



Sammlung der Rechtsprechung

SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS
YVES BOT
vom 18. Juli 2013¹

Rechtssache C-356/12

Wolfgang Glatzel
gegen
Freistaat Bayern

(Vorabentscheidungsersuchen des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs [Deutschland])

„Richtlinie 2006/126/EG — Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit zum Führen eines Kraftfahrzeugs — Von Bewerbern um eine Fahrerlaubnis der Klassen C1 und C1E verlangte Sehschärfe von mindestens 0,1 auf dem schlechteren Auge — Keine Ausnahme selbst für Personen, die mit beiden Augen korrekt sehen und über ein normales Gesichtsfeld verfügen — Art. 20, 21 und 26 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union — Grundsatz der Gleichbehandlung — Verbot der Diskriminierung wegen einer Behinderung — Gültigkeit von Anhang III Nr. 6.4 der Richtlinie 2006/126/EG“

1. Aufgrund des vorliegenden Vorabentscheidungsersuchens soll der Gerichtshof die Gültigkeit von Anhang III Nr. 6.4 der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein² in der Fassung der Richtlinie 2009/113/EG der Kommission vom 25. August 2009³ im Hinblick auf Art. 20, Art. 21 Abs. 1 und Art. 26 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union⁴ prüfen.

2. Gemäß Anhang III Nr. 6.4 der Richtlinie 2006/126 müssen die Bewerber um eine Fahrerlaubnis der Klassen C1 und C1E – mit Korrektur – eine Sehschärfe von mindestens 0,8 auf dem besseren Auge und von mindestens 0,1 auf dem schlechteren Auge haben. Dem Kläger des Ausgangsverfahrens wurde die Fahrerlaubnis für diese Klassen versagt, da er an einer einseitigen Amblyopie⁵ leidet, die dazu führt, dass er auf dem schlechteren Auge – mit Korrektur – nur eine Sehschärfe von weniger als 0,1 hat.

3. Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof (Deutschland) hat Zweifel an der Vereinbarkeit dieser körperlichen Anforderungen mit dem Grundsatz der Gleichbehandlung und insbesondere dem Verbot der Diskriminierung wegen einer Behinderung sowie dem Grundsatz der Integration von Menschen mit Behinderung.

1 — Originalsprache: Französisch.

2 — ABl. L 403, S. 18.

3 — ABl. L 223, S. 31.

4 — Im Folgenden: Charta.

5 — Bei der einseitigen Amblyopie handelt es sich um den erheblichen funktionalen Verlust des Sehvermögens eines Auges, der in erster Linie das zentrale Sehvermögen betrifft, während das periphere Sehvermögen fast immer normal bleibt.

4. In den vorliegenden Schlussanträgen werde ich darlegen, weshalb ich der Ansicht bin, dass Anhang III Nr. 6.4 der Richtlinie 2006/126 mit Art. 20, Art. 20 Abs. 1 und Art. 26 der Charta vereinbar ist, obwohl die Situation des Klägers des Ausgangsverfahrens unter den Begriff der Behinderung fällt.

I – Rechtlicher Rahmen

A – Unionsrecht

5. Die Richtlinie 2006/126 legt u. a. die verschiedenen Führerscheinklassen fest. Art. 4 Abs. 4 dieser Richtlinie sieht vor:

„...“

d) Klasse C1:

nicht unter die Klassen D oder D1 fallende Kraftwagen, deren zulässige Gesamtmasse mehr als 3 500 kg, jedoch nicht mehr als 7 500 kg beträgt, und die zur Beförderung von nicht mehr als acht Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut sind; hinter Kraftwagen dieser Klasse darf ein Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 750 kg mitgeführt werden;

e) Klasse C1E:

- unbeschadet der Vorschriften für die Typgenehmigung der betroffenen Fahrzeuge: Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse C1 und einem Anhänger oder Sattelanhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg bestehen, sofern die zulässige Masse der Fahrzeugkombination 12 000 kg nicht übersteigt;
- unbeschadet der Vorschriften für die Typgenehmigung der betroffenen Fahrzeuge: Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse B und einem Anhänger oder Sattelanhänger mit einer zulässigen Masse von mehr als 3 500 kg bestehen, sofern die zulässige Masse der Fahrzeugkombination 12 000 kg nicht übersteigt;
- unbeschadet der Vorschriften über das Führen derartiger Fahrzeuge in der Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr [und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und der Richtlinie 91/439/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates]^[6] wird das Mindestalter für die Klassen C1 und C1E auf 18 Jahre festgelegt;

...“

6. Die Richtlinie 2006/126 hat außerdem zum Ziel, im Interesse der Straßenverkehrssicherheit die Mindestvoraussetzungen für die Erteilung oder Erneuerung einer Fahrerlaubnis festzulegen, wobei diese Voraussetzungen je nach Führerscheinklasse unterschiedlich sind.

6 — ABl. L 226, S. 4.

7. Nach Art. 7 Abs. 1 Buchst. a der Richtlinie darf ein Führerschein nur an Bewerber ausgestellt werden, die eine Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen sowie eine theoretische Prüfung bestanden haben und die gesundheitlichen Anforderungen nach Maßgabe der Anhänge II und III der Richtlinie erfüllen. Gemäß Art. 7 Abs. 3 Buchst. a der Richtlinie 2006/126 ist die Erneuerung eines Führerscheins bei Ablauf der Gültigkeitsdauer von der anhaltenden Erfüllung der Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit für das Führen der betreffenden Fahrzeuge gemäß Anhang III der Richtlinie für Führerscheine der Klassen C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 und D1E abhängig zu machen.

8. In Anhang III der Richtlinie 2006/126 sind die Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit zum Führen eines Kraftfahrzeugs niedergelegt. Darin werden die Voraussetzungen für die Erteilung einer Fahrerlaubnis festgelegt. Hierzu werden die Führerscheinklassen in zwei Gruppen eingeteilt, wobei die Bedingungen für die Fahrerlaubnisbewerber je nach der Gruppe, der sie angehören, unterschiedlich sind.

