Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Octava)

de 7 de julio de 2016*

«Procedimiento prejudicial — Transporte — Directiva 2003/59/CE — Obligación de cualificación inicial — Artículo 4 — Derechos adquiridos — Titulares de permisos de conducción expedidos con anterioridad a las fechas previstas en el artículo 4 — Exención de la obligación de cualificación inicial — Normativa nacional que fija un requisito adicional de formación continua previa de 35 horas de duración para beneficiarse de la exención»

En el asunto C-447/15,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Krajský soud v Ostravě (Tribunal regional de Ostrava, República Checa), mediante resolución de 16 de julio de 2015, recibida en el Tribunal de Justicia el 18 de agosto de 2015, en el procedimiento entre

Ivo Muladi

y

Krajský úřad Moravskoslezského kraje,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Octava),

integrado por el Sr. D. Šváby (Ponente), Presidente de Sala, y los Sres. M. Safjan y M. Vilaras, Jueces;

Abogado General: Sr. Y. Bot;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

— en nombre del Gobierno checo, por los Sres. M. Smolek y J. Vláčil, en calidad de agentes;

— en nombre de la Comisión Europea, por las Sras. J. Hottiaux y Z. Malůšková, en calidad de agentes;

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, oído el Abogado General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones;

dicta la siguiente

* Lengua de procedimiento: checo.

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 4 de la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, por la que se modifican el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo y la Directiva 91/439/CEE del Consejo y se deroga la Directiva 76/914/CEE del Consejo (DO 2003, L 226, p. 4).

2 Esta petición se ha presentado en el marco de un litigio entre el Sr. Ivo Muladi y la Krajský úřad Moravskoslezského kraje (autoridad regional de la región de Moravia-Silesia, República Checa; en lo sucesivo, «autoridad regional») a propósito de la expedición de una tarjeta de aptitud profesional de conductor.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

Directiva 76/914/CEE

3 El artículo 1, apartados 1 y 3, de la Directiva 76/914/CEE del Consejo, de 16 de diciembre de 1976, relativa al nivel mínimo de formación de determinados conductores de vehículos de transporte por carretera (DO 1976, L 357, p. 36), dispone lo siguiente:

«1. El nivel mínimo de formación previsto en el segundo guión de la letra b) del apartado 1 del artículo 5 del Reglamento (CEE) n.º 543/69 para el conductor de vehículos de transporte de mercancías por carretera, y en la letra c) del apartado 2 de dicho artículo para el conductor de vehículos de transporte de viajeros por carretera, se reconocerá a toda persona que sea titular del permiso de conducción nacional apropiado y que haya adquirido una formación profesional que comprenda como mínimo las materias contempladas en el Anexo de la presente Directiva.

[...]

3. Los Estados miembros podrán exigir a los conductores que efectúen en su territorio transportes nacionales, así como a los conductores que efectúen transportes internacionales con vehículos matriculados en ellos, la adquisición de una formación más amplia que la prevista en el Anexo II. Podrá tratarse de una formación ya organizada en un Estado miembro, o bien de una formación que un Estado miembro decida introducir en el futuro.»

4 Con arreglo al artículo 15, apartado 2, de la Directiva 2003/59, la Directiva 76/914 fue derogada con efectos desde el 10 de septiembre de 2009.

Directiva 2003/59

5 Los considerandos 2, 4, 5, 7, 10, 11 y 14 de la Directiva 2003/59 declaran:

«(2) Dado que las disposiciones del Reglamento (CEE) n.º 3820/85 se aplican a un reducido porcentaje de conductores y que en la actualidad sólo en ciertos Estados miembros se exige la formación obligatoria de conductor, la mayoría de los conductores que conducen en el territorio de la Comunidad ejercen su oficio al amparo solamente del permiso de conducción.

[...]

(4) La fijación de una nueva normativa comunitaria tiene por finalidad garantizar que el conductor, en virtud de su cualificación, esté capacitado tanto para el acceso como para la prosecución de la actividad de conducción.

