Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (åttonde avdelningen)

den 7 juli 2016 *

”Begäran om förhandsavgörande — Transport — Direktiv 2003/59/EG — Krav på grundläggande kompetensbevis — Artikel 4 — Förvärvade rättigheter — Innehavare av förartillstånd som utfärdats före de datum som föreskrivs i artikel 4 — Undantag från kravet på grundläggande kompetensbevis — Nationell lagstiftning som fastställer ett ytterligare krav på att ha genomgått en 35 timmars fortbildning för att omfattas av detta undantag”

I mål C-447/15,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Krajský soud v Ostravě (regional domstol i Ostrava, Tjeckien) genom beslut av den 16 juli 2015, som inkom till domstolen den 18 augusti 2015, i målet

Ivo Muladi

mot

Krajský úřad Moravskoslezského kraje,

meddelar

DOMSTOLEN (åttonde avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden D. Šváby (referent) samt domarna M. Safjan och M. Vilaras,

generaladvokat: Y. Bot,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

— Tjeckiens regering, genom M. Smolek och J. Vláčil, båda i egenskap av ombud,

— Europeiska kommissionen, genom J. Hottiaux och Z. Malůšková, båda i egenskap av ombud,

med hänsyn till beslutet, efter att ha hört generaladvokaten, att avgöra målet utan förslag till avgörande,

följande

* Rättegångsspråk: tjeckiska.

Dom

1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG av den 15 juli 2003 om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och rådets direktiv 91/439/EEG samt om upphävande av rådets direktiv 76/914/EEG (EUT L 226, 2003, s. 4).

2 Begäran har framställts i ett mål mellan Ivo Muladi och Krajský úřad Moravskoslezského kraje (regional myndighet i regionen Mähren-Schlesien, Tjeckien) (nedan kallad den regionala myndigheten) angående utfärdandet av ett yrkeskompetensbevis för förare.

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätt

Direktiv 76/914/EEG

3 I artikel 1.1 och 1.3 i rådets direktiv 76/914/EEG av den 16 december 1976 om minimikrav på utbildning av vissa förare av vägfordon (EGT L 357, 1976, s. 36; svensk specialutgåva, område 16, volym 1, s. 27), anges följande:

”1. Den som innehar gällande nationellt körkort och som har genomgått yrkesutbildning som omfattar åtminstone de ämnen som är uppräknade i bilagan till detta direktiv, skall anses ha uppfyllt minimikravet på utbildning för förare av fordon avsedda för godstransporter på väg enligt artikel 5.1 b andra strecksatsen i förordning (EEG) nr 543/69 eller för förare av fordon avsedda för persontransporter på väg enligt punkt 2 c av nämnda artikel.

…

3. Varje medlemsstat får kräva att förare som utför inrikestransporter på dess territorium och förare som utför internationella transporter med fordon registrerade i denna stat skall genomgå en mer omfattande utbildning än den som beskrivs i bilagan. Denna utbildning kan utgöras av utbildning som redan finns eller av utbildning som en medlemsstat beslutar införa i framtiden.”

4 Genom artikel 15.2 i direktiv 2003/59 upphävdes direktiv 76/914 från och med den 10 september 2009.

Direktiv 2003/59

5 I skälen 2, 4, 5, 7, 10, 11 och 14 i direktiv 2003/59 anges följande:

”(2) Eftersom bestämmelserna i förordning (EEG) nr 3820/85 omfattar en mycket liten andel förare och en obligatorisk utbildning för närvarande endast föreskrivs av några medlemsstater, utövar flertalet förare inom gemenskapen i dag sitt yrke endast på grundval av körkortet.

…

(4) Syftet med att uppställa nya gemenskapsregler är att säkerställa förarens lämplighet på grundval av hans kompetens, såväl när det gäller rätten att framföra fordon som vid utövandet av denna verksamhet.

(5) Avsikten med kravet på grundläggande kompetens och fortbildning är särskilt att förbättra trafiksäkerheten och förarens säkerhet, inbegripet vid sådana åtgärder som föraren utför då fordonet står stilla. Dessutom bör ett moderniserat föraryrke väcka ungdomars intresse för detta yrke och på så sätt bidra till rekryteringen av nya förare vid en tidpunkt då det råder brist på sådana.

