



Συλλογή της Νομολογίας

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
YVES BOT
της 18ης Ιουλίου 2013¹

Υπόθεση C-356/12

Wolfgang Glatzel
κατά
Freistaat Bayern

[αίτηση του Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (Γερμανία) για την έκδοση προδικαστικής απόφασης]

«Οδηγία 2006/126/ΕΚ — Ελάχιστες προδιαγραφές για τη σωματική και τη διανοητική ικανότητα οδήγησης μηχανοκίνητου οχήματος — Υποψήφιος για τη χορήγηση άδειας οδήγησης των κατηγοριών C1 και C1E ο οποίος πρέπει να έχει οξύτητα όρασης τουλάχιστον 0,1 για τον οφθαλμό με τη λιγότερο καλή όραση — Δεν προβλέπεται καμία εξαίρεση ακόμα και για τα πρόσωπα που έχουν καλή όραση και φυσιολογικό οπτικό πεδίο και στους δύο οφθαλμούς — Άρθρα 20, 21 και 26 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης — Αρχή της ίσης μεταχείρισης — Αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων λόγω αναπηρίας — Κύρος του παραρτήματος III, σημείο 6.4, της οδηγίας 2006/126/ΕΚ»

1. Με την παρούσα αίτηση εκδόσεως προδικαστικής απόφασης, το Δικαστήριο καλείται να εξετάσει το κύρος του παραρτήματος III, σημείο 6.4, της οδηγίας 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2006, για την άδεια οδήγησης², όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2009/113/ΕΚ της Επιτροπής, της 25ης Αυγούστου 2009³ (στο εξής: οδηγία 2006/126), σε σχέση με τα άρθρα 20, 21, παράγραφος 1, και 26 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης⁴.

2. Το παράρτημα III, σημείο 6.4, της οδηγίας 2006/126 απαιτεί από τους υποψηφίους για τη χορήγηση άδειας οδήγησης των κατηγοριών C1 και C1E να διαθέτουν οπτική οξύτητα, κατόπιν διορθώσεως, τουλάχιστον 0,8 για τον οφθαλμό με την καλύτερη όραση και τουλάχιστον 0,1 για τον οφθαλμό με τη λιγότερο καλή όραση. Ωστόσο, στον υποψήφιο της κύριας δίκης δεν χορηγήθηκε άδεια οδήγησης για τις κατηγορίες αυτές με την αιτιολογία ότι πάσχει από αμβλυωπία του ενός οφθαλμού⁵ με συνέπεια ότι διαθέτει μόνον, κατόπιν διορθώσεως, οξύτητα όρασης χαμηλότερη του 0,1 για τον οφθαλμό με τη λιγότερο καλή όραση.

3. Το Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (Γερμανία) διατηρεί αμφιβολίες ως προς το συμβατόν των εν λόγω σωματικών απαιτήσεων με την αρχή της ίσης μεταχείρισης και, ειδικότερα, με την αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων λόγω αναπηρίας καθώς και με την αρχή της εντάξεως των ατόμων με αναπηρίες.

1 — Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

2 — ΕΕ L 403, σ. 18, και διορθωτικό στην ΕΕ 2009, L 19, σ. 67.

3 — ΕΕ L 223, σ. 31.

4 — Στο εξής: Χάρτης.

5 — Η αμβλυωπία του ενός οφθαλμού είναι σημαντική λειτουργική απώλεια της όρασης του ενός οφθαλμού, η οποία θίγει κυρίως την κεντρική όραση, ενώ η περιφερειακή όραση παραμένει σχεδόν πάντοτε φυσιολογική.

4. Στις παρούσες προτάσεις, θα εκθέσω τους λόγους για τους οποίους θεωρώ ότι, μολονότι η κατάσταση του προσφεύγοντος της κύριας δίκης εμπίπτει στην έννοια της αναπηρίας, το παράρτημα ΙΙΙ, σημείο 6.4, της οδηγίας 2006/126 συνάδει προς τα άρθρα 20, 21, παράγραφος 1, και 26 του Χάρτη.

I – Το νομικό πλαίσιο

A – Το δίκαιο της Ένωσης

5. Η οδηγία 2006/126 καθορίζει, μεταξύ άλλων, τις διάφορες κατηγορίες της άδειας οδήγησης. Το άρθρο 4, παράγραφος 4, της οδηγίας αυτής έχει ως εξής:

«[...]

δ) κατηγορία C1:

αυτοκίνητα πλην εκείνων των κατηγοριών D1 ή D, η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα των οποίων υπερβαίνει τα 3 500 kg όχι όμως τα 7 500 kg και τα οποία σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για τη μεταφορά οκτώ, το πολύ, επιβατών εκτός του οδηγού· τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής μπορούν να συνδυάζονται με ρυμουλκούμενο του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 750 kg·

ε) κατηγορία C1E:

- με την επιφύλαξη των διατάξεων των κανόνων έγκρισης τύπου για τα συγκεκριμένα οχήματα, σύνολα οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα της κατηγορίας C1 και από ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 750 kg, υπό τον όρον ότι η επιτρεπόμενη μάζα του συνόλου δεν υπερβαίνει τα 12 000 kg·
- με την επιφύλαξη των διατάξεων των κανόνων έγκρισης τύπου για τα συγκεκριμένα οχήματα, τα σύνολα οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα της κατηγορίας B και από ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 3 500 kg, υπό τον όρον ότι η επιτρεπόμενη μάζα του συνόλου δεν υπερβαίνει τα 12 000 kg·
- το κατώτατο όριο ηλικίας για τις κατηγορίες C1 και C1E είναι 18 έτη, με την επιφύλαξη των διατάξεων της οδηγίας 2003/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2003, σχετικά με την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση των οδηγών ορισμένων οδικών οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών, για την οδήγηση των οχημάτων αυτών [για την τροποποίηση του κανονισμού 3820/85 του Συμβουλίου και της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ του Συμβουλίου και για την κατάργηση της οδηγίας 76/914/ΕΟΚ του Συμβουλίου] [6],

[...]».

6. Η οδηγία 2006/126 έχει ως αντικείμενο και την πλήρωση των απαιτήσεων οδικής ασφάλειας καθορίζοντας τις ελάχιστες προϋποθέσεις υπό τις οποίες μπορεί να χορηγηθεί ή να ανανεωθεί η άδεια οδήγησης, που μπορεί να ποικίλλουν από τη μία κατηγορία άδειας οδήγησης σε άλλη.

7. Το άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο α', της οδηγίας αυτής προβλέπει ότι η άδεια οδήγησης χορηγείται μόνο σε όσους υποψήφιους έχουν επιτύχει σε δοκιμασία ελέγχου των ικανοτήτων και της συμπεριφοράς και σε δοκιμασία ελέγχου των γνώσεων και πληρούν τις απαιτήσεις υγείας σύμφωνα με τις διατάξεις των παραρτημάτων II και III της εν λόγω οδηγίας. Το άρθρο 7, παράγραφος 3, στοιχείο α', της οδηγίας 2006/126 αναφέρει ότι η ανανέωση της άδειας οδήγησης τη στιγμή της λήξης της διοικητικής της ισχύος εξαρτάται από τη συνεχή εκπλήρωση των ελάχιστων προδιαγραφών για τη σωματική και διανοητική ικανότητα οδήγησης, όπως περιγράφονται στο παράρτημα III της οδηγίας αυτής για τις άδειες οδήγησης των κατηγοριών C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E.

8. Το παράρτημα III της οδηγίας 2006/126 αφορά τις ελάχιστες προδιαγραφές σχετικά με τη σωματική και τη διανοητική ικανότητα για την οδήγηση μηχανοκίνητου οχήματος. Καθορίζει τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες πρέπει να χορηγείται η άδεια οδήγησης. Προς τούτο, κατανέμει τις κατηγορίες αδειών οδήγησης σε δύο ομάδες, οι δε προϋποθέσεις τις οποίες πρέπει να πληροί ο υποψήφιος για άδεια οδήγησης είναι διαφορετικές αναλόγως της ομάδας στην οποία ανήκει.