(5) Más concretamente, la obligación de una cualificación inicial y de una formación continua tiene por objeto mejorar la seguridad vial y la seguridad del conductor, incluso durante las operaciones efectuadas por el conductor con el vehículo parado. Asimismo, la modernidad de la profesión de conductor debería suscitar entre los jóvenes un interés por dicho oficio, lo que habría de contribuir a la contratación de nuevos conductores en una época de escasez.

[...]

(7) A fin de poder establecer que el conductor cumple sus obligaciones, los Estados miembros deben expedir al conductor un certificado de aptitud profesional, denominado en lo sucesivo CAP, que certifique su cualificación inicial o su formación continua.

[...]

(10) Los requisitos mínimos que han de respetarse en el marco de la cualificación inicial y de la formación continua se refieren a las normas de seguridad que han de observarse durante la conducción y con el vehículo parado. El fomento de la conducción defensiva —anticipación a los peligros, concienciación sobre los demás usuarios de la carretera— que corre pareja con la racionalización del consumo de carburante, tendrá efectos positivos tanto para la sociedad como para el propio sector mismo de transportes por carretera.

(11) La presente Directiva no debe menoscabar los derechos adquiridos por el conductor titular del permiso de conducción necesario para ejercer la actividad de conducción en una fecha anterior a la prevista para obtener el CAP que certifica la cualificación inicial correspondiente o la formación continua.

[...]

(14) Los Estados miembros deben establecer la realización de la primera formación continua y expedir al conductor el correspondiente CAP dentro de los cinco años siguientes bien a la fecha de expedición del CAP que certifica la cualificación inicial, o bien a la fecha de caducidad del límite establecido para que determinados conductores invoquen sus derechos adquiridos. Deben permitirse igualmente reducciones o prolongaciones de dichos plazos. Tras su primera formación continua, el conductor debe seguir una formación continua cada cinco años.»

6 Con el título «Ámbito de aplicación», el artículo 1 de la Directiva 2003/59 establece lo siguiente:

«La presente Directiva se aplicará [a] la actividad de conducción de los:

a) nacionales de un Estado miembro;

b) nacionales de un tercer país empleados o utilizados por una empresa establecida en un Estado miembro,

denominados en lo sucesivo *conductores*, que efectúen una actividad de transporte por carretera dentro de la Comunidad, en vías públicas, por medio de vehículos:

— para los que se exija un permiso de conducción de una de las categorías C1, C1+E, C o C+E, tal como se definen en la Directiva 91/439/CEE, o un permiso de conducción reconocido como equivalente,

— para los que se exija un permiso de conducción de una de las categorías D1, D1+E, D o D+E, tal como se definen en la Directiva 91/439/CEE, o un permiso de conducción reconocido como equivalente.»

7 El artículo 3, apartado 1, de la Directiva 2003/59 dispone que «la actividad de conducción, definida en el artículo 1, estará subordinada a una obligación de cualificación inicial y a una obligación de formación continua».

8 Con el título «Derechos adquiridos», el artículo 4 de dicha Directiva establece:

«Estarán exentos de la obligación de cualificación inicial los conductores que sean:

a) titulares de un permiso de conducción de una de las categorías D1, D1+E, D, D+E o de un permiso reconocido como equivalente, expedido a más tardar dos años después de la fecha límite de incorporación al Derecho nacional de la presente Directiva;

b) titulares de un permiso de conducción de una de las categorías C1, C1+E, C, C+E o de un permiso reconocido como equivalente, expedido a más tardar tres años después de la fecha límite de incorporación al Derecho nacional de la presente Directiva.»

9 Los artículos 5 y 6 de esta misma Directiva se refieren a las normas aplicables a la cualificación inicial de los conductores y al CAP acreditativo de ésta.

10 Los artículos 7 y 8 de la Directiva 2003/59 se refieren a las normas aplicables a la formación continua de los conductores y al CAP acreditativo de ésta.

11 Bajo la rúbrica «CAP acreditativo de la formación continua», el artículo 8 de dicha Directiva dispone, en sus apartados 1 a 4, lo siguiente:

«1. Tras la terminación de la formación continua prevista en el artículo 7, las autoridades competentes de los Estados miembros o el centro de formación autorizado expedirán a nombre del conductor un CAP acreditativo de la formación continua.

