Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kahdeksas jaosto)

7 päivänä heinäkuuta 2016*

Ennakkoratkaisupyyntö ? Liikenne — Direktiivi 2003/59/EY ? Velvollisuus hankkia perustason ammattipätevyys — 4 artikla — Saavutetut oikeudet — Ajokortin haltijat, joille ajokortti on myönnetty ennen 4 artiklassa säädettyjä ajankohtia ? Vapautus velvollisuudesta hankkia perustason ammattipätevyys ? Kansallinen säännöstö, jossa asetetaan lisävaatimukseksi 35 tunnin jatkokoulutus ennakkoedellytyksenä kyseisen vapautuksen saamiselle

Asiassa C-447/15,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Krajský soud v Ostravě (Ostravan alueellinen tuomioistuin, Tšekki) on esittänyt 16.7.2015 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 18.8.2015, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Ivo Muladi

vastaan

Krajský úřad Moravskoslezského kraje,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (kahdeksas jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja D. Šváby (esittelevä tuomari) sekä tuomarit M. Safjan ja M. Vilaras,

julkisasiamies: Y. Bot,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

— Tšekin hallitus, asiamiehinään M. Smolek ja J. Vláčil,

— Euroopan komissio, asiamiehinään J. Hottiaux ja Z. Malůšková,

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,

on antanut seuraavan

* Oikeudenkäyntikieli: tšekki.

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta, neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 ja neuvoston direktiivin 91/439/ETY muuttamisesta sekä neuvoston direktiivin 76/914/ETY kumoamisesta 15.7.2003 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/59/EY (EUVL 2003, L 226, s. 4) 4 artiklan tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat Ivo Muladi ja Krajský úřad Moravskoslezského kraje (Moravia-Sleesian alueen aluehallintoviranomainen, Tšekki, jäljempänä aluehallintoviranomainen) ja joka koskee kuljettajan ammattipätevyyskortin myöntämistä.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

Direktiivi 76/914/ETY

3 Tieliikenteen kuljettajien koulutuksen vähimmäistasosta 16.12.1976 annetun neuvoston direktiivin 76/914/ETY (EYVL 1976, L 357, s. 36) 1 artiklan 1 ja 3 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Jokaisella, jolla on asianmukainen kansallinen ajokortti ja jolla on ammatillinen koulutus vähintään tämän direktiivin liitteessä luetelluissa asioissa, katsotaan olevan asetuksen (ETY) N:o 543/69 5 artiklan 1 kohdan b alakohdan toisessa luetelmakohdassa tarkoitettu maanteiden tavaraliikenteeseen tarkoitettujen ajoneuvojen kuljettajien vähimmäiskoulutus tai mainitun artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitettu maanteiden henkilöliikenteeseen tarkoitettujen ajoneuvojen kuljettajien vähimmäiskoulutus.

– –

3. Jäsenvaltiot voivat vaatia, että niiden alueella kansallista liikennettä harjoittavien kuljettajien ja mainitussa valtiossa rekisteröidyillä ajoneuvoilla kansainvälistä liikennettä harjoittavien kuljettajien on hankittava liitteessä tarkoitettua koulutusta laajempi koulutus. Tällainen koulutus voi olla sellaista, jota jäsenvaltiossa jo järjestetään tai jota jäsenvaltio tulevaisuudessa päättää järjestää.”

4 Direktiivi 76/914 on kumottu direktiivin 2003/59 15 artiklan 2 kohdan mukaisesti 10.9.2009 lukien.

Direktiivi 2003/59

5 Direktiivin 2003/59 johdanto-osan 2, 4, 5, 7, 10, 11 ja 14 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(2) Koska asetuksen (ETY) N:o 3820/85 säännökset koskevat vain erittäin pientä prosenttiosuutta kuljettajista ja koska kuljettajien pakollisesta koulutuksesta on säädetty vain joissakin jäsenvaltioissa, suurin osa nykyisin yhteisön alueella ajavista kuljettajista harjoittaa ammattiaan pelkän ajokortin perusteella.

– –

(4) Uusien yhteisön sääntöjen vahvistamisen tarkoituksena on koulutuksen avulla varmistaa kuljettajan ammattitaito sekä kuljettajan ammattiin pääsyn että sen jatkuvan harjoittamisen osalta.

(5) Pakollisen perustason ammattipätevyyden ja jatkokoulutuksen tarkoituksena on erityisesti parantaa tieturvallisuutta ja kuljettajan turvallisuutta myös niiden tehtävien yhteydessä, jotka kuljettaja hoitaa ajoneuvon ollessa pysäköitynä. Kuljettajan ammatin nykyaikaisen luonteen olisi myös herätettävä nuorissa mielenkiintoa tätä ammattia kohtaan, jotta aikoina, jolloin kuljettajista on pulaa, voitaisiin saada uusia kuljettajia palvelukseen.