9. Επομένως, η ομάδα 1 περιλαμβάνει τους οδηγούς οχημάτων των κατηγοριών A, A1, A2, AM, B, B1 και BE. Η ομάδα 2 αποτελείται από τους οδηγούς οχημάτων των κατηγοριών C, EK, C1, C1E, D, DE, D1 και D1E.

10. Σε ό,τι αφορά τις σχετικές με την όραση ιατρικές εξετάσεις, το παράρτημα III της οδηγίας 2006/126 προβλέπει τα εξής:

«6. Κάθε υποψήφιος για τη χορήγηση άδειας οδήγησης υποβάλλεται στις ενδεδειγμένες εξετάσεις ώστε να διασφαλίζεται ότι διαθέτει επαρκή οπτική οξύτητα για την οδήγηση μηχανοκίνητων οχημάτων. Σε περίπτωση βάσιμων αμφιβολιών όσον αφορά την επάρκεια όρασης του υποψηφίου, ο τελευταίος εξετάζεται από αρμόδια ιατρική αρχή. Κατά την εξέταση αυτή παρέχεται ιδιαίτερη προσοχή στην οπτική οξύτητα, στο οπτικό πεδίο, στην όραση σε ημίφως, στην ευαισθησία σε θάμβος και σε αντίθεση, στη διπλωπία και σε άλλες οπτικές παραμέτρους που μπορεί να είναι σημαντικές για την ασφαλή οδήγηση.

Όσον αφορά οδηγούς της ομάδας 1, είναι δυνατόν να εξετάζεται το ενδεχόμενο χορήγησης άδειας σε “εξαιρετικές περιπτώσεις”, έστω και αν δεν πληρούνται οι προδιαγραφές σχετικά με το οπτικό πεδίο ή προδιαγραφές σχετικά με την οπτική οξύτητα. Στις περιπτώσεις αυτές ο οδηγός πρέπει να υποβληθεί σε εξέταση από αρμόδια ιατρική αρχή, ώστε να αποδείξει ότι δεν υφίσταται άλλη διαταραχή της οπτικής λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένων της ευαισθησίας σε θάμβος και σε αντίθεση και της όρασης σε ημίφως. Επίσης, ο υποψήφιος για τη χορήγηση ή την ανανέωση άδειας πρέπει να υποβληθεί από αρμόδια αρχή σε πρακτική δοκιμασία με θετική έκβαση.

Ομάδα 1:

6.1. Κάθε υποψήφιος για τη χορήγηση ή την ανανέωση άδειας οδήγησης πρέπει, όταν χρησιμοποιεί ταυτοχρόνως και τους δύο οφθαλμούς, να διαθέτει διοφθαλμική οπτική οξύτητα τουλάχιστον 0,5, εν ανάγκη με διορθωτικούς φακούς.

Επιπλέον, το οριζόντιο οπτικό πεδίο πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον 120 μοίρες, με επέκταση τουλάχιστον κατά 50 μοίρες αριστερά και δεξιά και κατά 20 μοίρες άνω και κάτω. Δεν πρέπει να υπάρχουν ελαττώματα εντός ακτίνας 20 μοιρών κεντρικά.

Εφόσον διαγνωστεί ή δηλωθεί προϊούσα οφθαλμική πάθηση, είναι δυνατή η έκδοση ή ανανέωση αδειών οδήγησης, υπό τον όρο ότι ο υποψήφιος θα υφίσταται τακτικά εξέταση από αρμόδια ιατρική αρχή.

- 6.2. Κάθε υποψήφιος για τη χορήγηση ή την ανανέωση άδειας οδήγησης που πάσχει από ολική λειτουργική απώλεια όρασης στον ένα οφθαλμό ή που χρησιμοποιεί μόνο ένα οφθαλμό (παραδείγματος χάρη σε περίπτωση διπλωπίας) πρέπει να έχει οπτική οξύτητα τουλάχιστον 0,5, εν ανάγκη με διορθωτικούς φακούς. Η αρμόδια ιατρική αρχή πρέπει να βεβαιώνει ότι αυτή η κατάσταση μονόφθαλμης όρασης προϋπάρχει επί επαρκώς μακρό χρόνο ώστε να επιτρέπει την προσαρμογή και ότι το οπτικό πεδίο για αυτό τον οφθαλμό πληροί την απαίτηση τ[ου σημείου] 6.1.
- 6.3. Μετά από διπλωπία που εκδηλώθηκε πρόσφατα ή μετά από την απώλεια όρασης σε ένα οφθαλμό, πρέπει να προβλεφθεί επαρκής χρόνος προσαρμογής (παραδείγματος χάρη έξι μήνες), κατά τη διάρκεια του οποίου δεν επιτρέπεται η οδήγηση. Μετά από αυτό το χρονικό διάστημα, η οδήγηση επιτρέπεται μόνο μετά από θετική γνωμάτευση ειδικών για την όραση και την οδήγηση.

Ομάδα 2:

- 6.4. Κάθε υποψήφιος για τη χορήγηση ή την ανανέωση άδειας οδήγησης διαθέτει οπτική οξύτητα τουλάχιστον 0,8 για τον οφθαλμό με την καλύτερη όραση και τουλάχιστον 0,1 για τον οφθαλμό με τη λιγότερο καλή όραση, εν ανάγκη με διορθωτικούς φακούς. Εάν για να επιτευχθούν οι τιμές 0,8 και 0,1 χρησιμοποιούνται διορθωτικοί φακοί, η ελάχιστη οξύτητα (0,8 και 0,1) πρέπει να επιτυγχάνεται είτε με ομματοϋάλια ισχύος όχι μεγαλύτερης από οκτώ διοπτρίες είτε με φακούς επαφής. Η διόρθωση πρέπει να είναι ικανοποιητικά ανεκτή.

Επιπλέον, με τους δύο οφθαλμούς το οριζόντιο οπτικό πεδίο πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον 160 μοίρες, με επέκταση τουλάχιστον κατά 70 μοίρες αριστερά και δεξιά και κατά 30 μοίρες άνω και κάτω. Δεν πρέπει να υπάρχουν ελαττώματα εντός ακτίνας 30 μοιρών κεντρικά.

Δεν εκδίδονται ούτε ανανεώνονται άδειες οδήγησης για υποψήφιους ή για οδηγούς που πάσχουν από δυσλειτουργική ευαισθησία σε αντίθεση ή από διπλωπία.

Μετά από ουσιώδη απώλεια όρασης σε ένα οφθαλμό, πρέπει να προβλέπεται κατάλληλο χρονικό διάστημα προσαρμογής (παραδείγματος χάρη έξι μήνες), κατά το οποίο το συγκεκριμένο άτομο δεν επιτρέπεται να οδηγεί. Αφού παρέλθει αυτό το χρονικό διάστημα, η οδήγηση επιτρέπεται μόνο μετά από θετική γνωμάτευση ειδικών για την όραση και την οδήγηση.»

B – Το γερμανικό δίκαιο

11. Το άρθρο 2, παράγραφος 2, πρώτη περίοδος, του νόμου περί οδικής κυκλοφορίας (Straßenverkehrsgesetz), της 5ης Μαρτίου 2003⁷, όπως τροποποιήθηκε τελευταίως με το άρθρο 2, παράγραφος 118, του νόμου της 22ας Δεκεμβρίου 2011⁸, προβλέπει ότι η άδεια οδήγησης πρέπει να χορηγείται για την οικεία κατηγορία, όταν ο υποψήφιος, μεταξύ άλλων, είναι ικανός για την οδήγηση μηχανοκίνητων οχημάτων.

12. Δυνάμει του άρθρου 2, παράγραφος 4, πρώτη περίοδος, του ίδιου αυτού νόμου, είναι ικανό για την οδήγηση μηχανοκίνητων οχημάτων κάθε πρόσωπο το οποίο πληροί τις απαιτούμενες προς τούτο σωματικές και διανοητικές προϋποθέσεις και δεν έχει διαπράξει σοβαρές ή επαναλαμβανόμενες παραβάσεις του κώδικα οδικής κυκλοφορίας ή ποινικών διατάξεων.