9. Zur Gruppe 1 zählen die Führer von Fahrzeugen der Klassen A, A1, A2, AM, B, B1 und BE. Zur Gruppe 2 gehören die Führer von Fahrzeugen der Klassen C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 und D1E.

10. Hinsichtlich der ärztlichen Untersuchungen des Sehvermögens sieht Anhang III der Richtlinie 2006/126 Folgendes vor:

„6. Alle Bewerber um eine Fahrerlaubnis müssen sich einer angemessenen Untersuchung unterziehen, um sicherzustellen, dass sie eine für das sichere Führen von Kraftfahrzeugen ausreichende Sehschärfe haben. In Zweifelsfällen ist der Bewerber von einer zuständigen ärztlichen Stelle zu untersuchen. Bei dieser Untersuchung ist unter anderem auf Sehschärfe, Gesichtsfeld, Dämmerungssehen, Blend- und Kontrastempfindlichkeit, Diplopie sowie andere Störungen der Sehfunktion zu achten, die ein sicheres Fahren in Frage stellen können.

Für Fahrzeugführer der Gruppe 1 darf die Erteilung der Fahrerlaubnis ‚in Ausnahmefällen‘ in Betracht gezogen werden, wenn die Anforderungen an das Gesichtsfeld oder die Sehschärfe nicht erfüllt werden; in diesen Fällen sollte der Fahrzeugführer einer Untersuchung durch eine zuständige ärztliche Stelle unterzogen werden, um sicherzustellen, dass keine andere Störung von Sehfunktionen wie Blend- und Kontrastempfindlichkeit oder Dämmerungssehen vorliegt. Daneben sollte der Fahrzeugführer oder Bewerber eine praktische Prüfung durch eine zuständige Stelle erfolgreich absolvieren.

Gruppe 1:

6.1. Alle Bewerber um Erteilung oder Erneuerung einer Fahrerlaubnis müssen, erforderlichenfalls mit Hilfe von Korrekturgläsern, beim beidäugigen Sehen eine Gesamtsehschärfe von mindestens 0,5 haben.

Daneben sollte das horizontale Gesichtsfeld mindestens 120 Grad betragen, die Erweiterung sollte nach rechts und links mindestens 50 Grad und nach oben und unten mindestens 20 Grad betragen. Innerhalb des Bereichs der mittleren 20 Grad sollte keine Beeinträchtigung vorliegen.

Wird eine fortschreitende Augenkrankheit festgestellt oder angegeben, so kann eine Fahrerlaubnis erteilt oder erneuert werden, sofern der Bewerber regelmäßig einer Untersuchung durch eine zuständige ärztliche Stelle unterzogen wird.

6.2. Alle Bewerber um die Erteilung oder Erneuerung einer Fahrerlaubnis, die unter dem völligen funktionalen Verlust des Sehvermögens eines Auges leiden, oder die (beispielsweise bei Diplopie) nur ein Auge benutzen, müssen, erforderlichenfalls mit Hilfe von Korrekturgläsern, eine Sehschärfe von mindestens 0,5 haben. Die zuständige ärztliche Stelle muss bescheinigen,

dass diese Einäugigkeit ausreichend lange besteht, um dem Betroffenen eine Anpassung zu ermöglichen, und dass das Gesichtsfeld des betreffenden Auges den in Nummer 6.1 genannten Anforderungen genügt.

- 6.3. Bei in jüngerer Zeit eingetretener Diplopie und nach dem Verlust des Sehvermögens auf einem Auge sollte ein geeigneter Anpassungszeitraum (z. B. sechs Monate) eingehalten werden, während dessen das Führen von Fahrzeugen nicht erlaubt ist. Danach ist das Führen von Fahrzeugen nur mit einem befürwortenden Gutachten von Sachverständigen für das Sehvermögen und das Führen von Kraftfahrzeugen erlaubt.

Gruppe 2:

- 6.4. Alle Bewerber um Erteilung oder Erneuerung einer Fahrerlaubnis müssen beidäugig sehen und dabei, erforderlichenfalls mit Korrekturgläsern, eine Sehschärfe von mindestens 0,8 auf dem besseren Auge und von mindestens 0,1 auf dem schlechteren Auge haben. Werden diese Werte mit Korrekturgläsern erreicht, so muss das Mindestsehvermögen (0,8 und 0,1) mittels einer Brille, deren Gläserstärke nicht über plus acht Dioptrien liegt, oder mittels Kontaktlinsen erreicht werden. Die Korrektur muss gut verträglich sein.

Daneben sollte das horizontale Gesichtsfeld mit beiden Augen mindestens 160 Grad betragen, die Erweiterung sollte nach rechts und links mindestens 70 Grad und nach oben und unten mindestens 30 Grad betragen. Innerhalb des Bereichs der mittleren 30 Grad sollte keine Beeinträchtigung vorliegen.

Bewerbern oder Fahrzeugführern, die an einer Störung der Kontrastempfindlichkeit oder an Diplopie leiden, darf eine Fahrerlaubnis weder erteilt noch darf ihre Fahrerlaubnis erneuert werden.

Nach einem erheblichen Verlust des Sehvermögens auf einem Auge sollte ein geeigneter Anpassungszeitraum (z. B. sechs Monate) eingehalten werden, während dessen dem Betroffenen das Führen von Fahrzeugen nicht erlaubt ist. Danach ist das Führen von Fahrzeugen nur mit einem befürwortenden Gutachten von Sachverständigen für das Sehvermögen und das Führen von Kraftfahrzeugen erlaubt.“

B – *Deutsches Recht*

11. Nach § 2 Abs. 2 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes vom 5. März 2003⁷, zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 118 des Gesetzes vom 22. Dezember 2011⁸ (im Folgenden: StVG), ist die Fahrerlaubnis für die jeweilige Klasse zu erteilen, wenn der Bewerber u. a. zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist.

12. Gemäß § 2 Abs. 4 Satz 1 StVG ist zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet, wer die notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen erfüllt und nicht erheblich oder nicht wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder gegen Strafgesetze verstoßen hat.

