Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (όγδοο τμήμα)

της 7ης Ιουλίου 2016*

«Προδικαστική παραπομπή — Μεταφορά — Οδηγία 2003/59/ΕΚ — Υποχρέωση αρχικής επιμορφώσεως — Άρθρο 4 — Κεκτημένα δικαιώματα — Κάτοχοι αδειών οδηγήσεως που χορηγήθηκαν πριν από τις προβλεπόμενες στο άρθρο 4 ημερομηνίες — Απαλλαγή από την υποχρέωση αρχικής επιμορφώσεως — Εθνική ρύθμιση που επιβάλλει προηγουμένως πρόσθετη περιοδική κατάρτιση διάρκειας 35 ωρών για την εφαρμογή της εν λόγω απαλλαγής»

Στην υπόθεση C-447/15,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Krajský soud v Ostravě (περιφερειακό δικαστήριο της Ostrava, Τσεχική Δημοκρατία) με απόφαση της 16ης Ιουλίου 2015, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 18 Αυγούστου 2015, στο πλαίσιο της δίκης

Ivo Muladi

κατά

Krajský úřad Moravskoslezského kraje,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (όγδοο τμήμα),

συγκείμενο από τους D. Šváby (εισηγητή), πρόεδρο τμήματος, M. Safjan και M. Βηλαρά, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: Y. Bot

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— η Τσεχική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους M. Smolek και J. Vláčil,

— η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τις J. Hottiaux και Z. Malůšková,

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, να εκδικάσει την υπόθεση χωρίς ανάπτυξη προτάσεων,

εκδίδει την ακόλουθη

* Γλώσσα διαδικασίας: η τσεχική.

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 4 της οδηγίας 2003/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2003, σχετικά με την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση των οδηγών ορισμένων οδικών οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου και της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ του Συμβουλίου και για την κατάργηση της οδηγίας 76/914/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ 2003, L 226, σ. 4).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ του Ivo Muladi και της Krajský úřad Moravskoslezského kraje (περιφερειακής αρχής της Μοραβίας-Σιλεσίας, Τσεχική Δημοκρατία, στο εξής: περιφερειακή αρχή) με αντικείμενο τη χορήγηση πιστοποιητικού επαγγελματικής ικανότητας οδηγού.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

Η οδηγία 76/914/ΕΟΚ

3 Το άρθρο 1, παράγραφοι 1 και 3, της οδηγίας 76/914/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1976, περί της στοιχειώδους καταρτίσεως ορισμένων οδηγών οχημάτων οδικών μεταφορών (ΕΕ ειδ. έκδ. 05/002, σ. 167), ορίζει τα εξής:

«1. Κάθε πρόσωπο που είναι κάτοχος της κατάλληλης εθνικής αδείας οδηγήσεως και έχει αποκτήσει επαγγελματική κατάρτιση που καλύπτει τουλάχιστο τα θέματα που προβλέπονται στο παράρτημα της παρούσης οδηγίας, αναγνωρίζεται ότι ανταποκρίνεται στο στοιχειώδες επίπεδο καταρτίσεως που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 περίπτωση β) εδάφιο δεύτερο του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 543/69 για τους οδηγούς οχημάτων οδικών εμπορευματικών μεταφορών και στην παράγραφο 2 περίπτωση γ) του ανωτέρου άρθρου για τους οδηγούς οχημάτων οδικών επιβατικών μεταφορών.

[...]

3. Τα Κράτη μέλη δύνανται να απαιτούν από τους οδηγούς που εκτελούν στο έδαφός τους εθνικές μεταφορές καθώς και από τους οδηγούς που εκτελούν διεθνείς μεταφορές με οχήματα τα οποία είναι εγγεγραμμένα στα Κράτη αυτά, να υφίστανται πιο εκτεταμένη κατάρτιση από εκείνη που προβλέπεται στο παράρτημα, είτε πρόκειται για ήδη καθιερωμένη κατάρτιση σε Κράτος μέλος, είτε για κατάρτιση που Κράτος μέλος αποφασίζει να καθιερώσει στο μέλλον.»

4 Κατά το άρθρο 15, παράγραφος 2, της οδηγίας 2003/59, η οδηγία 76/914 καταργήθηκε και έπαυσε να ισχύει από τις 10 Σεπτεμβρίου 2009.

Η οδηγία 2003/59

5 Οι αιτιολογικές σκέψεις 2, 4, 5, 7, 10, 11 και 14 της οδηγίας 2003/59 έχουν ως εξής:

«(2) Δεδομένου ότι οι ανωτέρω διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 εφαρμόζονται σε πολύ μικρό ποσοστό των οδηγών και ότι η κατάρτιση των οδηγών δεν είναι σήμερα υποχρεωτική παρά μόνο σε ορισμένα κράτη μέλη, η πλειοψηφία των οδηγών που οδηγούν στο έδαφος της Κοινότητας ασκεί το επάγγελμα μόνο βάσει της άδειας οδήγησης.

[...]

(4) Ο καθορισμός νέων κοινοτικών κανόνων αποσκοπεί στη διασφάλιση της ποιότητας του οδηγού, μέσω επιμόρφωσης, τόσο για την πρόσβαση όσο και για την άσκηση της δραστηριότητας του οδηγού.

(5) Ειδικότερα, η υποχρέωση αρχικής επιμόρφωσης και περιοδικής κατάρτισης αποσκοπεί στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της ασφάλειας του οδηγού, συμπεριλαμβανομένων των ενεργειών του οδηγού όταν το όχημα ευρίσκεται εν στάσει. Εξάλλου, ο σύγχρονος χαρακτήρας του επαγγέλματος αναμένεται να δημιουργήσει στους νέους ενδιαφέρον για το επάγγελμα αυτό συμβάλλοντας έτσι στην πρόσληψη νέων οδηγών σε μια εποχή σπάνεως.

[...]