7 — BGBl. 2003 I, σ. 310.

8 — BGBl. 2011 I, σ. 3044.

13. Ο κανονισμός περί της προσβάσεως των προσώπων στην οδική κυκλοφορία (κανονισμός για την άδεια οδήγησης) [Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung)], της 13ης Δεκεμβρίου 2010⁹, όπως προκύπτει από τον κανονισμό της 26ης Ιουνίου 2012¹⁰ καθορίζει τις ακριβείς απαιτήσεις οι οποίες πρέπει να πληρούνται για να αναγνωρισθεί ένα πρόσωπο ικανό για την οδήγηση μηχανοκίνητων οχημάτων. Το άρθρο 12, παράγραφος 1, του FeV προβλέπει ότι, για την οδήγηση μηχανοκίνητων οχημάτων, η όραση του υποψηφίου πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις του παραρτήματος 6 του FeV.

14. Το σημείο 2.2.1 του εν λόγω παραρτήματος 6 προβλέπει, συναφώς, ότι πρέπει να διορθώνεται, καθόσον η διόρθωση αυτή είναι δυνατή και ικανοποιητικά ανεκτή, κάθε αδυναμία στην όραση, τηρουμένων των εξής ελάχιστων τιμών οπτικής οξύτητας, ήτοι οξύτητα για τον οφθαλμό με την καλύτερη όραση ή διοφθαλμική οξύτητα όρασης 0,8 και οξύτητα για τον οφθαλμό με τη λιγότερο καλή όραση 0,5. Σε ορισμένες ιδιαίτερες περιπτώσεις, λαμβανομένης υπόψη της εμπειρίας οδηγήσεως και χρήσεως του οχήματος, η οπτική οξύτητα του οφθαλμού με τη λιγότερο καλή όραση μπορεί να είναι χαμηλότερη του 0,5 για τις κατηγορίες C, EK, C1 και C1E, χωρίς ωστόσο να είναι χαμηλότερη του 0,1. Στις περιπτώσεις αυτές απαιτείται οφθαλμολογική εξέταση.

15. Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι ο Γερμανός νομοθέτης μετέφερε στην εθνική έννομη τάξη τις σχετικές με την οπτική οξύτητα απαιτήσεις της οδηγίας 2006/126 επιβάλλοντας αυστηρότερες προϋποθέσεις όσον αφορά την οπτική οξύτητα του οφθαλμού με τη λιγότερο καλή όραση, σύμφωνα με όσα προβλέπει το παράρτημα III, σημείο 5, της οδηγίας αυτής, απαιτώντας μόνο για ορισμένες περιπτώσεις την ελάχιστη οπτική οξύτητα για τον οφθαλμό με τη λιγότερο καλή όραση και υπό την επιφύλαξη περιοριστικών ουσιαστικών και διαδικαστικών περιορισμών.

16. Δυνάμει του σημείου 2.3 του παραρτήματος 6 του FeV, μετά την επέλευση νέας απώλειας της όρασης, πρέπει να τηρείται προσηκούσα περίοδος προσαρμογής, κατά την οποία απαγορεύεται η οδήγηση μηχανοκίνητων οχημάτων. Κατά το τέλος της περιόδου αυτής, η οδήγηση τέτοιων οχημάτων επιτρέπεται μόνον αφού ο ενδιαφερόμενος υποστεί οφθαλμολογική εξέταση και του δοθούν συναφώς οδηγίες.

17. Τέλος, το άρθρο 74, παράγραφος 1, σημείο 1, του FeV προβλέπει ότι οι αρμόδιες ανώτατες αρχές του Land ή οι αρχές που καθορίζονται από τις εν λόγω ανώτατες αρχές ή οι αρχές που είναι αρμόδιες δυνάμει της νομοθεσίας του Land δύνανται να χορηγούν παρεκκλίσεις σε ορισμένες ιδιαίτερες περιπτώσεις ή, γενικώς, σε συγκεκριμένους αιτούντες, εκτός αν τα αποτελέσματά τους περιορίζονται στο έδαφος του Land και δεν είναι προφανώς αναγκαία η λήψη ομοιόμορφης αποφάσεως. Κατά το σημείο 2 της διατάξεως αυτής, το ομοσπονδιακό Υπουργείο Μεταφορών, Ανοικοδομήσεως και Αστικής Αναπτύξεως δύναται επίσης να χορηγήσει παρεκκλίσεις ως προς το σύνολο των διατάξεων του FeV, όταν οι αρχές του Land δεν είναι αρμόδιες βάσει του σημείου 1 της εν λόγω διατάξεως. Το υπουργείο αυτό χορηγεί παρεκκλίσεις γενικής ισχύος μέσω κανονισμού μη υποκειμένου στη σύμφωνη γνώμη του Bundesrat, κατόπιν διαβουλεύσεως με τις αρμόδιες ανώτατες αρχές των Länder.

II – Τα πραγματικά περιστατικά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

18. Με απόφαση της 28ης Απριλίου 2010, αφαιρέθηκε από τον W. Glatzel η άδεια οδήγησης για τον λόγο ότι οδηγούσε υπό την επήρεια μέθης.

9 — *BGBL* 1998 I, σ. 2214.

10 — *BGBL* 2012 I, σ. 1394 (στο εξής: FeV).

19. Με απόφαση της 2ας Νοεμβρίου 2010, το Landratsamt Schwandorf έκανε δεκτό το αίτημα του W. Glatzel να του χορηγήσει νέα άδεια οδήγησης για τις κατηγορίες της ομάδας 1, όπως καθορίζεται στο παράρτημα III της οδηγίας 2006/126, ήτοι τις κατηγορίες A, A1 και BE καθώς και για τις εθνικές κατηγορίες M, L και S, που παρέχουν το δικαίωμα οδήγησης ποδηλάτων με βοηθητικό κινητήρα, ελαφρών μοτοποδηλάτων και ελαφρών οχημάτων με κινητήρα μέγιστης εκ κατασκευής ταχύτητας ίσης προς 45 km/h καθώς και ελκυστήρες τοποθέτησης τροχαίου υλικού ή γεωργικούς ελκυστήρες με μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα ίση προς 25 km/h και 32 km/h, αντιστοίχως.

20. Αντιθέτως, με την ίδια απόφαση, δεν χορηγήθηκε στον W. Glatzel νέα άδεια οδήγησης για τις κατηγορίες C1 και C1E, καθόσον από οφθαλμολογική εξέταση προέκυψε ότι πάσχει από αμβλυωπία του ενός οφθαλμού. Ενώ έχει κεντρική οξύτητα όρασης 1,0 στον αριστερό οφθαλμό –όπερ σημαίνει ότι η οξύτητα αυτή είναι πλήρης– και η διοφθαλμική οξύτητα όρασης ανέρχεται επίσης στον ίδιο βαθμό, ο W. Glatzel αντιλαμβάνεται από τον δεξί οφθαλμό μόνον τις κινήσεις του χεριού. Συνεπώς, δεν πληροί τις προβλεπόμενες από τη γερμανική νομοθεσία προϋποθέσεις για τη χορήγηση της άδειας οδήγησης για τις κατηγορίες C1 και C1E.

21. Κατά της αποφάσεως αυτής, ο W. Glatzel υπέβαλε ένσταση η οποία δεν ευδοκίμησε. Επομένως, άσκησε ενώπιον του Verwaltungsgericht Regensburg προσφυγή με σκοπό την ακύρωση μέρους της αποφάσεως της 2ας Νοεμβρίου 2010 και την έκδοση άδειας οδήγησης για τις κατηγορίες C1 και C1E. Η προσφυγή αυτή απορρίφθηκε με απόφαση της 20ής Ιουνίου 2011, με την αιτιολογία ότι ο W. Glatzel δεν έχει την ελάχιστη οξύτητα όρασης 0,5, την οποία απαιτούσε κατά τον χρόνο εκείνο η γερμανική νομοθεσία.

