



# Oikeustapauskokoelma

JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS  
YVES BOT  
18 päivänä heinäkuuta 2013<sup>1</sup>

**Asia C-356/12**

**Wolfgang Glatzel**  
**vastaan**  
**Freistaat Bayern**

(Ennakkoratkaisupyyntö – Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (Saksa))

Direktiivi 2006/126/EY — Moottoriajoneuvojen kuljettamiseen vaadittavaa fyysistä ja henkistä suorituskykyä koskevat vähimmäisvaatimukset — C1- ja C1E-luokkien ajokorttia hakevan henkilön näöntarkkuuden on oltava huonommassa silmässä vähintään 0,1 — Minkäänlaista poikkeamista ei sallita, vaikka henkilö näkisi asianmukaisesti molemmilla silmillä ja hänellä olisi normaali näkökenttä — Euroopan unionin perusoikeuskirjan 20, 21 ja 26 artikla — Yhdenvertaisen kohtelun periaate — Vammaisuuteen perustuvan syrjinnän kiellon periaate — Direktiivin 2006/126/EY liitteessä III olevan 6.4 kohdan pätevyys

1. Käsiteltävällä ennakkoratkaisupyyntöllä unionin tuomioistuinta pyydetään tutkimaan ajokorteista 20.12.2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY<sup>2</sup>, sellaisena kuin se on muutettuna 25.8.2009 annetulla komission direktiivillä 2009/113/EY<sup>3</sup> (jäljempänä direktiivi 2006/126), liitteessä III olevan 6.4 kohdan pätevyys Euroopan unionin perusoikeuskirjan<sup>4</sup> 20 artiklaan, 21 artiklan 1 kohtaan ja 26 artiklaan nähden.

2. Direktiivin 2006/126 liitteessä III olevassa 6.4 kohdassa vaaditaan, että C1- ja C1E-luokkien ajokorttia hakevan henkilön näöntarkkuuden on oltava, tarvittaessa korjaavia linssejä käyttäen, vähintään 0,8 paremmassa silmässä ja vähintään 0,1 huonommassa silmässä. Pääasian valittajan hakemus, joka koski kyseisiä luokkia, hylättiin sillä perusteella, että hänellä on toispuoleinen amblyopia<sup>5</sup>, jonka takia hänen näöntarkkuutensa on huonommassa silmässä alle 0,1 korjaavia linssejä käyttäen.

3. Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (Saksa) epäilee, ovatko mainitut fyysiset vaatimukset sopusuhteissa yhdenvertaisen kohtelun periaatteen, erityisesti vammaisuuteen perustuvan syrjinnän kiellon periaatteen, sekä vammaisten osallistamisperiaatteen kanssa.

4. Esitän tässä ratkaisuehdotuksessa syyt, joiden vuoksi katson, että vaikka pääasian valittajan tilanne kuuluukin vammaisuuden käsitteen piiriin, direktiivin 2006/126 liitteessä III oleva 6.4 kohta on sopusuhteissa perusoikeuskirjan 20 artiklan, 21 artiklan 1 kohdan ja 26 artiklan kanssa.

1 — Alkuperäinen kieli: ranska.

2 — EUVL L 403, s. 18, ja oikaisu EUVL 2009, L 19, s. 67.

3 — EUVL L 223, s. 31.

4 — Jäljempänä perusoikeuskirja.

5 — Toispuoleinen amblyopia on toisen silmän voimakas toiminnallinen heikkonäköisyys, joka vaikuttaa lähinnä keskeisnäköön, jolloin ääreisnäkö pysyy lähes aina normaalina.

## I Asiaa koskevat oikeussäännöt

### A Unionin oikeus

5. Direktiivissä 2006/126 määritellään eri ajokorttiluokat. Kyseisen direktiivin 4 artiklan 4 kohdassa säädetään seuraavaa:

” – –

d) C1-luokka:

muut kuin D1- tai D-luokan moottoriajoneuvot, joiden suurin sallittu massa on enemmän kuin 3 500 kg mutta enintään 7 500 kg ja jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksaa matkustajaa; tämän luokan moottoriajoneuvoihin voidaan liittää perävaunu, jonka suurin sallittu massa on enintään 750 kg;

e) C1E-luokka:

- ajoneuvoyhdistelmät, jotka koostuvat C1-luokkaan kuuluvasta vetovaunusta ja perävaunusta tai puoliperävaunusta, jonka suurin sallittu massa on enemmän kuin 750 kg, jos näin muodostuvan ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu massa on enintään 12 000 kg, sanotun kuitenkin rajoittamatta kyseisten ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevien säännösten soveltamista.
- ajoneuvoyhdistelmät, jotka koostuvat B-luokkaan kuuluvasta vetovaunusta ja perävaunusta tai puoliperävaunusta, jonka suurin sallittu massa on enemmän kuin 3 500 kg, jos näin muodostuvan ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu massa on enintään 12 000 kg, sanotun kuitenkin rajoittamatta kyseisten ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevien säännösten soveltamista.
- C1- ja C1E-luokkien alaikäraja on 18 vuotta sanotun kuitenkin rajoittamatta tällaisten ajoneuvojen kuljettamisesta maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta [, neuvoston asetuksen (ETY) 3820/85 ja neuvoston direktiivin 91/439/ETY muuttamisesta sekä neuvoston direktiivin 76/914/ETY kumoamisesta] 15. heinäkuuta 2003 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2003/59/EY<sup>[6]</sup> annettujen säännösten soveltamista;

– –”

6. Direktiivin 2006/126 tarkoituksena on myös tieliikenneturvan vaatimusten vuoksi säätää ajokortin myöntämistä ja uusimista koskevista vähimmäisvaatimuksista, jotka vaihtelevat ajokorttiluokittain.

7. Kyseisen direktiivin 7 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaan ajokortin myöntämisen edellytyksenä on, että hakija on suorittanut hyväksytysti ajotaitoa ja ajotapaa koskevan kokeen ja teoriakokeen sekä täyttää terveydelliset vaatimukset kyseisen direktiivin liitteiden II ja III säännösten mukaisesti. Saman direktiivin 7 artiklan 3 kohdan a alakohdan mukaan ajokortti voidaan uusida sen hallinnollisen voimassaoloajan päättyessä, kunhan direktiivin liitteessä III esitetyt, ajokorttiluokkiin C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ja D1E kuuluvien moottoriajoneuvojen kuljettamiseen vaadittavaa fyysistä ja henkistä suorituskykyä koskevat vähimmäisvaatimukset edelleen täyttyvät.