(7) Προκειμένου να μπορεί να αποδεικνύεται η συμμόρφωση του οδηγού προς τις υποχρεώσεις του, τα κράτη μέλη θα πρέπει να χορηγούν στον οδηγό πιστοποιητικό επαγγελματικής ικανότητας, στο εξής αποκαλούμενο "ΠΕΙ", που βεβαιώνει την αρχική επιμόρφωσή του ή την περιοδική κατάρτισή του.

[...]

(10) Οι ελάχιστες απαιτήσεις που πρέπει να τηρούνται ως προς την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση αφορούν τους κανόνες ασφάλειας που πρέπει να τηρούνται κατά την οδήγηση και όταν το όχημα ευρίσκεται εν στάσει. Η ανάπτυξη της αμυντικής οδήγησης -πρόβλεψη των κινδύνων, συνυπολογισμός των άλλων χρηστών του δρόμου- η οποία συμβαδίζει με την ορθολογική κατανάλωση καυσίμου, θα έχει θετικά αποτελέσματα τόσο στην κοινωνία όσο και στον ίδιο τον τομέα των οδικών μεταφορών.

(11) Η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να θίγει κεκτημένα δικαιώματα του οδηγού που έχει λάβει την άδεια οδήγησης την απαραίτητη για την άσκηση της δραστηριότητας της οδήγησης προ της ημερομηνίας που προβλέπεται για την απόκτηση του ΠΕΙ το οποίο βεβαιώνει την αντίστοιχη αρχική επιμόρφωση ή την περιοδική κατάρτιση.

[...]

(14) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιβάλλουν την ολοκλήρωση της πρώτης περιοδικής κατάρτισης και να χορηγούν στον οδηγό το αντίστοιχο ΠΕΙ εντός πέντε ετών είτε από την ημερομηνία έκδοσης του ΠΕΙ που βεβαιώνει την αρχική επιμόρφωση είτε από τη λήξη της προθεσμίας για την άσκηση από ορισμένους οδηγούς των κεκτημένων δικαιωμάτων τους. Θα πρέπει να επιτρέπονται επίσης επιμηκύνσεις ή συντομεύσεις των προθεσμιών αυτών. Έπειτα από την πρώτη περιοδική κατάρτισή του, ο οδηγός θα πρέπει να πραγματοποιεί περιοδική κατάρτιση ανά πέντε χρόνια.»

6 Με τίτλο «Πεδίο εφαρμογής», το άρθρο 1 της οδηγίας 2003/59 ορίζει τα εξής:

«Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στην δραστηριότητα της οδήγησης από:

α) υπηκόους κράτους μέλους και

β) υπηκόους τρίτων χωρών οι οποίοι απασχολούνται ή χρησιμοποιούνται από επιχείρηση εγκατεστημένη σε κράτος μέλος,

εφεξής αποκαλούμενους “οδηγούς”, οι οποίοι πραγματοποιούν οδικές μεταφορές εντός της Κοινότητας στο δημόσιο οδικό δίκτυο με:

— οχήματα για τα οποία απαιτείται άδεια οδήγησης μιας από τις κατηγορίες C1, C1 + E, C, C + E, όπως αυτές ορίζονται στην οδηγία 91/439/ΕΟΚ, ή άδεια οδήγησης η οποία αναγνωρίζεται ως ισοδύναμη,

— οχήματα για τα οποία απαιτείται άδεια οδήγησης μιας από τις κατηγορίες D1, D1 + E, D, D + E, όπως αυτές ορίζονται στην οδηγία 91/439/ΕΟΚ, ή άδεια οδήγησης η οποία αναγνωρίζεται ως ισοδύναμη.»

7 Το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 2003/59 προβλέπει ότι «[η] δραστηριότητα της οδήγησης, όπως ορίζεται στο άρθρο 1, υπόκειται σε υποχρέωση αρχικής επιμόρφωσης και σε υποχρέωση περιοδικής κατάρτισης».

8 Το άρθρο 4 της εν λόγω οδηγίας, με τίτλο «Κεκτημένα δικαιώματα», ορίζει τα εξής:

«Απαλλάσσονται της υποχρέωσης αρχικής επιμόρφωσης οι οδηγοί που είναι:

α) κάτοχοι άδειας οδήγησης μιας από τις κατηγορίες D1, D1 + E, D, D + E ή άδειας η οποία αναγνωρίζεται ως ισοδύναμη, οι οποίες έχουν εκδοθεί το αργότερο δύο έτη μετά από το τέλος της προθεσμίας μεταφοράς της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο·

β) κάτοχοι άδειας οδήγησης μιας από τις κατηγορίες C1, C1 + E, C, C + E ή άδειας η οποία αναγνωρίζεται ως ισοδύναμη, οι οποίες έχουν εκδοθεί το αργότερο τρία έτη μετά από το τέλος της προθεσμίας μεταφοράς της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο.»

9 Τα άρθρα 5 και 6 της ίδιας οδηγίας αφορούν τους κανόνες που ισχύουν για την αρχική επιμόρφωση των οδηγών καθώς και για το ΠΕΙ που την πιστοποιεί.

10 Τα άρθρα 7 και 8 της οδηγίας 2003/59 αφορούν τους κανόνες που ισχύουν για την περιοδική κατάρτιση των οδηγών καθώς και για το ΠΕΙ που την πιστοποιεί.

11 Το άρθρο 8 της εν λόγω οδηγίας, με τίτλο «ΠΕΙ το οποίο πιστοποιεί την περιοδική κατάρτιση», προβλέπει στις παραγράφους 1 έως 4 τα εξής:

«1. Μετά την ολοκλήρωση της περιοδικής κατάρτισης που αναφέρεται στο άρθρο 7, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών ή το εγκεκριμένο κέντρο κατάρτισης χορηγούν στον οδηγό ΠΕΙ το οποίο πιστοποιεί την περιοδική κατάρτιση.

2. Μια πρώτη περιοδική κατάρτιση πρέπει να παρακολουθείται:

α) από τον κάτοχο του ΠΕΙ που αναφέρεται στο άρθρο 6, εντός της πενταετίας που ακολουθεί την ημερομηνία χορήγησης του ΠΕΙ,

β) από τους οδηγούς που αναφέρονται στο άρθρο 4, εντός της πενταετίας που ακολουθεί τις ημερομηνίες που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 2, σύμφωνα με χρονοδιάγραμμα που καθορίζουν τα κράτη μέλη.