22. Ο W. Glatzel άσκησε έφεση κατά της αποφάσεως αυτής ενώπιον του Bayerischer Verwaltungsgerichtshof. Το δικαστήριο αυτό ζήτησε έκθεση πραγματογνωμοσύνης από οφθαλμολογική υπηρεσία για να διαπιστώσει την τρέχουσα κατάσταση της όρασης του W. Glatzel και να αποφανθεί αν, και σε ποιο βαθμό, ο W. Glatzel δύναται να αντισταθμίσει τους υπάρχοντες οπτικούς περιορισμούς, εν προκειμένω όσον αφορά τη χωρική όραση, και αν οι εν λόγω ικανότητες αντισταθμίσεως συντρέχουν ανεξαρτήτως της θελήσεώς του. Εξάλλου, το αιτούν δικαστήριο επεδίωξε να διευκρινίσει, με άλλη έκθεση πραγματογνωμοσύνης, αν, από επιστημονικής απόψεως, υφίστανται βάσιμοι λόγοι για τη μη χορήγηση της άδειας οδήγησης για τις κατηγορίες C1 και C1E σε πρόσωπα με όραση μόνον στον ένα οφθαλμό οφειλόμενη σε ανατομικούς ή λειτουργικούς λόγους, ακόμα και αν στοιχειοθετείται ότι τα πρόσωπα αυτά είναι ικανά να αντισταθμίζουν επαρκώς τις ενδεχόμενες αλλοιώσεις της όρασής τους. Το Bayerischer Verwaltungsgerichtshof ζητεί επίσης να διευκρινιστεί ποιες είναι οι προϋποθέσεις οι οποίες πρέπει, ενδεχομένως, να πληρούνται ώστε η οδήγηση, εκ μέρους των προσώπων αυτών, οχημάτων των κατηγοριών αυτών να μη συνεπάγεται καμία πρόσθετη απειλή για την οδική ασφάλεια σε σχέση με τα πρόσωπα των οποίων η όραση δεν έχει καμία αλλοίωση.

23. Κατόπιν των εκθέσεων αυτών καθώς και της συνεδριάσεως που έλαβε χώρα ενώπιόν του, το αιτούν δικαστήριο κρίνει ότι πρέπει να γίνει δεκτό το αίτημα του W. Glatzel, ήτοι να ακυρωθούν οι διοικητικές αποφάσεις καθώς και η απόφαση του Verwaltungsgericht Regensburg και να του χορηγηθεί άδεια οδήγησης για τις κατηγορίες C1 και C1E. Κατά το αιτούν δικαστήριο, η διάταξη του γερμανικού δικαίου η οποία επιβάλλει τη μη χορήγηση τέτοιας άδειας οδήγησης δεν είναι έγκυρη, εφόσον αντιβαίνει προς την αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων λόγω αναπηρίας. Πάντως, καθόσον η διάταξη αυτή μεταφέρθηκε στη γερμανική έννομη τάξη σύμφωνα με το παράρτημα III, σημείο 6.4, της οδηγίας 2006/126, τίθεται, κατ' αρχάς, το θέμα του κύρους του σημείου αυτού.

24. Υπό αυτές τις συνθήκες, το Bayerischer Verwaltungsgerichtshof αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Συνάδει το σημείο 6.4 του παραρτήματος III της οδηγίας 2006/126[...] με τα άρθρα 20, 21, παράγραφος 1, και 26 του [Χάρτη], δεδομένου ότι η διάταξη αυτή, χωρίς να προβλέπει δυνατότητα εξαιρέσεως, επιτάσσει οι υποψήφιοι για τη χορήγηση άδειας οδήγησης των κατηγοριών C1 και C1E να έχουν οξύτητα όρασης τουλάχιστον 0,1 στον οφθαλμό με τη λιγότερο καλή όραση, ακόμη και αν τα άτομα αυτά διαθέτουν οπτική ικανότητα και φυσιολογικό οπτικό πεδίο και από τους δύο οφθαλμούς;»

III – Η ανάλυσή μου

25. Με την παρούσα αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως, το Δικαστήριο καλείται να εξετάσει το συμβατόν του παραρτήματος III, σημείο 6.4, της οδηγίας 2006/126 με τα άρθρα 20, 21, παράγραφος 1, και 26 του Χάρτη. Ειδικότερα, καλείται να αποφανθεί περί του αν το ελάχιστο κατώτατο όριο της οπτικής οξύτητας που απαιτείται από υποψήφιο για τη χορήγηση άδειας οδήγησης της κατηγορίας C1 ή C1E είναι έγκυρο υπό το πρίσμα των διατάξεων αυτών.

26. Συγκεκριμένα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί αν το γεγονός επιβολής τέτοιου κατώτατου ορίου σε υποψήφιο της ομάδας 2, όπως καθορίζεται με την οδηγία αυτή, αντιβαίνει προς την αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων λόγω αναπηρίας καθώς και, γενικότερα, προς την αρχή της ίσης μεταχειρίσεως καθόσον η εν λόγω οδηγία αντιμετωπίζει διαφορετικώς τους υποψηφίους της ομάδας 2 σε σχέση με τους υποψηφίους της ομάδας 1.

27. Θα εξετάσω το κύρος του παραρτήματος III, σκέψη 6.4, της οδηγίας 2006/126, πρώτον, υπό το πρίσμα των άρθρων 21, παράγραφος 1, και 26 του Χάρτη, κατόπιν, δεύτερον, υπό το πρίσμα του άρθρου 20 του Χάρτη.

A – Περί του κύρους του παραρτήματος III, σημείο 6.4, της οδηγίας 2006/126 υπό το πρίσμα των άρθρων 21, παράγραφος 1, και 26 του Χάρτη

28. Για την εξέταση του υποβληθέντος προδικαστικού ερωτήματος απαιτείται να εξετασθεί, κατ' αρχάς, η εφαρμογή των άρθρων 21, παράγραφος 1, και 26 του Χάρτη στις περιστάσεις της υποθέσεως της κύριας δίκης. Συγκεκριμένα, αν κατάσταση όπως αυτή του W. Glatzel, ο οποίος έχει πρόβλημα όρασης, δεν εμπίπτει στην έννοια της αναπηρίας, το κύρος του παραρτήματος III, σημείο 6.4, της οδηγίας 2006/126 δεν μπορεί να αναλυθεί υπό το πρίσμα των διατάξεων αυτών.

1. Περί της εννοίας της αναπηρίας

29. Η έννοια της αναπηρίας δεν καθορίζεται στον Χάρτη, ούτε στις Συνθήκες και στο παράγωγο δίκαιο. Στο πλαίσιο της εφαρμογής της αρχής της απαγορεύσεως των διακρίσεων λόγω αναπηρίας στον τομέα της εργασίας, και ειδικότερα στο πλαίσιο της οδηγίας 2000/78/EK του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2000, για τη διαμόρφωση γενικού πλαισίου για την ίση μεταχείριση στην απασχόληση και την εργασία¹¹, το Δικαστήριο είχε την ευκαιρία να καθορίσει την έννοια αυτή. Επομένως, διευκρινίζοντας τον ορισμό που προσδιορίστηκε με την απόφαση της 11ης Ιουλίου 2006, C-13/05, Chacón Navas¹², το Δικαστήριο έκρινε προσφάτως, με την απόφαση της 11ης Απριλίου

11 — ΕΕ L 303, σ. 16.

12 — Συλλογή 2006, σ. I-6467, σκέψη 43.

2013, HK Danmark¹³, ότι η έννοια της «ειδικής ανάγκης» υποδηλώνει μειονεκτικότητα, οφειλόμενη, ιδίως, σε σωματική, διανοητική ή ψυχική πάθηση, η οποία σε συνδυασμό με διάφορους περιορισμούς μπορεί να παρακωλύσει την πλήρη και αποτελεσματική συμμετοχή του συγκεκριμένου ατόμου στον επαγγελματικό βίο σε ισότιμη βάση με τους υπόλοιπους εργαζόμενους¹⁴.

