti získat výchozí kvalifikaci, oprávněni vykonávat na tomto základě řidičské povolání v období do absolvování jejich prvního kurzu pravidelného školení. Toto období určí členské státy v souladu s čl. 8 odst. 2 druhým pododstavcem uvedené směrnice, nemůže však být kratší než tři roky ani delší než sedm let ode dnů uvedených v čl. 14 odst. 2 této směrnice, tj. od 10. září 2008 pro držitele řidičského oprávnění skupiny D1, D1+E, D nebo D+E nebo řidičského oprávnění uznávaného jako rovnocenné, anebo od 10. září 2009 pro držitele řidičského oprávnění skupiny C1, C1+E, C nebo C+E nebo řidičského oprávnění uznávaného jako rovnocenné.

39 Z přílohy I směrnice 2003/59, nadepsané „Minimální požadavky na kvalifikaci a výcvik“, ve spojení s bodem 10 odůvodnění této směrnice, rovněž vyplývá, že směrnice provádí minimální harmonizaci vnitrostátních předpisů týkajících se výchozí kvalifikace a pravidelného školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu.

40 Členské státy tedy nejsou připraveny o možnost uložit řidičům uvedeným v článku 4 směrnice 2003/59 další podmínky pro výkon povolání řidiče některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu.

41 Pokud jde konkrétně o článek 4 této směrnice – ve spojení s jejím čl. 14 odst. 2 – podle kterého jsou držitelé určitých skupin řidičského oprávnění v zájmu zajištění získaných práv osvobozeni na základě přechodného ustanovení od povinnosti získat výchozí kvalifikaci, je třeba na něj nahlížet tak, že provádí pouze minimální harmonizaci vnitrostátních předpisů.

42 Mimoto by bylo v rozporu se systematikou směrnice 2003/59, kdyby členské státy, ač mohou stanovit další požadavky v souvislosti s povinností získat výchozí kvalifikaci, nemohly stanovit další podmínky v souvislosti s osvobozením od této povinnosti.

43 Podle ustálené judikatury Soudního dvora platí, že minimální harmonizace nebrání členským státům v tom, aby ponechaly v platnosti nebo přijaly přísnější opatření, pokud však tato opatření nemohou vážně ohrozit výsledek stanovený příslušnou směrnicí (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 23. listopadu 2006, Lidl Italia, C-315/05, EU:C:2006:736, bod 48) a jsou v souladu se Smlouvou o FEU (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 23. dubna 2009, Scarpelli, C-509/07, EU:C:2009:255, bod 24, rozsudek ze dne 10. září 2009, Komise v. Belgie, C-100/08, nezveřejněný, EU:C:2009:537, bod 70, rozsudek ze dne 1. března 2012, Akyüz, C-467/10, EU:C:2012:112, bod 53, a rozsudek ze dne 25. dubna 2013, Jyske Bank Gibraltar, C-212/11, EU:C:2013:270, bod 60).

44 K posledně uvedenému je třeba poukázat na to, že taková opatření mohou být odůvodněná i přes svůj omezující účinek, pokud odpovídají naléhavému důvodu obecného zájmu, jsou způsobilá zaručit uskutečnění cíle, který sledují, a nepřekračují meze toho, co je k dosažení tohoto cíle nezbytné (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 25. dubna 2013, Jyske Bank Gibraltar, C-212/11, EU:C:2013:270, bod 60).

45 Je tedy třeba posoudit odůvodněnost takové podmínky, jako je podmínka požadovaná právní úpravou ve věci v původním řízení, podle níž musí být pro účely vydání průkazu profesní způsobilosti řidiče daná osoba nejen držitelem řidičského průkazu s oprávněním skupiny D1, D1+E, D nebo D+E nebo rovnocenného řidičského průkazu vydaného před 10. zářím 2008, anebo řidičského průkazu s oprávněním skupiny C1, C1+E, C nebo C+E nebo rovnocenného řidičského průkazu vydaného před 10. zářím 2009, jak stanoví směrnice 2003/59, ale musí se též nejprve účastnit kurzu pravidelného školení v rozsahu 35 hodin.

46 Je nesporné, že uvedená podmínka přispívá k zajištění schopných řidičů a k posílení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a bezpečnosti řidiče, kteréžto cíle jsou uvedeny v bodech 4 a 5 odůvodnění směrnice 2003/59.