Τα κράτη μέλη μπορούν να παρατείνουν ή να συντομεύουν τις προθεσμίες των σημείων α) και β), μεταξύ άλλων, για να συμπίπτουν με την ημερομηνία λήξεως ισχύος της άδειας οδήγησης ή για να καθίσταται δυνατή η σταδιακή εισαγωγή του συστήματος περιοδικής κατάρτισης. Ωστόσο, η προθεσμία δεν μπορεί να είναι μικρότερη των τριών ετών ούτε μεγαλύτερη των επτά ετών.

3. Ο οδηγός που έχει παρακολουθήσει την πρώτη περιοδική κατάρτιση που αναφέρεται στην παράγραφο 2, πρέπει να παρακολουθεί περιοδική κατάρτιση ανά πενταετία, πριν από το τέλος της περιόδου ισχύος του ΠΕΙ που πιστοποιεί την κατάρτιση αυτή.

4. Ο κάτοχος του ΠΕΙ που αναφέρεται στο άρθρο 6 ή του ΠΕΙ που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1, καθώς και ο οδηγός που αναφέρεται στο άρθρο 4, οι οποίοι έχουν παύσει την άσκηση του επαγγέλματος και δεν πληρούν τις απαιτήσεις των παραγράφων 1, 2 και 3, πρέπει να παρακολουθούν περιοδική κατάρτιση πριν αρχίσουν και πάλι να ασκούν το επάγγελμα.»

12 Το άρθρο 14 της οδηγίας αυτής έχει ως εξής:

«1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία, πριν από τις 10 Σεπτεμβρίου 2006. Ενημερώνουν αμέσως σχετικά την Επιτροπή.

[...]

2. Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν αυτές τις διατάξεις:

— όσον αφορά την αρχική επιμόρφωση για την οδήγηση οχημάτων των κατηγοριών αδείας D1, D1 + E, D και D + E, από τις 10 Σεπτεμβρίου 2008,

— όσον αφορά την αρχική επιμόρφωση για την οδήγηση οχημάτων των κατηγοριών αδείας C1, C1 + E, C και C + E, από τις 10 Σεπτεμβρίου 2009.

[...]»

13 Το παράρτημα Ι της οδηγίας 2003/59, με τίτλο «Στοιχειώδεις απαιτήσεις για την επιμόρφωση και την κατάρτιση», ορίζει, στο πρώτο εδάφιο του τμήματος, το οποίο επιγράφεται «Περιεχόμενα», ότι «[ο]ι γνώσεις που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη από τα κράτη μέλη για τη διαπίστωση της αρχικής επιμόρφωσης και της περιοδικής κατάρτισης του οδηγού πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα θέματα του παρόντος καταλόγου. Οι υποψήφιοι οδηγοί πρέπει να αποκτούν το απαραίτητο επίπεδο γνώσεων και πρακτικών ικανοτήτων για την οδήγηση υπό συνθήκες απόλυτης ασφάλειας οχημάτων της αντίστοιχης κατηγορίας αδείας».

14 Το τμήμα 4 του παραρτήματος αυτού, με τίτλο «Υποχρεωτική περιοδική κατάρτιση που προβλέπεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο β)», προβλέπει ότι η διάρκεια των μαθημάτων υποχρεωτικής περιοδικής καταρτίσεως είναι 35 ώρες ανά πενταετία, παρέχεται δε κατά περιόδους 7 τουλάχιστον ωρών.

Το τσεχικό δίκαιο

15 Ο zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a změně některých zákonů (νόμος 247/2000 Sb. για την απόκτηση και τη διαρκή βελτίωση της επαγγελματικής ικανότητας οδηγήσεως μηχανοκίνητων οχημάτων καθώς και για την τροποποίηση ορισμένων διατάξεων), της 30ής Ιουνίου 2000 (στο εξής: ZZOZ), ο οποίος τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2001, θεσπίζει την υποχρέωση διαρκούς βελτιώσεως της επαγγελματικής ικανότητας των οδηγών με επιμόρφωση δεκαέξι ωρών ανά έτος και επακόλουθη εξέτασή τους.

16 Το άρθρο 52c, παράγραφοι 1 και 2, του νόμου αυτού προβλέπει την κανονική διαδικασία χορηγήσεως πιστοποιητικού επαγγελματικής ικανότητας οδηγού, η οποία εξαρτάται από την απόδειξη της επιτυχούς συμμετοχής σε εξέταση της επαγγελματικής ικανότητας του οδηγού κατά τη διάρκεια του εξαμήνου που προηγείται της υποβολής της αιτήσεως.

17 Ο ZZOZ τροποποιήθηκε με τον νόμο 374/2007 Sb, προκειμένου να μεταφερθεί η οδηγία 2003/59 στην εσωτερική έννομη τάξη.

18 Το άρθρο ΙΙ του νόμου 374/2007 Sb. ορίζει τα εξής:

«1. Οι οδηγοί που είναι κάτοχοι ισχύοντος [ΠΕΙ] οδηγού κατά την ημερομηνία ενάρξεως ισχύος του παρόντος νόμου υποχρεούνται, εντός εξαμήνου από την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού και σε κάθε περίπτωση πριν από τη λήξη ισχύος του πιστοποιητικού τους, να υποβάλουν εγγράφως αίτηση στην έχουσα διευρυμένη αρμοδιότητα δημοτική αρχή για την έκδοση πιστοποιητικού επαγγελματικής ικανότητας οδηγού. Η έχουσα διευρυμένη αρμοδιότητα δημοτική αρχή χορηγεί στον οδηγό, με βάση την αίτηση, πιστοποιητικό επαγγελματικής ικανότητας σύμφωνα με τον [ZZOZ], όπως τροποποιήθηκε με τον παρόντα νόμο κατά την ημερομηνία ενάρξεως της ισχύος του.