6 – EUVL L 226, s. 4.

8. Direktiivin 2006/126 liitteessä III vahvistetaan moottoriajoneuvon kuljettamiseen vaadittavaa fyysistä ja henkistä suorituskykyä koskevat vähimmäisvaatimukset. Siinä määritellään ajokortin myöntämisedellytykset jakamalla ajokorttiluokat kahteen ryhmään, sillä ajokortin hakijoita koskevat erilaiset edellytykset sen mukaan, mihin ryhmään he kuuluvat.

9. Ryhmään 1 kuuluvat A-, A1-, A2-, AM-, B-, B1- ja BE-luokkien ajoneuvojen kuljettajat, ja ryhmään 2 kuuluvat C-, CE-, C1-, C1E-, D-, DE-, D1- ja D1E-luokkien ajoneuvojen kuljettajat.

10. Silmälääkärin tekemistä näöntarkastuksista säädetään direktiivin 2006/126 liitteessä III seuraavaa:

”6. Kaikkien ajokortin hakijoiden on käytävä asianmukaisessa tutkimuksessa, jolla varmistetaan, että heillä on moottoriajoneuvojen kuljettamiseen tarvittava riittävä näköaisti. Jos on aihetta epäillä, että hakijan näköaisti on riittämätön, toimivaltaisen lääkärin on tutkittava hänet. Tässä tutkimuksessa on kiinnitettävä huomiota erityisesti seuraaviin: näöntarkkuus, näkökenttä, hämäränäkö, häikäisy- ja kontrastiherkkyys, diplopia ja muut näkötoiminnot, jotka voivat vaarantaa ajoturvallisuutta.

Jos näöntarkkuus- ja näkökenttävaatimukset eivät täyty, ajoluvan myöntämistä ryhmään 1 kuuluville kuljettajille voidaan harkita ”poikkeustapauksissa”. Näissä tapauksissa kuljettajan olisi käytävä toimivaltaisen lääketieteen asiantuntijan suorittamassa tarkastuksessa sen osoittamiseksi, ettei hänellä ole muita näkötoiminnan, kuten häikäisy- tai kontrastiherkkyden taikka hämäränäön, häiriöitä. Hakijan tai kuljettajan olisi myös läpäistävä toimivaltaisen viranomaisen suorittama käytännön koe.

#### Ryhmä 1:

6.1 Ajokorttia tai ajokortin uusimista hakevien henkilöiden silmien yhteisnäön on molemmilla silmillä samanaikaisesti katsottaessa oltava vähintään 0,5 tarvittaessa korjaavia linssejä käyttäen.

Lisäksi vaakasuoran näkökentän olisi oltava vähintään 120 astetta. Näkökentän laajuuden tulisi olla vähintään 50 astetta vasemmalle ja oikealle sekä 20 astetta yläsuuntaan ja alasuuntaan. Näkökentän keskialueella 20 asteen säteellä keskipisteestä ei saisi olla puutoksia.

Jos henkilöllä todetaan etenevä silmäsairaus tai jos hän ilmoittaa sairastavansa sellaista, ajokortti voidaan myöntää tai uusida, jos hakija käy säännöllisissä lääkärintarkastuksissa.

6.2 Jos ajokorttia tai ajokortin uusimista hakeva henkilö on menettänyt kokonaan näön toisesta silmästä tai hän käyttää ainoastaan yhtä silmää (esimerkiksi diplopian ollessa kyseessä), hänen näöntarkkuutensa on oltava vähintään 0,5 tarvittaessa korjaavia linssejä käyttäen. Toimivaltaisen lääkärin on vahvistettava, että tällainen monokulaarisen näön tila on jatkunut riittävän kauan, jotta henkilö on sopeutunut siihen, ja että silmän näkökenttä täyttää 6.1 kohdassa esitetyt vaatimukset.

6.3. Jos henkilöllä on hiljattain kehittynyt diplopia tai hän on menettänyt näön toisesta silmästä, ajaminen olisi kiellettävä asianmukaisen sopeutumiskauden (esimerkiksi kuuden kuukauden) ajaksi. Tämän jälkeen ajaminen sallitaan ainoastaan näkökyvyn ja ajotaidon asiantuntijoiden myönteisen lausunnon perusteella.

#### Ryhmä 2:

6.4 Ajokorttia tai ajokortin uusimista hakevien henkilöiden näöntarkkuuden, tarvittaessa korjaavia linssejä käyttäen, on oltava vähintään 0,8 paremmassa silmässä ja vähintään 0,1 huonommassa silmässä. Jos henkilö käyttää korjaavia linssejä saavuttaakseen näöntarkkuuden 0,8 ja 0,1,

kummankin silmän korjaamattoman näöntarkkuuden on noustava vaaditulle vähimmäistasolle (0,8 ja 0,1) joko korjaavilla silmälaseilla, joiden voimakkuus on enintään +8 diopteria, tai piilolinssillä. Henkilön on pystyttävä käyttämään hänelle määrättyjä korjaavia linssejä.

Lisäksi molempien silmien vaakasuoran näkökentän olisi oltava vähintään 160 astetta. Näkökentän laajuuden olisi oltava vähintään 70 astetta vasemmalle ja oikealle sekä 30 astetta yläsuuntaan ja alasuuntaan. Näkökentän keskialueella 30 asteen säteellä keskipisteestä ei saisi olla puutoksia.

Ajokorttia ei saa antaa eikä uusia hakijoille eikä kuljettajille, joiden kontrastiherkkyys on heikentynyt tai joilla on diplopia.

Jos toisen silmän näkökyky on heikentynyt olennaisesti, ajaminen olisi kiellettävä asianmukaisen sopeutumiskauden (esimerkiksi kuuden kuukauden) ajaksi. Tämän jälkeen ajaminen sallitaan ainoastaan näkökyvyn ja ajotaidon asiantuntijoiden myönteisen lausunnon perusteella.”

## B Saksan lainsäädäntö

11. 5.3.2003 annetun tieliikennelain (Straßenverkehrsgesetz)<sup>7</sup> 2 §:n 2 momentin ensimmäisessä virkkeessä, sellaisena kuin momentti on viimeksi muutettuna 22.12.2011 annetun lain<sup>8</sup> 2 §:n 118 momentilla, säädetään, että asianomaisen luokan ajokortti on myönnettävä silloin kun hakija soveltuu kuljettamaan moottoriajoneuvoja.