30. Για να καθοριστεί αν η κατάσταση του W. Glatzel εμπίπτει στην έννοια της αναπηρίας, φρονώ ότι δεν πρέπει να αποκλίνουμε από τον ορισμό που διαμόρφωσε το Δικαστήριο στις αποφάσεις αυτές.

31. Συγκεκριμένα, κατ' αρχάς, δεν μπορεί να αγνοηθεί το γεγονός ότι, στη συντριπτική πλειοψηφία των περιπτώσεων, αίτηση χορηγήσεως άδειας οδήγησης της κατηγορίας C1 ή C1E αποσκοπεί, για το ενδιαφερόμενο πρόσωπο, στην πρόσβαση στο επάγγελμα του οδηγού βαρέος οχήματος. Η κατοχή άδειας οδήγησης των κατηγοριών αυτών είναι προαπαιτούμενο για την άσκηση του εν λόγω επαγγέλματος. Συναφώς και αναμφιβόλως, η άδεια αυτή αποτελεί προϋπόθεση για την πρόσβαση στο εν λόγω επάγγελμα κατά το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο α', της οδηγίας 2000/78. Κατά τα λοιπά, το αυτό ισχύει για τις άλλες κατηγορίες της άδειας οδήγησης της ομάδας 2, στις οποίες περιλαμβάνονται οι άδειες βάσει των οποίων επιτρέπεται η οδήγηση οχημάτων που μεταφέρουν πλέον των οκτώ ατόμων, όπως επιβατηγών αυτοκινήτων οχημάτων, των λεωφορείων των μέσων μαζικής μεταφοράς, με ή χωρίς ρυμούλκα.

32. Επομένως, θεωρώ ότι το Δικαστήριο καλείται να καθορίσει αν η κατάσταση του W. Glatzel εμπίπτει στην έννοια της αναπηρίας στο πλαίσιο τυχόν δυσμενούς διακρίσεως όσον αφορά τις προϋποθέσεις προσβάσεως σε απασχόληση. Εξάλλου, τούτο προκύπτει, κατά τη γνώμη μου, από την αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως, καθόσον το αιτούν δικαστήριο αποσκοπεί ρητώς στην επαγγελματική ένταξη των ατόμων με ειδικές ανάγκες και την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδηγού βαρέος οχήματος¹⁵.

33. Στη συνέχεια, είναι ουσιώδες η έννοια αυτή, η οποία είναι έννοια του δικαίου της Ένωσης, να ερμηνευτεί ομοίμορφα στην έννομη τάξη της Ένωσης, τσοσούτω μάλλον εφόσον η οδηγία 2000/78 εκδόθηκε βάσει του άρθρου 13 ΕΚ, από το οποίο εμπνέεται άμεσα το άρθρο 21, παράγραφος 1, του Χάρτη¹⁶.

34. Εν προκειμένω, θεωρώ ότι η κατάσταση του W. Glatzel εμπίπτει σαφώς στην έννοια της αναπηρίας.

35. Κατά την άποψή μου, από τον ορισμό τον οποίο διαμόρφωσε το Δικαστήριο καθώς και ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών¹⁷ προκύπτει ότι η αναπηρία δεν πρέπει να νοείται αναλόγως του βαθμού του επίμαχου προβλήματος, αλλά να καθορίζεται σε σχέση με τις συνέπειες του προβλήματος αυτού εντός ενός κοινωνικού πλαισίου, ενός συγκεκριμένου περιβάλλοντος. Επομένως, η προσοχή μας πρέπει να επικεντρωθεί στις συνέπειες αυτές και όχι στο πρόβλημα καθεαυτό. Όταν η αλληλεπίδραση μεταξύ ενός προβλήματος –ή μιας βλάβης, σύμφωνα με τον όρο που χρησιμοποίησε το Δικαστήριο– και ενός συγκεκριμένου περιβάλλοντος έχει ως συνέπεια τον περιορισμό της δραστηριότητας του οικείου προσώπου ούτως ώστε να μην μπορεί πλέον να μετέχει πλήρως και αποτελεσματικώς στον επαγγελματικό βίο ισότιμα με τους λοιπούς εργαζόμενους, τότε ευρισκόμεθα ενώπιον αναπηρίας.

13 — C-335/11 και C-337/11.

14 — Σκέψη 38.

15 — Βλ. σημεία 37 και 38 της αποφάσεως παραπομπής.

16 — Βλ. τις επεξηγήσεις σχετικά με τον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων (ΕΕ 2007, C 303, σ. 17).

17 — Βλ. Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία, που εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με την απόφαση 2010/48/ΕΚ του Συμβουλίου, της 26ης Νοεμβρίου 2009 (ΕΕ 2010, L 23, σ. 35), η οποία, στην αιτιολογική της σκέψη ε', καθορίζει ότι η αναπηρία είναι «αποτέλεσμα της αλληλεπίδρασης ανάμεσα στα άτομα με μειωμένες δυνατότητες και στα συμπεριφορικά και περιβαλλοντικά εμπόδια που δυσχεραίνουν την πλήρη, πραγματική και ισότιμη συμμετοχή των ατόμων με αναπηρία στην κοινωνία».

36. Κατά συνέπεια, σωματικό, διανοητικό ή ψυχικό πρόβλημα ή βλάβη, δεν συνιστά οπωσδήποτε αναπηρία. Όλα εξαρτώνται από το περιβάλλον εντός του οποίου εξελίσσεται το οικείο πρόσωπο και τα εμπόδια που συναντά όταν το πρόβλημά του εντάσσεται στο εν λόγω περιβάλλον¹⁸.

37. Αντιθέτως, ενώπιον της καταστάσεως του W. Glatzel, η ανάλυση αυτή μας οδηγεί στο να θεωρήσουμε ότι το πρόβλημα όρασής του εμπίπτει στην έννοια της αναπηρίας.

38. Συγκεκριμένα, ο W. Glatzel υποφέρει από αμβλυωπία του ενός οφθαλμού η οποία θίγει την όραση του δεξιού οφθαλμού του. Επομένως, κατόπιν διορθώσεως, ο δεξιός οφθαλμός έχει όραση χαμηλότερη του 0,1 και μπορεί να αντιλαμβάνεται μόνον τις κινήσεις του χεριού. Η αμβλυωπία δεν συνεπάγεται κατ' ανάγκη ενόχληση στην καθημερινή ζωή. Τα πρόσωπα τα οποία, όπως ο W. Glatzel, γεννιούνται με το πρόβλημα αυτό μαθαίνουν να αντισταθμίζουν την όραση του προβληματικού οφθαλμού με τη βοήθεια του άλλου οφθαλμού και μπορούν να εξελίσσονται σχεδόν φυσιολογικά στην κοινωνία.

39. Παρ' όλ' αυτά, η αμβλυωπία δεν παρέχει σε αυτόν που βρίσκεται σε κατάσταση όπως του W. Glatzel τη δυνατότητα προσβάσεως στο επάγγελμα οδηγού βαρέος οχήματος, δεδομένου ότι ο W. Glatzel δεν πληροί τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για τη χορήγηση της άδειας οδήγησης των κατηγοριών C1 και C1E. Το πρόβλημα συνιστά σαφώς, εδώ, αναπηρία κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, εφόσον η αλληλεπίδραση μεταξύ του εν λόγω προβλήματος και του ιδιαίτερου αυτού περιβάλλοντος τον εμποδίζει να μετέχει πλήρως και αποτελεσματικώς σε επαγγελματική δραστηριότητα η οποία είναι εντελώς συνήθης.

40. Κατά συνέπεια, η κατάσταση της κύριας δίκης εμπίπτει σαφώς στην έννοια της αναπηρίας, συνεπαγόμενη επομένως την εφαρμογή των άρθρων 21, παράγραφος 1, και 26 του Χάρτη. Επί του παρόντος, πρέπει να εξετασθεί αν η εκ μέρους του νομοθέτη της Ένωσης επιβολή ελάχιστου κατώτατου ορίου οπτικής οξύτητας για τη χορήγηση άδειας οδήγησης των κατηγοριών C1 και C1E συνιστά δυσμενή διάκριση και αν αντιβαίνει προς την αρχή της εντάξεως των ατόμων με ειδικές ανάγκες.