2. Τα μέχρι τούδε εκδοθέντα [ΠΕΙ] οδηγού παύουν να ισχύουν μετά την παρέλευση δώδεκα μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου ή κατά την ημερομηνία λήξεως της ισχύος τους σε περίπτωση που αυτά λήγουν νωρίτερα.

3. Στους οδηγούς που υποβλήθηκαν επιτυχώς σε εξέταση σύμφωνα με την προϊσχύουσα νομοθεσία πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου και στους οποίους, κατά την ημερομηνία ενάρξεως της ισχύος αυτού, δεν είχε χορηγηθεί [ΠΕΙ] οδηγού από την έχουσα διευρυμένη αρμοδιότητα δημοτική αρχή, χορηγείται πιστοποιητικό επαγγελματικής ικανότητας οδηγού από την έχουσα διευρυμένη αρμοδιότητα δημοτική αρχή σύμφωνα με τον [ZZOZ], όπως τροποποιήθηκε με τον παρόντα νόμο κατά την ημερομηνία ενάρξεως της ισχύος του.

4. Στους οδηγούς που αποκτούν άδεια οδηγήσεως υποκατηγορίας C1 έως τις 10 Σεπτεμβρίου 2009, η έχουσα διευρυμένη αρμοδιότητα δημοτική αρχή χορηγεί, κατόπιν εγγράφου αιτήσεως, πιστοποιητικό επαγγελματικής ικανότητας οδηγού σύμφωνα με τον [ZZOZ], όπως τροποποιήθηκε με τον παρόντα νόμο κατά την ημερομηνία ενάρξεως της ισχύος του.

5. Στους οδηγούς που αποκτούν άδεια οδηγήσεως από την ημερομηνία ενάρξεως ισχύος του παρόντος νόμου και έως τις 10 Σεπτεμβρίου 2008 για τις κατηγορίες και υποκατηγορίες D1, D1+E, D ή D+E, και έως τις 10 Σεπτεμβρίου 2009 για τις κατηγορίες και υποκατηγορίες C1+E, C ή C+E, η έχουσα διευρυμένη αρμοδιότητα δημοτική αρχή χορηγεί, κατόπιν εγγράφου αιτήσεως, πιστοποιητικό επαγγελματικής ικανότητας οδηγού σύμφωνα με τον [ZZOZ], όπως τροποποιήθηκε με τον παρόντα νόμο κατά την ημερομηνία ενάρξεως της ισχύος του. Η διάταξη αυτή ισχύει και για τους οδηγούς που είχαν αποκτήσει άδεια οδηγήσεως μιας από τις αναφερθείσες στην πρώτη περίοδο κατηγορίες και υποκατηγορίες έως και έξι μήνες πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου και δεν είναι κάτοχοι ισχύοντος [ΠΕΙ] οδηγού κατά την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού.

[...]

7. Οι οδηγοί στους οποίους χορηγείται πιστοποιητικό επαγγελματικής ικανότητας οδηγού σύμφωνα με τις παραγράφους 1, 3, 4 και 5 υποχρεούνται να παρακολουθούν περιοδική κατάρτιση σύμφωνα με τον [ZZOZ], όπως τροποποιήθηκε με τον παρόντα νόμο κατά την ημερομηνία ενάρξεως της ισχύος του. Η προβλεπόμενη από τον παρόντα νόμο υποχρέωση αρχικής καταρτίσεως δεν ισχύει στην περίπτωσή τους.»

19 Το άρθρο 48, παράγραφοι 4 και 5, του ZZOZ, όπως τροποποιήθηκε την 1η Αυγούστου 2011 με τον νόμο 133/2011 Sb., ο οποίος είχε μεταξύ άλλων ως σκοπό να διασφαλίσει την πλήρη μεταφορά της οδηγίας 2003/59 στην εσωτερική έννομη τάξη, ορίζει τα εξής:

«4. Ο οδηγός που είχε παύσει την επαγγελματική δραστηριότητά του και αρχίζει εκ νέου να την ασκεί χωρίς να έχει παρακολουθήσει την προβλεπόμενη στο άρθρο 48 περιοδική επιμόρφωση, υποχρεούται να παρακολουθήσει πρόγραμμα περιοδικής καταρτίσεως διάρκειας 35 ωρών, εάν σκοπεύει να αναλάβει εκ νέου την οδήγηση οχημάτων των οποίων οι οδηγοί έχουν υποχρέωση βελτιώσεως των επαγγελματικών ικανοτήτων τους [...]

5. Η παράγραφος 4 εφαρμόζεται κατ' αναλογία και στους οδηγούς που δεν είναι μέχρι τούδε κάτοχοι πιστοποιητικού επαγγελματικής ικανότητας οδηγού ή άλλου εγγράφου το οποίο πιστοποιεί την επαγγελματική τους επάρκεια και εξεδόθη σε άλλο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης σύμφωνα με τη νομοθεσία της […] Ένωσης, αλλά τους είχε χορηγηθεί άδεια οδηγήσεως της κατηγορίας ή υποκατηγορίας C1, C1+E, C ή C+E πριν από τις 10 Σεπτεμβρίου 2009, και, στην περίπτωση αδειών οδηγήσεως της κατηγορίας ή υποκατηγορίας D1, D1+E, D ή D+E, πριν από τις 10 Σεπτεμβρίου 2008.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

20 Ο I. Muladi είναι κάτοχος άδειας οδηγήσεως της κατηγορίας C από το έτος 1984 και άδειας οδηγήσεως της κατηγορίας D από το έτος 1989.

21 Έως τις 30 Μαρτίου 2008, ο I. Muladi ήταν πιστοποιημένος εξεταστής και είχε το δικαίωμα καταρτίσεως και εξετάσεως οδηγών σύμφωνα με τον ZZOZ.