– –

(7) Jotta jäsenvaltiot voivat osoittaa, että kuljettaja täyttää hänelle asetetut vaatimukset, jäsenvaltioiden olisi annettava kuljettajalle ammattitaitoa osoittava todistus, jäljempänä ’CAP’, perustason ammattipätevyydestä tai jatkokoulutuksesta.

– –

(10) Perustason ammattipätevyyden antavassa koulutuksessa ja jatkokoulutuksessa noudatettavat vähimmäisvaatimukset koskevat turvallisuussääntöjä, joita on noudatettava ajoneuvon ollessa ajossa ja pysäytettynä. Ennakoivan ajotavan – vaaratilantilanteiden ennakointi, muiden tiellä liikkujien huomioon ottaminen – kehittäminen rinta rinnan polttoaineen kulutuksen vähentämisen kanssa vaikuttaa myönteisesti niin yhteiskuntaan kuin itse maantiekuljetusalaan.

(11) Tällä direktiivillä ei saisi olla vaikutusta saavutettuihin oikeuksiin niiden kuljettajien osalta, joilla on kuljettajan ammatin harjoittamiseen tarvittava ajokortti, joka on hankittu ennen sitä ajankohtaa, josta alkaen edellytetään vastaavan perustason ammattipätevyyden tai jatkokoulutuksen osoittavaa CAP-todistusta.

– –

(14) Jäsenvaltioiden olisi säädettävä, että ensimmäinen jatkokoulutusjakso on suoritettava viiden vuoden kuluessa joko perustason ammattipätevyyttä osoittavan CAP-todistuksen antamisesta tai tietyille kuljettajille saavutettujen oikeuksien vaatimista varten asetetun määräajan päättymisestä, ja niiden olisi annettava kuljettajalle tästä CAP-todistus. Näitä ajanjaksoja olisi voitava lyhentää tai pidentää. Ensimmäisen jatkokoulutusjakson suorittaneen kuljettajan olisi suoritettava jatkokoulutusta joka viides vuosi.”

6 Direktiivin 2003/59 1 artiklassa, jonka otsikko on ”Soveltamisala”, säädetään seuraavaa:

”Tätä direktiiviä sovelletaan kuljetustoimintaan, jota suorittavat:

a) jäsenvaltion kansalaiset,

b) kolmannen maan kansalaiset, joilla on jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen kanssa työsuhde tai joita jäsenvaltioon sijoittautunut yritys käyttää,

jäljempänä ’kuljettajat’, jotka suorittavat maantiekuljetuksia yhteisössä seuraavanlaisilla ajoneuvoilla:

— ajoneuvot, joiden kuljettamiseen vaaditaan direktiivin 91/439/ETY mukainen luokkaan C1, C1 + E, C tai C + E kuuluva tai vastaavaksi tunnustettu ajokortti,

— ajoneuvot, joiden kuljettamiseen vaaditaan direktiivin 91/439/ETY mukainen luokkaan D1, D1 + E, D tai D + E kuuluva tai vastaavaksi tunnustettu ajokortti.”

7 Direktiivin 2003/59 3 artiklan 1 kohdassa säädetään, että ”edellä 1 artiklassa määritellyn kuljetustoiminnan harjoittamisen ehtona on velvoite hankkia perustason ammattipätevyys ja osallistua jatkokoulutukseen”.

8 Kyseisen direktiivin 4 artiklassa, jonka otsikko on ”Saavutetut oikeudet”, säädetään seuraavaa:

”Pakollisen perustason ammattipätevyyden hankkimisesta vapautetaan kuljettajat, joilla on

a) luokkaan D1, D1 + E, D tai D + E kuuluva tai vastaavaksi tunnustettu ajokortti, joka on myönnetty viimeistään kahden vuoden kuluttua päivästä, jona tämä direktiivi on saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä;

b) luokkaan C1, C1 + E, C tai C + E kuuluva tai vastaavaksi tunnustettu ajokortti, joka on myönnetty viimeistään kolmen vuoden kuluttua päivästä, jona tämä direktiivi on saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä.”

9 Saman direktiivin 5 ja 6 artikla koskevat kuljettajien perustason ammattipätevyyteen ja sitä osoittavaan CAP-todistukseen sovellettavia sääntöjä.

10 Direktiivin 2003/59 7 ja 8 artikla koskevat kuljettajien jatkokoulutukseen ja sitä osoittavaan CAP-todistukseen sovellettavia sääntöjä.

11 Kyseisen direktiivin 8 artiklan, jonka otsikko on ”Ammattitaitoa osoittava todistus (CAP) jatkokoulutuksesta”, 1–4 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Edellä 7 artiklassa tarkoitetun jatkokoulutuksen päätyttyä jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset tai hyväksytty koulutuskeskus antavat kuljettajalle ammattitaitoa osoittavan todistuksen (CAP) jatkokoulutuksesta.