2. Επί της παραβάσεως των άρθρων 21, παράγραφος 1, και 26 του Χάρτη

41. Κατά πάγια νομολογία, το Δικαστήριο, κατά τον έλεγχο της νομιμότητας που καλείται να ασκήσει, αναγνώρισε πάντοτε στον νομοθέτη της Ένωσης ευρεία εξουσία εκτιμήσεως ως προς τη φύση και το περιεχόμενο των μέτρων τα οποία πρέπει να λάβει στους τομείς δράσεως της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επομένως, όταν οι αρχές της Ένωσης διαθέτουν ευρεία διακριτική ευχέρεια, ειδικώς ως προς την εκτίμηση πραγματικών γεγονότων επιστημονικής και τεχνικής φύσεως ιδιαίτερως περίπλοκων προκειμένου να καθορισθεί η φύση και η έκταση των μέτρων που υιοθετούν, ο έλεγχος του δικαστή της Ένωσης περιορίζεται στην εξέταση του αν κατά την άσκηση αυτής της διακριτικής ευχέρειας υπέπεσαν σε πρόδηλη πλάνη ή σε κατάχρηση εξουσίας ή ακόμη αν τα όργανα αυτά υπερέβησαν προδήλως τα όρια της διακριτικής τους ευχέρειας. Σε ένα τέτοιο πλαίσιο, ο δικαστής της Ένωσης δεν μπορεί, στην πραγματικότητα, να υποκαταστήσει με τη δική του εκτίμηση των πραγματικών στοιχείων επιστημονικής και τεχνικής φύσεως την εκτίμηση των κοινοτικών οργάνων, που είναι τα μόνα στα οποία η Συνθήκη έχει αναθέσει την αποστολή αυτή¹⁹.

18 — Απόδειξη περί αυτού συνιστά το ότι ο ναύαρχος Νέλσον, ο οποίος κατέστη μονόφθαλμος κατά την πολιορκία του Κάλβι το 1794, εξακολούθησε, χωρίς πρόβλημα, να ηγείται των ανδρών του και να κερδίσει τη ναυμαχία του Τραφάλγκαρ το 1805. Ενώ αντικειμενικά έπασχε από πρόβλημα όρασης, το πρόβλημα αυτό δεν συνιστούσε, ωστόσο, αναπηρία υπό τις συγκεκριμένες περιστάσεις.

19 — Βλ., ιδίως, απόφαση της 15ης Οκτωβρίου 2009, C-425/08, *Enviro Tech* (Europe) (Συλλογή 2009, σ. I-10035, σκέψη 47 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

42. Πάντως, ο νομοθέτης της Ένωσης υποχρεούται να τηρεί τα θεμελιώδη δικαιώματα και, σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, περιορισμοί των δικαιωμάτων αυτών είναι δυνατοί μόνον εάν είναι αναγκαίοι και ανταποκρίνονται πράγματι σε σκοπούς γενικού συμφέροντος τους οποίους αναγνωρίζει η Ένωση ή όταν υπάρχει ανάγκη προστασίας των δικαιωμάτων και των ελευθεριών των άλλων, δυνάμει του άρθρου 52, παράγραφος 1, του Χάρτη.

43. Θεωρώ ότι περί αυτού πρόκειται στην υπόθεση της κύριας δίκης.

44. Οι κανόνες τους οποίους θεσπίζει η οδηγία 2006/126 συμβάλλουν, μεταξύ άλλων, στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας²⁰. Ειδικότερα, προς πλήρωση των επιταγών της οδικής ασφάλειας, ο νομοθέτης της Ένωσης καθόρισε τις ελάχιστες προϋποθέσεις υπό τις οποίες δύναται να χορηγείται η άδεια οδήγησης²¹, οι οποίες περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, στο παράρτημα III, σημείο 6.4, της οδηγίας αυτής.

45. Η βελτίωση της οδικής ασφάλειας συνιστά, χωρίς καμία αμφιβολία, σκοπό γενικού συμφέροντος²². Βάσει αυτού, κατόπιν του τρίτου προγράμματός της δράσεως για την οδική ασφάλεια, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, δημοσίευσε το 2010 ανακοίνωση για να τονίσει την αναγκαιότητα ενισχύσεως των μέτρων προς βελτίωση της οδικής ασφάλειας²³. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τις τελευταίες στατιστικές, 75 πρόσωπα πεθαίνουν ακόμα καθημερινώς στα οδικά δίκτυα και για κάθε πρόσωπο που πεθαίνει στο οδικό δίκτυο, δέκα άλλα πρόσωπα υφίστανται σοβαρούς τραυματισμούς, όπως βλάβες του εγκεφάλου ή του νωτιαίου μυελού²⁴.

46. Εξάλλου, δεν αμφισβητείται ότι η οδήγηση, γενικώς, και η οδήγηση οχημάτων διαστάσεων όπως των βαρέων οχημάτων, ειδικότερα, απαιτεί καλή οπτική λειτουργία, η οποία προϋποθέτει, αφεαυτή, καλή οπτική οξύτητα και μη αλλοιωμένο οπτικό πεδίο.

47. Συγκεκριμένα, η οπτική οξύτητα είναι η ικανότητα διακρίσεως μικρών λεπτομερειών από μεγάλη απόσταση, γενικώς από απόσταση 3 έως 6 μέτρων. Θεωρείται ως η πιο σημαντική παράμετρος της οπτικής λειτουργίας²⁵. Το οπτικό πεδίο είναι η αντίληψη του χώρου από έναν ακίνητο οφθαλμό. Μη αλλοιωμένο οπτικό πεδίο καθιστά δυνατό τον εντοπισμό αντικειμένων, φώτων, χρωμάτων ή των κινήσεων που βρίσκονται σε απόσταση από το σημείο εστίασεως του οφθαλμού.

48. Συνεπώς, η καλή οπτική λειτουργία είναι τοσοῦτω μάλλον θεμελιώδης για το επάγγελμα του οδηγού βαρέος οχήματος, το οποίο απαιτεί από τον οδηγό να περνά το μεγαλύτερο μέρος του χρόνου εργασίας του στο οδικό δίκτυο. Επομένως, η οπτική λειτουργία μπορεί να δοκιμασθεί σε ενίοτε δυσχερείς μετεωρολογικές συνθήκες, όπως όταν βρέχει, τη νύχτα ή όταν υπάρχει πυκνή ομίχλη. Είναι πρωταρχικής σημασίας η ύπαρξη οπτικής λειτουργίας επιτρέπουσας τα καλύτερα δυνατά αντανakλαστικά ενώπιον των απρόβλεπτων καταστάσεων τις οποίες μπορεί να αντιμετωπίσει ένας οδηγός.

20 — Βλ. αιτιολογική σκέψη 2 της οδηγίας αυτής.

21 — Βλ. αιτιολογική σκέψη 8 της εν λόγω οδηγίας.

22 — Βλ. απόφαση της 22ας Οκτωβρίου 2009, C-438/08, Επιτροπή κατά Πορτογαλίας, (Συλλογή 2009, σ. I-10219, σκέψη 48 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία). Βλ., συναφώς, αποφάσεις της 19ης Μαΐου 2011, C-184/10, Grasser (Συλλογή 2011, σ. I-4057, σκέψη 26), και της 13ης Οκτωβρίου 2011, C-224/10, Apelt (Συλλογή 2011, σ. I-9601, σκέψη 47).

23 — Βλ. ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή Περιφερειών, της 20ής Ιουλίου 2010, με τίτλο «Προς ένα ευρωπαϊκό χώρο οδικής ασφάλειας: πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια 2011-2020» [COM(2010) 389 τελικό].

24 — Βλ. ανακοινωθέν τύπου της Επιτροπής της 19ης Μαρτίου 2013, το οποίο δημοσιεύεται στην ακόλουθη διεύθυνση στο διαδίκτυο: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-236_fr.htm?locale=FR.

