Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Achte Kammer)

7. Juli 2016*

„Vorlage zur Vorabentscheidung — Verkehr — Richtlinie 2003/59/EG — Pflicht zu einer Grundqualifikation — Art. 4 — Wohlerworbene Rechte — Inhaber von Führerscheinen, die vor den in Art. 4 angeführten Zeitpunkten ausgestellt wurden — Ausnahme von der Pflicht zu einer Grundqualifikation — Nationale Regelung, die für diese Ausnahme eine zusätzliche Anforderung in Form einer vorherigen Weiterbildung von 35 Stunden vorsieht“

In der Rechtssache C-447/15

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Krajský soud v Ostravě (Regionalgericht Ostrava, Tschechische Republik) mit Entscheidung vom 16. Juli 2015, beim Gerichtshof eingegangen am 18. August 2015, in dem Verfahren

Ivo Muladi

gegen

Krajský úřad Moravskoslezského kraje

erlässt

DER GERICHTSHOF (Achte Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten D. Šváby (Berichterstatter) sowie der Richter M. Safjan und M. Vilaras,

Generalanwalt: Y. Bot,

Kanzler: A. Calot Escobar,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

— der tschechischen Regierung, vertreten durch M. Smolek und J. Vláčil als Bevollmächtigte,

— der Europäischen Kommission, vertreten durch J. Hottiaux und Z. Malůšková als Bevollmächtigte,

aufgrund des nach Anhörung des Generalanwalts ergangenen Beschlusses, ohne Schlussanträge über die Rechtssache zu entscheiden,

folgendes

* Verfahrenssprache: Tschechisch.

Urteil

1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung von Art. 4 der Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und der Richtlinie 91/439/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates (ABl. 2003, L 226, S. 4).

2 Dieses Ersuchen ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen Herrn Ivo Muladi und dem Krajský úřad Moravskoslezského kraje (Regionalbehörde der Region Mähren und Schlesien, Tschechische Republik, im Folgenden: Regionalbehörde) über die Ausstellung eines Fahrerqualifizierungsnachweises für Berufskraftfahrer.

Rechtlicher Rahmen

Unionsrecht

Richtlinie 76/914/EWG

3 Art. 1 Abs. 1 und 3 der Richtlinie 76/914/EWG des Rates vom 16. Dezember 1976 über das Mindestniveau der Ausbildung für Fahrer von Transportfahrzeugen im Straßenverkehr (ABl. 1976, L 357, S. 36) bestimmt:

„(1) Der Nachweis über das Mindestniveau der Ausbildung nach Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b) zweiter Gedankenstrich der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 als Fahrer im Güterkraftverkehr oder der Ausbildung nach Absatz 2 Buchstabe c) dieses Artikels als Fahrer im Personenkraftverkehr gilt bei den Personen als erbracht, die Inhaber der entsprechenden nationalen Fahrerlaubnis sind und eine Berufsausbildung beendet haben, die mindestens die Gebiete umfasst, die im Anhang zu dieser Richtlinie aufgeführt sind.

…

(3) Die Mitgliedstaaten können verlangen, dass die Fahrer, die in ihrem Hoheitsgebiet innerstaatliche Beförderungen durchführen, sowie die Fahrer, die auf Fahrzeugen, welche in diesen Ländern zugelassen sind, grenzüberschreitende Beförderungen durchführen, eine umfassendere Ausbildung als im Anhang vorgesehen absolvieren. Dabei kann es sich um eine Ausbildung handeln, die in einem Mitgliedstaat bereits besteht oder deren künftige Einführung von einem Mitgliedstaat beschlossen wird.“

4 Gemäß Art. 15 Abs. 2 der Richtlinie 2003/59 wurde die Richtlinie 76/914 zum 10. September 2009 aufgehoben.

Richtlinie 2003/59

5 Die Erwägungsgründe 2, 4, 5, 7, 10, 11 und 14 der Richtlinie 2003/59 lauten:

„(2) Da die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 nur für sehr wenige Fahrer gelten und da derzeit eine obligatorische Berufsausbildung von Berufskraftfahrern nur in einigen Mitgliedstaaten vorgesehen ist, übt die Mehrheit der Berufskraftfahrer in der Gemeinschaft ihren Beruf bislang ausschließlich auf der Grundlage ihres Führerscheins aus.

…

(4) Ziel der neuen gemeinschaftlichen Vorschriften ist die Qualitätssicherung für den Beruf des Kraftfahrers in Form einer Qualifikation sowohl für die Aufnahme als auch für die Ausübung des Berufs.

(5) Speziell die Pflicht zu einer Grundqualifikation und zur Weiterbildung stellt auf die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und der Sicherheit des Fahrers ab, wobei sich dies auch auf das Verhalten des Fahrers bei haltendem Fahrzeug erstreckt. Darüber hinaus dürfte ein moderner Arbeitsplatz bei jungen Menschen das Interesse für den Beruf des Kraftfahrers wecken, was dazu beitragen dürfte, dass Berufsanfänger den Weg in diesen Mangelberuf finden.