…

(7) För att kunna fastställa att föraren uppfyller sina åligganden bör medlemsstaterna utfärda ett bevis till denne om yrkesmässig kompetens, nedan kallat ”yrkeskompetensbevis”, som belägg för dennes grundläggande kompetens eller fortbildning.

…

(10) Minimikraven för den grundläggande kompetensen och fortbildningen omfattar de säkerhetsregler som skall iakttas under framförande av fordon och vid stillastående. Utvecklingen av ett defensivt sätt att framföra fordon, dvs. att förutse faror och ta hänsyn till övriga trafikanter, vilket går hand i hand med en rationell bränsleförbrukning, kommer att få positiva följdverkningar både för samhället och för själva vägtransportsektorn.

(11) Detta direktiv bör inte påverka rättigheterna för de förare som har erhållit ett för framförande av fordon nödvändigt körkort vid ett tidigare datum än det som föreskrivs för erhållandet av det yrkeskompetensbevis som styrker att innehavaren besitter motsvarande grundläggande kompetens.

…

(14) Medlemsstaterna bör föreskriva att den första fortbildningen skall vara avslutad och till föraren utfärda yrkeskompetensbeviset för denna senast fem år efter antingen datumet för utfärdandet av yrkeskompetensbeviset för den grundläggande kompetensen eller sista datumet för vissa förares hävdande av sina tidigare rättigheter. Kortare eller längre tidsfrister bör även tillåtas. Efter sin första fortbildning bör föraren gå en fortbildningskurs vart femte år.”

6 I artikel 1 i direktiv 2003/59, vilken har rubriken ”Tillämpningsområde”, anges följande:

”Detta direktiv skall tillämpas på personer som framför fordon och som är

a) medborgare i en medlemsstat,

b) medborgare i ett tredje land anställda av ett företag som är etablerat i en medlemsstat, eller som anlitas av ett sådant företag,

nedan kallade ”förare” och som utför transporter på allmän väg inom gemenskapen med följande fordon:

— Fordon för vilka det krävs innehav av körkort av någon av kategorierna C1, C1 + E, C eller C + E enligt definitionerna i direktiv 91/439/EEG, eller ett körkort som erkänns vara likvärdigt.

— Fordon för vilka det krävs innehav av körkort av någon av kategorierna D1, D + E, D eller D + E enligt definitionerna i direktiv 91/439/EEG, eller ett körkort som erkänns vara likvärdigt.”

7 I artikel 3.1 i direktiv 2003/59 föreskrivs att ”[f]ör att få framföra fordon enligt definitionen i artikel 1 krävs dels grundläggande kompetens, dels fortbildning”.

8 I artikel 4 i direktivet, vilken har rubriken ”Hävdvunna rättigheter” anges följande:

”Undantagna från kravet på grundläggande kompetensbevis är de förare som innehar:

a) ett körkort av någon av kategorierna D1, D1 + E, D, D + E eller ett körkort som erkänns vara likvärdigt och som utfärdats senast två år efter det att tidsfristen för införlivande av detta direktiv löpt ut,

b) ett körkort av någon av kategorierna C1, C1 + E, C, C + E eller ett körkort som erkänns vara likvärdigt och som utfärdats senast tre år efter det att tidsfristen för införlivande av detta direktiv löpt ut.”

9 Artiklarna 5 och 6 i direktivet rör de regler som är tillämpliga avseende grundläggande kompetens för förare och yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens.

10 Artiklarna 7 och 8 i direktiv 2003/59 rör de regler som är tillämpliga avseende fortbildning för förare och yrkeskompetensbevis om fortbildning.

11 Under rubriken ”Yrkeskompetensbevis om fortbildning” återfinns artikel 8.1–8.4, som föreskriver:

”1. Efter fortbildningen enligt artikel 7 skall medlemsstaternas behöriga myndigheter eller det godkända utbildningscentrumet till föraren utfärda ett yrkeskompetensbevis om fortbildning.