25 — Βλ. έκθεση της ομάδας εργασίας «Οραση» του Μαΐου 2005, με τίτλο «New standards for the visual functions of drivers», η οποία δημοσιεύεται στην ακόλουθη διεύθυνση στο διαδίκτυο: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/behavior/doc/new_standards_final_version_en.pdf, σ. 6.

49. Επομένως, η όραση παραμένει η σημαντικότερη λειτουργία για την οδήγηση οχημάτων²⁶ και η σχέση μεταξύ καλής όρασης και οδικής ασφάλειας είναι προφανής.

50. Με βάση τα στοιχεία αυτά, ο νομοθέτης της Ένωσης καθόρισε τα ελάχιστα κατώτατα όρια οπτικής οξύτητας κάτω των οποίων δεν μπορούν να χορηγούνται άδειες οδήγησης των κατηγοριών C1 και C1E. Κατ' αρχάς, στο πλαίσιο της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ²⁷, η Επιτροπή καθόρισε τα ελάχιστα κατώτατα αυτά όρια τα οποία πρέπει να τηρούν οι υποψήφιοι για άδεια οδήγησης. Κατόπιν, καθόσον το άρθρο 8 της οδηγίας 2006/126 καθιστά δυνατή την προσαρμογή στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο του παραρτήματος III αυτής, ο νομοθέτης της Ένωσης κάλεσε μια ομάδα εμπειρογνομόνων, την ομάδα εργασίας «Όραση», για να εξετάσει αν είναι αναγκαίο να τροποποιηθούν τα εν λόγω κατώτατα όρια.

51. Η εν λόγω ομάδα εργασίας είχε πλήρη συνείδηση της σημασίας της άδειας οδήγησης για την ένταξη και, βάσει αυτού, ανέφερε εξαρχής στην έκθεσή της ότι, για τον λόγο αυτόν, οι ελάχιστες προϋποθέσεις δεξιοτήτων δεν πρέπει να είναι τόσο αυστηρές μέχρι του σημείου να αποκλείουν χωρίς βάσιμο λόγο ορισμένους οδηγούς²⁸. Επομένως, ήταν απαραίτητο να βρεθεί η ορθή ισορροπία μεταξύ του σκοπού της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας και της κινητικότητας των ατόμων.

52. Κατόπιν της γνωμοδοτήσεως της εν λόγω ομάδας εργασίας, ο νομοθέτης της Ένωσης εξέδωσε την οδηγία 2009/113 για την τροποποίηση της οδηγίας 2006/126, ως αρχικώς είχε, και, πιο συγκεκριμένα, του παραρτήματος III της τελευταίας αυτής οδηγίας. Επομένως, αποφασίστηκε, μεταξύ άλλων, να τροποποιηθούν τα ελάχιστα κατώτατα όρια οπτικής οξύτητας στα οποία μπορούν να χορηγούνται οι άδειες οδήγησης που εμπίπτουν στην ομάδα 2. Τα κατώτατα αυτά όρια καθορίστηκαν, κατόπιν διορθώσεως, τουλάχιστον 0,8 για τον καλύτερο από τους δύο οφθαλμούς και τουλάχιστον 0,1 για τον λιγότερο καλό, ενώ το όριο αυτό ήταν αρχικώς 0,5.

53. Ενόψει της στενής σχέσης μεταξύ της οπτικής λειτουργίας και της ασφάλειας των οδικών δικτύων, δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι η επιβολή τέτοιων κατώτατων ορίων είναι αναγκαία για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Όσον αφορά ειδικότερα την περίπτωση προσώπου όπως ο W. Glatzel, ο οποίος πάσχει από αμβλυωπία του ενός οφθαλμού, επισημαίνεται ότι το πρόβλημα αυτό θίγει άμεσα την οπτική λειτουργία του οικείου προσώπου. Εν προκειμένω, ο W. Glatzel, ο οποίος μπορεί να αντιληφθεί με τον αμβλυωπικό οφθαλμό μόνον μια κίνηση του χεριού, έχει οπτική οξύτητα χαμηλότερη του 0,1 στον οφθαλμό αυτό. Κατά την κατάταξη την οποία χρησιμοποιεί ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας, η οξύτητα αυτή θεωρείται ως προκαλούσα σοβαρή οπτική βλάβη εμπίπτουσα στην κατηγορία 2, η οποία προηγείται της κατηγορίας στην οποία εμπίπτει η τύφλωση²⁹.

54. Μολονότι η αμβλυωπία του ενός οφθαλμού δεν συνιστά κατ' ανάγκη ενόχληση στην καθημερινή ζωή, μπορεί να θεωρηθεί, στο ιδιαίτερο πλαίσιο της οδήγησης, ως δυνητικός κίνδυνος για το πάσχον πρόσωπο και για τους λοιπούς χρήστες των οδικών δικτύων. Συγκεκριμένα, στην έκθεσή της, η ομάδα εργασίας «Όραση» ανέφερε ότι, μολονότι είναι αληθές ότι η οδήγηση μπορεί να θεωρηθεί ως δραστηριότητα η οποία απαιτεί διόφθαλμη όραση, παρ' όλ' αυτά, λαμβάνοντας υπόψη τις ευθύνες των οδηγών της ομάδας 2 –υπενθυμίζω ότι οι εν λόγω οδηγοί χρησιμοποιούν οχήματα μεγάλων διαστάσεων πλέον των 3,5 τόνων τα οποία μεταφέρουν εμπορεύματα ή ακόμα οχήματα τα οποία μεταφέρουν πλέον των οκτώ επιβατών–, οι δε οδηγοί αυτοί πρέπει να διαθέτουν έναν «εφεδρικό

26 — Όπ.π., σ. 4.

27 — Οδηγία του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την άδεια οδήγησης (ΕΕ L 237, σ. 1).

28 — Βλ. προαναφερθείσα έκθεση της ομάδας εργασίας «Όραση», σ. 4.

29 — Βλ. τις ακόλουθες διευθύνσεις στο διαδίκτυο: <http://apps.who.int/classifications/icd10/browse/2008/fr/H53-H54> και <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs282/fr/>.

οφθαλμό», δηλαδή έναν οφθαλμό ικανό να αντιληφθεί μόνος το περιβάλλον σε περίπτωση κατά την οποία απολέσουν αιφνιδίως την όραση από τον άλλο οφθαλμό. Συνεπώς, η ομάδα εργασίας «Όραση» έκρινε ότι η ελάχιστη οπτική οξύτητα 0,1 αρκεί ώστε να δοθεί ο χρόνος στον οδηγό του βαρέος οχήματος ή του λεωφορείου να αντιδράσει και να σταματήσει με κάθε ασφάλεια το όχημά του³⁰.

55. Ο νομοθέτης της Ένωσης ακολούθησε τη γνώμη των εμπειρογνομόνων και, επομένως, απαιτεί από τους οδηγούς της ομάδας 2 να διαθέτουν οπτική οξύτητα, κατόπιν διορθώσεως, τουλάχιστον 0,8 για τον καλύτερο από τους δύο οφθαλμούς και τουλάχιστον 0,1 για τον λιγότερο καλό.

56. Δεν θεωρώ ότι η επιβολή των κατώτατων αυτών ορίων βαίνει πέραν αυτού που είναι αναγκαίο για την επίτευξη του σκοπού βελτιώσεως της οδικής ασφάλειας. Κατ' αρχάς, η πρόληψη στον τομέα της οδικής ασφάλειας έχει καθοριστικό ρόλο και υπόκειται, επίσης, σε προσεκτικό έλεγχο των σωματικών και διανοητικών ικανοτήτων των οδηγών οχημάτων όπως αυτών οι οποίοι emπίπτουν στις κατηγορίες C1 και C1E. Ελάχιστα κατώτατα όρια οπτικής οξύτητας συμβάλλουν αναμφίβολα στην πρόληψη των συνδεομένων με την οδήγηση κινδύνων. Κατά την άποψή μου, όσον αφορά τον καθορισμό των κατώτατων αυτών ορίων, οι εμπειρογνώμονες ενδείκνυνται για να καθορίσουν αν ένα πρόσωπο έχει επαρκή οπτική οξύτητα για να οδηγεί με κάθε ασφάλεια τέτοια οχήματα. Εξάλλου, υπενθυμίζω ότι το άρθρο 8 της οδηγίας 2006/126 προβλέπει ρητώς ότι τα εν λόγω κατώτατα όρια μπορούν να προσαρμόζονται στην επιστημονική πρόοδο, όπερ συνέβη προσφάτως³¹.