…

(7) Damit ein Kraftfahrer die ordnungsgemäße Einhaltung seiner Verpflichtungen nachweisen kann, sollten die Mitgliedstaaten einen Befähigungsnachweis ausstellen, mit dem die Grundqualifikation oder die Weiterbildung bescheinigt wird.

…

(10) Die Mindestanforderungen für die Grundqualifikation und die Weiterbildung betreffen die beim Fahren und beim Halten zu beachtenden Sicherheitsregeln. Die Entwicklung eines defensiven Fahrstils, d. h. das Voraussehen von Gefahren und die Rücksichtnahme auf die übrigen Verkehrsteilnehmer, der mit einem rationelleren Kraftstoffverbrauch einhergeht, wird sich sowohl auf die Gesellschaft als auch auf das Straßentransportgewerbe selbst positiv auswirken.

(11) Die erworbenen Rechte von Berufskraftfahrern, die ihren Führerschein als Zugangsvoraussetzung für den Beruf vor dem Termin erworben haben, der für den Erwerb des Befähigungsnachweises zur Bescheinigung der entsprechenden Grundqualifikation oder der Weiterbildung vorgesehen ist, sollten durch diese Richtlinie nicht eingeschränkt werden.

…

(14) Die Mitgliedstaaten sollten vorschreiben, dass die Beendigung der ersten Weiterbildungsmaßnahme und die Ausstellung des Befähigungsnachweises zur Bescheinigung der Weiterbildung entweder innerhalb von fünf Jahren nach dem Zeitpunkt der Ausstellung des Befähigungsnachweises zur Bescheinigung der Grundqualifikation oder innerhalb von fünf Jahren nach dem Stichtag erfolgen muss, bis zu dem bestimmte Kraftfahrer ihre erworbenen Rechte geltend machen können. Eine Verkürzung oder Verlängerung dieser Fristen sollte ebenfalls zulässig sein. Im Anschluss an die erste Weiterbildung sollte sich der Kraftfahrer alle fünf Jahre einer neuen Weiterbildungsmaßnahme unterziehen.“

6 Art. 1 („Anwendungsbereich“) der Richtlinie 2003/59 sieht vor:

„Diese Richtlinie gilt für das Führen von Fahrzeugen

a) durch Staatsangehörige eines Mitgliedstaats,

b) durch Staatsangehörige eines Drittlands, die von einem in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen beschäftigt oder eingesetzt werden,

nachstehend ‚Kraftfahrer‘ genannt, die auf öffentlichen Verkehrswegen innerhalb der Gemeinschaft Beförderungen durchführen mit

— Fahrzeugen, für die ein Führerschein der Klasse C1, C1+E, C oder C+E im Sinne der Richtlinie 91/439/EWG oder ein als gleichwertig anerkannter Führerschein erforderlich ist,

— Fahrzeugen, für die ein Führerschein der Klasse D1, D1+E, D oder D+E im Sinne der Richtlinie 91/439/EWG oder ein als gleichwertig anerkannter Führerschein erforderlich ist.“

7 Nach Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 2003/59 unterliegt „[d]as Führen von Fahrzeugen im Sinne von Artikel 1 … der Pflicht zu einer Grundqualifikation und der Pflicht zur Weiterbildung“.

8 Art. 4 („Erworbene Rechte“) dieser Richtlinie bestimmt:

„Von der Pflicht zu einer Grundqualifikation sind diejenigen Kraftfahrer ausgenommen, die

a) einen Führerschein der Klasse D1, D1+E, D oder D+E oder einen als gleichwertig anerkannten Führerschein besitzen, der spätestens zwei Jahre nach dem Schlusstermin für die Umsetzung dieser Richtlinie ausgestellt worden ist;

b) einen Führerschein der Klasse C1, C1+E, C oder C+E oder einen als gleichwertig anerkannten Führerschein besitzen, der spätestens drei Jahre nach dem Schlusstermin für die Umsetzung dieser Richtlinie ausgestellt worden ist.“

9 Die Art. 5 und 6 dieser Richtlinie betreffen die für die Grundqualifikation der Kraftfahrer sowie für den Befähigungsnachweis zur Bescheinigung der Grundqualifikation geltenden Vorschriften.

10 Die Art. 7 und 8 der Richtlinie 2003/59 betreffen die für die Weiterbildung der Kraftfahrer und für den Befähigungsnachweis zur Bescheinigung der Weiterbildung geltenden Vorschriften.