2. Deberán seguir por primera vez una formación continua:

a) los titulares del CAP previsto en el artículo 6, en el transcurso de los cinco años siguientes a la fecha de expedición de dicho CAP;

b) los conductores contemplados en el artículo 4, en el transcurso de los cinco años siguientes respectivamente a las fechas contempladas en el apartado 2 del artículo 14, con arreglo a un calendario fijado por los Estados miembros.

Los Estados miembros podrán reducir o prolongar los plazos contemplados en las letras a) y b), en particular, a efectos de hacerlo coincidir con la fecha de expiración del permiso de conducción o de permitir una introducción gradual de la formación continua. Sin embargo, dicho plazo no podrá ser inferior a tres años ni superior a siete años.

3. El conductor que haya terminado un primer curso de formación continua a que se refiere el apartado 2 seguirá una formación continua cada cinco años antes del final del período de validez del CAP acreditativo de la formación continua.

4. Los titulares del CAP previsto en el artículo 6 o del CAP previsto en el apartado 1 de [este] artículo, así como los conductores contemplados en el artículo 4, que hayan dejado de ejercer la profesión y no cumplan las exigencias de los apartados 1, 2 y 3, deberán seguir un curso de formación continua antes de reanudar el ejercicio de la profesión.»

12 El artículo 14 de la Directiva está redactado en los siguientes términos:

«1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva antes del 10 de septiembre de 2006. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

[...]

2. Los Estados miembros aplicarán estas disposiciones:

— respecto a la cualificación inicial exigida para la conducción de vehículos de las categorías de permiso de conducción D1, D1+E, D y D+E a partir del 10 de septiembre de 2008.

— respecto a la cualificación inicial exigida para la conducción de vehículos de las categorías de permiso de conducción C1, C1+E, C y C+E, a partir del 10 de septiembre de 2009.

[...]»

13 El anexo I de la Directiva 2003/59, titulado «Requisitos mínimos de cualificación y formación» expone, en el primer párrafo de su sección 1, titulada «Lista de materias», que «los conocimientos que deberán tener en cuenta los Estados miembros para la verificación de la cualificación inicial y la formación continua del conductor deberán referirse al menos a las materias enumeradas en la presente lista. Los candidatos deberán alcanzar el nivel de conocimientos y de aptitudes prácticas necesario para conducir con seguridad la categoría de vehículos de que se trate».

14 Bajo el epígrafe «Formación continua obligatoria prevista en la letra b) del apartado 1 del artículo 3», la sección 4 de este anexo dispone que la duración de los cursos de formación continua obligatoria será de 35 horas cada cinco años y se impartirán por períodos de un mínimo de siete horas.

Derecho checo

15 La zákon č. 247/2000 Sb., o získáváni a zdokonalováni odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a změně některých zákonů (Ley n.º 247/2000 Sb., sobre adquisición y perfeccionamiento de la aptitud profesional para la conducción de vehículos de motor y de modificación de determinadas leyes), de 30 de junio de 2000 (en lo sucesivo, «ZZOZ»), que entró en vigor el 1 de enero de 2001, impone la obligación de perfeccionamiento de la aptitud profesional de los conductores a razón de dieciséis horas anuales y el examen posterior de éstos.

16 El artículo 52c, apartados 1 y 2, de dicha Ley prevé un procedimiento ordinario de expedición de la tarjeta de aptitud profesional de conductor, que está supeditada a que se acredite haber superado el examen de aptitud profesional de los conductores dentro de los seis meses anteriores a la presentación de la solicitud.

17 En orden a la transposición de la Directiva 2003/59, la ZZOZ fue modificada por la Ley n.º 374/2007 Sb.

18 El artículo II de la Ley n.º 374/2007 Sb. dispone lo siguiente:

«1. Los conductores que sean titulares de [CAP] de conductor válidos en la fecha de entrada en vigor de la presente Ley deberán presentar, en el plazo de seis meses a partir de su entrada en vigor y, en cualquier caso, antes de que expire el certificado vigente, una solicitud por escrito a la autoridad municipal con competencia ampliada para expedir certificados de aptitud profesional de conductor. Sobre la base de dicha solicitud, la autoridad municipal con competencia ampliada deberá expedir al conductor una tarjeta de aptitud profesional de conductor con arreglo a la [ZZOZ], en su versión vigente a partir de la fecha de entrada en vigor de la presente Ley.