22 Στις 14 Μαρτίου 2010, ο I. Muladi ζήτησε από τη Magistrát (δημοτική αρχή) της πόλεως Ostrava (Τσεχική Δημοκρατία) να του χορηγηθεί πιστοποιητικό επαγγελματικής ικανότητας οδηγού προβάλλοντας ότι, στις 9 και 28 Μαρτίου 2008, υπέβαλε ο ίδιος επιτυχώς τον εαυτό του σε εξέταση για τις κατηγορίες αδειών οδηγήσεως A, C και D σύμφωνα με την τότε ισχύουσα νομοθεσία, καθώς και ότι, κατά την εκτίμησή του, είχε παρακολουθήσει πρόγραμμα καταρτίσεως διάρκειας δεκαέξι ωρών που επιμελήθηκε ο ίδιος.

23 Στις 3 Ιουνίου 2010, η αίτησή του απορρίφθηκε με την αιτιολογία ότι δεν είχε αποδείξει την επιτυχή συμμετοχή του στις εξετάσεις που προέβλεπε η προγενέστερη του νόμου 374/2007 Sb. ρύθμιση κατά το χρονικό διάστημα των έξι μηνών που προηγούνταν της υποβολής της αιτήσεως αυτής.

24 Ο I. Muladi άσκησε ενδικοφανή προσφυγή κατά της αποφάσεως αυτής, η οποία απορρίφθηκε στις 13 Αυγούστου 2010 από την περιφερειακή αρχή.

25 Με απόφαση της 23ης Φεβρουαρίου 2012, το Krajský soud v Ostravě (περιφερειακό δικαστήριο της Ostrava, Τσεχική Δημοκρατία) ακύρωσε την απόφαση της περιφερειακής αρχής της 13ης Αυγούστου 2010. Στη συνέχεια, η περιφερειακή αρχή ακύρωσε την απόφαση της δημοτικής αρχής της πόλεως Ostrava της 3ης Ιουνίου 2010 και την κάλεσε να εκδώσει νέα απόφαση, επισημαίνοντας ότι πρέπει να εξετάσει εάν συντρέχουν οι προϋποθέσεις των άλλων δυνατοτήτων χορηγήσεως πιστοποιητικού επαγγελματικής ικανότητας οδηγού.

26 Στις 27 Σεπτεμβρίου 2012, η δημοτική αρχή της πόλεως Ostrava απέρριψε εκ νέου την αίτηση του I. Muladi.

27 Η απόφαση αυτή επικυρώθηκε με απόφαση της περιφερειακής αρχής της 15ης Ιανουαρίου 2013, κατά της οποίας βάλλει η προσφυγή που ασκήθηκε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου.

28 Στο πλαίσιο αυτό, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι η χορήγηση στον I. Muladi του αιτηθέντος ΠΕΙ δεν μπορεί να στηριχθεί σε καμία εκ των τριών νομικών βάσεων που προβλέπονται στο εθνικό δίκαιο, ήτοι στο άρθρο ΙΙ, παράγραφος 3, του νόμου 374/2007 Sb., στο άρθρο 52c του ZZOZ και στο άρθρο 48, παράγραφοι 4 και 5, του ZZOZ, όπως αυτός τροποποιήθηκε με τον νόμο 133/2011 Sb.

29 Συγκεκριμένα, όσον αφορά την πρώτη νομική βάση, το αιτούν δικαστήριο είναι της γνώμης ότι δεν εφαρμόζεται εν προκειμένω, διότι ακόμη και εκπαιδευτές όπως ο I. Muladi πρέπει να εξετάζονται και δεν μπορούν συνεπώς να υποβάλλονται σε αυτοεξέταση. Όσον αφορά τη δεύτερη νομική βάση, εκτιμά ότι ο Ivo Muladi δεν απέδειξε την επιτυχή συμμετοχή του στις εξετάσεις επαγγελματικής ικανότητας κατά το χρονικό διάστημα των έξι μηνών πριν από την υποβολή της αιτήσεώς του. Όσον αφορά, τέλος, την τρίτη νομική βάση, διαπιστώνει ότι ο Ivo Muladi δεν απέδειξε τη συμμετοχή του σε πρόγραμμα καταρτίσεως διάρκειας 35 ωρών.

30 Εντούτοις, όσον αφορά την ανωτέρω τελευταία νομική βάση, το αιτούν δικαστήριο αμφιβάλλει σχετικά με τη συμβατότητά της προς το δίκαιο της Ένωσης. Συναφώς εκτιμά ότι, μολονότι η οδηγία 2003/59 όπως και το άρθρο 91 ΣΛΕΕ δεν παρέχουν στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να θεσπίζουν αυστηρότερες ρυθμίσεις, η ευχέρεια αυτή απορρέει από τον σκοπό της οδηγίας αυτής, με την οποία επιδιώκεται ο καθορισμός των ελάχιστων προϋποθέσεων που πρέπει να πληρούνται στο πλαίσιο της αρχικής επιμορφώσεως και της περιοδικής καταρτίσεως των οδηγών. Επισημαίνει δε, συναφώς, ότι, ήδη πριν από τη μεταφορά της οδηγίας 2003/59 στην εθνική έννομη τάξη, η απλή άδεια οδηγήσεως δεν αρκούσε στην Τσεχική Δημοκρατία για την οδήγηση των οχημάτων που αφορά η εν λόγω οδηγία και ότι οι οδηγοί όφειλαν να βελτιώνουν διαρκώς την επαγγελματική ικανότητά τους με τους τρόπους που εκτίθενται στη σκέψη 15 της παρούσας αποφάσεως. Εντούτοις, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι μια τέτοια κανονιστική ρύθμιση θα μπορούσε να έλθει σε αντίθεση προς τις εύλογες προσδοκίες των οδηγών και να θίξει την επαγγελματική ελευθερία τους, την οποία κατοχυρώνει το άρθρο 15 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: Χάρτης), αλλά και να αποτελέσει ενδεχόμενο εμπόδιο στην ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων και υπηρεσιών στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

31 Κατόπιν των προεκτεθέντων, το Krajský soud v Ostravě (περιφερειακό δικαστήριο της Ostrava) αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Αντιτίθενται οι διατάξεις του άρθρου 4 της οδηγίας 2003/59 σε εθνική κανονιστική ρύθμιση που επιβάλλει πρόσθετες προϋποθέσεις για την απαλλαγή των οδηγών ορισμένων οδικών οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων ή επιβατών από την υποχρέωση αρχικής επιμορφώσεως;»