11 Art. 8 („Befähigungsnachweis zur Bescheinigung der Weiterbildung“) dieser Richtlinie sieht in den Abs. 1 bis 4 vor:

„(1) Nach Beendigung der Weiterbildungsmaßnahme gemäß Artikel 7 stellen die zuständigen Behörden oder die zugelassene Ausbildungsstätte dem Kraftfahrer einen Befähigungsnachweis zur Bescheinigung der Weiterbildung aus.

(2) Eine erste Weiterbildung zu durchlaufen haben folgende Kraftfahrer:

a) der Inhaber eines Befähigungsnachweises gemäß Artikel 6 binnen fünf Jahren nach dem Zeitpunkt seiner Ausstellung;

b) der Kraftfahrer im Sinne von Artikel 4 nach einem von den Mitgliedstaaten bestimmten Zeitplan binnen fünf Jahren nach den jeweils geltenden Terminen gemäß Artikel 14 Absatz 2.

Die Mitgliedstaaten können die unter den Buchstaben a) und b) genannten Fristen verkürzen oder verlängern, insbesondere damit sie mit der Gültigkeitsdauer des Führerscheins übereinstimmen oder damit eine Staffelung der Weiterbildung ermöglicht wird. Diese Frist darf jedoch nicht kürzer als drei Jahre und nicht länger als sieben Jahre sein.

(3) Der Kraftfahrer, der eine erste Weiterbildung im Sinne von Absatz 2 durchlaufen hat, muss sich alle fünf Jahre vor Ablauf der Gültigkeitsdauer des Befähigungsnachweises zur Bescheinigung der Weiterbildung einer Weiterbildungsmaßnahme unterziehen.

(4) Inhaber eines Befähigungsnachweises gemäß Artikel 6 oder gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels sowie Kraftfahrer im Sinne von Artikel 4 müssen, wenn sie ihren Beruf nicht mehr ausüben und den Anforderungen der Absätze 1, 2 und 3 nicht entsprechen, vor einer Wiederaufnahme des Berufs eine Weiterbildung durchlaufen.“

12 In Art. 14 dieser Richtlinie heißt es:

„(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie vor dem 10. September 2006 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

…

(2) Die Mitgliedstaaten wenden diese Vorschriften wie folgt an:

— hinsichtlich der Grundqualifikation für das Führen von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D1, D1+E, D und D+E ab dem 10. September 2008;

— hinsichtlich der Grundqualifikation für das Führen von Fahrzeugen der Führerscheinklassen C1, C1+E, C und C+E ab dem 10. September 2009.

…“

13 Anhang I („Mindestanforderungen an Qualifikation und Ausbildung“) der Richtlinie 2003/59 bestimmt in Abschnitt 1 („Liste der Kenntnisbereiche“) Abs. 1, dass „[d]ie Kenntnisse, die für die Feststellung der Grundqualifikation und Weiterbildung des Fahrers durch die Mitgliedstaaten zu berücksichtigen sind, … sich zumindest auf die in dieser Liste angeführten Bereiche erstrecken [müssen]. Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers müssen über das zum sicheren Führen eines Fahrzeugs der betreffenden Führerscheinklasse erforderliche Niveau von Kenntnissen und Fähigkeiten in diesen Bereichen verfügen.“

14 Anhang I Abschnitt 4 („Obligatorische Weiterbildung gemäß Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b)“) sieht vor, dass die Dauer der obligatorischen Weiterbildungskurse 35 Stunden alle fünf Jahre beträgt, die in Zeiteinheiten von jeweils mindestens sieben Stunden zu erteilen sind.

Tschechisches Recht

15 Der Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a změně některých zákonů (Gesetz Nr. 247/2000 über den Erwerb und die Vervollkommnung der fachlichen Befähigung zum Führen von Kraftfahrzeugen und zur Änderung einiger Gesetze) vom 30. Juni 2000 (im Folgenden: ZZOZ), in Kraft getreten am 1. Januar 2001, führt die Pflicht zur Weiterbildung der Fahrer im Ausmaß von 16 Stunden jährlich sowie ihre anschließende Prüfung ein.

16 § 52c Abs. 1 und 2 dieses Gesetzes sieht ein Standardverfahren zur Ausstellung des Fahrerqualifizierungsnachweises für Berufskraftfahrer vor, wofür vorausgesetzt wird, dass die erfolgreiche Ablegung der Prüfung über die berufliche Befähigung von Kraftfahrern im Zeitraum von sechs Monaten vor Antragstellung nachgewiesen wird.