2. Följande förare skall genomgå en första fortbildning:

a) Innehavare av ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6, inom fem år efter den dag då yrkeskompetensbeviset utfärdades.

b) Förare enligt artikel 4, inom fem år efter de tidpunkter som anges i artikel 14.2, enligt en tidsplan som fastställs av medlemsstaterna.

Medlemsstaterna får förkorta eller förlänga de perioder som avses i leden a och b, bland annat för att de skall sammanfalla med den dag då körkortets giltighetstid löper ut eller för att möjliggöra ett successivt införande av fortbildningen. Perioden får dock inte vara kortare än tre år eller längre än sju år.

3. Förare som har genomgått den första fortbildningen enligt punkt 2 skall genomgå fortbildning vart femte år, före utgången av giltighetstiden för yrkeskompetensbeviset om fortbildning.

4. Innehavare av ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6 eller artikel 8.1 samt förare enligt artikel 4 som upphört att vara yrkesverksamma och som inte längre uppfyller kraven i punkterna 1–3 skall genomgå en fortbildning innan de återgår till att utöva yrket.”

12 Artikel 14 i nämnda direktiv har följande lydelse:

”1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv före den 10 september 2006. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

…

2. Medlemsstaterna skall tillämpa dessa bestämmelser

— när det gäller grundläggande kompetens för framförande av fordon i körkortskategorierna D1, D1 + E, D och D + E från och med den 10 september 2008.

— när det gäller grundläggande kompetens för framförande av fordon i körkortskategorierna C1, C1 + E, C och C + E från och med den 10 september 2009.

…”

13 Bilaga I till direktiv 2003/59 har rubriken ”Minimikrav i fråga om kompetens och utbildning för yrkesförare”. I bilagans avsnitt 1, vilket har rubriken ”Förteckning över ämnen”, anges i första stycket att ” [d]e kunskaper som skall beaktas när förarens grundläggande kompetens och fortbildning fastställs av medlemsstaterna skall omfatta åtminstone alla ämnen i denna förteckning. I dessa ämnen skall aspiranterna uppnå den nivå i fråga om kunskaper och praktiska färdigheter som krävs för att på ett tryggt sätt framföra fordon i den berörda körkortskategorin”.

14 I avsnitt 4 i denna bilaga, vilket har rubriken ”Obligatorisk fortbildning enligt artikel 3.1 b”, föreskrivs att längden på obligatoriska fortbildningskurser ska uppgå till 35 timmar vart femte år och fördelas på perioder på minst sju timmar.

Tjeckisk rätt

15 Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a změně některých zákonů (lag nr 247/2000 Sb. om beviljande och fortbildning av yrkeskompetens för att framföra motorfordon och om ändring av vissa lagar) av den 30 juni 2000 (nedan kallad ZZOZ), trädde i kraft den 1 januari 2001 och föreskriver en skyldighet för förare att fortbilda sig 16 timmar per år med påföljande examination.

16 52c § punkterna 1 och 2 i denna lag föreskriver ett ordinarie förfarande för att utfärda yrkeskompetensbevis för förare, enligt vilket sökanden måste ha genomfört proven för yrkeskompetensbevis för förare med godkända resultat inom en sexmånadersperiod räknad från den dag då ansökan lämnas in.

17 I syfte att införliva direktiv 2003/59 ändrades ZZOZ genom lag nr 374/2007 Sb.

18 I artikel II i lag nr 374/2007 Sb. fastställs följande:

”1. Förare som innehar giltiga yrkeskompetensbevis vid ikraftträdandet av denna lag är skyldiga att inom sex månader efter ikraftträdandet, men senast vid utgångsdatumet för ett dylikt bevis, ansöka, skriftligen, hos lokala myndigheter med utökad behörighet om utfärdande av ett yrkeskompetensbevis för förare. De lokala myndigheterna med utökad behörighet ska, på grundval av en sådan ansökan, utfärda ett yrkeskompetensbevis till föraren enligt [ZZOZ] i dess lydelse vid ikraftträdandet av denna lag.