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

Επί του παραδεκτού

32 Η Τσεχική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι το υποβληθέν από το Krajský soud v Ostravě (περιφερειακό δικαστήριο της Ostrava) ερώτημα είναι απαράδεκτο, διότι το αιτούν δικαστήριο δεν διευκρινίζει τις συγκεκριμένες διατάξεις του τσεχικού δικαίου που παραβιάζουν την οδηγία 2003/59, εκθέτει δε μόνον αποσπασματικά τα πραγματικά περιστατικά χωρίς να περιγράφει πιο συγκεκριμένα το νομικό πλαίσιο εντός του οποίου καλείται να αποφανθεί καθώς και τις πραγματικές περιστάσεις που είναι συναφώς ουσιώδεις, ενώ περαιτέρω το υποβληθέν ερώτημα δεν έχει προδήλως καμία σχέση με την επίλυση της διαφοράς της κύριας δίκης όσον αφορά την υποχρέωση αρχικής επιμορφώσεως κατά την έννοια των άρθρων 5 και 6 της οδηγίας 2003/59, η δε διαφορά της κύριας δίκης έχει σχέση με την υποχρέωση παρακολουθήσεως προγραμμάτων περιοδικής καταρτίσεως κατά την έννοια των άρθρων 7 και 8 της οδηγίας αυτής.

33 Συναφώς πρέπει να υπομνησθεί ότι, στο πλαίσιο της θεσπισθείσας από το άρθρο 267 ΣΛΕΕ συνεργασίας μεταξύ του Δικαστηρίου και των εθνικών δικαστηρίων, εναπόκειται αποκλειστικώς στο εθνικό δικαστήριο, το οποίο έχει επιληφθεί της διαφοράς και φέρει την ευθύνη της αποφάσεως την οποία πρόκειται να εκδώσει, να εκτιμήσει, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιομορφίες της υποθέσεως, τόσο την αναγκαιότητα μιας προδικαστικής αποφάσεως για την έκδοση της δικής του αποφάσεως όσο και το λυσιτελές των ερωτημάτων που υποβάλλει στο Δικαστήριο. Επομένως, εφόσον το ερώτημα που τίθεται αφορά την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης, το Δικαστήριο, καταρχήν, οφείλει να αποφανθεί. Το Δικαστήριο μπορεί να αρνηθεί να αποφανθεί επί προδικαστικού ερωτήματος υποβληθέντος από εθνικό δικαστήριο μόνον όταν προκύπτει προδήλως ότι η ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης που ζητεί το εθνικό δικαστήριο δεν έχει καμία σχέση με το υποστατό ή το αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης, όταν το πρόβλημα είναι υποθετικής φύσεως ή ακόμα όταν το Δικαστήριο δεν διαθέτει τα απαιτούμενα πραγματικά και νομικά στοιχεία για να δώσει χρήσιμη απάντηση στα υποβληθέντα ενώπιόν του ερωτήματα (βλ. απόφαση της 17ης Μαρτίου 2016, Aspiro, C-40/15, EU:C:2016:172, σκέψη 17 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

34 Εν προκειμένω, η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως εκθέτει σαφώς τη σχέση μεταξύ της ζητούμενης ερμηνείας του άρθρου 4 της οδηγίας 2003/59 και της επιλύσεως της διαφοράς της οποίας έχει επιληφθεί το αιτούν δικαστήριο. Συγκεκριμένα, το δικαστήριο αυτό επισημαίνει ότι ζητεί να διευκρινιστεί το ζήτημα εάν ο Τσέχος νομοθέτης, με την έκδοση του νόμου 374/2007 Sb., με τον οποίο μετέφερε την οδηγία 2003/59 στην εσωτερική έννομη τάξη, μπορούσε να προβλέψει πρόσθετες προϋποθέσεις για τη διατήρηση των κεκτημένων δικαιωμάτων των οδηγών, στα οποία αναφέρεται το άρθρο αυτό και των οποίων τη διατήρηση διεκδικεί ο προσφεύγων στην υπόθεση της κύριας δίκης.

35 Ομοίως, όπως προκύπτει από τις σκέψεις 15 έως 23 της παρούσας αποφάσεως, η απόφαση περί παραπομπής παρέχει επαρκώς λεπτομερή περιγραφή τόσο του πραγματικού όσο και του νομικού πλαισίου της υποθέσεως της κύριας δίκης.

36 Κατά συνέπεια, το προδικαστικό ερώτημα είναι παραδεκτό.

Επί της ουσίας

37 Με το ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί εάν το άρθρο 4 της οδηγίας 2003/59 έχει την έννοια ότι αντιτίθεται σε εθνική ρύθμιση, όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης, δυνάμει της οποίας οι οδηγοί ορισμένων οδικών οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών, οι οποίοι απαλλάσσονται από την προβλεπόμενη στο εν λόγω άρθρο υποχρέωση αρχικής επιμορφώσεώς τους, πρέπει, προκειμένου να ασκήσουν την επίμαχη δραστηριότητα του οδηγού, να υποβληθούν προηγουμένως σε περιοδική κατάρτιση διάρκειας 35 ωρών.