12. Saman lain 2 §:n 4 momentin ensimmäisen virkkeen nojalla moottoriajoneuvojen kuljettajaksi soveltuu jokainen, joka täyttää vaadittavat fyysiset ja henkiset edellytykset eikä ole syyllistynyt vakavaan tai toistuvaan tieliikennesäännösten tai rikosoikeudellisten säännösten rikkomiseen.

13. Vaatimukset sille, että henkilön voidaan katsoa soveltuvan moottoriajoneuvojen kuljettajaksi, on täsmennetty henkilöiden oikeuttamisesta osallistumaan tieliikenteeseen 13.12.2010 annetussa asetuksessa (Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr eli ajokorttiasetus, Fahrerlaubnis-Verordnung)<sup>9</sup>, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 26.6.2012 annetulla asetuksella<sup>10</sup>. FeV:n 12 §:n 1 momentissa säädetään, että moottoriajoneuvojen ajamista varten ajokortin hakijalla on oltava FeV:n liitteessä 6 tarkoitettujen vaatimusten mukainen näkökyky.

14. Kyseisessä liitteessä 6 olevassa 2.2.1 kohdassa säädetään tältä osin, että sikäli kuin näönkorjaus on mahdollinen ja asianomainen pystyy käyttämään hänelle määrättyjä korjaavia linssejä, heikentynyt näkökyky on syytä korjata seuraavien näöntarkkuuden vähimmäisarvojen mukaisesti: paremman silmän näöntarkkuus tai silmien yhteisnäkö 0,8 ja huonomman silmän näöntarkkuus 0,5. Tietyissä erityistapauksissa – ottaen huomioon ajokokemus ja ajoneuvon käyttö – huonomman silmän näöntarkkuus voi ajokorttiluokissa C, CE, C1 ja C1E olla alle 0,5, mutta sen on kuitenkin oltava vähintään 0,1. Näöntarkastus on välttämätön tällaisissa tapauksissa.

15. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuimien huomauttaa, että Saksan lainsäätäjät on pannut täytäntöön näöntarkkuutta koskevat direktiivin 2006/126 vaatimukset säätämällä kyseisen direktiivin liitteessä III olevan 5 kohdan nojalla tiukemmista vaatimuksista paremman silmän näöntarkkuudelle ja hyväksynyt huonomman silmän näön vähimmäistarkkuutta koskevat arvot ainoastaan tietyissä tapauksissa ja ottaen huomioon aineelliset ja menettelylliset rajoittavat edellytykset.

7 — BGBl. 2003 I, s. 310.

8 — BGBl. 2011 I, s. 3044.

9 — BGBl. 1998 I, s. 2214.

10 — BGBl. 2012 I, s. 1394, jäljempänä FeV.

16. FeV:n liitteessä 6 olevassa 2.3 kohdassa säädetään, että uuden näönmenetyksen jälkeen on noudatettava sopivan pituista sopeutumiskautta, jonka aikana ajoneuvojen kuljettaminen on kielletty. Kauden päätyttyä kyseisten ajoneuvojen kuljettaminen sallitaan vasta sen jälkeen, kun asianomaiselle on tehty näöntarkastus ja annettu asianmukaiset ohjeet.

17. Lopuksi on huomattava, että FeV:n 74 §:n 1 momentin 1 kohdassa säädetään, että osavaltion ylimmät toimivaltaiset viranomaiset, näiden nimeämät viranomaiset tai osavaltion lainsäädännön nojalla toimivaltaiset viranomaiset voivat sallia poikkeuksia tietyissä erityistapauksissa tai yleisemmin yksittäisille ajokortinhakijoille, mikäli poikkeusten vaikutukset eivät rajoitu kyseisen osavaltion alueeseen ja mikäli yhtenäinen päätös ei vaikuta välttämättömältä. Kyseisen säännöksen 2 kohdan mukaan poikkeuksia voi myöntää myös liittotasavallan liikenne-, rakennus- ja kaupunkiministeriö FeV:n kaikkien säännösten suhteen silloin, kun osavaltion viranomaiset eivät kyseisen säännöksen 1 kohdan nojalla ole toimivaltaisia. Kuultuaan ensin osavaltioiden ylimpiä toimivaltaisia viranomaisia kyseinen ministeriö myöntää yleisiä poikkeuksia asetuksella, joka ei edellytä Bundesratin suostumusta.

## II Pääasian tosiseikat ja ennakkoratkaisukysymys

18. Wolfgang Glatzelilta peruutettiin ajo-oikeus 28.4.2010 tehdyllä päätöksellä hänen ajettuaan autoa alkoholin vaikutuksen alaisena.

19. Kansallinen toimivaltainen viranomainen hyväksyi 2.11.2010 tekemällään päätöksellä ajo-oikeuden uudelleen myöntämistä koskevan Glatzelin hakemuksen niiden ajokorttiluokkien osalta, jotka kuuluvat direktiivin 2006/126 liitteessä III olevaan ryhmään 1 (luokat A, A1 ja BE), sekä kansallisten M-, L- ja S-luokkien osalta, jotka oikeuttavat ajamaan apumootorilla varustetuilla kaksipyöräisillä ajoneuvoilla, kevytmootoripyörillä ja moottorikäyttöisillä kevytajoneuvoilla, joiden suurin rakenteellinen nopeus on 45 km/h, sekä kuljettamaan telaketjutraktoreita, joiden suurin rakenteellinen nopeus on 25 km/h, ja maataloustraktoreita, joiden suurin rakenteellinen nopeus on 32 km/h.

20. Glatzelin jättämä hakemus C1- ja C1E-luokkien ajokortin uudelleen myöntämisestä kuitenkin hylättiin samalla päätöksellä, sillä hänellä oli silmälääkärin tekemässä tutkimuksessa havaittu toispuoleinen amblyopia. Hänen vasemman silmänsä visusarvo on 1,0 (eli näöntarkkuus on normaali), ja myös silmien yhteisnäkö saavuttaa kyseisen arvon, mutta hän havaitsee oikealla silmällä ainoastaan kädenliikkeet. Hän ei näin ollen täyttänyt Saksan lainsäädännössä vahvistettuja, C1- ja C1E-luokkiin kuuluvia ajokortteja hakevien henkilöiden näkökykyä koskevia vaatimuksia.

21. Valittaja teki päätöksestä oikaisuvaatimuksen, joka jäi tuloksettomaksi. Sen jälkeen hän nosti Verwaltungsgericht Regensburgissa kanteen, jossa hän vaati, että 2.11.2010 annettu päätös kumottaisiin tietyltä osin ja että hänelle myönnettäisiin C1- ja C1E-luokkien ajokortti. Kanne hylättiin 20.6.2011 annetulla tuomiolla, koska kantajan näöntarkkuus ei vastannut Saksan lainsäädännössä tuolloin edellytettyä 0,5:n vähimmäistarkkuutta.