2. Seuraavien kuljettajien on suoritettava ensimmäinen jatkokoulutusjakso:

a) 6 artiklassa tarkoitetun ammattitaitoa osoittavan todistuksen (CAP) haltija viiden vuoden kuluessa todistuksen antamisesta;

b) 4 artiklassa tarkoitetut kuljettajat viiden vuoden kuluessa 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuista ajankohdista jäsenvaltioiden määräämän aikataulun mukaisesti.

Jäsenvaltiot voivat lyhentää tai pidentää a ja b alakohdassa tarkoitettua aikaa muun ohessa sitä silmällä pitäen, että sekä ajokortin että todistuksen viimeinen voimassaolopäivä olisi sama tai että jatkokoulutusjärjestelyt saadaan toteutettua asteittain. Tämän ajan on kuitenkin oltava vähintään kolme ja enintään seitsemän vuotta.

3. Edellä 2 kohdassa tarkoitetun ensimmäisen jatkokoulutusjakson suorittaneen kuljettajan on suoritettava jatkokoulutusjakso joka viides vuosi ja ennen jatkokoulutuksesta annetun ammattitaitoa osoittavan todistuksen (CAP) voimassaolon päättymistä.

4. Edellä 6 artiklassa tarkoitetun ammattitaitoa osoittavan todistuksen (CAP) tai tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetun ammattitaitoa osoittavan todistuksen (CAP) haltijan ja 4 artiklassa tarkoitetun kuljettajan, jotka ovat keskeyttäneet ammattinsa harjoittamisen ja jotka eivät täytä 1–3 kohdan vaatimuksia, on suoritettava jatkokoulutusjakso ennen ammatin harjoittamiseen uudelleen ryhtymistä.”

12 Saman direktiivin 14 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Jäsenvaltioiden on saatettava voimaan tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset ennen 10 päivää syyskuuta 2006. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava niistä komissiolle.

– –

2. Jäsenvaltioiden on sovellettava näitä säädöksiä

— luokkiin D1, D1 + E, D ja D + E kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen tarvittavan perustason ammattipätevyyden osalta 10 päivästä syyskuuta 2008,

— luokkiin C1, C1 + E, C ja C + E kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen tarvittavan perustason ammattipätevyyden osalta 10 päivästä syyskuuta 2009.

– –”

13 Direktiivin 2003/59 liitteessä I, jonka otsikko on ”Ammattipätevyyttä ja koulutusta koskevat vähimmäisvaatimukset”, olevan 1 jakson, jonka otsikko on ”Oppiaineiden luettelo”, ensimmäisessä kohdassa todetaan, että ”kuljettajan ammattiin pyrkivillä on oltava sellaiset tiedot ja käytännön taidot, että he kykenevät ajamaan turvallisesti kyseisen ajokorttiluokan ajoneuvoja.”

14 Kyseisen liitteen 4 jaksossa, jonka otsikko on ”3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa säädetty pakollinen jatkokoulutus”, säädetään, että pakollisten jatkokoulutuskurssien keston on oltava 35 tuntia joka viides vuosi ja että ne järjestetään jaksoissa, joiden kunkin kesto on vähintään seitsemän tuntia.

Tšekin oikeus

15 Moottoriajoneuvojen kuljettajien ammattipätevyyden hankkimisesta ja täydentämisestä sekä eräiden lakien muuttamisesta 30.6.2000 annetulla lailla nro 247/2000 Sb. (zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a změně některých zákonů, jäljempänä ZZOZ), joka on tullut voimaan 1.1.2001, on säädetty velvollisuudesta kuljettajien ammattipätevyyden täydentämiseen 16 tunnin ajan vuodessa sekä tutkinnosta, joka heidän on sen jälkeen suoritettava.

16 Kyseisen lain 52c §:n 1 ja 2 momentissa säädetään kuljettajan ammattipätevyyskortin myöntämistä koskevasta tavanomaisesta menettelystä siten, että myöntämisen edellytyksenä on todistus kuljettajan ammattipätevyystutkinnon hyväksytystä suorittamisesta hakemuksen jättämistä edeltävänä kuuden kuukauden ajanjaksona.

17 ZZOZ:aa muutettiin lailla nro 374/2007 Sb. direktiivin 2003/59 saattamiseksi osaksi kansallista oikeusjärjestystä.

18 Lain nro 374/2007 Sb. II §:ssä säädetään seuraavaa:

”1. Kuljettajien, joilla on tämän lain voimaantulopäivänä voimassa oleva kuljettajan [CAP-todistus], on kuuden kuukauden kuluessa tämän lain voimaantulosta ja viimeistään kuljettajan [CAP-todistuksen] voimassaolon päättymispäivänä tehtävä laajennetun toimivallan omaavalle kunnalle kirjallinen hakemus kuljettajan ammattipätevyyskortin myöntämiseksi. Laajennetun toimivallan omaava kunta myöntää hakemuksen perusteella kuljettajan ammattipätevyyskortin [ZZOZ:n] nojalla, sellaisena kuin se on muutettuna tällä lailla tämän lain voimaan tullessa.