38 Συναφώς πρέπει να επισημανθεί ότι, κατά το άρθρο 8, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, στοιχείο β', της οδηγίας 2003/59, σε συνδυασμό με την αιτιολογική σκέψη 14 της οδηγίας αυτής, οι οδηγοί που απαλλάσσονται από την προβλεπόμενη στο άρθρο 4 της οδηγίας αρχική επιμόρφωση έχουν βάσει αυτού το δικαίωμα ασκήσεως της δραστηριότητας του οδηγού κατά το τρέχον χρονικό διάστημα και έως την παρακολούθηση του πρώτου προγράμματος περιοδικής καταρτίσεώς τους. Το εν λόγω χρονικό διάστημα καθορίζεται από τα κράτη μέλη, σύμφωνα με το άρθρο 8, παράγραφος 2, δεύτερο εδάφιο, της εν λόγω οδηγίας, αλλά δεν μπορεί να υπολείπεται των τριών ετών ούτε να υπερβαίνει τα επτά έτη από τις ημερομηνίες που προβλέπει το άρθρο 14, παράγραφος 2, της οδηγίας αυτής, δηλαδή από τις 10 Σεπτεμβρίου 2008 για τους κατόχους άδειας οδηγήσεως μιας εκ των κατηγοριών D1, D1 + E, ή D, D + E ή άδειας οδηγήσεως που αναγνωρίζεται ως ισοδύναμη, και τις 10 Σεπτεμβρίου 2009 για τους κατόχους άδειας οδηγήσεως μιας εκ των κατηγοριών C1, C1 + E ή C, C + E ή άδειας οδηγήσεως που αναγνωρίζεται ως ισοδύναμη.

39 Από το παράρτημα I της οδηγίας 2003/59, με τίτλο «Στοιχειώδεις απαιτήσεις για την επιμόρφωση και την κατάρτιση», σε συνδυασμό με την αιτιολογική σκέψη 10 της οδηγίας αυτής, προκύπτει επίσης ότι η εν λόγω οδηγία προβαίνει σε μια ελάχιστη εναρμόνιση των εθνικών διατάξεων που αφορούν την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση των οδηγών ορισμένων οδικών οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών.

40 Συνεπώς, τα κράτη μέλη διατηρούν την ευχέρεια να επιβάλλουν, στους οδηγούς τους οποίους αφορά το άρθρο 4 της οδηγίας 2003/59, πρόσθετες προϋποθέσεις για την άσκηση της δραστηριότητας του οδηγού ορισμένων οδικών οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών.

41 Όσον αφορά ειδικότερα το άρθρο 4 της οδηγίας αυτής σε συνδυασμό με το άρθρο 14, παράγραφος 2, αυτής, δυνάμει του οποίου, και με σκοπό την κατοχύρωση των κεκτημένων δικαιωμάτων, οι κάτοχοι ορισμένων κατηγοριών αδειών οδηγήσεως απαλλάσσονται για ένα μεταβατικό χρονικό διάστημα από την υποχρέωση αρχικής επιμορφώσεως, πρέπει να θεωρηθεί ότι απλώς προβλέπει μια ελάχιστη εναρμόνιση των εθνικών διατάξεων.

42 Επιπροσθέτως θα ήταν αντίθετο προς την οικονομία της οδηγίας 2003/59 τα κράτη μέλη, ενώ δεν μπορούν να επιβάλλουν πρόσθετες απαιτήσεις σχετικά με την υποχρέωση αρχικής επιμορφώσεως, να μπορούν να ορίζουν πρόσθετες προϋποθέσεις για την απαλλαγή από την ίδια αυτή υποχρέωση.

43 Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, μια ελάχιστη εναρμόνιση δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να διατηρούν ή να θεσπίζουν αυστηρότερα μέτρα, υπό την προϋπόθεση εντούτοις ότι τα μέτρα αυτά δεν είναι ικανά να θέσουν σε σοβαρό κίνδυνο το επιδιωκόμενο από την επίμαχη οδηγία αποτέλεσμα (βλ., συναφώς, απόφαση της 23ης Νοεμβρίου 2006, Lidl Italia, C-315/05, EU:C:2006:736, σκέψη 48) και ότι συνάδουν με τη Συνθήκη ΛΕΕ (βλ., συναφώς, αποφάσεις της 23ης Απριλίου 2009, Scarpelli, C-509/07, EU:C:2009:255, σκέψη 24· της 10ης Σεπτεμβρίου 2009, Επιτροπή κατά Βελγίου, C-100/08, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2009:537, σκέψη 70· της 1ης Μαρτίου 2012, Akyüz, C-467/10, EU:C:2012:112, σκέψη 53, και της 25ης Απριλίου 2013, Jyske Bank Gibraltar, C-212/11, EU:C:2013:270, σκέψη 60).

44 Συναφώς, τα μέτρα αυτά μπορούν, παρά το περιοριστικό αποτέλεσμά τους, να είναι δικαιολογημένα, εφόσον ικανοποιούν επιτακτικό λόγο γενικού συμφέροντος, είναι πρόσφορα για την εξασφάλιση της επιτεύξεως του σκοπού τον οποίο επιδιώκουν και δεν βαίνουν πέραν του αναγκαίου για την επίτευξη του σκοπού μέτρου (βλ., συναφώς, απόφαση της 25ης Απριλίου 2013, Jyske Bank Gibraltar, C-212/11, EU:C:2013:270, σκέψη 60).

45 Πρέπει, συνεπώς, να εξεταστεί εάν δικαιολογείται μια προϋπόθεση, όπως η απαιτούμενη από την επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης ρύθμιση, η οποία επιβάλλει, για τη χορήγηση ΠΕΙ οδηγού, εκτός από την προβλεπόμενη στην οδηγία 2003/59 κατοχή άδειας της κατηγορίας D1, D1 + E ή D, D + E ή ισοδύναμης, χορηγηθείσας πριν από τις 10 Σεπτεμβρίου 2008, ή άδειας C1, C1 + E ή C, C + E ή ισοδύναμης, χορηγηθείσας πριν από τις 10 Σεπτεμβρίου 2009, τη συμμετοχή σε πρόγραμμα περιοδικής καταρτίσεως διάρκειας 35 ωρών.

46 Δεν αμφισβητείται ότι η εν λόγω προϋπόθεση συμβάλλει στη διασφάλιση της ποιότητας των οδηγών καθώς και στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και της ασφάλειας των οδηγών, που αποτελούν σκοπούς οι οποίοι μνημονεύονται στις αιτιολογικές σκέψεις 4 και 5 της οδηγίας 2003/59.

47 Περαιτέρω, μια τέτοια πρόσθετη απαίτηση δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι υπερβαίνει το αναγκαίο μέτρο για την επίτευξη των σκοπών αυτών.