22. Glatzel valitti tästä tuomiosta Bayerischer Verwaltungsgerichtshofiin, joka hankki silmälääkärilasemalta asiantuntijalausannon saadakseen selville, millainen kantajan näkökyky oli sillä hetkellä, ja selvittääkseen, missä määrin hän voi kompensoida olemassa olevia vajaavaisuuksia – jotka tässä tapauksessa liittyvät spatiaaliseen näköön – ja toimiiko kompensointikyky itsestään. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuimien halusi lisäksi selvittää toisen asiantuntijalausannon avulla, onko silmälääketieteen näkökulmasta perusteltua evätä anatomisista tai toiminnallisista syistä C1- ja C1E-luokkien ajokortti monokulaarisesti näkeville henkilöiltä myös silloin, kun he todistetusti voivat riittävällä tavalla kompensoida näkökykynsä mahdollista heikentymistä. Bayerischer Verwaltungsgerichtshof halusi myös tietää, minkä edellytysten on tarvittaessa täytyttävä, jotta mainittuihin luokkiin kuuluvien ajoneuvojen kuljettaminen tällaisten henkilöiden toimesta ei aiheuttaisi uusia tieliikenneturvallisuusuhkia verrattuna henkilöihin, joiden näkökyky ei ole heikentynyt millään tavoin.

23. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo näiden lausuntojen perusteella ja istuntonsa jälkeen, että Glatzelin valitus on hyväksyttävä ja hallinnolliset päätökset sekä Verwaltungsgericht Regensburgin tuomio on siksi kumottava ja hänelle on myönnettävä C1- ja C1E-luokkien ajokortti. Kansallinen tuomioistuin pitää tällaisen ajokortin myöntämisen kieltävää saksalaista säännöstä pätemättömänä, sillä se on vammaisuuteen perustuvan syrjinnän kiellon periaatteen vastainen. Koska kyseinen säännös kuitenkin on saatettu osaksi Saksan lainsäädäntöä direktiivin 2006/126 liitteessä III olevan 6.4 kohdan mukaisena, on aluksi pohdittava kyseisen kohdan pätevyyttä.

24. Tämän vuoksi Bayerischer Verwaltungsgerichtshof on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

”Onko – – direktiivin 2006/126 – – liitteessä III oleva 6.4 kohta sopusoinnussa – – perusoikeuskirjan 20 artiklan, 21 artiklan 1 kohdan ja 26 artiklan kanssa siltä osin kuin siinä – ilman minkäänlaista poikkeamismahdollisuutta – edellytetään C1- ja C1E-luokkiin kuuluvien ajokorttien hakijoilta, että huonomman silmän näöntarkkuus on vähintään 0,1 myös silloin, kun kyseiset henkilöt näkevät kahdella silmällä ja heidän binokulaarinen näkökenttensä on normaali?”

### III Asian tarkastelu

25. Ennakkoratkaisupyynnössä unionin tuomioistuinta pyydetään arvioimaan, onko direktiivin 2006/126 liitteessä III oleva 6.4 kohta sopusoinnussa perusoikeuskirjan 20 artiklan, 21 artiklan 1 kohdan ja 26 artiklan kanssa. Sitä pyydetään erityisesti lausumaan siitä, onko C1- ja C1E-luokkien ajokortin hakijalta edellytetty näöntarkkuuden vähimmäisarvo pätevä kyseisiin määräyksiin nähden.

26. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedusteleekin, eikö sellaisen vähimmäisarvon asettaminen kyseisessä direktiivissä määriteltyyn ryhmään 2 kuuluvan ajokortin hakijalle olekin ristiriidassa vammaisuuteen perustuvan syrjinnän kiellon periaatteen kanssa ja laajemmin myös yhdenvertaisen kohtelun periaatteen kanssa sikäli, että ryhmään 2 kuuluvien ajokorttien hakijoita kohdellaan kyseisessä direktiivissä eri tavoin kuin ryhmään 1 kuuluvien ajokorttien hakijoita.

27. Seuraavassa tarkastellaan direktiivin 2006/126 liitteessä III olevan 6.4 kohdan pätevyyttä ensin perusoikeuskirjan 21 artiklan 1 kohtaan ja 26 artiklaan nähden ja sitten sen 20 artiklaan nähden.

*A Direktiivin 2006/126 liitteessä III olevan 6.4 kohdan pätevyys perusoikeuskirjan 21 artiklan 1 kohtaan ja 26 artiklaan nähden*

28. Tutkittaessa nyt käsillä olevaa ennakkoratkaisukysymystä on ensin tarkasteltava lähemmin perusoikeuskirjan 21 artiklan 1 kohdan ja 26 artiklan soveltuvuutta pääasian olosuhteisiin. Jos näköhaitasta kärsivän Glatzelin tilanteen kaltainen tilanne nimittäin ei kuulu vammaisuuden käsitteen piiriin, direktiivin 2006/126 liitteessä III olevan 6.4 kohdan pätevyyttä ei voida arvioida kyseisiin määräyksiin nähden.

#### 1. Vammaisuuden käsite

29. Vammaisuuden käsitettä ei ole määritelty unionin perusoikeuskirjassa eikä myöskään perussopimuksissa ja johdetussa oikeudessa. Yhteisöjen tuomioistuimella on ollut tilaisuus määritellä tämä käsite tarkastellessaan kysymystä vammaisuuteen perustuvan syrjinnän kiellon periaatteen soveltamisesta työssä, erityisesti yhdenvertaista kohtelua työssä ja ammatissa koskevista yleisistä

puitteista 27.11.2000 annetun neuvoston direktiivin 2000/78/EY yhteydessä<sup>11</sup>. Unionin tuomioistuimien onkin täsmentänyt asiassa *Chacón Navas*<sup>12</sup> esittämänsä määritelmää toteamalla hiljattain asiassa *HK Danmark* antamassaan tuomiossa<sup>13</sup>, että vammaisuuden käsitteen on ymmärrettävä tarkoitettavan muun muassa fyysisistä, henkisistä tai psyykkisistä vaurioista johtuvaa rajoitetta, joka vuorovaikutuksessa erilaisten esteiden kanssa voi estää asianomaisen henkilön täysimääräisen ja tehokkaan osallistumisen työelämään yhdenvertaisesti muiden työntekijöiden kanssa<sup>14</sup>.