7 — BGBl. 2003 I S. 310.

8 — BGBl. 2011 I S. 3044.

13. Welche Anforderungen im Einzelnen erfüllt sein müssen, damit eine Person zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist, bestimmt sich nach der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV) vom 13. Dezember 2010⁹ in der Fassung der Verordnung vom 26. Juni 2012¹⁰. Nach § 12 Abs. 1 FeV sind zum Führen von Kraftfahrzeugen die in Anlage 6 der FeV genannten Anforderungen an das Sehvermögen zu erfüllen.

14. Nr. 2.2.1 der Anlage 6 bestimmt insoweit, dass Fehlsichtigkeiten – soweit möglich und verträglich – zu korrigieren sind, wobei folgende Sehschärfenwerte nicht unterschritten werden dürfen: Sehschärfe des besseren Auges oder beidäugige Sehschärfe: 0,8, Sehschärfe des schlechteren Auges: 0,5. In Einzelfällen kann unter Berücksichtigung von Fahrerfahrung und Fahrzeugnutzung der Visus des schlechteren Auges für die Klassen C, CE, C1, C1E unter 0,5 liegen; ein Wert von 0,1 darf nicht unterschritten werden. In diesen Fällen ist ein augenärztliches Gutachten erforderlich.

15. Das vorliegende Gericht stellt fest, dass der deutsche Gesetzgeber die Anforderungen der Richtlinie 2006/126 an das Sehvermögen in der Weise umgesetzt hat, dass er hinsichtlich der Sehschärfe auf dem schlechteren Auge strengere Anforderungen aufgestellt hat und sich mit der im Anhang III Nr. 5 der Richtlinie vorgesehenen Mindestsehschärfe für das schlechtere Auge nur in Einzelfällen und unter einschränkenden materiellen und verfahrensrechtlichen Voraussetzungen begnügt.

16. Nach Nr. 2.3 der Anlage 6 zur FeV muss nach einer neu eingetretenen relevanten Einschränkung des Sehvermögens ein geeigneter Anpassungszeitraum eingehalten werden, während dessen das Führen von Kraftfahrzeugen nicht erlaubt ist. Danach darf erst nach augenärztlicher Untersuchung und Beratung wieder ein Kraftfahrzeug geführt werden.

17. § 74 Abs. 1 Nr. 1 FeV bestimmt schließlich, dass die zuständigen obersten Landesbehörden oder die von ihnen bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen von allen Vorschriften dieser Verordnung in bestimmten Einzelfällen oder allgemein für bestimmte einzelne Antragsteller Ausnahmen genehmigen können, es sei denn, dass die Auswirkungen sich nicht auf das Gebiet des Landes beschränken und eine einheitliche Entscheidung erforderlich ist. Nach Nr. 2 dieser Vorschrift kann auch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung von allen Vorschriften der FeV Ausnahmen genehmigen, sofern nicht die Landesbehörden nach Nr. 1 dieser Vorschrift zuständig sind. Allgemeine Ausnahmen ordnet das Bundesministerium durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrats nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden an.

II – Sachverhalt des Ausgangsverfahrens und Vorlagefrage

18. Herrn Glatzel wurde mit Entscheidung vom 28. April 2010 wegen einer Trunkenheitsfahrt die Fahrerlaubnis entzogen.

19. Seinem Antrag auf Neuerteilung einer Fahrerlaubnis entsprach das Landratsamt Schwandorf mit Bescheid vom 2. November 2010 hinsichtlich derjenigen Fahrerlaubnisklassen, die nach Anhang III der Richtlinie 2006/126 der Gruppe 1 zugeordnet sind, d. h. hinsichtlich der Klassen A, A1 und BE, und der nationalen Klassen M, L und S, die das Recht verleihen, Fahrräder mit Hilfsmotor, Kleinkrafträder und Leichtkraftfahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h sowie Arbeits- und landwirtschaftliche Zugmaschinen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h bzw. 32 km/h zu führen.

9 — BGBl. 1998 I S. 2214.

10 — BGBl. 2012 I S. 1394.

20. Dagegen wurde mit gleicher Entscheidung die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis der Klassen C1 und C1E abgelehnt, da eine augenärztliche Untersuchung ergeben habe, dass Herr Glatzel an einer einseitigen Amblyopie leide. Während seine zentrale Sehschärfe auf dem linken Auge bei 1,0 liege – d. h. in vollem Umfang bestehe – und auch die beidäugige Sehschärfe diesen Wert erreiche, habe er auf dem rechten Auge nur Handbewegungen zu erkennen vermocht. Damit habe er nicht die nach deutschem Recht geltenden Anforderungen für die Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klassen C1 und C1E erfüllt.

21. Herr Glatzel erhob nach erfolglosem Widerspruch Klage beim Verwaltungsgericht Regensburg auf teilweise Aufhebung des Bescheids vom 2. November 2010 und auf Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klassen C1 und C1E. Die Klage wurde mit Urteil vom 20. Juni 2011 mit der Begründung abgewiesen, dass Herr Glatzel nicht über die nach deutschem Recht damals erforderliche Mindestsehschärfe von 0,5 verfüge.

22. Gegen dieses Urteil legte Herr Glatzel Berufung beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof ein. Dieser holte ein Sachverständigengutachten einer Klinik für Augenheilkunde ein, um festzustellen, wie sich das Sehvermögen von Herrn Glatzel aktuell darstelle, und um zu klären, ob und in welchem Umfang er in der Lage sei, insoweit bestehende Einschränkungen, namentlich hinsichtlich des räumlichen Sehvermögens, zu kompensieren, und ob bestehende Kompensationsmöglichkeiten unabhängig von seinem Willen zum Tragen kommen. Darüber hinaus wollte das vorlegende Gericht mittels eines weiteren Sachverständigengutachtens wissen, ob aus der Sicht der augenärztlichen Wissenschaft tragfähige Gründe dafür bestünden, anatomisch oder funktionell einäugigen Personen die Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klassen C1 und C1E selbst dann vorzuenthalten, wenn diese Personen Beeinträchtigungen des Sehvermögens nachweislich in ausreichendem Umfang zu kompensieren vermögen. Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof wollte auch wissen, welche Voraussetzungen gegebenenfalls erfüllt sein müssen, damit das Führen von Fahrzeugen dieser Fahrerlaubnisklassen durch diese Personen nicht mit höheren Gefahren für die Verkehrssicherheit einhergehe als das bei Personen der Fall sei, deren Sehvermögen keine Beeinträchtigungen aufweise.