2. La validez de los [CAP] de conductor expedidos hasta la fecha expirará transcurridos doce meses a partir de la fecha de entrada en vigor de la presente Ley y, en cualquier caso, en la fecha de expiración de su período de validez.

3. Los conductores que hayan superado el examen de conformidad con la normativa vigente antes de la entrada en vigor de la presente Ley y a los que, en el momento de dicha entrada en vigor, la autoridad municipal con competencia ampliada no haya expedido un [CAP] de conductor, recibirán de dicha autoridad una tarjeta de aptitud profesional de conductor, con arreglo a la [ZZOZ], en su versión vigente a partir de la fecha de entrada en vigor de la presente Ley.

4. Previa solicitud por escrito, la autoridad municipal con competencia ampliada expedirá a los conductores que obtengan el permiso de conducción de la subcategoría C1 antes del 10 de septiembre de 2009, una tarjeta de aptitud profesional de conductor con arreglo a la [ZZOZ] en su versión vigente a partir de la fecha de entrada en vigor de la presente Ley.

5. Previa solicitud por escrito, la autoridad municipal con competencia ampliada expedirá a los conductores que obtengan el permiso de conducción en el período comprendido entre la fecha de entrada en vigor de la presente Ley y el 10 de septiembre de 2008, para las categorías y subcategorías D1, D1+E, D o D+E, y el 10 de septiembre de 2009, para las categorías y subcategorías C1+E, C o C+E, una tarjeta de aptitud profesional de conductor con arreglo a la [ZZOZ], en su versión vigente a partir de la fecha de entrada en vigor de la presente Ley. Esta disposición también será de aplicación a los conductores que hayan obtenido el permiso de conducción de las categorías y subcategorías mencionadas en la primera frase en los seis meses anteriores a la fecha de entrada en vigor de la presente Ley y no sean titulares de un [CAP] de conductor válido en la fecha de entrada en vigor de la presente Ley.

[...]

7. Los conductores a los que se expida una tarjeta de aptitud profesional de conductor en virtud de los apartados 1, 3, 4 y 5, deberán asistir periódicamente a cursos de formación con arreglo a la [ZZOZ] en su versión vigente a partir de la fecha de entrada en vigor de la presente Ley. La obligación, prevista en la presente ley, relativa a la cualificación inicial no les será de aplicación.»

19 El artículo 48, apartados 4 y 5, de la ZZOZ, en su versión modificada el 1 de agosto de 2011 por la Ley n.º 133/2011 Sb. con el fin, entre otros, de garantizar la completa transposición de la Directiva 2003/59, dispone lo siguiente:

«4. El conductor que haya dejado de ejercer su actividad profesional y vuelva a ejercerla sin haber recibido la formación continua prevista en el artículo 48, deberá realizar un curso de formación de treinta y cinco horas de duración si desea volver a conducir un vehículo para cuya conducción se exija al conductor perfeccionar sus aptitudes profesionales [...]

5. Las disposiciones del apartado 4 se aplicarán también por analogía a los conductores que hasta la fecha no hayan sido titulares de una tarjeta de aptitud profesional de conductor o de un documento que acredite su aptitud profesional emitido por otro Estado miembro de la Unión Europea de conformidad con la normativa de la Unión, pero que hayan obtenido el permiso de conducción de las categorías o subcategorías C1, C1+E, C y C+E antes del 10 de septiembre de 2009 y, en el caso de permisos de conducción de las categorías o subcategorías D1, D1+E, D o D+E, antes del 10 de septiembre de 2008.»

Litigio principal y cuestión prejudicial

20 El Sr. Muladi es titular de un permiso de conducción de categoría C desde 1984 y de un permiso de conducción de categoría D desde 1989.