30. Arvioitaessa sitä, kuuluuko Glatzelin tilanne vammaisuuden käsitteen piiriin, en näe syytä poiketa unionin tuomioistuimen edellä mainituissa tuomioissaan esittämästä määritelmästä.

31. Ensinnäkin on otettava huomioon se, että valtaosassa tapauksia C1- ja C1E-luokkien ajokorttihakemuksen jättävän henkilön tarkoituksena on alkaa harjoittaa kuorma-autonkuljettajan ammattia. Kyseisen ammatin harjoittaminen edellyttää sitä, että asianomaisella on mainittujen luokkien ajokortti. Se epäilemättä onkin direktiivin 2000/78 3 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettu kyseisen ammatin harjoittamista koskeva edellytys. Tämä koskee myös muita ryhmän 2 ajokorttiluokkia, joihin kuuluvien ajolupien nojalla saa kuljettaa enemmän kuin kahdeksan matkustajaa kuljettavia ajoneuvoja, kuten linja-autoja ja joukkoliikenteen busseja perävaunulla varustettuina tai perävaunuttomina.

32. Nähdäkseni unionin tuomioistuimen on ratkaistava kysymys Glatzelin tilanteen kuulumisesta vammaisuuden käsitteen piiriin nimenomaan työnsaannin edellytyksissä mahdollisesti tapahtuvan syrjinnän kannalta. Se käykin mielestäni ilmi ennakkoratkaisupyyntöstä, jossa kansallinen tuomioistuin mainitsee nimenomaisesti vammaisten sopeutumisen työelämään ja heidän mahdollisuutensa toimia kuorma-autonkuljettajan ammatissa<sup>15</sup>.

33. Lisäksi on välttämätöntä, että kyseistä käsitettä, joka on unionin oikeuden käsite, tulkitaan unionin oikeusjärjestyksessä yhtenäisesti etenkin, koska direktiivi 2000/78 on annettu EY 13 artiklan perusteella ja perusoikeuskirjan 21 artiklan 1 kohta perustuu suoraan kyseiseen artiklaan<sup>16</sup>.

34. Katsonkin, että Glatzelin tilanne kuuluu vammaisuuden käsitteen piiriin.

35. Niin unionin tuomioistuimen kuin Yhdistyneiden Kansakuntien<sup>17</sup> esittämän määritelmän perusteella on ilmeistä, ettei vammaisuutta pidä arvioida kyseisen vajaavaisuuden asteen mukaan, vaan sen seurauksen perusteella, joka siitä aiheutuu sosiaalisessa tilanteessa, tietyssä toimintaympäristössä. Tässä onkin painotettava nimenomaan seurausta eikä itse vajaavaisuutta. Silloin kun vajaavaisuuden – tai heikentymisen, mitä termiä yhteisöjen tuomioistuimien on käyttänyt – ja tietyn toimintaympäristön vuorovaikutuksen seurauksena asianomaisen toimintaedellytykset rajoittuvat niin, ettei hän enää voi täysimääräisesti ja tehokkaasti osallistua työelämään yhdenvertaisesti muiden työntekijöiden kanssa, kyseessä on vammaisuus.

11 — EYVL L 303, s. 16.

12 — Ks. asia C-13/05, *Chacón Navas*, tuomio 11.7.2006 (Kok., s. I-6467, 43 kohta).

13 — Ks. yhdistetyt asiat C-335/11 ja C-337/11, *HK Danmark*, tuomio 11.4.2013.

14 — Ks. em. tuomion 38 kohta.

15 — Ks. ennakkoratkaisupyyntöjen 37 ja 38 kohta.

16 — Ks. perusoikeuskirjan selitykset (EUVL 2007, C 303, s. 17).

17 — Ks. Vammaisten henkilöiden oikeuksia koskeva Yhdistyneiden Kansakuntien yleissopimus, jonka neuvosto hyväksyi Euroopan yhteisön puolesta 26.11.2009 tehdyllä neuvoston päätöksellä (EUVL 2010, L 23, s. 35) ja jonka e perustelukappaleessa määritellään vammaisuuden olevan ”seurausta sellaisesta vuorovaikutuksesta vammaisten henkilöiden ja asenteista ja ympäristöstä johtuvien esteiden välillä, joka estää näiden henkilöiden täysimääräisen ja tehokkaan osallistumisen yhteiskuntaan yhdenvertaisesti muiden kanssa”.

36. Vajaavaisuus taikka fyysinen, henkinen tai psyykinen heikentyminen ei siis välttämättä merkitse vammaisuutta. Kaikki riippuu asianomaisen toimintaympäristöstä ja esteistä, joita hän kohtaa silloin, kun hänen vajaavaisuutensa joutuu kosketuksiin kyseisen ympäristön kanssa.<sup>18</sup>

37. Glatzelin tilanteessa on kuitenkin edellä esitetyn perusteella katsottava, että hänen vajaavaisuutensa kuuluu vammaisuuden käsitteen piiriin.

38. Glatzelilla on oikean silmän näköä haittaava toispuoleinen amblyopia, jonka takia näöntarkkuus oikeassa silmässä on korjaavia linssejä käyttäen alle 0,1 ja hän havaitsee oikealla silmällään ainoastaan kädenliikkeet. Amblyopia ei välttämättä ole haitaksi arkielämässä. Glatzelin kaltaiset henkilöt, joilla on ollut tämä vajaavaisuus syntymästään asti, ovat oppineet kompensoimaan huonomman silmän näkökykyä toisen silmänsä avulla ja pystyvät siten toimimaan yhteiskunnassa lähes muiden tavoin.

39. Glatzelin tilanteen kaltaisessa tilanteessa oleva henkilö ei amblyopian takia kuitenkaan saa harjoittaa kuorma-autonkuljettajan ammattia, sillä asianomainen ei täytä C1- ja C1E-luokkiin kuuluvien ajokorttien myöntämisedellytyksiä. Tässä tilanteessa kyseinen vajaavaisuus merkitsee unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä tarkoitettua vammaisuutta, sillä tällaisen vajaavaisuuden ja kyseisen toimintaympäristön välinen vuorovaikutus estää asianomaista osallistumasta täysimääräisesti ja tehokkaasti sinänsä varsin tavalliseen ammattitoimintaan.