23. Aufgrund dieser Gutachten und der mündlichen Verhandlung vor dem vorlegenden Gericht hält dieses es für geboten, der Berufung von Herrn Glatzel stattzugeben, d. h. die behördlichen Entscheidungen sowie das Urteil des Verwaltungsgerichts Regensburg aufzuheben und ihm eine Fahrerlaubnis der Klassen C1 und C1E zu erteilen. Nach Ansicht des vorlegenden Gerichts ist die Norm des deutschen Rechts, die der Erteilung einer solchen Fahrerlaubnis entgegensteht, ungültig, da sie gegen das Verbot der Diskriminierung wegen einer Behinderung verstoße. Da diese Norm im deutschen Recht jedoch Anhang III Nr. 6.4 der Richtlinie 2006/126 umsetze, stelle sich zuerst die Frage nach der Gültigkeit dieser unionsrechtlichen Vorschrift.

24. Unter diesen Umständen hat der Bayerische Verwaltungsgerichtshof das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt:

Ist Nr. 6.4 des Anhangs III der Richtlinie 2006/126 insoweit mit Art. 20, Art. 21 Abs. 1 und Art. 26 der Charta vereinbar, als diese Vorschrift – ohne die Möglichkeit einer Ausnahme vorzusehen – von Bewerbern um eine Fahrerlaubnis der Klassen C1 und C1E auch dann eine Mindestsehschärfe von 0,1 auf dem schlechteren Auge verlangt, wenn diese Personen beidäugig sehen und auf beiden Augen über ein normales Gesichtsfeld verfügen?

III – Würdigung

25. Mit dem vorliegenden Vorabentscheidungsersuchen wird der Gerichtshof ersucht, die Vereinbarkeit von Anhang III Nr. 6.4 der Richtlinie 2006/126 mit Art. 20, Art. 21 Abs. 1 und Art. 26 der Charta zu prüfen. Genauer gesagt soll er darüber befinden, ob die Mindestsehschärfe, die von einem Bewerber um die Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klasse C1 oder C1E verlangt wird, im Hinblick auf diese Bestimmungen gültig ist.

26. Das vorlegende Gericht fragt sich, ob die Tatsache, dass von den Bewerbern der Gruppe 2, wie sie in der Richtlinie festgelegt ist, eine solche Mindestsehschärfe verlangt wird, nicht gegen das Verbot der Diskriminierung wegen einer Behinderung und allgemeiner gegen den Grundsatz der Gleichbehandlung verstößt, da die Richtlinie Bewerber der Gruppe 2 im Vergleich zu Bewerbern der Gruppe 1 anders behandelt.

27. Ich werde die Gültigkeit von Anhang III Nr. 6.4 der Richtlinie 2006/126 zunächst im Hinblick auf Art. 21 Abs. 1 und Art. 26 der Charta und sodann im Hinblick auf deren Art. 20 prüfen.

A – Zur Gültigkeit von Anhang III Nr. 6.4 der Richtlinie 2006/126 im Hinblick auf Art. 21 Abs. 1 und Art. 26 der Charta

28. Die Prüfung der Vorlagefrage erfordert, dass ich zunächst auf die Anwendung von Art. 21 Abs. 1 und Art. 26 der Charta auf die Umstände des Ausgangsverfahrens eingehe. Fällt nämlich ein Fall wie der von Herrn Glatzel, der an einer Sehschwäche leidet, nicht unter den Begriff der Behinderung, kann die Gültigkeit von Anhang III Nr. 6.4 der Richtlinie 2006/126 nicht im Hinblick auf diese Bestimmungen geprüft werden.

1. Zum Begriff der Behinderung

29. Der Begriff der Behinderung wird weder in der Charta noch in den Verträgen oder im abgeleiteten Recht definiert. Im Rahmen der Anwendung des Verbots der Diskriminierung wegen einer Behinderung im Bereich der Beschäftigung und insbesondere im Rahmen der Richtlinie 2000/78/EG des Rates vom 27. November 2000 zur Festlegung eines allgemeinen Rahmens für die Verwirklichung der Gleichbehandlung in Beschäftigung und Beruf¹¹ hat der Gerichtshof eine Definition dieses Begriffs vorgenommen. Seine im Urteil vom 11. Juli 2006, *Chacón Navas*¹², entwickelte Definition präzisierend hat er kürzlich im Urteil vom 11. April 2013, *HK Danmark*¹³, entschieden, dass der Begriff der Behinderung so zu verstehen sei, dass er eine Einschränkung erfasst, die insbesondere auf physische, geistige oder psychische Beeinträchtigungen zurückzuführen ist, die in Wechselwirkung mit verschiedenen Barrieren den Betroffenen an der vollen und wirksamen Teilhabe am Berufsleben, gleichberechtigt mit den anderen Arbeitnehmern, hindern können¹⁴.

30. Für die Feststellung, ob die Situation von Herrn Glatzel unter den Behinderungsbegriff fällt, sollten wir meines Erachtens nicht von der vom Gerichtshof in diesen Urteilen vorgenommenen Definition abweichen.

11 — ABl. L 303, S. 16.

12 — C-13/05, Slg. 2006, I-6467, Randnr. 43.

13 — C-335/11 und C-337/11.

14 — Randnr. 38.