47 Takový další požadavek navíc nelze považovat za jdoucí nad rámec toho, co je nezbytné k dosažení těchto cílů.

48 V tomto ohledu je třeba nejprve uvést, že se takový požadavek vztahuje pouze na osoby, které nebyly držiteli průkazu profesní způsobilosti nebo rovnocenného osvědčení, a tudíž nevykonávaly nebo již nevykonávaly povolání řidiče, a proto se na ně nevztahovala povinnost každoročního zdokonalování stanovená v ZZOZ.

49 Z hlediska svého předmětu pak takové ustanovení, jako je ustanovení ve věci v původním řízení, stanoví požadavek, který je podobný požadavku obsaženému v čl. 8 odst. 2 písm. b) směrnice 2003/59 – ve spojení s oddílem 4 přílohy I této směrnice – podle něhož musí řidiči, kteří získali osvědčení odborné způsobilosti na základě článku 4 směrnice 2003/59, absolvovat první školení v rozsahu 35 hodin v zásadě do pěti let od 10. září 2008 v případě držitelů řidičského oprávnění skupiny D1, D1+E, D nebo D+E nebo rovnocenného řidičského oprávnění a do pěti let od 10. září 2009 v případě držitelů řidičského oprávnění skupiny C1, C1+E, C nebo C+E nebo rovnocenného řidičského oprávnění.

50 Navíc se nelze domnívat, že by takový požadavek porušoval získaná práva řidičů, neboť zaprvé směrnice 76/914, která byla zrušena a nahrazena směrnicí 2003/59, upravovala v čl. 1 odst. 3 možnost členských států vyžadovat k získání osvědčení o odborné způsobilosti rozsáhlejší školení, než je stanoveno v příloze prvně uvedené směrnice, a zadruhé, jak uvádí předkládající soud, česká právní úprava již před provedením směrnice 2003/59 prostřednictvím zákona č. 374/2007 Sb. stanovila v ZZOZ, že příslušné řidičské oprávnění nepostačuje k řízení vozidel, jichž se předmětná směrnice týká, a že řidiči těchto vozidel – jak vyplývá z bodu 15 tohoto rozsudku – jsou povinni se ve způsobilosti k řízení zdokonalovat prostřednictvím každoročních školení.

51 Takový další požadavek, jako je požadavek stanovený právní úpravou ve věci v původním řízení, konečně neporušuje článek 15 Listiny. Práva zaručená tímto článkem totiž mohou být v souladu s čl. 52 odst. 2 Listiny omezena, za podmínky, že tato omezení skutečně odpovídají cílům obecného zájmu sledovaným Unií a vzhledem k sledovanému cíli nepředstavují nepřiměřený a neúnosný zásah, jímž by byla dotčena samotná podstata takto zaručených práv (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 30. června 2005, Alessandrini a další v. Komise, C-295/03 P, EU:C:2005:413, bod 86 a citovaná judikatura, a rozsudek ze dne 4. července 2013, Gardella, C-233/12, EU:C:2013:449, bod 39). Jak bylo konstatováno v bodě 47 tohoto rozsudku, taková právní úprava, jako je právní úprava ve věci v původním řízení, přitom takové požadavky naplňuje.

52 Za těchto podmínek je třeba na položenou otázku odpovědět tak, že článek 4 směrnice 2003/59 musí být vykládán v tom smyslu, že nebrání takové vnitrostátní právní úpravě, jako je právní úprava ve věci v původním řízení, která pro výkon předmětného řidičského povolání požaduje, aby se osoby, na které se podle tohoto článku vztahuje osvobození od povinnosti získat výchozí kvalifikaci řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu, nejprve podrobily pravidelnému školení v rozsahu 35 hodin.

K nákladům řízení

53 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (osmý senát) rozhodl takto:

Článek 4 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES ze dne 15. července 2003 o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu a o změně nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a směrnice Rady 91/439/EHS a zrušení směrnice Rady 76/914/EHS musí být vykládán v tom smyslu, že nebrání takové vnitrostátní právní úpravě, jako je právní úprava ve věci v původním řízení, která pro výkon předmětného řidičského povolání požaduje, aby se osoby, na které se podle tohoto článku vztahuje osvobození od povinnosti získat výchozí kvalifikaci řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu, nejprve podrobily pravidelnému školení v rozsahu 35 hodin.

Podpisy.