2. Redan utfärdade yrkeskompetensbevis för förare är giltiga i tolv månader från och med ikraftträdandet av denna lag, men inte efter det att giltighetstiden för ett dylikt bevis har löpt ut.

3. För förare som examinerats med godkänt resultat i enlighet med tidigare gällande lagstiftning före ikraftträdandet av denna lag men som ännu inte, vid ikraftträdandet av denna lag, fått ett yrkeskompetensbevis för förare utfärdat av lokala myndigheter med utökad behörighet, ska dessa myndigheter utfärda ett yrkeskompetensbevis för förare enligt [ZZOZ] i dess lydelse vid ikraftträdandet av denna lag.

4. För förare som beviljats tillstånd för underkategori C1 före den 10 september 2009 ska lokala myndigheter med utökad behörighet, efter skriftlig ansökan härom, utfärda yrkeskompetensbevis för förare i enlighet med [ZZOZ], i dess lydelse vid ikraftträdandet av denna lag.

5. För förare som beviljats tillstånd för kategorierna och underkategorierna D1, D1 + E, D eller D + E före den 10 september 2008, och för kategorierna och underkategorierna C1 + E, C eller C + E före den 10 september 2009 ska lokala myndigheter med utökad behörighet, efter skriftlig ansökan härom, utfärda yrkeskompetensbevis för förare i enlighet med [ZZOZ], i dess lydelse vid ikraftträdandet av denna lag. Denna bestämmelse är även tillämplig på förare som beviljats tillstånd att framföra fordon i de kategorier och underkategorier som avses i första meningen inom sex månader före ikraftträdandet av denna lag och som inte innehar ett giltigt yrkeskompetensbevis för förare vid ikraftträdandet av denna lag.

…

7. Förare som önskar få yrkeskompetensbevis för förare i enlighet med punkterna 1, 3, 4 och 5 ovan ska genomgå fortbildning enligt [ZZOZ] i dess lydelse vid ikraftträdandet av denna lag. Skyldigheten att genomgå grundläggande utbildning ska inte tillämpas på dem.”

19 I 48 § punkterna 4 och 5 ZZOZ, i dess lydelse enligt lag nr 133/2011 Sb., som trädde i kraft den 1 augusti 2011 och som särskilt avsåg att garantera ett fullständigt införlivande av direktiv 2003/59, föreskrivs:

”4. En förare som har upphört med sin yrkesutövning och återupptar den utan att ha genomgått fortbildning såsom föreskrivs i 48 §, är skyldig att, om han har för avsikt att ånyo framföra ett sådant fordon, uppfylla kravet på utveckling av yrkeskompetens för förare, genom att genomgå 35 timmars fortbildning …

5. Bestämmelserna i 48 § punkt 4 ska även tillämpas analogt på förare som hittills inte innehaft yrkeskompetensbevis för förare, alternativt ett dokument som intygar yrkeskompetens utfärdat i en annan medlemsstat i Europeiska unionen i enlighet med unionsrätten …, även om tillstånd att framföra fordon i kategorierna eller underkategorierna C1, C1 +E, C och C + E beviljats före den 10 september 2009, och för tillstånd för kategorierna eller underkategorierna D1, D1 + E, D eller D + E, före den 10 september 2008.”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågan

20 Ivo Muladi innehar tillstånd att framföra fordon i kategori C sedan 1984, och i kategori D sedan 1989.

21 Fram till och med den 30 mars 2008 var Ivo Muladi auktoriserad examinator, med rätt att utbilda och examinera enligt ZZOZ.

22 Den 14 mars 2010 ansökte Ivo Muladi vid Magistrát (stadsförvaltningen) i Ostrava (Tjeckien) om ett yrkeskompetensbevis och gjorde gällande att han den 9 och den 28 mars 2008 själv genomfört prov för körkortkategorierna A, C och D i enlighet med tillämplig lagstiftning och att han dessutom ansåg att han omfattades av undantaget eftersom han genomgått en 16 timmars utbildning som han själv hållit.