31. Zunächst darf nicht unberücksichtigt bleiben, dass der Antrag auf Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klasse C1 oder C1E in den meisten Fällen für die betreffende Person auf Zugang zum Beruf des Lastkraftwagenfahrers abzielt. Eine Fahrerlaubnis dieser Klassen ist eine Voraussetzung für die Ausübung dieses Berufs. In diesem Sinne ist sie ohne jeden Zweifel eine Bedingung für den Zugang zu diesem Beruf im Sinne von Art. 3 Abs. 1 Buchst. a der Richtlinie 2000/78. Gleiches gilt im Übrigen für die anderen Führerscheinklassen der Gruppe 2, zu denen die Erlaubnis zum Führen von Fahrzeugen zur Beförderung von mehr als acht Personen, wie Kraftomnibusse und Busse des öffentlichen Personenverkehrs, mit oder ohne Anhänger, gehört.

32. Meines Erachtens hat der Gerichtshof daher im Rahmen einer möglichen Diskriminierung hinsichtlich der Bedingungen für den Zugang zu einem Beruf zu entscheiden, ob der Fall von Herrn Glatzel unter den Behinderungsbegriff fällt. Dies ergibt sich meiner Ansicht nach auch aus dem Vorabentscheidungsersuchen, da das vorlegende Gericht ausdrücklich die berufliche Eingliederung behinderter Menschen und den Zugang zum Beruf des Lastkraftwagenfahrers anspricht¹⁵.

33. Sodann ist dieser Begriff, bei dem es sich um einen unionsrechtlichen Begriff handelt, innerhalb der Rechtsordnung der Union einheitlich auszulegen, zumal die Richtlinie 2000/78 aufgrund von Art. 13 EG erlassen worden ist, an den sich Art. 21 Abs. 1 der Charta unmittelbar anlehnt¹⁶.

34. Vorliegend bin ich der Ansicht, dass die Situation von Herrn Glatzel vom Begriff der Behinderung erfasst wird.

35. Meines Erachtens folgt aus der vom Gerichtshof und der von den Vereinten Nationen¹⁷ vorgenommenen Definition, dass eine Behinderung nicht anhand des Grads der betreffenden Einschränkung zu beurteilen ist, sondern im Hinblick auf die Folgen dieser Einschränkung, wenn sie auf ein soziales Umfeld, einen bestimmten Hintergrund trifft. Unser Fokus muss daher auf diese Folgen gerichtet sein und nicht auf die Beeinträchtigung selbst. Wenn die Wechselwirkung zwischen einer Einschränkung – oder einer Beeinträchtigung, um den vom Gerichtshof verwendeten Begriff aufzugreifen – und einem besonderen Umfeld dazu führt, dass die Tätigkeit der betreffenden Person so eingeschränkt wird, dass sie nicht mehr voll, wirksam und gleichberechtigt wie die anderen Arbeitnehmer am Erwerbsleben teilnehmen kann, liegt eine Behinderung vor.

36. Eine Einschränkung oder eine physische, geistige oder psychische Beeinträchtigung stellt folglich nicht zwangsläufig eine Behinderung dar. Alles hängt vom Lebensumfeld der betreffenden Person ab und von den Schwierigkeiten, denen sie begegnet, wenn ihre Einschränkung und dieses Umfeld aufeinandertreffen¹⁸.

37. Bezogen auf den Fall von Herrn Glatzel dagegen gelange ich aufgrund dieser Untersuchung zu der Auffassung, dass dessen Einschränkung unter den Begriff der Behinderung fällt.

15 — Vgl. Randnrn. 37 und 38 des Vorlagebeschlusses.

16 — Vgl. Erläuterungen zur Charta der Grundrechte (ABl. 2007, C 303, S. 17).

17 — Vgl. Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen, das mit dem Beschluss 2010/48/EG des Rates vom 26. November 2009 (ABl. 2010, L 23, S. 35) im Namen der Europäischen Gemeinschaft genehmigt wurde und unter dessen Buchst. e der Präambel die Behinderung dahin gehend definiert wird, dass sie „aus der Wechselwirkung zwischen Menschen mit Beeinträchtigungen und einstellungs- und umweltbedingten Barrieren entsteht, die [diese Menschen] an der vollen, wirksamen und gleichberechtigten Teilhabe an der Gesellschaft hindern“.

18 — Ein Beweis hierfür ist Admiral Nelson, der 1794 bei der Belagerung von Calvi ein Auge verloren hatte und seine Truppen trotzdem weiter anführen und 1805 die Schlacht von Trafalgar gewinnen konnte. Obwohl er objektiv an einer Sehschwäche litt, stellte sie unter diesen Umständen keine Behinderung dar.

38. Herr Glatzel leidet an einer einseitigen Amblyopie, die das Sehvermögen seines rechten Auges beeinträchtigt. Mit Korrektur hat er auf dem rechten Auge eine Sehschärfe von weniger als 0,1 und vermag nur Handbewegungen zu erkennen. Eine Amblyopie bedeutet nicht zwangsläufig eine Einschränkung im täglichen Leben. Personen, die wie Herr Glatzel von Geburt an mit dieser Einschränkung leben, haben es gelernt, das Sehvermögen des schlechteren Auges mit Hilfe des anderen Auges zu kompensieren, und können in der Gesellschaft ein fast normales Leben führen.

39. Dies ändert jedoch nichts daran, dass eine Person, die sich in derselben Situation wie Herr Glatzel befindet, aufgrund einer Amblyopie keinen Zugang zum Beruf des Lastkraftwagenfahrers hat, weil sie nicht die Anforderungen für die Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klassen C1 und C1E erfüllt. Die Einschränkung stellt hier eine Behinderung im Sinne der Rechtsprechung des Gerichtshofs dar, da die Wechselwirkung zwischen dieser Einschränkung und dem besonderen Umfeld die Person daran hindert, voll und wirksam eine zu den gängigen Berufen zählende Tätigkeit auszuüben.

40. Der Fall des Ausgangsverfahrens wird daher vom Behinderungsbegriff erfasst, so dass Art. 21 Abs. 1 und Art. 26 der Charta anwendbar sind. Zu prüfen ist nun, ob die Einführung einer Mindestsehschärfe für die Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klassen C1 und C1E durch den Unionsgesetzgeber eine Diskriminierung darstellt und ob sie gegen den Grundsatz der Integration von Menschen mit Behinderung verstößt.