17 Zur Umsetzung der Richtlinie 2003/59 ist der ZZOZ durch das Gesetz Nr. 374/2007 geändert worden.

18 Art. II des Gesetzes Nr. 374/2007 bestimmt:

„1. Kraftfahrer, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des vorliegenden Gesetzes Inhaber eines gültigen Befähigungsnachweises sind, sind verpflichtet, innerhalb von sechs Monaten ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des vorliegenden Gesetzes, spätestens jedoch am Tag des Ablaufs der Gültigkeitsdauer des Befähigungsnachweises, beim Gemeindeamt der Gemeinde mit erweiterter Zuständigkeit einen schriftlichen Antrag auf Ausstellung eines Fahrerqualifizierungsnachweises zu stellen. Das

Gemeindeamt der Gemeinde mit erweiterter Zuständigkeit stellt aufgrund dieses Antrags einen Fahrerqualifizierungsnachweis nach dem [ZZOZ] in der ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des vorliegenden Gesetzes geltenden Fassung aus.

2. Die Gültigkeit der bisherigen Befähigungsnachweise endet nach Ablauf von zwölf Monaten ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des vorliegenden Gesetzes, spätestens jedoch am Tag des Ablaufs ihrer Gültigkeitsdauer.

3. Kraftfahrern, die die Prüfung nach den bisher geltenden Rechtsvorschriften vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des vorliegenden Gesetzes erfolgreich abgelegt haben und denen das Gemeindeamt der Gemeinde mit erweiterter Zuständigkeit zum Zeitpunkt seines Inkrafttretens keinen Befähigungsnachweis ausgestellt hat, stellt das Gemeindeamt der Gemeinde mit erweiterter Zuständigkeit einen Fahrerqualifizierungsnachweis nach dem [ZZOZ] in der ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des vorliegenden Gesetzes geltenden Fassung aus.

4. Kraftfahrern, die bis zum 10. September 2009 einen Führerschein der Unterklasse C1 erhalten, stellt das Gemeindeamt der Gemeinde mit erweiterter Zuständigkeit auf schriftlichen Antrag einen Fahrerqualifizierungsnachweis nach dem [ZZOZ] in der ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des vorliegenden Gesetzes geltenden Fassung aus.

5. Kraftfahrern, die in der Zeit vom Tag des Inkrafttretens des vorliegenden Gesetzes bis zum 10. September 2008 einen Führerschein der Klassen und Unterklassen D1, D1 + E, D oder D + E sowie bis zum 10. September 2009 der Klassen und Unterklassen C1 + E, C oder C + E erhalten, stellt das Gemeindeamt der Gemeinde mit erweiterter Zuständigkeit auf schriftlichen Antrag einen Fahrerqualifizierungsnachweis nach dem [ZZOZ] in der ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des vorliegenden Gesetzes geltenden Fassung aus. Diese Bestimmung gilt auch für Kraftfahrer, die einen Führerschein für die im ersten Satz angeführten Klassen und Unterklassen bis zu sechs Monate vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des vorliegenden Gesetzes erhalten haben und zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes nicht Inhaber eines gültigen Befähigungsnachweises sind.

…

7. Kraftfahrer, denen ein Fahrerqualifizierungsnachweis nach den Nrn. 1, 3, 4 und 5 ausgestellt wird, sind zur regelmäßigen Weiterbildung nach dem [ZZOZ] in der ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des vorliegenden Gesetzes geltenden Fassung verpflichtet. Sie sind von der Pflicht zu einer Grundqualifikation nach diesem Gesetz ausgenommen.“

19 § 48 Abs. 4 und 5 des ZZOZ wurde am 1. August 2011 durch das Gesetz Nr. 133/2011, das insbesondere die vollständige Umsetzung der Richtlinie 2003/59 gewährleisten soll, geändert und bestimmt:

„(4) Ein Kraftfahrer, der seinen Beruf nicht mehr ausgeübt hat, diesen wieder aufnimmt und die vorgeschriebene regelmäßige Weiterbildung nach § 48 nicht absolviert hat, ist zur Teilnahme an Weiterbildungskursen im Ausmaß von 35 Stunden verpflichtet, sofern er wieder das Führen eines Fahrzeugs beabsichtigt, für dessen Fahrer die Weiterbildung vorgeschrieben ist …

(5) Die Bestimmung des Abs. 4 gilt entsprechend für Kraftfahrer, die bisher noch keinen Fahrerqualifizierungsnachweis oder einen von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union nach den Rechtsvorschriften der Europäischen Union ausgestellten Befähigungsnachweis erworben haben …, aber einen Führerschein der Klasse bzw. Unterklasse C1, C1 + E, C oder C + E besitzen, der vor dem 10. September 2009 ausgestellt worden ist, oder einen Führerschein der Klasse bzw. Unterklasse D1, D1 + E, D oder D + E besitzen, der vor dem 10. September 2008 ausgestellt worden ist.“

Ausgangsverfahren und Vorlagefrage

20 Herr Muladi ist seit dem Jahr 1984 Inhaber eines Führerscheins der Klasse C und seit dem Jahr 1989 der Klasse D.

21 Bis zum 30. März 2008 war er Prüfungsbeauftragter, der zur Durchführung von Weiterbildungen und Prüfungen nach dem ZZOZ berechtigt war.