21 Hasta el 30 de marzo de 2008, el Sr. Muladi era un examinador acreditado con derecho a impartir formación y a examinar con arreglo a la ZZOZ.

22 El 14 de marzo de 2010, el Sr. Muladi solicitó ante el Magistrát (ayuntamiento) de la ciudad de Ostrava (República Checa) la expedición de una tarjeta de aptitud profesional de conductor alegando que el 9 y el 28 de marzo de 2008 se había examinado a sí mismo para los permisos de conducción de las categorías A, C y D con arreglo a la normativa aplicable y estimaba además haber seguido una formación de dieciséis horas que se había impartido a sí mismo.

23 El 3 de junio de 2010, su solicitud fue desestimada por no haber aportado pruebas de haber superado el examen previsto por la normativa anterior a la Ley n.º 374/2007 Sb. durante los seis meses anteriores a la presentación de dicha solicitud.

24 El Sr. Muladi interpuso un recurso contra esta resolución, que fue desestimado el 13 de agosto de 2010 por la autoridad regional.

25 Mediante resolución de 23 de febrero de 2012, el Krajský soud v Ostravě (Tribunal regional de Ostrava, República Checa) anuló la resolución de la autoridad regional de 13 de agosto de 2010. A continuación, la autoridad regional anuló la resolución del ayuntamiento de Ostrava de 3 de junio de 2010 e instó a éste a adoptar una nueva resolución, indicándole que debía examinar si se cumplían los requisitos de las otras posibilidades para expedir una tarjeta de aptitud profesional de conductor.

26 El 27 de septiembre de 2012, el ayuntamiento de Ostrava desestimó nuevamente la solicitud del Sr. Muladi.

27 Esta resolución fue confirmada mediante resolución de la autoridad regional de 15 de enero de 2013, contra la que se dirige el recurso de que conoce el órgano jurisdiccional remitente.

28 Dentro de este contexto, este último considera que la expedición del CAP solicitado por el Sr. Muladi no puede basarse en ninguno de los tres fundamentos jurídicos previstos por el Derecho nacional, a saber, el artículo II, apartado 3, de la Ley n.º 374/2007 Sb., el artículo 52c de la ZZOZ ni el artículo 48, apartados 4 y 5, de la ZZOZ, en su versión modificada por la Ley n.º 133/2011 Sb.

29 En efecto, por lo que respecta al primer fundamento jurídico, dicho órgano jurisdiccional considera que no es aplicable, ya que incluso los formadores como el Sr. Muladi debían someterse a un examen y, por lo tanto, no podían autoexaminarse. En cuanto al segundo fundamento jurídico, estima que el Sr. Muladi no aportó ninguna prueba de haber superado el examen de aptitud profesional durante los seis meses anteriores a su demanda. Por último, en cuanto al tercer fundamento jurídico, observa que el Sr. Muladi no ha acreditado su participación en un curso de formación de 35 horas de duración.

30 No obstante, en lo que se refiere a este último fundamento jurídico, el órgano jurisdiccional remitente alberga dudas sobre su conformidad con el Derecho de la Unión. Considera que, si bien ni la Directiva 2003/59 ni el artículo 91 TFUE contienen una autorización a los Estados miembros para adoptar una normativa más estricta, tal facultad se deduce del objetivo de dicha Directiva, que pretende establecer exigencias mínimas en relación con la cualificación inicial y la formación continua de los conductores. Indica, a este respecto, que incluso con anterioridad a la transposición de la Directiva 2003/59, en la República Checa no bastaba un mero permiso de conducción para conducir los vehículos contemplados en la Directiva y que los conductores estaban obligados a perfeccionar su aptitud profesional con arreglo a los criterios enunciados en el apartado 15 de la presente sentencia. Sin embargo, señala que tal normativa podría vulnerar las expectativas legítimas de los conductores y su libertad profesional consagrada en el artículo 15 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (en lo sucesivo, «Carta») y constituir asimismo un obstáculo potencial a la libre circulación de personas y servicios en la Unión Europea.