2. Aikaisemmin myönnettyjen kuljettajan [CAP-todistusten] voimassaolo päättyy 12 kuukauden kuluttua tämän lain voimaantulosta ja viimeistään niiden voimassaolon alkuperäisenä päättymispäivänä.

3. Laajennetun toimivallan omaava kunta myöntää kuljettajille, jotka ovat ennen tämän lain voimaantuloa suorittaneet voimassa olevan säännöstön mukaisesti tutkinnon hyväksytysti ja joille laajennetun toimivallan omaava kunta ei ole tämän lain voimaantuloon mennessä myöntänyt [CAP-todistusta], kuljettajan ammattipätevyyskortin [ZZOZ:n] nojalla, sellaisena kuin se on muutettuna tällä lailla tämän lain voimaan tullessa.

4. Laajennetun toimivallan omaava kunta myöntää kuljettajille, jotka saavat C1-alaluokan ajo-oikeuden viimeistään 10.9.2009, kirjallisen hakemuksen perusteella kuljettajan ammattipätevyyskortin [ZZOZ:n] nojalla, sellaisena kuin se on muutettuna tällä lailla tämän lain voimaan tullessa.

5. Laajennetun toimivallan omaava kunta myöntää kuljettajille, jotka saavat tämän lain voimaantulon ja 10.9.2008 välisenä aikana ajo-oikeuden luokkaan tai alaluokkaan D1, D1 + E, D tai D + E taikka tämän lain voimaantulon ja 10.9.2009 välisenä aikana ajo-oikeuden luokkaan tai alaluokkaan C1 + E, C tai C + E, kirjallisen hakemuksen perusteella kuljettajan ammattipätevyyskortin [ZZOZ:n] nojalla, sellaisena kuin se on muutettuna tällä lailla tämän lain voimaan tullessa. Tätä säännöstä sovelletaan myös kuljettajiin, jotka ovat saaneet ajo-oikeuden ensimmäisessä virkkeessä mainittuihin luokkiin tai alaluokkiin enintään kuusi kuukautta ennen tämän lain voimaantuloa ja joilla ei ole tämän lain voimaantulopäivänä voimassa olevaa kuljettajan [CAP-todistusta].

– –

7. Kuljettajien, joille myönnetään kuljettajan ammattipätevyyskortti 1, 3, 4 tai 5 momentin nojalla, on osallistuttava jatkokoulutukseen [ZZOZ:n] nojalla, sellaisena kuin se on muutettuna tällä lailla tämän lain voimaan tullessa. Heihin ei sovelleta tässä laissa säädettyä velvollisuutta osallistua perustason ammattipätevyyskoulutukseen.”

19 ZZOZ:n, sellaisena kuin se on 1.8.2011 lähtien muutettuna lailla nro 133/2011 Sb., jonka tarkoituksena on erityisesti direktiivin 2003/59 täysimääräinen täytäntöönpano, 48 §:n 4 ja 5 momentissa säädetään seuraavaa:

”4. Kuljettajan, joka on keskeyttänyt ammatissaan työskentelyn ja ryhtyy sen jälkeen työskentelemään uudelleen tässä ammatissa, vaikkei hän ole suorittanut 48 §:ssä säädettyä jatkokoulutusta, on suoritettava 35 tunnin pituinen jatkokoulutuskurssi, jos hän aikoo jälleen kuljettaa ajoneuvoa, jonka kuljettaminen edellyttää, että kuljettaja on hankkinut kuljettajien pakollisen ammatillisen täydennyskoulutuksen – –

5. Edellä 4 momentissa olevia säännöksiä sovelletaan analogisesti myös kuljettajiin, joilla ei tähän mennessä ole ollut kuljettajan ammattipätevyyskorttia tai ammattipätevyyden osoittavaa asiakirjaa, jonka Euroopan unionin muu jäsenvaltio on myöntänyt unionin säännöstön mukaisesti – –, mutta joille on myönnetty ajo-oikeus luokkaan tai alaluokkaan C1, C1 + E, C tai C + E ennen 10.9.2009 taikka luokkaan tai alaluokkaan D1, D1 + E, D tai D + E ennen 10.9.2008.”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymys

20 Muladilla on ollut C-luokan ajo-oikeus vuodesta 1984 lähtien ja D-luokan ajo-oikeus vuodesta 1989 lähtien.

21 Muladi oli 30.3.2008 asti hyväksytty tutkinnon vastaanottaja, jolla oli oikeus antaa koulutusta ja vastaanottaa tutkintosuorituksia ZZOZ:n nojalla.