22 Herr Muladi stellte am 14. März 2010 beim Magistrát (Magistrat) der Stadt Ostrava (Tschechische Republik) einen Antrag auf Ausstellung eines Fahrerqualifizierungsnachweises für Berufskraftfahrer und trug vor, er habe sich selbst am 9. März 2008 sowie am 28. März 2008 die Prüfungen für die Klassen A, C und D nach den geltenden Rechtsvorschriften abgenommen und habe sich außerdem selbst im Ausmaß von 16 Stunden weitergebildet.

23 Am 3. Juni 2010 wurde sein Antrag abgelehnt, da er keine erfolgreiche Ablegung der Prüfung, die nach der vor dem Gesetz Nr. 374/2007 geltenden Regelung vorgesehen war, im Zeitraum von sechs Monaten vor Antragstellung nachgewiesen habe.

24 Gegen diese Entscheidung legte Herr Muladi einen Rechtsbehelf ein, der am 13. August 2010 von der Regionalbehörde abgewiesen wurde.

25 Mit Urteil vom 23. Februar 2012 hob der Krajský soud v Ostravě (Regionalgericht Ostrava, Tschechische Republik) die Entscheidung der Regionalbehörde vom 13. August 2010 auf. Daraufhin hob diese die Entscheidung des Magistrats der Stadt Ostrava vom 3. Juni 2010 auf und verwies die Sache zur weiteren Entscheidung an diesen mit dem Hinweis zurück, dass er prüfen müsse, ob die Voraussetzungen für andere Möglichkeiten zur Ausstellung eines Fahrerqualifizierungsnachweises für Berufskraftfahrer erfüllt seien.

26 Mit seiner Entscheidung vom 27. September 2012 lehnte der Magistrat der Stadt Ostrava den Antrag von Herrn Muladi erneut ab.

27 Diese Entscheidung wurde mit Entscheidung der Regionalbehörde vom 15. Januar 2013 bestätigt, gegen die sich die Klage richtet, mit der das vorlegende Gericht befasst wurde.

28 In diesem Zusammenhang ist das vorlegende Gericht der Ansicht, dass die von Herrn Muladi beantragte Ausstellung des Befähigungsnachweises aufgrund keiner der drei nationalen Rechtsgrundlagen, namentlich Art. II Nr. 3 des Gesetzes Nr. 374/2007, § 52c des ZZOZ und § 48 Abs. 4 und 5 des ZZOZ in der durch das Gesetz Nr. 133/2011 geänderten Fassung, erfolgen könne.

29 Die erste Rechtsgrundlage sei nämlich nicht anwendbar, weil auch Weiterbilder wie Herr Muladi eine Prüfung absolvieren müssten und sich nicht selbst prüfen dürften. Was die zweite Rechtsgrundlage angehe, habe Herr Muladi die erfolgreiche Ablegung der Prüfung über die berufliche Befähigung von Kraftfahrern im Zeitraum von sechs Monaten vor Antragstellung nicht nachgewiesen. Was schließlich die dritte Rechtsgrundlage betreffe, habe Herr Muladi seine Teilnahme an Weiterbildungskursen im Ausmaß von 35 Stunden nicht nachgewiesen.

30 In Bezug auf diese letzte Rechtsgrundlage hat das vorlegende Gericht jedoch Zweifel hinsichtlich ihrer Vereinbarkeit mit dem Unionsrecht. Es ist der Ansicht, dass die Richtlinie 2003/59 zwar ebenso wenig wie Art. 91 AEUV eine Ermächtigung der Mitgliedstaaten enthalte, eine strengere Regelung aufzunehmen, diese Möglichkeit sich aber aus dem Zweck dieser Richtlinie ergebe, die Mindestanforderungen für die Grundqualifikation und die Weiterbildung der Kraftfahrer festzulegen. Bereits vor der Umsetzung der Richtlinie 2003/59 sei in der Tschechischen Republik für das Führen von Fahrzeugen, die von der Richtlinie betroffen seien, ein bloßer Führerschein nicht ausreichend gewesen, sondern vielmehr seien die Kraftfahrer verpflichtet gewesen, sich auf die in Rn. 15 des

vorliegenden Urteils angeführte Weise weiterzubilden. Deswegen könne eine solche Regelung den Vertrauensschutz der Kraftfahrer und ihre Berufsfreiheit, wie sie in Art. 15 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union (im Folgenden: Charta) garantiert werde, beeinträchtigen, aber auch ein potenzielles Hindernis für die Freizügigkeit und die Dienstleistungsfreiheit in der Europäischen Union darstellen.

31 Nach alledem hat der Krajský soud v Ostravě (Regionalgericht Ostrava) beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorzulegen:

Steht Art. 4 der Richtlinie 2003/59 einer nationalen Regelung entgegen, die zusätzliche Bedingungen für die Befreiung von der für Kraftfahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr geltenden Pflicht zu einer Grundqualifikation festlegt?