23 Den 3 juni 2010 avslogs Ivo Muladis ansökan på grund av att han inte hade inkommit med bevis på avklarat prov, enligt de bestämmelser som gällde innan lag nr 374/2007 Sb. trädde i kraft, under den sexmånadersperiod som föregick denna ansökan.

24 Ivo Muladi överklagade detta beslut, vilket överklagande den regionala myndigheten avslog den 13 augusti 2010.

25 Genom dom av den 23 februari 2012 upphävde Krajský soud v Ostravě (regional domstol i Ostrava, Tjeckiska republiken) den regionala myndighetens beslut av den 13 augusti 2010. Till följd därav ogiltigförklarade den regionala myndigheten det beslut som fattats av stadsförvaltningen i Ostrava den 3 juni 2010 och begärde att den regionala myndigheten skulle anta ett nytt beslut, med en uppmaning om att pröva huruvida villkoren enligt andra möjligheter för att utfärda yrkeskompetensbevis för förare var uppfyllda.

26 Den 27 september 2012 avslog stadsförvaltningen i Ostrava på nytt Ivo Muladis ansökan.

27 Beslutet fastställdes av den regionala myndigheten genom beslut av den 15 januari 2013. Det är detta beslut som är föremålet för talan vid den hänskjutande domstolen.

28 Den hänskjutande domstolen ansåg att det utfärdande av yrkeskompetensbevis som begärts av Ivo Muladi inte kunde ske på grundval av någon av de tre rättsliga grunder som föreskrivs i den nationella lagstiftningen, det vill säga i artikel II punkt 3 i lag nr 374/2007 Sb., 52c § ZZOZ, samt 48 § punkterna 4 och 5 ZZOZ, i dess lydelse enligt lag nr 133/201Sb.

29 När det gäller den första rättsliga grunden anser den hänskjutande domstolen att den inte är tillämplig, eftersom även en examinator, såsom Ivo Muladi, måste genomgå ett prov och därmed inte kan examinera sig själv. När det gäller den andra rättsliga grunden bedömer den hänskjutande domstolen att Ivo Muladi inte genomfört yrkeskompetensprovet under den sexmånadersperiod som föregick hans ansökan. När det slutligen gäller den tredje rättsliga grunden konstaterar den hänskjutande domstolen att Ivo Muladi inte har visat att han genomgått 35 timmars utbildning.

30 När det gäller den sista rättsliga grunden hyser den hänskjutande domstolen emellertid tvivel om huruvida den är förenlig med unionsrätten. Den anser nämligen att även om varken direktiv 2003/59 eller artikel 91 FEUF ger medlemsstaterna möjlighet att anta en strängare lagstiftning, så följer en sådan möjlighet av direktivets syfte, vilket är att fastställa minimikrav som ska uppfyllas gällande grundläggande kompetens och fortbildning för förare. Den hänskjutande domstolen har i detta hänseende uppgett att det inte heller innan direktiv 2003/59 införlivades med den tjeckiska rättsordning räckte med ett enkelt förartillstånd för att framföra de fordon som anges i detta direktiv och att förarna var tvungna att utveckla sin yrkeskompetens på de sätt som angetts i punkt 15 ovan. Den hänskjutande domstolen har ändå påpekat att en sådan lagstiftning skulle kunna påverka förares berättigade förväntningar och deras rätt till fritt yrkesval enligt artikel 15 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna (nedan kallad stadgan), och kan även utgöra ett potentiellt hinder mot den fria rörligheten för personer och tjänster inom Europeiska unionen.

31 Mot denna bakgrund beslutade Krajský soud v Ostravě (regional domstol i Ostrava) att vilandeförklara målet och ställa följande fråga till domstolen:

”Utgör bestämmelserna i artikel 4 i direktiv 2003/59 hinder mot nationell lagstiftning som uppställer mer långtgående villkor för undantag från kravet att förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport ska inneha grundläggande kompetensbevis?”