22 Muladi haki 14.3.2010 Ostravan kaupungin (Tšekki) Magistrátilta (kunnan hallintoviranomainen) kuljettajan ammattipätevyyskorttia vedoten siihen, että hän oli 9. ja 28.3.2008 vastaanottanut ajokorttiluokkia A, C ja D koskevat omat tutkintosuorituksensa voimassa olevan säännöstön mukaisesti ja että hän oli näkemyksensä mukaan osallistunut 16 tunnin pituiseen koulutukseen, jonka hän oli pitänyt itselleen.

23 Hänen hakemuksensa hylättiin 3.6.2010 sillä perusteella, ettei hän ollut esittänyt selvitystä lakia nro 374/2007 Sb. edeltäneessä säännöstössä edellytetyn tutkinnon hyväksytystä suorittamisesta hakemuksen tekemistä edeltävänä kuuden kuukauden ajanjaksona.

24 Muladi teki tästä päätöksestä valituksen, jonka aluehallintoviranomainen hylkäsi 13.8.2010 antamallaan päätöksellä.

25 Krajský soud v Ostravě (Ostravan alueellinen tuomioistuin, Tšekki) kumosi 23.2.2012 antamallaan päätöksellä aluehallintoviranomaisen 13.8.2010 antaman päätöksen. Tämän jälkeen aluehallintoviranomainen kumosi Ostravan kaupungin hallintoviranomaisen 3.6.2010 antaman päätöksen sekä kehotti tätä viranomaista tekemään uuden päätöksen ja ilmoitti sille, että sen oli tutkittava, täyttyivätkö kuljettajan ammattipätevyyskortin myöntämisen muut vaihtoehtoiset edellytykset.

26 Ostravan kaupungin hallintoviranomainen hylkäsi Muladin hakemuksen toistamiseen 27.9.2012.

27 Tämä päätös pysytettiin aluehallintoviranomaisen 15.1.2013 antamalla päätöksellä, johon ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa nostettu kanne kohdistuu.

28 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo tässä yhteydessä, ettei Muladin hakemaa CAP-todistusta voida myöntää millään kansallisessa oikeudessa säädetyistä kolmesta oikeudellisesta perusteesta, jotka ovat lain nro 374/2007 Sb. II §:n 3 momentti, ZZOZ:n 52c § ja ZZOZ:n, sellaisena kuin se on muutettuna lailla nro 133/2011 Sb., 48 §:n 4 ja 5 momentti.

29 Ensimmäistä perustetta ei nimittäin voida kyseisen tuomioistuimen näkemyksen mukaan soveltaa, koska myös kouluttajien, kuten Muladin, on suoritettava tutkinto eivätkä he siten voi vastaanottaa omaa tutkintosuoritustaan. Toisesta perusteesta kyseinen tuomioistuin katsoo, ettei Muladi ole esittänyt selvitystä ammattipätevyyttä osoittavan tutkinnon hyväksytystä suorittamisesta hänen hakemuksensa jättämistä edeltävänä kuuden kuukauden ajanjaksona. Kolmannesta perusteesta se toteaa lopuksi, ettei Muladi ole esittänyt selvitystä osallistumisestaan 35 tunnin pituiseen koulutukseen.

30 Ennakkoratkaisua pyytäneellä tuomioistuimella on kuitenkin epäilyjä viimeksi mainitun oikeudellisen perusteen yhdenmukaisuudesta unionin oikeuden kanssa. Tältä osin se katsoo, että vaikkei direktiivissä 2003/59 eikä SEUT 91 artiklassa oikeuteta jäsenvaltioita ottamaan käyttöön tiukempaa säännöstöä, oikeus tähän perustuu direktiivin tavoitteeseen, joka on kuljettajien perustason ammattipätevyyden ja jatkokoulutuksen yhteydessä noudatettavien vähimmäisvaatimusten asettaminen. Se toteaa tältä osin, että Tšekissä pelkkä ajokortti ei riittänyt direktiivin 2003/59 soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen edes ennen direktiivin saattamista osaksi kansallista oikeusjärjestystä ja että kuljettajilla oli velvollisuus ammattipätevyytensä täydentämiseen tämän tuomion 15 kohdassa mainittujen yksityiskohtaisten sääntöjen mukaisesti. Kyseinen tuomioistuin toteaa kuitenkin, että tällainen säännöstö saattaisi loukata kuljettajien oikeutettuja odotuksia ja heille Euroopan unionin perusoikeuskirjan (jäljempänä perusoikeuskirja) 15 artiklassa taattua ammatillista vapautta, minkä lisäksi se saattaisi mahdollisesti estää henkilöiden ja palvelujen vapaata liikkuvuutta Euroopan unionissa.