Zur Vorlagefrage

Zur Zulässigkeit

32 Die tschechische Regierung trägt vor, dass die vom Krajský soud v Ostravě (Regionalgericht Ostrava) vorgelegte Frage unzulässig sei, da das vorlegende Gericht die Vorschriften des tschechischen Rechts, die angeblich gegen die Richtlinie 2003/59 verstießen, nicht konkret angebe, den Sachverhalt nur fragmentarisch darstelle, ohne den rechtlichen Rahmen, in dem es entscheiden müsse, und die hierfür wesentlichen tatsächlichen Umstände genauer zu beschreiben, und dass die vorgelegte Frage offensichtlich in keinem Zusammenhang mit der Klärung des Rechtsstreits des Ausgangsverfahrens stehe, da sie die Pflicht zu einer Grundqualifikation im Sinne der Art. 5 und 6 der Richtlinie 2003/59 betreffe, während es im Ausgangsverfahren um die Verpflichtung zur Weiterbildung im Sinne der Art. 7 und 8 dieser Richtlinie gehe.

33 Im Rahmen der durch Art. 267 AEUV geschaffenen Zusammenarbeit zwischen dem Gerichtshof und den nationalen Gerichten ist es allein Sache des mit dem Rechtsstreit befassten nationalen Gerichts, in dessen Verantwortungsbereich die zu erlassende gerichtliche Entscheidung fällt, im Hinblick auf die Besonderheiten der Rechtssache sowohl die Erforderlichkeit einer Vorabentscheidung zum Erlass seines Urteils als auch die Erheblichkeit der dem Gerichtshof vorgelegten Fragen zu beurteilen. Betrifft die vorgelegte Frage die Auslegung des Unionsrechts, so ist der Gerichtshof daher grundsätzlich gehalten, darüber zu befinden. Er darf die Entscheidung über die Vorlagefrage eines nationalen Gerichts nur dann verweigern, wenn die erbetene Auslegung des Unionsrechts offensichtlich in keinem Zusammenhang mit der Realität oder dem Gegenstand des Ausgangsrechtsstreits steht, wenn das Problem hypothetischer Natur ist oder wenn er nicht über die tatsächlichen und rechtlichen Angaben verfügt, die für eine zweckdienliche Beantwortung der ihm vorgelegten Fragen erforderlich sind (Urteil vom 17. März 2016, Aspiro, C-40/15, EU:C:2016:172, Rn. 17 und die dort angeführte Rechtsprechung).

34 Im vorliegenden Fall geht aus dem Vorabentscheidungsersuchen der Zusammenhang zwischen der vorzunehmenden Auslegung von Art. 4 der Richtlinie 2003/59 und der Klärung des Rechtsstreits, mit dem das vorlegende Gericht befasst ist, deutlich hervor. Das vorlegende Gericht gibt nämlich an, dass es sich fragt, ob der tschechische Gesetzgeber bei Erlass des Gesetzes Nr. 374/2007, mit dem die Richtlinie 2003/59 umgesetzt worden ist, zusätzliche Bedingungen für die Beibehaltung der erworbenen Rechte der Kraftfahrer, die in diesem Artikel angeführt sind und die der Kläger des Ausgangsverfahrens geltend macht, vorsehen durfte.

35 Wie aus den Rn. 15 bis 23 des vorliegenden Urteils hervorgeht, liefert das vorlegende Gericht auch eine hinreichend detaillierte Beschreibung sowohl des Sachverhalts als auch des rechtlichen Rahmens des Ausgangsverfahrens.

36 Die Vorlagefrage ist damit zulässig.

Zur Begründetheit

37 Mit seiner Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob Art. 4 der Richtlinie 2003/59 dahin auszulegen ist, dass er einer nationalen Regelung wie der im Ausgangsverfahren fraglichen entgegensteht, wonach Weiterbildungskurse im Ausmaß von 35 Stunden für die Kraftfahrer vorgeschrieben sind, die nach diesem Artikel von der für Kraftfahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr geltenden Pflicht zu einer Grundqualifikation ausgenommen sind, bevor sie die in Rede stehende Tätigkeit als Fahrer ausüben dürfen.