40. Näin ollen pääasian tilanne kuuluu vammaisuuden käsitteen piiriin, ja siksi onkin sovellettava perusoikeuskirjan 21 artiklan 1 kohtaa ja 26 artiklaa. Käsiteltävässä asiassa on tutkittava, merkitseekö se, että unionin lainsäätäjät on asettanut C1- ja C1E-luokkiin kuuluvien ajokorttien myöntämistä varten näöntarkkuuden vähimmäisarvon, syrjintää ja onko se vastoin vammaisten osallistamisperiaatetta.

## 2. Perusoikeuskirjan 21 artiklan 1 kohdan ja 26 artiklan loukkaaminen

41. Unionin tuomioistuin on vakiintuneen oikeuskäytäntönsä nojalla aina katsonut harjoittamansa laillisuusvalvonnan yhteydessä, että unionin lainsäätäjällä on laaja harkintavalta Euroopan unionin toimivaltaan kuuluvilla aloilla toteutettavien toimenpiteiden luonteeseen ja laajuuteen nähden. Silloin kun unionin viranomaisilla on laaja harkintavalta muun muassa arvioitaessa hyvin monitahoisia tieteellisiä ja teknisiä tosiseikkoja niiden toimenpiteiden luonteen ja ulottuvuuden määrittämiseksi, joihin ne ryhtyvät, unionin tuomioistuimen tehtävänä on siksi valvoa ainoastaan, ettei tätä harkintavaltaa käytettäessä ole tehty ilmeistä virhettä, ettei harkintavaltaa ole käytetty väärin tai etteivät kyseiset viranomaiset ole selvästi ylittäneet harkintavaltansa rajoja. Tällaisessa asiayhteydessä unionin tuomioistuin ei voi omalla tieteellisillä ja teknisillä tosiseikkoja koskevalla arvioinnillaan korvata unionin toimielinten arviointia, sillä perustamissopimuksessa tämä tehtävä annetaan ainoastaan näille toimielimille<sup>19</sup>.

42. Unionin lainsäätäjän on kuitenkin tunnustettava perusoikeudet, ja suhteellisuusperiaatteen mukaisesti kyseisten oikeuksien rajoituksia voidaan tehdä ainoastaan, jos ne ovat välttämättömiä ja vastaavat tosiasiallisesti unionin tunnustamia yleisen edun mukaisia tavoitteita tai tarvetta suojella muiden henkilöiden oikeuksia ja vapauksia, kuten perusoikeuskirjan 52 artiklan 1 kohdassa määrätään.

43. Pääasiassa on nähdäkseni kyse tällaisesta tilanteesta.

18 — Mitä parhain esimerkki tästä on se, kuinka amiraali Nelson, joka oli menettänyt näön toisesta silmästään Calvin piirityksessä vuonna 1794, siitä huolimatta jatkoi joukkojensa johtamista ja voitti Trafalgarin meritaistelun vuonna 1805. Vaikka hän asiallisesti tarkasteltuna kärsi näköhaitasta, se ei kuitenkaan niissä olosuhteissa merkinnyt vammaisuutta.

19 — Ks. erityisesti asia C-425/08, *Enviro Tech (Europe)*, tuomio 15.10.2009 (Kok., s. I-10035, 47 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).



44. Direktiivissä 2006/126 asetetut säännöt auttavat erityisesti parantamaan tieliikenneturvallisuutta.<sup>20</sup> Tarkemmin sanottuna unionin lainsäätäjä on tieliikenneturvallisuuden vuoksi vahvistanut ajokortin myöntämistä koskevat vähimmäisvaatimukset,<sup>21</sup> jotka on esitetty kyseisen direktiivin liitteessä III olevassa 6.4 kohdassa.

45. Tieliikenneturvallisuuden parantaminen on ilman pienintäkään epäilystä yleisen edun mukainen tavoite.<sup>22</sup> Euroopan komissio julkisti kolmannen tieliikenneturvallisuuden toimintaohjelmansa jatkoksi vuonna 2010 tiedonannon painottaakseen tieliikenneturvallisuutta parantavien toimenpiteiden tehostamista.<sup>23</sup> Tuoreimpien tilastotietojen mukaan Euroopan teillä saa päivittäin surmansa 75 henkilöä ja jokaista Euroopan teillä tapahtuvaa liikennekuolemaa kohden sattuu 10 vakavaa loukkaantumista, jotka johtavat esimerkiksi selkäranka- ja aivovammoihin<sup>24</sup>.

46. On myös kiistatonta, että moottoriajoneuvojen kuljettaminen yleensä ja varsinkin kuorma-autojen kaltaisten raskaiden ajoneuvojen kuljettaminen vaatii hyvää näkökykyä, joka sinänsä edellyttää hyvää näöntarkkuutta ja häiriötöntä näkökenttää.

47. Näöntarkkuudella tarkoitetaan kykyä erottaa pieniä yksityiskohtia pitkältä etäisyydeltä, yleensä 3–6 metrin päästä. Sitä pidetään näkökyvyn tärkeimpänä osatekijänä.<sup>25</sup> Näkökenttä puolestaan tarkoittaa fiksoivan silmän havaitsemaa tilaa. Häiriötön näkökenttä mahdollistaa fiksaatiopisteestä etäällä olevien esineiden, valon ja värien havaitsemisen.

48. Hyvä näkökyky on erityisen tärkeä ominaisuus henkilöillä, jotka harjoittavat sellaista ammattia kuin kuorma-autojen kuljettajat, joiden työajasta suurin osa kuluu yleisillä teillä. Heidän näkönsä voi kuormittua vaikeissa sääoloissa, kuten sateella, pimeällä tai sankassa sumussa. Siksi on erittäin tärkeätä, että kuljettajalla on sellainen näkökyky, että hän pystyy yllätyksellisissä tilanteissa reagoimaan mahdollisimman nopeasti.

49. Ajoneuvojen kuljettamisessa näkökyky on siis kaikkein tärkein havaintojen tekemisen edellytys<sup>26</sup>, ja on aivan selvää, että hyvä näkökyky ja tieliikenneturvallisuus ovat yhteydessä toisiinsa.

50. Juuri näiden näkökohtien vuoksi unionin lainsäätäjä on vahvistanut näöntarkkuuden vähimmäisarvot, joiden alittuessa ei voida myöntää C1- ja C1E-luokkien ajokortteja. Komissio vahvisti nämä ajokortin hakijoilta edellytettävä vähimmäisarvot ensi kerran direktiivissä 91/439/CEE<sup>27</sup>. Koska direktiivin 2006/126 8 artiklalla sallitaan kyseisen säädöksen liitteen III mukauttaminen tieteen ja tekniikan kehitykseen, unionin lainsäätäjä käytti myöhemmin apunaan asiantuntijoista koostuvaa Vision-työryhmää selvittääkseen, oliko kyseisiä vähimmäisarvoja tarpeen muuttaa.