31 Edellä esitetyin perustein Krajský soud v Ostravě päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

”Ovatko direktiivin 2003/59 4 artiklan säännökset esteenä kansalliselle säännöstölle, jossa asetetaan lisäedellytyksiä maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyyden hankkimista koskevan vapautuksen soveltamiselle?”

Ennakkoratkaisukysymyksen tarkastelu

Tutkittavaksi ottaminen

32 Tšekin hallitus katsoo, että Krajský soud v Ostravěn esittämä kysymys on jätettävä tutkimatta, koska kyseinen tuomioistuin ei yksilöi direktiivin 2003/59 vastaisiksi väitettyjä Tšekin oikeuden konkreettisia säännöksiä ja koska se selostaa asiaa koskevat tosiseikat ainoastaan hajanaisesti ja selostamatta konkreettisesti oikeussääntöjä, joiden perusteella sen on ratkaistava asia, ja ratkaisun kannalta olennaisia tosiseikkoja ja koska esitetyllä kysymyksellä ei selvästikään ole yhteyttä pääasian ratkaisuun, sillä kysymys koskee direktiivin 2003/59 5 ja 6 artiklassa tarkoitettua perustason ammattipätevyysvaatimusta mutta pääasian oikeudenkäynti koskee saman direktiivin 7 ja 8 artiklassa tarkoitettua velvollisuutta osallistua jatkokoulutukseen.

33 Tästä on muistettava, että SEUT 267 artiklan mukaisessa unionin tuomioistuimen ja kansallisten tuomioistuinten välisessä yhteistyössä yksinomaan kansallisen tuomioistuimen, jossa asia on vireillä ja joka vastaa annettavasta ratkaisusta, tehtävänä on kunkin asian erityispiirteiden perusteella harkita, onko ennakkoratkaisu tarpeen asian ratkaisemiseksi ja onko sen unionin tuomioistuimelle esittämillä kysymyksillä merkitystä asian kannalta. Jos esitetty kysymys koskee unionin oikeuden tulkintaa, unionin tuomioistuimen on näin ollen lähtökohtaisesti ratkaistava se. Kansallisen tuomioistuimen esittämään ennakkoratkaisukysymykseen vastaamisesta kieltäytyminen on mahdollista vain, jos on ilmeistä, että pyydetyllä unionin oikeuden tulkinnalla ei ole mitään yhteyttä pääasian tosiseikkoihin tai kohteeseen, jos ongelma on luonteeltaan hypoteettinen tai jos unionin tuomioistuimella ei ole tiedossaan niitä tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja, jotka ovat tarpeen, jotta se voisi antaa hyödyllisen vastauksen sille esitettyihin kysymyksiin (tuomio 17.3.2016, Aspiro, C-40/15, EU:C:2016:172, 17 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

34 Käsiteltävässä asiassa ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee selvästi direktiivin 2003/59 4 artiklan pyydetyn tulkinnan yhteys ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa vireillä olevan asian ratkaisuun. Kyseinen tuomioistuin nimittäin ilmoittaa pohtivansa sitä, onko Tšekin lainsäätäjä voinut direktiivin 2003/59 saattamiseksi osaksi kansallista oikeusjärjestystä annetun lain nro 374/2007 Sb. hyväksymisen yhteydessä säätää kuljettajien saavutettujen oikeuksien säilyttämistä koskevista lisäedellytyksistä, ja nämä ovat kyseisessä 4 artiklassa tarkoitettuja oikeuksia, joita pääasian kantaja vaatii.

35 Kuten tämän tuomion 15–23 kohdasta ilmenee, ennakkoratkaisupyynnössä esitetään myös riittävän yksityiskohtainen selostus pääasiaa koskevista tosiseikoista ja oikeussäännöistä.

36 Ennakkoratkaisukysymys on näin ollen otettava tutkittavaksi.

Asiakysymys

37 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee kysymyksellään lähinnä, onko direktiivin 2003/59 4 artiklaa tulkittava siten, että se on esteenä pääasiassa kyseessä olevan kaltaiselle kansalliselle säännöstölle, jonka mukaan tässä artiklassa säädetyn maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen

tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyyden hankkimista koskevan vapautuksen saamisen edellytyksenä on 35 tunnin jatkokoulutus tällaisessa kuljettajan tehtävässä työskentelemiseksi.