2. Zum Verstoß gegen Art. 21 Abs. 1 und Art. 26 der Charta

41. Nach ständiger Rechtsprechung hat der Gerichtshof bei der von ihm vorzunehmenden Rechtmäßigkeitskontrolle dem Unionsgesetzgeber in Bezug auf die Art und den Umfang der in den Tätigkeitsbereichen der Europäischen Union zu treffenden Maßnahmen immer ein weites Ermessen eingeräumt. Da die Unionsbehörden über ein weites Ermessen insbesondere in Bezug auf die Beurteilung der hochkomplexen wissenschaftlichen und technischen tatsächlichen Umstände bei der Festlegung von Art und Umfang der Maßnahmen verfügen, die sie erlassen, muss sich die Kontrolle durch den Unionsrichter auf die Prüfung beschränken, ob die Ausübung dieses Ermessens nicht offensichtlich fehlerhaft ist oder einen Ermessensmissbrauch darstellt oder ob diese Behörden die Grenzen ihres Ermessens offensichtlich überschritten haben. In einem solchen Kontext darf der Unionsrichter nämlich nicht seine Beurteilung der tatsächlichen Umstände wissenschaftlicher und technischer Art an die Stelle derjenigen der Organe setzen, die allein der Vertrag mit dieser Aufgabe betraut hat¹⁹.

42. Allerdings ist der Unionsgesetzgeber verpflichtet, die Grundrechte zu beachten, und unter Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit dürfen Einschränkungen von Grundrechten nach Art. 52 Abs. 1 der Charta nur vorgenommen werden, wenn sie erforderlich sind und den von der Union anerkannten, dem Gemeinwohl dienenden Zielsetzungen oder den Erfordernissen des Schutzes der Rechte und Freiheiten anderer tatsächlich entsprechen.

43. Meiner Ansicht nach ist dies im Ausgangsverfahren der Fall.

44. Die mit der Richtlinie 2006/126 eingeführten Regelungen tragen insbesondere zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei²⁰. Genauer gesagt, hat der Unionsgesetzgeber aus Gründen der Straßenverkehrssicherheit Mindestvoraussetzungen für die Erteilung einer Fahrerlaubnis festgelegt²¹; diese werden insbesondere in Anhang III Nr. 6.4 der Richtlinie aufgeführt.

19 — Vgl. u. a. Urteil vom 15. Oktober 2009, *Enviro Tech (Europe)* (C-425/08, Slg. 2009, I-10035, Randnr. 47 und die dort angeführte Rechtsprechung).

20 — Vgl. zweiter Erwägungsgrund der Richtlinie.

21 — Vgl. achter Erwägungsgrund der Richtlinie.

45. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit stellt zweifellos ein im Allgemeininteresse liegendes Ziel dar²². Hierzu hat die Europäische Kommission nach ihrem dritten Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit im Jahr 2010 eine Mitteilung veröffentlicht, um auf die Notwendigkeit einer Intensivierung der Maßnahmen für die Verkehrssicherheit hinzuweisen²³. Nach den neuesten Zahlen sterben nämlich noch immer jeden Tag 75 Menschen auf den Straßen, und auf jeden Verkehrstoten auf Europas Straßen kommen zehn Schwerverletzte, die Hirn- oder Wirbelsäulenverletzungen erleiden²⁴.

46. Im Übrigen ist unstrittig, dass das Führen von Kraftfahrzeugen im Allgemeinen und das Führen großer Fahrzeuge wie Lastkraftwagen im Besonderen ein gutes Sehvermögen erfordert, das wiederum eine gute Sehschärfe und ein uneingeschränktes Gesichtsfeld voraussetzt.

47. Unter der Sehschärfe wird die Fähigkeit verstanden, kleine Details aus großer Entfernung – in der Regel 3 bis 6 Meter – zu erkennen. Sie gilt als der wichtigste Aspekt des Sehvermögens²⁵. Beim Gesichtsfeld handelt es sich um die Wahrnehmung des Raums durch ein bewegungsloses Auge. Bei einem nicht eingeschränkten Gesichtsfeld können vom Fixationspunkt des Auges entfernte Gegenstände, Lichtpunkte, Farben oder Bewegungen wahrgenommen werden.

48. Umso wichtiger ist daher ein gutes Sehvermögen, wenn eine Person einen Beruf wie den des Lastkraftwagenfahrers ausübt, bei dem sie den größten Teil ihrer Arbeitszeit auf der Straße unterwegs ist. Das Sehvermögen kann bei schwierigen Witterungsbedingungen wie Regen, Dunkelheit oder dichtem Nebel gefordert sein. Ein Sehvermögen, das es dem Fahrzeugführer erlaubt, auf unerwartete Ereignisse bestmöglich zu reagieren, ist äußerst wichtig.

49. Das Sehen ist daher nach wie vor die für das Führen von Kraftfahrzeugen wichtigste Körperfunktion²⁶, und zwischen einem guten Sehvermögen und der Verkehrssicherheit besteht meines Erachtens ein klarer Zusammenhang.

50. In Anbetracht dessen hat der Unionsgesetzgeber für die Sehschärfe Mindestwerte festgelegt, bei deren Unterschreitung eine Fahrerlaubnis der Klassen C1 und C1E nicht erteilt werden kann. Im Rahmen der Richtlinie 91/439/EWG²⁷ hat die Kommission zunächst Mindestwerte festgelegt, die von den Bewerbern um eine Fahrerlaubnis zu erfüllen sind. Da gemäß Art. 8 der Richtlinie 2006/126 eine Anpassung von deren Anhang III an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt möglich ist, hat der Unionsgesetzgeber in der Folge ein Expertengremium – die Arbeitsgruppe „Eyesight“ – mit der Frage befasst, ob eine Änderung dieser Mindestwerte erforderlich sei.