20 — Ks. kyseisen direktiivin toinen perustelukappale.

21 — Ks. kyseisen direktiivin kahdeksas perustelukappale.

22 — Ks. asia C-438/08, komissio v. Portugal, tuomio 22.10.2009 (Kok., s. I-10219, 48 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Ks. vastaavasti asia C-184/10, Grasser, tuomio 19.5.2011 (Kok., s. I-4057, 26 kohta), ja asia C-224/10, Apelt, tuomio 13.10.2011 (Kok., s. I-9601, 47 kohta).

23 — Ks. komission tiedonanto 20.7.2010 Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: ”Kohti eurooppalaista tieliikenneturvallisuusaluetta: tieliikenneturvallisuuden poliittiset suuntaviivat” (KOM(2010) 389 lopullinen).

24 — Komission 19.3.2013 antama lehdistötiedote on saatavilla seuraavassa internetosoitteessa: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-13-236\\_fi.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-236_fi.htm).

25 — Ks. Vision-työryhmän loppuraportti toukokuulta 2005, ”New standards for the visual functions of driver”, joka on saatavilla englanniksi seuraavassa internetosoitteessa: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/behavior/doc/new\\_standards\\_final\\_version\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/behavior/doc/new_standards_final_version_en.pdf), s. 6.

26 — Ks. edellä alaviitteessä 25 mainitun raportin s. 4.

27 — Yhteisön ajokortista 29.7.1991 annettu neuvoston direktiivi (EYVL L 237, s. 1).

51. Vision-työryhmä, joka oli hyvin perillä ajokortin merkityksestä yhteiskunnallisen integroitumisen kannalta, totesikin raporttinsa alussa, etteivät soveltuvuudelle asetetut vähimmäisehdot saa tästä syystä olla niin tiukat, että tietynlaisilta kuljettajilta evättäisiin ajo-oikeus ilman pätevää syytä.<sup>28</sup> Tieliikenneturvallisuuden parantamisen tavoitteen ja yksilöiden liikkuvuuden välillä on siis löydettävä sopiva tasapaino.

52. Kyseisen työryhmän lausunnon perusteella unionin lainsäätäjä antoi direktiivin 2009/113, jolla muutettiin direktiiviä 2006/126, sellaisena kuin se oli alkuperäisessä muodossaan, nimenomaan sen liitettä III. Näin päätettiin siis muuttaa ryhmään 2 kuuluvien ajokorttien myöntämisen edellyttämiä näöntarkkuuden vähimmäisarvoja. Kyseisten arvojen on vahvistettu olevan, tarvittaessa korjaavia linssejä käyttäen, vähintään 0,8 paremmassa silmässä ja vähintään 0,1 huonommassa silmässä, kun jälkimmäinen arvo oli alun perin 0,5.

53. Koska näkökyky ja tieliikenneturvallisuus ovat läheisessä yhteydessä toisiinsa, vähimmäisarvojen määrittäminen on epäilemättä välttämätöntä tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi. Erityisesti sellaisen henkilön tapauksessa kuin Glatzel, jolla on toispuoleinen amblyopia, on todettava, että tällä vajaavaisuudella on välitön vaikutus asianomaisen näkökykyyn. Glatzel näkee heikkonäköisellä silmällään vain kädenliikkeet, ja kyseisen silmän näöntarkkuus on alle 0,1. Maailman terveysjärjestön WHO:n käyttämän luokituksen mukaan sellaisen näöntarkkuuden katsotaan aiheuttavan luokkaan 2 kuuluvaa vakavaa näön heikkenemistä. Kyseistä luokkaa edeltävään luokkaan kuuluu sokeutuminen<sup>29</sup>.

54. Vaikka toispuoleinen amblyopia ei välttämättä olekaan haitaksi arkielämässä, sitä voidaan silti pitää nimenomaan ajoneuvojen kuljettamisen yhteydessä mahdollisena vaaratekijänä niin asianomaisen itsensä kuin muiden tienkäyttäjien kannalta. Vision-työryhmä totesikin raportissaan, että vaikka ajoneuvon kuljettamista voidaan pitää binokulaarista näköä vaativana toimintana, on siitä huolimatta niin, että ryhmään 2 kuuluvien kuljettajien vastuun takia – hehän ajavat yli 3,5 tonnin painoisia raskaita tavarankuljetusajoneuvoja tai enemmän kuin kahdeksan matkustajaa kuljettavia ajoneuvoja – heillä on oltava ”varasilmä” eli silmä, joka pystyy yksinään havainnoimaan ympäristöä siinä tapauksessa, että he yllättäen menettäisivät toisen silmänsä näkökykyyn. Sen vuoksi Vision-työryhmä katsoikin, että näöntarkkuuden vähimmäisarvon 0,1 pitäisi olla riittävä, jotta kuorma- tai linja-auton kuljettajalle jää aikaa reagoida tilanteeseen ja pysäyttää ajoneuvonsa täysin turvallisesti.<sup>30</sup>

55. Asiantuntijoiden lausunnon perusteella unionin lainsäätäjä edellyttää siis, että ryhmään 2 kuuluvien kuljettajien näöntarkkuuden on oltava, tarvittaessa korjaavia linssejä käyttäen, vähintään 0,8 paremmassa silmässä ja vähintään 0,1 huonommassa silmässä.

56. Tällaisten vähimmäisarvojen asettamisella ei mielestäni ylitetä sitä, mikä on tarpeen tieliikenneturvallisuuden parantamisen tavoitteen saavuttamiseksi. Tieliikenneturvallisuuden alalla on ratkaiseva merkitys ensinnäkin ennaltaehkäisyllä, joka käsittää C1- ja C1E-luokkiin kuuluvien kaltaisten ajoneuvojen kuljettajien fyysisen ja henkisen suorituskyvyn huolellisen tutkimisen. On selvää, että näkökyvyn vähimmäisarvot auttavat ehkäisemään ajoneuvon kuljettamiseen liittyviä riskejä. Katsonkin, että vähimmäisarvojen vahvistamisessa asiantuntijoilla on parhaat edellytykset arvioida, onko henkilön näkö riittävän tarkka, jotta hän voi kuljettaa tällaisia ajoneuvoja täysin turvallisesti. On myös muistettava, että direktiivin 2006/126 8 artiklassa säädetään nimenomaisesti, että mainittuihin vähimmäisarvoihin voidaan tehdä muutoksia tekniikan kehityksen mukaan, kuten hiljattain tapahtuikin<sup>31</sup>.