38 Hierzu ist festzustellen, dass gemäß Art. 8 Abs. 2 Unterabs. 1 Buchst. b in Verbindung mit dem 14. Erwägungsgrund der Richtlinie 2003/59 die Kraftfahrer, die nach Art. 4 dieser Richtlinie von der Pflicht zu einer Grundqualifikation ausgenommen sind, ihre Tätigkeit als Fahrer auf dieser Grundlage in dem Zeitraum bis zu ihrer ersten Weiterbildung ausüben dürfen. Dieser Zeitraum wird von den Mitgliedstaaten nach Art. 8 Abs. 2 Unterabs. 2 dieser Richtlinie bestimmt, darf jedoch nicht kürzer als drei Jahre und nicht länger als sieben Jahre ab den in Art. 14 Abs. 2 dieser Richtlinie angegebenen Zeitpunkten sein, nämlich dem 10. September 2008 für Inhaber eines Führerscheins der Klasse D1, D1 + E, D oder D + E oder eines als gleichwertig anerkannten Führerscheins bzw. dem 10. September 2009 für Inhaber eines Führerscheins der Klasse C1, C1 + E, C oder C + E oder eines als gleichwertig anerkannten Führerscheins.

39 Aus Anhang I („Mindestanforderungen an Qualifikation und Ausbildung“) der Richtlinie 2003/59 geht im Licht ihres zehnten Erwägungsgrundes auch hervor, dass diese eine Mindestharmonisierung der nationalen Vorschriften über die Grundqualifikation und die Weiterbildung der Kraftfahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr vornimmt.

40 Folglich wird den Mitgliedstaaten nicht die Möglichkeit genommen, den in Art. 4 der Richtlinie 2003/59 angeführten Kraftfahrern zusätzliche Bedingungen aufzuerlegen, damit sie die Tätigkeit als Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr ausüben dürfen.

41 Was insbesondere Art. 4 in Verbindung mit Art. 14 Abs. 2 dieser Richtlinie angeht, wonach die Inhaber bestimmter Kategorien von Führerscheinen zur Gewährleistung der erworbenen Rechte während eines Übergangszeitraums von der Pflicht zu einer Grundqualifikation ausgenommen sind, ist davon auszugehen, dass er sich auf eine Mindestharmonisierung der nationalen Bestimmungen beschränkt.

42 Außerdem würde es der Systematik der Richtlinie 2003/59 widersprechen, wenn die Mitgliedstaaten zwar zusätzliche Anforderungen in Bezug auf die Pflicht zur Grundqualifikation vorhersehen können, aber keine zusätzlichen Bedingungen in Bezug auf die Befreiung von dieser Pflicht festlegen könnten.

43 Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs hindert eine Mindestharmonisierung die Mitgliedstaaten nicht daran, zwingendere Maßnahmen beizubehalten oder zu erlassen, vorausgesetzt jedoch, dass solche Vorschriften nicht geeignet sind, die Erreichung des von der fraglichen Richtlinie vorgeschriebenen Ergebnisses ernstlich in Frage zu stellen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 23. November 2006, Lidl Italia, C-315/05, EU:C:2006:736, Rn. 48), und dass sie im Einklang mit dem AEU-Vertrag stehen (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 23. April 2009, Scarpelli, C-509/07, EU:C:2009:255, Rn. 24, vom 10. September 2009, Kommission/Belgien, C-100/08, nicht veröffentlicht, EU:C:2009:537, Rn. 70, vom 1. März 2012, Akyüz, C-467/10, EU:C:2012:112, Rn. 53, und vom 25. April 2013, Jyske Bank Gibraltar, C-212/11, EU:C:2013:270, Rn. 60).

44 Solche Maßnahmen können trotz ihrer beschränkenden Wirkung gerechtfertigt sein, wenn sie auf zwingenden Gründen des Allgemeininteresses beruhen und wenn sie geeignet sind, die Erreichung des mit ihnen verfolgten Ziels zu gewährleisten, ohne über das hinauszugehen, was dazu erforderlich ist (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 25. April 2013, Jyske Bank Gibraltar, C-212/11, EU:C:2013:270, Rn. 60).

45 Es ist daher zu prüfen, ob eine Bedingung gerechtfertigt ist, wie sie in der im Ausgangsverfahren fraglichen Regelung aufgestellt wird, wonach für die Ausstellung des Befähigungsnachweises für Kraftfahrer neben dem Besitz eines vor dem 10. September 2008 ausgestellten Führerscheins der Klasse D1, D1 + E, D oder D + E oder eines diesem als gleichwertig anerkannten Führerscheins bzw. eines vor dem 10. September 2009 ausgestellten Führerscheins der Klasse C1, C1 + E, C oder C + E oder eines diesem als gleichwertig anerkannten Führerscheins die vorherige Teilnahme an Weiterbildungskursen im Ausmaß von 35 Stunden vorgeschrieben wird.

46 Es steht fest, dass diese Bedingung zu den in den Erwägungsgründen 4 und 5 der Richtlinie 2003/59 angeführten Zielen der Gewährleistung der Qualifikation der Kraftfahrer sowie der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und der Sicherheit des Fahrers beiträgt.

47 Zudem kann man nicht annehmen, dass eine solche zusätzliche Anforderung über das hinausgeht, was zur Erreichung dieser Ziele erforderlich ist.