51. Der Arbeitsgruppe war völlig bewusst, dass einer Fahrerlaubnis eine integrative Rolle zukommen kann, und sie hat hierzu gleich zu Beginn ihres Berichts festgestellt, dass daher die Mindestvoraussetzungen für die Fahreignung nicht so eng gefasst sein dürfen, dass bestimmte Fahrzeugführer ohne triftigen Grund ausgeschlossen werden²⁸. Es galt daher, ein Gleichgewicht zwischen dem Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Mobilität des Einzelnen zu finden.

22 – Vgl. Urteil vom 22. Oktober 2009, Kommission/Portugal (C-438/08, Slg. 2009, I-10219, Randnr. 48 und die dort angeführte Rechtsprechung). Vgl. in diesem Sinne Urteile vom 19. Mai 2011, Grasser (C-184/10, Slg. 2011, I-4057, Randnr. 26), und vom 13. Oktober 2011, Apelt (C-224/10, Slg. 2011, I-9601, Randnr. 47).

23 – Vgl. Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen vom 20. Juli 2010, „Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020“ (KOM[2010] 389 endgültig).

24 – Vgl. Pressemitteilung der Kommission vom 19. März 2013, die unter folgender Internetadresse abgerufen werden kann: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-236_de.htm.

25 – Vgl. Bericht der Arbeitsgruppe „Eyesight“ vom Mai 2005, „New standards for the visual functions of drivers“, S. 6, der unter folgender Internetadresse abgerufen werden kann: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/behavior/doc/new_standards_final_version_en.pdf.

26 – Ebd., S. 4.

27 – Richtlinie des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein (ABl. L 237, S. 1).

28 – Vgl. Bericht der Arbeitsgruppe „Eyesight“, S. 4.

52. Im Anschluss an den Bericht dieser Arbeitsgruppe hat der Unionsgesetzgeber die Richtlinie 2009/113 zur Änderung der Richtlinie 2006/126 in ihrer alten Fassung und insbesondere zur Änderung von deren Anhang III erlassen. So wurden insbesondere die Mindestwerte für die Sehschärfe für die Erteilung einer Fahrerlaubnis der Gruppe 2 geändert. Diese Mindestwerte wurden auf – mit Korrektur – mindestens 0,8 auf dem besseren Auge und auf mindestens 0,1 auf dem schlechteren Auge festgesetzt, während der letztgenannte Wert ursprünglich 0,5 betrug.

53. Wegen des engen Zusammenhangs zwischen dem Sehvermögen und der Sicherheit auf den Straßen besteht kein Zweifel daran, dass solche Mindestwerte eingeführt werden müssen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Was insbesondere den Fall einer Person wie Herrn Glatzel anbelangt, die an einer einseitigen Amblyopie leidet, ist festzustellen, dass sich diese Einschränkung unmittelbar auf das Sehvermögen der betreffenden Person auswirkt. Im vorliegenden Fall hat Herr Glatzel, der mit seinem amblyopen Auge nur Handbewegungen wahrnehmen konnte, auf diesem Auge eine Sehschärfe von weniger als 0,1. Nach der von der Weltgesundheitsorganisation verwendeten Klassifikation wird bei einer solchen Sehschärfe von einer schweren Sehbeeinträchtigung der Stufe 2 ausgegangen, d. h. eine Stufe vor derjenigen, bei der von Blindheit gesprochen wird²⁹.

54. Im täglichen Leben stellt eine einseitige Amblyopie zwar nicht zwangsläufig eine Beeinträchtigung dar, sie kann jedoch in dem besonderen Umfeld des Führens von Fahrzeugen als eine potenzielle Gefahr für die Person, die hieran leidet, und für die anderen Verkehrsteilnehmer angesehen werden. Die Arbeitsgruppe „Eyesight“ hat in ihrem Bericht zwar angegeben, dass das Führen von Fahrzeugen als eine Tätigkeit angesehen werden kann, die beidäugiges Sehen erfordert; Fahrzeugführer der Gruppe 2 müssten allerdings wegen ihrer Verantwortung – es sei daran erinnert, dass diese Personen große Fahrzeuge mit über 3,5 Tonnen zum Transport von Gütern oder Fahrzeuge zur Beförderung von mehr als acht Personen führen – über ein „Reserveauge“ verfügen, d. h. über ein Auge, das die Umwelt allein wahrnehmen kann, falls der Fahrzeugführer plötzlich auf dem anderen Auge nichts mehr sieht. Die Arbeitsgruppe „Eyesight“ hielt eine Mindestsehschärfe von 0,1 für ausreichend, einem Lastkraftwagenfahrer oder Kraftomnibusfahrer die Zeit zu lassen, um reagieren und sein Fahrzeug sicher zum Stillstand bringen zu können³⁰.

55. Der Unionsgesetzgeber ist der Empfehlung der Experten gefolgt und fordert daher von den Fahrzeugführern der Gruppe 2, dass sie eine Sehschärfe – mit Korrektur – von mindestens 0,8 auf dem besseren Auge und von mindestens 0,1 auf dem schlechteren Auge haben.

56. Die Einführung solcher Mindestwerte geht meines Erachtens nicht über das hinaus, was zur Erreichung des Ziels der Erhöhung der Verkehrssicherheit erforderlich ist. Prävention spielt im Bereich der Verkehrssicherheit eine entscheidende Rolle und wird auch durch eine sorgfältige Prüfung der körperlichen und geistigen Tauglichkeit der Führer von Fahrzeugen der Klassen C1 und C1E erreicht. Mindestwerte für die Sehschärfe tragen zweifellos dazu bei, die mit dem Führen von Fahrzeugen verbundenen Gefahren zu vermeiden. Was die Festsetzung dieser Mindestwerte anbelangt, können meines Erachtens die Experten am besten entscheiden, ob eine Person eine für das sichere Führen solcher Fahrzeuge ausreichende Sehschärfe hat. Im Übrigen sei daran erinnert, dass Art. 8 der Richtlinie 2006/126 ausdrücklich vorsieht, dass diese Mindestwerte an den wissenschaftlichen Fortschritt angepasst werden können, wie vor Kurzem geschehen³¹.