Tolkningsfrågan

Huruvida tolkningsfrågan kan tas upp till sakprövning

32 Den tjeckiska regeringen har gjort gällande att den fråga som framställts av Krajský soud v Ostravě (regional domstol i Ostrava) inte kan tas upp till prövning på grund av att den hänskjutande domstolen inte har angett vilka konkreta bestämmelser i den tjeckiska lagstiftningen som strider mot direktiv 2003/59, eftersom den endast ger en fragmentarisk beskrivning av de faktiska omständigheterna, utan att mer specifikt beskriva den rättsliga grund som ger den nationella domstolen behörighet att avgöra frågan samt de faktiska omständigheterna som är avgörande i detta hänseende, och att det är uppenbart att frågan som ställts inte har något samband med saken i det nationella målet eftersom frågan rör kravet på grundläggande kompetens i den mening som avses i artiklarna 5 och 6 i direktiv 2003/59, medan målet vid den nationella domstolen rör kravet på att genomgå en fortbildning i den mening som avses i artiklarna 7 och 8 i detta direktiv.

33 Domstolen erinrar om att det inom ramen för det samarbete mellan EU-domstolen och de nationella domstolarna som har införts genom artikel 267 FEUF uteslutande ankommer på den nationella domstolen, vid vilken målet anhängiggjorts och vilken har ansvaret för det rättsliga avgörandet, att mot bakgrund av de särskilda omständigheterna i målet bedöma såväl om ett förhandsavgörande är nödvändigt för att döma i saken som relevansen av de frågor som ställs till EU-domstolen. EU-domstolen är följaktligen i princip skyldig att meddela ett förhandsavgörande när den ställda frågan avser tolkningen av unionsrätten. En tolknings- eller giltighetsfråga från en nationell domstol kan bara avvisas då det är uppenbart att den begärda tolkningen av unionsrätten inte har något samband med de verkliga omständigheterna eller föremålet för det nationella målet eller då frågorna är hypotetiska eller EU-domstolen inte förfogar över sådana uppgifter om de faktiska eller rättsliga omständigheterna som är nödvändiga för att kunna ge ett användbart svar på de frågor som ställts till den (dom av den 17 mars 2016, Aspiro, C-40/15, EU:C:2016:172, punkt 17 och där angiven rättspraxis).

34 I förevarande fall framgår det klart av begäran om förhandsavgörande att det finns ett samband mellan den tolkning som begärts av artikel 4 i direktiv 2003/59 och avgörandet av tvisten vid den hänskjutande domstolen. Den hänskjutande domstolen har nämligen uppgett att den ställer sig frågande till huruvida den tjeckiska lagstiftaren vid antagandet av lag nr 374/2007 Sb., genom vilken direktiv 2003/59 införlivades, kunde föreskriva ytterligare villkor för förare för att behålla de rättigheter som de erhållit – rättigheter som anges i denna artikel och som åberopas av klaganden i det nationella målet.

35 Begäran om förhandsavgörande innehåller vidare, vilket även framgår av punkterna 15–23 ovan, en tillräckligt detaljerad beskrivning av de rättsliga och faktiska omständigheterna i målet vid den nationella domstolen.

36 Tolkningsfrågan kan därmed tas upp till sakprövning.

Prövning i sak

37 Den hänskjutande domstolen har ställt sin fråga för att få klarhet i huruvida artikel 4 i direktiv 2003/59 ska tolkas så, att den utgör hinder mot en nationell lagstiftning, som den som är i fråga i det nationella målet, enligt vilken det krävs att de som omfattas av det i denna artikel föreskrivna undantaget från kravet på grundläggande kompetens för att framföra vissa vägfordon för gods- eller persontransport ska ha genomgått 35 timmars fortbildning för att få framföra fordonen i fråga.

38 Domstolen erinrar i detta hänseende om att enligt artikel 8.2 första stycket b i direktiv 2003/59, jämförd med skäl 14 i direktivet, har förare som undantas på grund av att de har sådan grundläggande kompetens som föreskrivs i artikel 4 i direktivet, enligt denna bestämmelse, rätt att

framföra fordon under en period som löper fram till dess att de har genomfört sin första fortbildning. Denna period fastställs av medlemsstaterna i enlighet med artikel 8.2 andra stycket i direktivet, men kan inte vara kortare än tre år eller längre än sju år efter de datum som anges i artikel 14.2 i direktivet, det vill säga antingen den 10 september 2008 för förare som innehar ett körkort av någon av kategorierna D1, D1 + E, D, D + E eller ett körkort som erkänns vara likvärdigt, eller den 10 september 2009 för förare som innehar ett körkort av någon av kategorierna C1, C1 + E, C, C + E eller ett körkort som erkänns vara likvärdigt.