31 Habida cuenta de las anteriores consideraciones, el Krajský soud v Ostravě (Tribunal regional de Ostrava) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿Se oponen las disposiciones del artículo 4 de la Directiva 2003/59 a una normativa nacional que establece requisitos adicionales para eximir a los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera de la obligación de obtener una cualificación inicial?»

Sobre la cuestión prejudicial

Sobre la admisibilidad

32 El Gobierno checo sostiene que la cuestión planteada por el Krajský soud v Ostravě (Tribunal regional de Ostrava) es inadmisible por no haber precisado el órgano jurisdiccional remitente las disposiciones concretas del Derecho checo que podrían vulnerar la Directiva 2003/59, por dar sólo una descripción fragmentaria de los hechos, sin describir más concretamente el marco jurídico en el que ha de pronunciarse ni las circunstancias de hecho esenciales a ese respecto y por no guardar manifiestamente la cuestión planteada relación alguna con la solución del litigio principal, puesto que aquélla se refiere a la obligación de cualificación inicial en el sentido de los artículos 5 y 6 de la Directiva 2003/59, mientras que el litigio principal se refiere a la obligación de seguir una formación continua en el sentido de los artículos 7 y 8 de dicha Directiva.

33 A este respecto, debe recordarse que, dentro del marco de la cooperación entre el Tribunal de Justicia y los órganos jurisdiccionales nacionales establecida por el artículo 267 TFUE, corresponde exclusivamente al juez nacional, que conoce del litigio y debe asumir la responsabilidad de la decisión jurisdiccional que debe adoptarse, apreciar, a la luz de las particularidades del asunto, tanto la necesidad de una decisión prejudicial para poder dictar sentencia, como la pertinencia de las cuestiones que plantea al Tribunal de Justicia. Por consiguiente, siempre que la cuestión planteada se refiera a la interpretación del Derecho de la Unión, el Tribunal de Justicia está, en principio, obligado a pronunciarse. La negativa del Tribunal de Justicia a pronunciarse sobre una cuestión planteada por un órgano jurisdiccional nacional sólo es posible cuando resulta patente que la interpretación solicitada del Derecho de la Unión no tiene relación alguna con la realidad o con el objeto del litigio principal, cuando el problema es de naturaleza hipotética o también cuando el Tribunal de Justicia no dispone de los elementos de hecho o de Derecho necesarios para responder eficazmente a las cuestiones planteadas (sentencia de 17 de marzo de 2016, Aspiro, C-40/15, EU:C:2016:172, apartado 17 y jurisprudencia citada).

34 En este caso, la petición de decisión prejudicial pone claramente de manifiesto la relación entre la interpretación requerida del artículo 4 de la Directiva 2003/59 y la solución del litigio de que conoce el órgano jurisdiccional remitente. En efecto, éste indica que alberga dudas acerca de si, a la hora de adoptar la Ley n.º 374/2007 Sb., que llevaba a cabo la transposición de la Directiva 2003/59, el legislador checo podía establecer requisitos adicionales para el mantenimiento de los derechos adquiridos de los conductores, derechos que se contemplan en dicho artículo y que reivindica el demandante en el procedimiento principal.

35 Asimismo, como se desprende de los apartados 15 a 23 de la presente sentencia, la resolución de remisión proporciona una descripción suficientemente detallada tanto del marco fáctico como del marco jurídico del litigio principal.

36 Por consiguiente, la cuestión prejudicial es admisible.

Sobre el fondo

37 Mediante su cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en lo sustancial, si el artículo 4 de la Directiva 2003/59 debe interpretarse en el sentido de que se opone a una normativa nacional, como la que es objeto del procedimiento principal, en virtud de la cual se exige un requisito de formación continua previa de 35 horas de duración a los beneficiarios de la exención de la obligación de cualificación inicial de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, establecida en dicho artículo, para ejercer la actividad de conducción en cuestión.