29 – Vgl. die folgenden Internetadressen: <http://apps.who.int/classifications/icd10/browse/2008/fr#/H53-H54> und <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs282/fr/>.

30 – Vgl. Bericht der Arbeitsgruppe „Eyesight“, S. 23.

31 – Vgl. Nr. 52 der vorliegenden Schlussanträge.

57. Angesichts des Ziels der Erhöhung der Verkehrssicherheit, das mit der Richtlinie 2006/126 erreicht werden soll, der Informationen, die dem Unionsgesetzgeber vorlagen, und des weiten Ermessens, über das er in diesem Bereich verfügt, bin ich der Ansicht, dass er diese Anforderungen zu Recht vorschreiben durfte und dass diese eine Beschränkung von Art. 21 Abs. 1 und Art. 26 der Charta rechtfertigen.

58. Aufgrund der vorstehenden Erwägungen bin ich daher der Auffassung, dass Anhang III Nr. 6.4 der Richtlinie 2006/126, in dem die Voraussetzungen festgelegt sind, die für die Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klassen C1 und C1E in Bezug auf das Sehvermögen gelten, mit Art. 21 Abs. 1 und Art. 26 der Charta vereinbar ist.

B – Zur Gültigkeit von Anhang III Nr. 6.4 der Richtlinie 2006/126 im Hinblick auf Art. 20 der Charta

59. Das vorliegende Gericht möchte auch wissen, ob Anhang III Nr. 6.4 der Richtlinie 2006/126 nicht gegen den in Art. 20 der Charta niedergelegten Grundsatz der Gleichbehandlung verstößt, da die Fahrzeugführer der Gruppe 2 anders behandelt werden als die Fahrzeugführer der Gruppe 1. Für Letztere wird nur für das beidäugige Sehen eine Mindestsehschärfe verlangt. Daher müssen nur die Bewerber um eine Fahrerlaubnis der Gruppe 2 über ein „Reserveauge“ verfügen, ohne dass eine Ausnahme möglich wäre.

60. Ich denke nicht, dass diese unterschiedliche Behandlung einen Verstoß gegen den Grundsatz der Gleichbehandlung darstellt.

61. Dieser Grundsatz verlangt, dass vergleichbare Sachverhalte nicht unterschiedlich und unterschiedliche Sachverhalte nicht gleich behandelt werden, es sei denn, dass eine solche Behandlung objektiv gerechtfertigt ist³². Meiner Ansicht nach ist die Situation der Fahrzeugführer der Gruppe 1 nicht mit der der Fahrzeugführer der Gruppe 2 vergleichbar.

62. Der Unionsgesetzgeber war darauf bedacht, die Fahrzeugführer in Abhängigkeit von der Größe des Fahrzeugs, der Zahl der beförderten Personen und der Verantwortung, die sich damit aus dem Führen solcher Fahrzeuge ergibt, in zwei Kategorien einzuteilen. So ist darauf hinzuweisen, dass die Fahrzeugführer der Gruppe 2 große Fahrzeuge wie Lastkraftwagen oder Kraftomnibusse führen. Wie ich bereits in der Rechtssache Apelt dargelegt habe, sind diese Unterscheidung und die sich daraus ergebenden körperlichen und geistigen Anforderungen einfach zu erklären, da sich ein Kraftomnibus oder ein Lastkraftwagen anders fährt als ein Personenkraftwagen oder ein Motorrad. Die Fahrmanöver sind schwieriger, und die Straßenlage ist völlig anders. Auch trägt der Führer eines Kraftomnibusses angesichts der Zahl der beförderten Fahrgäste eine höhere Verantwortung³³.

63. Darüber hinaus besteht der Unterschied zwischen den Fahrzeugführern der Gruppe 1 und denen der Gruppe 2 auch darin, dass die Folgen in der Regel schwerer sind, wenn an einem Verkehrsunfall ein Lastkraftwagen oder Kraftomnibus beteiligt ist, woraus sich die Notwendigkeit strengerer Anforderungen für die Erteilung einer Fahrerlaubnis ergibt.

64. Die Fahrzeugführer der Gruppe 2 sind außerdem in den meisten Fällen Berufskraftfahrer, die einen Großteil ihrer Arbeitszeit auf der Straße unterwegs sind. Die körperliche und geistige Tauglichkeit dieser Fahrzeugführer bedarf daher besonderer Aufmerksamkeit, was insbesondere für das Sehvermögen gilt, das bei längerem Führen eines Kraftfahrzeugs eminent wichtig ist, da sich lange Fahrten zwangsläufig nicht unerheblich auf den Ermüdungszustand und damit auf das Sehen

32 — Vgl. Urteil vom 23. Oktober 2012, Nelson u. a. (C-581/10 und C-629/10, Randnr. 33 und die dort angeführte Rechtsprechung).

33 — Vgl. Nr. 39 meiner Schlussanträge in dieser Rechtssache.

auswirken. Im Übrigen können die Mitgliedstaaten, wie der Rat der Europäischen Union in Nr. 29 seiner Erklärungen festgestellt hat, gemäß Anhang III Nr. 1.3 der Richtlinie 2006/126 bei Fahrzeugführern der Klasse B, die ihre Fahrzeuge für berufliche Zwecke verwenden – wie Taxis oder Krankenwagen – dieselbe Prüfung der körperlichen und geistigen Tauglichkeit vornehmen.

65. Da die Situation der Fahrzeugführer der Gruppe 1 nicht mit derjenigen der Fahrzeugführer der Gruppe 2 vergleichbar ist, bin ich folglich der Ansicht, dass Anhang III Nr. 6.4 dieser Richtlinie auch mit Art. 20 der Charta vereinbar ist.

IV – Ergebnis

66. Nach alledem schlage ich dem Gerichtshof vor, dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof wie folgt zu antworten:

Anhang III Nr. 6.4 der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein in der Fassung der Richtlinie 2009/113/EG der Kommission vom 25. August 2009 ist mit Art. 20, Art. 21 Abs. 1 und Art. 26 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union vereinbar.