57. Επομένως, λαμβάνοντας υπόψη τον σκοπό βελτιώσεως της οδικής ασφάλειας τον οποίο επιδιώκει η οδηγία 2006/126, τα στοιχεία που είχε στην κατοχή του ο νομοθέτης της Ένωσης καθώς και το ευρύ περιθώριο εκτιμώσεως που διαθέτει στον τομέα αυτόν, φρονώ ότι ο εν λόγω νομοθέτης θεμιτώς επέβαλε τις απαιτήσεις αυτές οι οποίες δικαιολογούν περιορισμό των άρθρων 21, παράγραφος 1, και 26 του Χάρτη.

58. Συνεπώς, κατόπιν του συνόλου των προεκτεθέντων, θεωρώ ότι το παράρτημα III, σημείο 6.4, της οδηγίας 2006/126, το οποίο καθορίζει τις προϋποθέσεις οπτικής ικανότητας για τη χορήγηση άδειας οδήγησης της κατηγορίας C1 και C1E, συνάδει προς τα άρθρα 21, παράγραφος 1, και 26 του Χάρτη.

B – Επί του κύρους του παραρτήματος III, σημείο 6.4, της οδηγίας 2006/126 υπό το πρίσμα του άρθρου 20 του Χάρτη

59. Το αιτούν δικαστήριο ζητεί, επίσης, να διευκρινιστεί εάν το παράρτημα III, σημείο 6.4, της οδηγίας 2006/126 αντίκειται στην αρχή της ίσης μεταχείρισεως, διατυπωθείσας στο άρθρο 20 του Χάρτη, καθόσον οι οδηγοί της ομάδας 2 αντιμετωπίζονται διαφορετικώς από τους οδηγούς της ομάδας 1. Συγκεκριμένα, για τους οδηγούς της ομάδας 1, απαιτείται ελάχιστο κατώτατο όριο οπτικής οξύτητας μόνον για τη διόφθαλμη όραση. Επομένως, μόνον οι υποψήφιοι για άδεια οδήγησης, οι οποίοι emπίπτουν στην ομάδα 2, πρέπει να διαθέτουν «εφεδρικό οφθαλμό», άνευ δυνατότητας παρεκκλίσεως.

60. Δεν θεωρώ ότι η διαφορετική αυτή μεταχείριση συνιστά προσβολή της αρχής της ίσης μεταχείρισεως.

61. Συγκεκριμένα, η αρχή αυτή απαιτεί ότι οι όμοιες καταστάσεις δεν πρέπει να τυγχάνουν διαφορετικής μεταχείρισεως και οι διαφορετικές καταστάσεις δεν πρέπει να αντιμετωπίζονται κατά τρόπο όμοιο, εκτός αν μια τέτοια αντιμετώπιση δικαιολογείται αντικειμενικώς³². Ωστόσο, είμαι της γνώμης ότι η κατάσταση των οδηγών της ομάδας 1 και των οδηγών της ομάδας 2 δεν είναι συγκρίσιμη.

30 — Βλ. προαναφερθείσα έκθεση της ομάδας εργασίας «Όραση», σ. 23.

31 — Βλ. σημείο 52 των παρουσών προτάσεων.

32 — Βλ. απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 2012, C-581/10 και C-629/10, Nelson κ.λπ. (σκέψη 33 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

62. Ο νομοθέτης της Ένωσης μερίμνησε να δημιουργήσει δύο κατηγορίες οδηγών αναλόγως των διαστάσεων του οχήματος, του αριθμού των μεταφερόμενων επιβατών και των ευθυνών που απορρέουν, συνεπώς, από την οδήγηση των εν λόγω οχημάτων. Επομένως, υπενθυμίζω ότι οι οδηγοί της ομάδας 2 καλούνται να οδηγήσουν οχήματα μεγάλων διαστάσεων όπως τα βαρέα οχήματα ή τα λεωφορεία. Όπως επισήμανα ήδη στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η προπαρατεθείσα απόφαση *Arpel*, η διάκριση αυτή και οι εξ αυτής απορρέουσες σωματικές και διανοητικές απαιτήσεις εξηγούνται ευκόλως, καθόσον ένα λεωφορείο ή βαρύ όχημα δεν οδηγείται κατά τον ίδιο τρόπο με ένα αυτοκίνητο ή μια μοτοσυκλέτα. Οι χειρισμοί είναι πιο δύσκολοι και η σταθερότητα του οχήματος διαφορετική. Ομοίως, η ευθύνη του οδηγού λεωφορείου είναι αυξημένη λαμβανομένου υπόψη του αριθμού των επιβατών που αυτός μεταφέρει³³.

63. Περαιτέρω, η διαφορά των καταστάσεων μεταξύ των οδηγών οχημάτων της ομάδας 1 και των οδηγών της ομάδας 2 έγκειται επίσης στο γεγονός ότι οι συνέπειες είναι, γενικώς, σοβαρότερες όταν ένα βαρύ όχημα ή ένα λεωφορείο εμπλακεί σε οδικό ατύχημα, εξ ου η ανάγκη εφαρμογής αυστηρότερων προϋποθέσεων για τη χορήγηση άδειας οδήγησης.

64. Εξάλλου, οι οδηγοί της ομάδας 2 είναι, στις περισσότερες περιπτώσεις, επαγγελματίες οδηγοί οι οποίοι περνούν μεγάλο μέρος του χρόνου εργασίας τους στο οδικό δίκτυο. Επομένως, η επαγρύπνηση όσον αφορά τις σωματικές και διανοητικές ικανότητες πρέπει να είναι ιδιαίτερος αυξημένη, όπερ είναι κατά μείζονα λόγο αληθές όσον αφορά την οπτική λειτουργία, που είναι εξόχως σημαντικό στοιχείο για την παρατεταμένη οδήγηση, εφόσον οι μεγάλες διαδρομές έχουν κατ' ανάγκη μη αμελητέες συνέπειες στην κούραση και, επομένως, στην όραση. Κατά τα λοιπά, όπως επισήμανε το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο σημείο 29 των παρατηρήσεών του, τα κράτη μέλη, σύμφωνα με το παράρτημα III, σημείο 1.3, της οδηγίας 2006/126, έχουν τη δυνατότητα να εφαρμόσουν τους ίδιους ελέγχους όσον αφορά τις σωματικές και διανοητικές ικανότητες των οδηγών των οχημάτων που εμπίπτουν στην κατηγορία Β, οι οποίοι χρησιμοποιούν το όχημά τους για επαγγελματικούς σκοπούς, όπως τα αγοραία αυτοκίνητα ή τα ασθενοφόρα.

65. Κατά συνέπεια, εφόσον η κατάσταση των οδηγών της ομάδας 1 δεν είναι συγκρίσιμη με την κατάσταση των οδηγών της ομάδας 2, είμαι της γνώμης ότι το παράρτημα III, σημείο 6.4, της οδηγίας αυτής συνάδει επίσης προς το άρθρο 20 του Χάρτη.

IV – Συμπέρασμα

66. Κατόπιν του συνόλου των προηγουμένων, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει ως εξής στα ερωτήματα του *Bayerischer Verwaltungsgerichtshof*:

Το παράρτημα III, σημείο 6.4, της οδηγίας 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2006, για την άδεια οδήγησης, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2009/113/ΕΚ της Επιτροπής, της 25ης Αυγούστου 2009, συνάδει προς τα άρθρα 20, 21, παράγραφος 1, και 26 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

33 — Βλ. σημείο 39 των προτάσεών μου στην υπόθεση αυτή.