48 Dazu ist zunächst festzustellen, dass sie nur für Personen gilt, die nicht Inhaber eines Fahrerqualifizierungsnachweises oder eines entsprechenden Nachweises waren und die demnach den Beruf des Kraftfahrers nicht oder nicht mehr ausübten und folglich nicht der durch den ZZOZ vorgesehenen jährlichen Pflicht zur Weiterbildung unterlagen.

49 Dann schreibt eine Bestimmung wie die im Ausgangsverfahren in Rede stehende in Bezug auf ihren Gegenstand eine Anforderung vor, die derjenigen in Art. 8 Abs. 2 Buchst. b in Verbindung mit Anhang I Abschnitt 4 der Richtlinie 2003/59 gleicht, wonach die Kraftfahrer, die ihren Befähigungsnachweis gemäß Art. 4 der Richtlinie 2003/59 erhalten haben, grundsätzlich innerhalb von fünf Jahren ab dem 10. September 2008, was die Inhaber der Führerscheine D1, D1 + E, D oder D + E oder eines als gleichwertig anerkannten Führerscheins betrifft, und ab dem 10. September 2009, was die Inhaber der Führerscheine C1, C1 + E, C oder C + E oder eines als gleichwertig anerkannten Führerscheins betrifft, eine erste Weiterbildung von 35 Stunden absolvieren müssen.

50 Zudem kann nicht angenommen werden, dass diese Bedingung die erworbenen Rechte der Kraftfahrer beeinträchtigt, da zum einen die Richtlinie 76/914, aufgehoben und ersetzt durch die Richtlinie 2003/59, in ihrem Art. 1 Abs. 3 den Mitgliedstaaten erlaubt, für die Erlangung eines Befähigungsnachweises eine umfassendere Ausbildung zu fordern, als sie im Anhang dieser ersten Richtlinie vorgesehen war, und da zum anderen, wie das vorlegende Gericht ausführt, die tschechische Regelung bereits vor Umsetzung der Richtlinie 2003/59 durch das Gesetz Nr. 374/2007 im ZZOZ vorsah, dass der Besitz eines entsprechenden Führerscheins zum Führen der von der in Rede stehenden Richtlinie betroffenen Fahrzeuge nicht ausreichend war und dass, wie aus Rn. 15 des vorliegenden Urteils hervorgeht, die Fahrer dieser Kraftfahrzeuge verpflichtet waren, ihre Befähigung zum Führen von Kraftfahrzeugen durch jährliche Weiterbildungskurse zu vervollkommnen.

51 Schließlich verstößt eine zusätzliche Anforderung wie die durch die im Ausgangsverfahren in Rede stehende Regelung auferlegte nicht gegen Art. 15 der Charta. Gemäß Art. 52 Abs. 2 der Charta können die durch diesen Artikel garantierten Rechte nämlich Beschränkungen unterworfen werden, sofern diese Beschränkungen tatsächlich dem Gemeinwohl dienenden Zielen der Union entsprechen und nicht einen im Hinblick auf den verfolgten Zweck unverhältnismäßigen, nicht tragbaren Eingriff darstellen, der die so gewährleisteten Rechte in ihrem Wesensgehalt antastet (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 30. Juni 2005, Alessandrini u. a./Kommission, C-295/03 P, EU:C:2005:413, Rn. 86 und die

dort angeführte Rechtsprechung, und vom 4. Juli 2013, Gardella, C-233/12, EU:C:2013:449, Rn. 39). Wie in Rn. 47 des vorliegenden Urteils festgestellt wurde, erfüllt aber eine Regelung wie die im Ausgangsverfahren in Rede stehende diese Anforderungen.

52 Unter diesen Umständen ist auf die Vorlagefrage zu antworten, dass Art. 4 der Richtlinie 2003/59 dahin auszulegen ist, dass er einer nationalen Regelung wie der im Ausgangsverfahren fraglichen nicht entgegensteht, wonach Weiterbildungskurse im Ausmaß von 35 Stunden für die Kraftfahrer vorgeschrieben sind, die nach diesem Artikel von der für Kraftfahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr geltenden Pflicht zu einer Grundqualifikation ausgenommen sind, bevor sie die in Rede stehende Tätigkeit als Fahrer ausüben dürfen.

Kosten

53 Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem beim vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Achte Kammer) für Recht erkannt:

Art. 4 der Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und der Richtlinie 91/439/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates ist dahin auszulegen, dass er einer nationalen Regelung wie der im Ausgangsverfahren fraglichen nicht entgegensteht, wonach Weiterbildungskurse im Ausmaß von 35 Stunden für die Kraftfahrer vorgeschrieben sind, die nach diesem Artikel von der für Kraftfahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr geltenden Pflicht zu einer Grundqualifikation ausgenommen sind, bevor sie die in Rede stehende Tätigkeit als Fahrer ausüben dürfen.

Unterschriften