28 — Ks. Vision-työryhmän loppuraportin s. 4.

29 — Ks. seuraavat internetosoitteet: <http://apps.who.int/classifications/icd10/browse/2010/en#/H53-H54> ja <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs282/en/index.html>.

30 — Ks. Vision-työryhmän loppuraportin s. 23.

31 — Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 52 kohta.

57. Kun otetaan huomioon direktiivillä 2006/126 tavoiteltava tieliikenneturvallisuuden paraneminen, unionin lainsäätäjän käytettävissä olleet tiedot ja sen laaja harkintavalta kyseisellä alalla, katson, että sen asettamat kyseiset vaatimukset ovat päteviä ja että perusoikeuskirjan 21 artiklan 1 kohdan ja 26 artiklan rajoittaminen on niiden vuoksi perusteltua.

58. Kaiken edellä esitetyn perusteella katsonkin, että direktiivin 2006/126 liitteessä III oleva 6.4 kohta, jossa vahvistetaan näkökykyä koskevat edellytykset C1- ja C1E-luokkien ajokorttia myöntämistä varten, on sopusoinnussa perusoikeuskirjan 21 artiklan 1 kohdan ja 26 artiklan kanssa.

*B Direktiivin 2006/126 liitteessä III olevan 6.4 kohdan pätevyys perusoikeuskirjan 20 artiklaan nähden*

59. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedusteleo myös, eikö direktiivin 2006/126 liitteessä III oleva 6.4 kohta olekin ristiriidassa perusoikeuskirjan 20 artiklassa vahvistetun yhdenvertaisen kohtelun periaatteen kanssa sikäli, että ryhmään 2 kuuluvia kuljettajia kohdellaan eri tavoin kuin ryhmään 1 kuuluvia kuljettajia. Jälkimmäisiltä nimittäin vaaditaan näöntarkkuuden vähimmäisarvon täyttymistä ainoastaan yhteisnään aikana. Näin ollen ainoastaan ryhmään 2 kuuluvilta kuljettajilta edellytetään ”varasilmää”, eikä tähän sallita lainkaan poikkeuksia.

60. Nähdäkseni tämä erilainen kohtelu ei merkitse yhdenvertaisen kohtelun periaatteen loukkausta.

61. Yhdenvertaisen kohtelun periaate nimittäin edellyttää, että toisiinsa rinnastettavia tilanteita ei kohdella eri tavalla ja että erilaisia tilanteita ei kohdella samalla tavalla, ellei tällaista eroa voida objektiivisesti perustella.<sup>32</sup> Olenkin sitä mieltä, että ryhmään 1 kuuluvien kuljettajien tilanne ei ole rinnastettavissa ryhmään 2 kuuluvien kuljettajien tilanteeseen.

62. Unionin lainsäätaja on tarkoituksellisesti jakanut kuljettajat kahteen ryhmään ajoneuvon kuormaututtaman, kuljetettavien matkustajien määrän ja tällaisten ajoneuvojen kuljettamiseen sisältyvän vastuun perusteella. On muistettava, että ryhmään 2 kuuluvat kuljettajat joutuvat kuljettamaan kooltaan suuria ajoneuvoja, kuten kuorma- tai linja-autoja. Kuten olin jo esittänyt edellä mainitussa asiassa Apelt, tämä erottelu ja sen mukaiset fyysiset ja henkiset vaatimukset ovat helposti selitettävissä, sillä kuorma- ja linja-autoa ei ajeta samalla tavalla kuin henkilöautoa tai moottoripyörää. Linja-auton ohjaaminen on vaikeampaa, ja sen tielläpysymisominaisuudet ovat hyvin erilaiset. Lisäksi linja-autonkuljettajalla on suurempi vastuu kuljetettavien matkustajien määrän vuoksi<sup>33</sup>.

63. Ryhmiin 1 ja 2 kuuluvien kuljettajien tilanteet ovat tämän lisäksi erilaiset myös siksi, että kuormatai linja-auton ollessa osallisena liikenneonnettomuudessa seuraukset ovat yleensä paljon vakavammat, minkä vuoksi on välttämätöntä noudattaa tiukempia ajoluvan myöntämisperusteita.

64. Lisäksi ryhmään 2 kuuluvista kuljettajista suurin osa on ammattikuljettajia, joiden työajasta merkittävä osa kuluu yleisillä teillä. Heidän fyysistä ja henkistä suorituskykyään on siksi valvottava erityisen tarkasti, mikä koskee varsinkin näkökykyä, jolla on huomattavan suuri merkitys pitkän matkan ajoissa, sillä pitkillä ajomatkoilla on ilman muuta huomattavia seurauksia väsymystilan ja siksi myös näkemisen kannalta. Kuten Euroopan unionin neuvosto onkin todennut huomautustensa 29 kohdassa, jäsenvaltioilla on direktiivin 2006/126 liitteessä III olevan 1.3 kohdan mukaisesti mahdollisuus soveltaa samoja fyysisen ja henkisen suorituskyvyn valvontakeinoja silloin, kun kyse on ajoneuvoaan ammattimaisesti käyttävistä, B-luokkaan kuuluvien ajoneuvojen kuljettajista, kuten taksin- ja ambulanssinkuljettajista.

32 — Ks. yhdistetyt asiat C-581/10 ja C-629/10, Nelson ym., tuomio 23.10.2012 (33 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

33 — Ks. kyseisessä asiassa antamani ratkaisuehdotuksen 39 kohta.

65. Koska ryhmään 1 kuuluvien kuljettajien tilanne näin ollen ei ole rinnastettavissa ryhmään 2 kuuluvien kuljettajien tilanteeseen, katson, että kyseisen direktiivin liitteessä III oleva 6.4 kohta on myös sopusoinnussa perusoikeuskirjan 20 artiklan kanssa.

#### **IV Ratkaisuehdotus**

66. Kaiken edellä esitetyn perusteella ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa Bayerischer Verwaltungsgerichtshofille seuraavasti:

Ajokorteista 20.12.2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY, sellaisena kuin se on muutettuna 25.8.2009 annetulla komission direktiivillä 2009/113/EY, liitteessä III oleva 6.4 kohta on sopusoinnussa Euroopan unionin perusoikeuskirjan 20 artiklan, 21 artiklan 1 kohdan ja 26 artiklan kanssa.