38 A este respecto, procede señalar que, con arreglo al artículo 8, apartado 2, párrafo primero, letra b), de la Directiva 2003/59, leído a la luz del considerando 14 de ésta, los conductores beneficiarios de la exención de cualificación inicial prevista en el artículo 4 de dicha Directiva están autorizados, sobre este fundamento, a ejercer la actividad de conducción durante un período que se extiende hasta la realización de su primera formación continua. Este período lo determinan los Estados miembros de conformidad con el artículo 8, apartado 2, párrafo segundo, de la Directiva, pero no puede ser ni inferior a tres años ni superior a 7 años según las fechas contempladas en el artículo 14, apartado 2, de esa misma Directiva, esto es, o bien el 10 de septiembre de 2008 para los titulares de un permiso de conducción de una de las categorías D1, D1+E, D o D+E o de un permiso reconocido como equivalente, o bien el 10 de septiembre de 2009 para los titulares de un permiso de conducir de una de las categorías C1, C1+E, C o C+E o de un permiso reconocido como equivalente.

39 Se desprende asimismo del anexo I de la Directiva 2003/59, titulado «Requisitos mínimos de cualificación y formación», leído a la luz del considerando 10 de dicha Directiva, que ésta efectúa una armonización mínima de las disposiciones nacionales relativas a la cualificación inicial y a la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera.

40 Por lo tanto, los Estados miembros no están privados de la facultad de imponer a los conductores contemplados en el artículo 4 de la Directiva 2003/59 requisitos adicionales para ejercer la actividad de conducción de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera.

41 Por lo que respecta, más concretamente, al artículo 4 de dicha Directiva, puesto en relación con el artículo 14, apartado 2, de ésta, en virtud del cual, a efectos de garantizar los derechos adquiridos, los titulares de determinadas categorías de permisos de conducción disfrutan, con carácter transitorio, de una exención de la obligación de cualificación inicial, debe considerarse que se limita a efectuar una armonización mínima de las disposiciones nacionales.

42 Por otra parte, sería contrario a la sistemática de la Directiva 2003/59 que los Estados miembros, mientras que pueden imponer requisitos adicionales con respecto a la obligación de cualificación inicial, no pudiesen fijar condiciones adicionales con respecto a la exención de esa misma obligación.

43 Según jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia, una armonización mínima no impide a los Estados miembros mantener o adoptar medidas más estrictas, siempre que no sean susceptibles de comprometer seriamente la consecución del resultado prescrito por la directiva de que se trate (véase, en este sentido, la sentencia de 23 de noviembre de 2006, Lidl Italia, C-315/05, EU:C:2006:736, apartado 48) y que sean conformes con el Tratado FUE (véanse, en este sentido, las sentencias de 23 de abril de 2009, Scarpelli, C-509/07, EU:C:2009:255, apartado 24; de 10 de septiembre 2009, Comisión/Bélgica, C-100/08, no publicada, EU:C:2009:537, apartado 70; de 1 de marzo de 2012, Akyüz, C-467/10, EU:C:2012:112, apartado 53, y de 25 de abril de 2013, Jyske Bank Gibraltar, C-212/11, EU:C:2013:270, apartado 60).

44 A este último respecto, tales medidas pueden estar justificadas, pese a su efecto restrictivo, siempre que respondan a una razón imperiosa de interés general, que sean adecuadas para garantizar la realización del objetivo que persiguen y que no vayan más allá de lo necesario para alcanzarlo (véase, en este sentido, la sentencia de 25 de abril de 2013, Jyske Bank Gibraltar, C-212/11, EU:C:2013:270, apartado 60).

45 Procede, por lo tanto, apreciar si está justificado un requisito como el que exige la normativa objeto del procedimiento principal, que, a efectos de obtener el CAP de conductor, además de poseer, conforme a lo previsto por la Directiva 2003/59, un permiso de conducción de la categoría D1, D1+E, D o D+E o equivalente, expedido antes del 10 de septiembre de 2008, o un permiso C1, C1+E, C o C+E o equivalente, expedido antes del 10 de septiembre de 2009, obliga a participar en un curso de formación continua previa de 35 horas.

46 Es obvio que dicho requisito contribuye a garantizar la capacitación de los conductores y a reforzar la seguridad vial y la de los conductores, objetivos contemplados en los considerandos 4 y 5 de la Directiva 2003/59.