38 Tältä osin on syytä todeta, että direktiivin 2003/59 8 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohdan mukaisesti, luettuna yhdessä saman direktiivin johdanto-osan 14 perustelukappaleen kanssa, kuljettajilla, joihin kyseisen direktiivin 4 artiklassa säädettyä vapautusta perustason ammattipätevyydestä sovelletaan, on tällä perusteella oikeus työskennellä kuljettajina ajan, joka kestää heidän ensimmäiseen jatkokoulutukseensa osallistumiseen asti. Tämän ajan määrittäminen on kyseisen direktiivin 8 artiklan 2 kohdan toisen alakohdan mukaan jäsenvaltioiden tehtävä, mutta aika ei voi olla lyhyempi kuin kolme vuotta eikä pitempi kuin seitsemän vuotta laskettuna saman direktiivin 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuista ajankohdista, jotka ovat 10.9.2008 luokkaan D1, D1 + E, D tai D + E kuuluvan tai vastaavaksi tunnustetun ajokortin haltijoiden osalta ja vastaavasti 10.9.2009 luokkaan C1, C1 + E, C tai C + E kuuluvan tai vastaavaksi tunnustetun ajokortin haltijoiden osalta.

39 Direktiivin 2003/59 liitteestä I, jonka otsikko on ”Ammattipätevyyttä ja koulutusta koskevat vähimmäisvaatimukset”, luettuna yhdessä saman direktiivin johdanto-osan kymmenennen perustelukappaleen kanssa, ilmenee myös, että direktiivillä toteutetaan maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyyttä ja jatkokoulutusta koskevien kansallisten säännösten vähimmäistason yhdenmukaistaminen.

40 Jäsenvaltioita ei siten estetä asettamasta direktiivin 2003/59 4 artiklassa tarkoitetuille kuljettajille lisäedellytyksiä maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajana työskentelemiseksi.

41 Erityisesti on katsottava, että kyseisen direktiivin 4 artiklalla, luettuna yhdessä saman direktiivin 14 artiklan 2 kohdan kanssa, jonka mukaan tiettyjen luokkien ajokorttien haltijoihin sovelletaan saavutettujen oikeuksien takaamiseksi siirtymävaiheessa vapautusta perustason ammattipätevyydestä, toteutetaan kansallisten säännösten yhdenmukaistaminen pelkästään vähimmäistasolla.

42 Lisäksi olisi direktiivin 2003/59 järjestelmän vastaista, jos jäsenvaltiot, joilla on oikeus asettaa perustason ammattipätevyyttä koskevia lisävaatimuksia, eivät voisi asettaa samasta velvoitteesta vapauttamista koskevia lisävaatimuksia.

43 Unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan vähimmäistason yhdenmukaistaminen ei estä jäsenvaltioita pitämästä voimassa tai ottamasta käyttöön tiukempia toimenpiteitä, kunhan tällaiset toimenpiteet eivät ole omiaan vakavasti vaarantamaan kyseessä olevassa direktiivissä säädetyn tavoitteen toteuttamista (ks. vastaavasti tuomio 23.11.2006, Lidl Italia, C-315/05, EU:C:2006:736, 48 kohta) ja kunhan ne ovat EUT-sopimuksen mukaisia (ks. vastaavasti tuomio 23.4.2009, Scarpelli, C-509/07, EU:C:2009:255, 24 kohta; tuomio 10.9.2009, komissio v. Belgia, C-100/08, ei julkaistu, EU:C:2009:537, 70 kohta; tuomio 1.3.2012, Akyüz, C-467/10, EU:C:2012:112, 53 kohta ja tuomio 25.4.2013, Jyske Bank Gibraltar, C-212/11, EU:C:2013:270, 60 kohta).

44 Viimeksi mainitun seikan kannalta tällaiset toimenpiteet voivat rajoittavasta vaikutuksestaan huolimatta kuitenkin olla oikeutettuja, kunhan ne perustuvat yleistä etua koskevaan pakottavaan syyhyn, ne ovat omiaan takaamaan niillä tavoitellun päämäärän toteutumisen eikä niillä ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän päämäärän saavuttamiseksi (ks. vastaavasti tuomio 25.4.2013, Jyske Bank Gibraltar, C-212/11, EU:C:2013:270, 60 kohta).

45 Näin ollen on arvioitava, onko pääasiassa kyseessä olevalla säännöstöllä asetetun kaltainen vaatimus, jonka mukaan kuljettajan CAP-todistuksen myöntämisen ennakkoedellytyksenä on osallistuminen 35 tunnin jatkokoulutuskurssille direktiivissä 2003/59 säädetyn sen vaatimuksen lisäksi, että kuljettajalla

on oltava joko luokkaan D1, D1 + E, D tai D + E kuuluva tai sitä vastaava ajokortti, joka on myönnetty ennen 10.9.2008, tai luokkaan C1, C1 + E, C tai C + E kuuluva tai sitä vastaava ajokortti, joka on myönnetty ennen 10.9.2009, perusteltu.

46 On kiistatonta, että tällä vaatimuksella osaltaan edistetään kuljettajien ammattitaidon turvaamista sekä liikenneturvallisuuden ja kuljettajien turvallisuuden parantamista, jotka ovat direktiivin 2003/59 johdanto-osan neljännessä ja viidennessä perustelukappaleessa mainittuja tavoitteita.