39 Det framgår även av bilaga I till direktiv 2003/59, vilken har rubriken ”Minimikrav i fråga om kompetens och utbildning för yrkesförare”, jämförd med skäl 10 till direktivet, att direktivet innebär en minimal harmonisering av nationella bestämmelser avseende grundläggande kompetens och fortbildning av förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport.

40 Därmed är inte medlemsstater berövade möjligheten att ange ytterligare villkor för de förare som anges i artikel 4 i direktiv 2003/59 för att framföra vissa vägfordon för gods- eller persontransport.

41 När det mer specifikt gäller artikel 4 i direktivet, jämförd med artikel 14.2 i direktivet, enligt vilken innehavarna av körkort i vissa kategorier under en övergångsperiod omfattas av ett undantag från kravet på grundläggande kompetens för att garantera de rättigheter som förvärvats, ska den anses begränsa sig till en minimal harmonisering av nationella bestämmelser.

42 Dessutom skulle det strida mot systematiken i direktiv 2003/59 att medlemsstaterna inte skulle få fastställa ytterligare villkor för undantag från kravet på grundläggande kompetens, när de kan införa ytterligare krav avseende nämnda kompetens.

43 Det framgår av domstolens fasta praxis att en minimal harmonisering inte hindrar medlemsstaterna att behålla eller anta strängare åtgärder. De ska dock avhålla sig från att vidta åtgärder som allvarligt äventyrar det i direktivet föreskrivna resultatet (se, för ett liknande resonemang, dom av den 23 november 2006, Lidl Italia, C-315/05, EU:C:2006:736, punkt 48) och att dessa är förenliga med FEU (se, för ett liknande resonemang, dom av den 23 april 2009, Scarpelli, C-509/07, EU:C:2009:255, punkt 24, dom av den 10 september 2009, kommissionen/Belgien, C-100/08, ej publicerad, EU:C:2009:537, punkt 70, dom av den 1 mars 2012, Akyüz, C-467/10, EU:C:2012:112, punkt 53, och dom av den 25 april 2013, Jyske Bank Gibraltar, C-212/11, EU:C:2013:270, punkt 60).

44 I sistnämnda hänseende kan sådana åtgärder, trots deras restriktiva inverkan, motiveras i den mån de grundas på tvingande skäl av allmänintresse, förutsatt att de är ägnade att säkerställa att det mål som eftersträvas med lagstiftningen uppnås och inte går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå det målet (se, för ett liknande resonemang, dom av den 25 april 2013, Jyske Bank Gibraltar, C-212/11, EU:C:2013:270, punkt 60.

45 Domstolen ska därmed bedöma om det är motiverat att föreskriva ett villkor, såsom det som uppställs i lagstiftningen i det nationella målet, enligt vilket förare, för att erhålla ett yrkesförarbevis – utöver det innehav som föreskrivs i direktiv 2003/59 av ett körkort av någon av kategorierna D1, D1 + E, D, D + E eller ett körkort som erkänns vara likvärdigt, som utfärdats före den 10 september 2008, eller ett körkort av kategorierna C1, C1 + E, C, C + E eller ett körkort som erkänns vara likvärdigt, som utfärdats före den 10 september 2009 –, ska ha genomgått 35 timmars fortbildning.

46 Det är ostridigt att nämnda villkor syftar till att säkerställa förarnas lämplighet och till att förbättra trafiksäkerheten och förarnas säkerhet, vilka är de mål som anges i skälen 4 och 5 i direktiv 2003/59.

47 Vidare kan ett sådant ytterligare krav inte anses gå utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa eftersträvade syften.