47 Por otra parte, no puede considerarse que tal exigencia adicional vaya más allá de lo necesario para alcanzar esos objetivos.

48 A este respecto, procede señalar, en primer lugar, que se aplica únicamente a quienes no eran titulares de una tarjeta de aptitud profesional o de un certificado equivalente y, por lo tanto, no ejercían o no ejercían ya la profesión de conductores y, en consecuencia, no estaban sujetos a la obligación de perfeccionamiento anual prevista por la ZZOZ.

49 Seguidamente, en cuanto a su objeto, una disposición como la cuestionada en el procedimiento principal impone una exigencia similar a la contenida en el artículo 8, apartado 2, letra b), de la Directiva 2003/59, en relación con la sección 4 del anexo I de dicha Directiva, en virtud del cual los conductores que hayan obtenido su CAP con arreglo al artículo 4 de la Directiva 2003/59 deben seguir una primera formación de 35 horas, en principio, en el transcurso de los cinco años siguientes al 10 de septiembre de 2008 en el caso de los titulares de permisos D1, D1+E, D o D+E o equivalente, y al 10 de septiembre de 2009 para los titulares de permisos C1, C1+E, C o C+E o equivalente.

50 Además, no puede considerarse que lesione los derechos adquiridos de los conductores, puesto que, por una parte, la Directiva 76/914, derogada y sustituida por la Directiva 2003/59, preveía en su artículo 1, apartado 3, la posibilidad de que los Estados miembros exigiesen una formación más amplia que la establecida en el anexo de esa primera Directiva para obtener el CAP y, por otra parte, como señala el órgano jurisdiccional remitente, la normativa checa, ya antes de la transposición de la Directiva 2003/59 mediante la Ley n.º 374/2007 Sb., establecía en la ZZOZ que la posesión de un permiso de conducción adecuado no bastaba para conducir los vehículos contemplados por la

Directiva en cuestión y que, como se desprende del apartado 15 de la presente sentencia, los conductores de tales vehículos estaban obligados a perfeccionar su aptitud para la conducción mediante cursos de formación anuales.

51 Por último, una exigencia adicional como la impuesta por la normativa objeto del procedimiento principal no viola el artículo 15 de la Carta. En efecto, de conformidad con el artículo 52, apartado 5, de la Carta, pueden imponerse restricciones a los derechos garantizados por dicho artículo siempre y cuando esas restricciones respondan efectivamente a objetivos de interés general perseguidos por la Unión y no constituyan, habida cuenta del objetivo perseguido, una intervención desmesurada e intolerable que afecte a la propia esencia de los derechos así garantizados (véanse, en este sentido, las sentencias de 30 de junio de 2005, Alessandrini y otros/Comisión, C-295/03 P, EU:C:2005:413, apartado 86 y jurisprudencia citada, y de 4 de julio de 2013, Gardella, C-233/12, EU:C:2013:449, apartado 39). Pues bien, como se ha declarado en el apartado 47 de la presente sentencia, una normativa como la que es objeto del procedimiento principal cumple estos requisitos.

52 Por lo tanto, procede responder a la cuestión planteada que el artículo 4 de la Directiva 2003/59 debe interpretarse en el sentido de que no se opone a una normativa nacional, como la que es objeto del procedimiento principal, en virtud de la cual se exige un requisito de formación continua previa de 35 horas de duración a los beneficiarios de la exención de la obligación de cualificación inicial de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, establecida en dicho artículo, para ejercer la actividad de conducción en cuestión.

Costas

53 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Octava) declara:

El artículo 4 de la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, por la que se modifican el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo y la Directiva 91/439/CEE del Consejo y se deroga la Directiva 76/914/CEE del Consejo, debe interpretarse en el sentido de que no se opone a una normativa nacional, como la que es objeto del procedimiento principal, en virtud de la cual se exige un requisito de formación continua previa de 35 horas de duración a los beneficiarios de la exención de la obligación de cualificación inicial de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, establecida en dicho artículo, para ejercer la actividad de conducción en cuestión.

Firmas