48 Συναφώς πρέπει, κατ' αρχάς, να επισημανθεί ότι η εν λόγω απαίτηση αφορά μόνον τα πρόσωπα που δεν ήταν κάτοχοι πιστοποιητικού επαγγελματικής ικανότητας ή ισοδύναμου πιστοποιητικού και, επομένως, δεν ασκούσαν ή δεν ασκούσαν πλέον το επάγγελμα του οδηγού, και τελούσαν, συνεπώς, υπό την προβλεπόμενη στον ΖΖΟΖ υποχρέωση ετήσιας βελτιώσεως.

49 Στη συνέχεια, όσον αφορά τον επιδιωκόμενο σκοπό, μια διάταξη όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης επιβάλλει απαίτηση η οποία είναι παρόμοια με την περιεχόμενη στο άρθρο 8, παράγραφος 2, στοιχείο β', της οδηγίας 2003/59, σε συνδυασμό με το τμήμα 4 του παραρτήματος I της οδηγίας αυτής, δυνάμει του οποίου οι οδηγοί που απέκτησαν το ΠΕΙ τους βάσει του άρθρου 4 της οδηγίας 2003/59 πρέπει να παρακολουθήσουν το πρώτο πρόγραμμα καταρτίσεως 35 ωρών, κατ' αρχήν, εντός πενταετίας μετά τις 10 Σεπτεμβρίου 2008 για τους κατόχους άδειας D1, D1 + E ή D, D + E ή ισοδύναμης, και τις 10 Σεπτεμβρίου 2009 για τους κατόχους άδειας C1, C1 + E ή C, C + E ή ισοδύναμης.

50 Περαιτέρω, η διάταξη αυτή δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι θίγει τα κεκτημένα δικαιώματα των οδηγών, καθόσον, αφενός, η οδηγία 76/914, η οποία καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε από την οδηγία 2003/59, προέβλεπε, στο άρθρο 1, παράγραφος 3, τη δυνατότητα των κρατών μελών να απαιτούν για την απόκτηση του ΠΕΙ ευρύτερη κατάρτιση από την προβλεπόμενη στο παράρτημα της εν λόγω πρώτης οδηγίας και, αφετέρου, όπως επισημαίνει το αιτούν δικαστήριο, η τσεχική ρύθμιση, ήδη πριν από τη μεταφορά της οδηγίας 2003/59 στην εσωτερική έννομη τάξη με τον νόμο 374/2007 Sb., προέβλεπε, στον ZZOZ, ότι η κατοχή της κατάλληλης άδειας οδηγήσεως δεν αρκούσε για την οδήγηση των οχημάτων τα οποία αφορούσε η επίμαχη οδηγία και, όπως προκύπτει από τη σκέψη 15 της παρούσας αποφάσεως, οι οδηγοί των εν λόγω οχημάτων όφειλαν να βελτιώνουν την ικανότητά τους οδηγήσεως παρακολουθώντας ετήσια προγράμματα καταρτίσεως.

51 Τέλος, μια πρόσθετη απαίτηση όπως η επιβαλλόμενη από την επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης ρύθμιση δεν παραβαίνει το άρθρο 15 του Χάρτη. Πράγματι, κατά το άρθρο 52, παράγραφος 2, του Χάρτη, μπορούν να επιβληθούν περιορισμοί στα δικαιώματα που κατοχυρώνει το άρθρο αυτό, υπό την προϋπόθεση ότι οι περιορισμοί αυτοί ανταποκρίνονται πράγματι σε επιδιωκόμενους από την Ένωση σκοπούς γενικού συμφέροντος και δεν συνιστούν, λαμβανομένου υπόψη του επιδιωκόμενου σκοπού, υπέρμετρη και αφόρητη επέμβαση που θίγει αυτή καθ' αυτήν την ουσία των εν λόγω δικαιωμάτων (βλ., συναφώς, αποφάσεις της 30ής Ιουνίου 2005, Alessandrini κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-295/03 P, EU:C:2005:413, σκέψη 86 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία, καθώς και της 4ης Ιουλίου 2013, Gardella, C-233/12, EU:C:2013:449, σκέψη 39). Όμως, όπως διαπιστώθηκε στη σκέψη 47 της παρούσας αποφάσεως, μια ρύθμιση όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης πληροί τις προϋποθέσεις αυτές.

52 Υπό τις συνθήκες αυτές, στο υποβληθέν ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 4 της οδηγίας 2003/59 έχει την έννοια ότι δεν αντιτίθεται σε εθνική ρύθμιση όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης, δυνάμει της οποίας οι οδηγοί ορισμένων οδικών οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών, οι οποίοι απαλλάσσονται από την προβλεπόμενη στο εν λόγω άρθρο υποχρέωση αρχικής επιμορφώσεώς τους, πρέπει, προκειμένου να ασκήσουν την επίμαχη δραστηριότητα του οδηγού, να υποβληθούν προηγουμένως σε περιοδική κατάρτιση διάρκειας 35 ωρών.

Επί των δικαστικών εξόδων

53 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (όγδοο τμήμα) αποφαίνεται:

Το άρθρο 4 της οδηγίας 2003/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2003, σχετικά με την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση των οδηγών ορισμένων οδικών οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του

Συμβουλίου και της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ του Συμβουλίου και για την κατάργηση της οδηγίας 76/914/ΕΟΚ του Συμβουλίου, έχει την έννοια ότι δεν αντιτίθεται σε εθνική ρύθμιση όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης, δυνάμει της οποίας οι οδηγοί ορισμένων οδικών οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών, οι οποίοι απαλλάσσονται από την προβλεπόμενη στο εν λόγω άρθρο υποχρέωση αρχικής επιμορφώσεώς τους, πρέπει, προκειμένου να ασκήσουν την επίμαχη δραστηριότητα του οδηγού, να υποβληθούν προηγουμένως σε περιοδική κατάρτιση διάρκειας 35 ωρών.

(υπογραφές)