48 I detta hänseende erinrar domstolen först och främst om att kravet endast är tillämpligt på personer som inte innehar ett yrkeskompetensbevis eller ett certifikat som erkänns vara likvärdigt och därmed inte är, eller inte längre är, yrkesverksamma förare och som följaktligen inte omfattas av det krav på årlig fortbildning som föreskrivs i ZZOZ.

49 Vad sedan beträffar dess syfte så innehåller en bestämmelse som den som är i fråga i det nationella målet ett liknande krav som det som anges i artikel 8.2 b i direktiv 2003/59, jämförd med avsnitt 4 i bilaga I till detta direktiv. Enligt det kravet måste förare som har erhållit sitt yrkesförarbevis på grundval av artikel 4 i direktiv 2003/59 genomgå en första 35 timmars utbildning, i princip, under de fem år som följer efter den 10 september 2008 för dem som innehar körkorten D1, D1 + E, D, D + E eller ett körkort som erkänns vara likvärdigt, och den 10 september 2009 för dem som innehar körkorten C1, C1 + E, C, C + E eller ett körkort som erkänns vara likvärdigt.

50 Kravet kan inte heller anses påverka de rättigheter som förarna förvärvat, dels eftersom artikel 1.3 i direktiv 76/914, vilket direktiv har upphävts och ersatts av direktiv 2003/59, föreskrev en möjlighet för medlemsstater att ställa krav på en utbildning som är längre än den som föreskrevs i bilagan till det första direktivet för att erhålla ett yrkeskompetensbevis, dels eftersom, såsom den hänskjutande domstolen uppger, den tjeckiska lagstiftningen, efter införlivandet av direktiv 2003/59 genom lag nr 374/2007 Sb., i ZZOZ, föreskriver att innehavet av ett lämpligt körkort inte räcker för att framföra de fordon som avses i direktivet i fråga och att, vilket även framgår av punkt 15 ovan, förarna av dessa fordon är tvungna att utveckla sin förarkompetens genom årliga utbildningar.

51 Slutligen åsidosätter inte ett ytterligare krav, såsom det som uppställs i lagstiftningen i det nationella målet, artikel 15 i stadgan. Enligt artikel 52.2 i stadgan kan begränsningar av de rättigheter som garanteras enligt denna artikel nämligen införas under villkoret att dessa begränsningar verkligen ligger i linje med av unionen eftersträvade mål av allmänt intresse och inte, i förhållande till dessa, innebär ett överdimensionerat och oacceptabelt ingrepp som väsentligen skadar dessa rättigheter (se, för ett liknande resonemang, dom av den 30 juni 2005, Alessandrini m.fl./kommissionen, C-295/03 P, EU:C:2005:413, punkt 86 och där angiven rättspraxis, och dom av den 4 juli 2013, Gardella, C-233/12, EU:C:2013:449, punkt 39). Som domstolen även har konstaterat i punkt 47 ovan uppfyller dock en lagstiftning som den som är i fråga i det nationella målet dessa krav.

52 Mot denna bakgrund ska den fråga som ställts besvaras så, att artikel 4 i direktiv 2003/59 ska tolkas så, att den inte utgör hinder mot en nationell lagstiftning, som den som är i fråga i det nationella målet, enligt vilken det krävs att de som omfattas av det i denna artikel föreskrivna undantaget från kravet på grundläggande kompetens för att framföra vissa vägfordon för gods- eller persontransport ska ha genomgått 35 timmars fortbildning för att få framföra fordonen i fråga.

Rättegångskostnader

53 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (åttonde avdelningen) följande:

Artikel 4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG av den 15 juli 2003 om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och rådets direktiv 91/439/EEG samt om upphävande av rådets direktiv 76/914/EEG ska tolkas så, att den inte utgör hinder mot en nationell lagstiftning, som den som är i fråga i det nationella målet,

enligt vilken det krävs att de som omfattas av det i denna artikel föreskrivna undantaget från kravet på grundläggande kompetens för att framföra vissa vägfordon för gods- eller persontransport ska ha genomgått 35 timmars fortbildning för att få framföra fordonen i fråga.

Underskrifter