47 Tällaisella lisävaatimuksella ei myöskään voida katsoa ylitettävän sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

48 Tältä osin on aluksi todettava, että tätä lisävaatimusta sovelletaan ainoastaan sellaisiin henkilöihin, joilla ei ollut ammattipätevyyskorttia tai sitä vastaavaa todistusta ja jotka eivät siten työskennelleet tai enää työskennelleet kuljettajina ja joita ZZOZ:ssa säädetty osallistumisvelvollisuus vuotuiseen täydennyskoulutukseen ei näin ollen koskenut.

49 Pääasiassa kyseessä olevan kaltaisella säännöksellä on puolestaan tarkoituksena asettaa samankaltainen vaatimus kuin direktiivin 2003/59 8 artiklan 2 kohdan b alakohdassa, luettuna yhdessä saman direktiivin liitteessä I olevan 4 jakson kanssa, jonka mukaan kuljettajien, jotka ovat saaneet CAP-todistuksensa direktiivin 2003/59 4 artiklan perusteella, on osallistuttava koulutukseen ensimmäisen kerran lähtökohtaisesti viiden vuoden kuluessa ajankohdasta, joka on 10.9.2008 luokkaan D1, D1 + E, D tai D + E kuuluvan tai sitä vastaavan ajokortin haltijoiden osalta ja 10.9.2009 luokkaan C1, C1 + E, C tai C + E kuuluvan tai sitä vastaavan ajokortin haltijoiden osalta.

50 Säännöksen ei myöskään voida katsoa loukkaavan kuljettajien saavutettuja oikeuksia yhtäältä siksi, että direktiivillä 2003/59 kumotun ja korvatun direktiivin 76/914 1 artiklan 3 kohdassa säädettiin kaikkien jäsenvaltioiden mahdollisuudesta vaatia CAP-todistuksen saamiseksi tämän aikaisemman direktiivin liitteessä tarkoitettua koulutusta laajempi koulutus, ja toisaalta siksi, että – kuten ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa – jo ennen direktiivin 2003/59 saattamista lailla nro 374/2007 Sb. osaksi kansallista oikeusjärjestystä Tšekin säännöstöstä seurasi ZZOZ:n mukaan, ettei asianmukainen ajokortti sellaisenaan riittänyt kyseisen direktiivin soveltamisalaan kuuluneiden ajoneuvojen kuljettamiseen ja että näiden kuljettajien oli tämän tuomion 15 kohdasta ilmenevin tavoin täydennettävä ajotaitoaan vuotuisilla koulutuksilla.

51 Pääasiassa kyseessä olevalla säännöstöllä asetettu lisävaatimus ei myöskään ole perusoikeuskirjan 15 artiklan vastainen. Perusoikeuskirjan 52 artiklan 2 kohdan mukaan kyseisellä artiklalla taattuihin oikeuksiin voidaan nimittäin tehdä rajoituksia, kunhan rajoitukset tosiasiassa palvelevat yleisen edun mukaisia unionin tavoitteita eikä niillä puututa siihen tavoitellun päämäärän kannalta suhteettomasti ja tavalla, jota ei voida hyväksyä ja jolla loukattaisiin näin suojattujen oikeuksien keskeistä sisältöä (ks. vastaavasti tuomio 30.6.2005, Alessandrini ym. v. komissio, C-295/03 P, EU:C:2005:413, 86 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen ja tuomio 4.7.2013, Gardella, C-233/12, EU:C:2013:449, 39 kohta). Kuten tämän tuomion 47 kohdassa on todettu, pääasiassa kyseessä olevan kaltainen säännöstö täyttää nämä vaatimukset.

52 Esitettyyn kysymykseen on näin ollen vastattava, että direktiivin 2003/59 4 artiklaa on tulkittava siten, että se ei ole esteenä pääasiassa kyseessä olevan kaltaiselle kansalliselle säännöstölle, jonka mukaan tässä artiklassa säädetyn maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyyden hankkimista koskevan vapautuksen saamisen edellytyksenä on 35 tunnin jatkokoulutus tällaisessa kuljettajan tehtävässä työskentelemiseksi.

Oikeudenkäyntikulut

53 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (kahdeksas jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

Maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta, neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 ja neuvoston direktiivin 91/439/ETY muuttamisesta sekä neuvoston direktiivin 76/914/ETY kumoamisesta 15.7.2003 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/59/EY 4 artiklaa on tulkittava siten, että se ei ole esteenä pääasiassa kyseessä olevan kaltaiselle kansalliselle säännöstölle, jonka mukaan tässä artiklassa säädetyn maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyyden hankkimista koskevan vapautuksen saamisen edellytyksenä on 35 tunnin jatkokoulutus tällaisessa kuljettajan tehtävässä työskentelemiseksi.

Allekirjoitukset