



Határozatok Tára

YVES BOT
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2013. július 18.¹

C-356/12. sz. ügy

Wolfgang Glatzel
kontra
Freistaat Bayern

(a Bayerischer Verwaltungsgerichtshof [Németország] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„2006/126/EK irányelv — Gépjármű vezetéséhez szükséges fizikai és szellemi alkalmasságra vonatkozó minimumkövetelmények — C1 vagy C1E kategóriájú vezetői engedély kérelmezője, akinek legalább 0,1-es látásélességgel kell rendelkeznie a gyengébb szemén — Bármiféle kivétel hiánya még az olyan személyek tekintetében is, akik mindkét szemükkel megfelelően látnak és normális látótérrel rendelkeznek — Az Európai Unió Alapjogi Chartájának 20., 21. és 26. cikke — Az egyenlő bánásmód elve — A fogyatékoságon alapuló hátrányos megkülönböztetés tilalmának elve — A 2006/126/EK irányelv III. melléklete 6.4. pontjának érvényessége”

1. A jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelemmel a Bíróságot a 2009. augusztus 25-i 2009/113/EK bizottsági irányelvvel² módosított, a vezetői engedélyekről szóló, 2006. december 20-i 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv³ (a továbbiakban: 2006/126 irányelv) III. melléklete 6.4. pontja érvényességének az Európai Unió Alapjogi Chartája⁴ 20. cikkével, 21. cikkének (1) bekezdésével és 26. cikkével összefüggő vizsgálatára kéri.

2. A 2006/126 irányelv III. mellékletének 6.4. pontja megköveteli, hogy C1 és C1E kategóriájú vezetői engedélyért folyamodó kérelmezők esetében legalább 0,8-as – szükség esetén korrekciós lencsével segített – látásélességnek kell fennállnia a jobbik szemre és legalább 0,1-es látásélességnek a gyengébb szemre. Márpedig az alapeljárás felperesétől azzal az indokkal tagadták meg az e kategóriákra vonatkozó vezetői engedélyt, hogy egyoldali tompalátásban⁵ szenved, amelynek következtében látásélessége a gyengébb szemére korrekciós lencsével 0,1-nél gyengébb.

3. A Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (bajor tartományi legfelsőbb közigazgatási bíróság) (Németország) kételyeket táplál a tekintetben, hogy e fizikai követelmények összeegyeztethetők-e az egyenlő bánásmód elvével és közelebbről a fogyatékoságon alapuló hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvével, valamint a fogyatékosággal élő személyek beilleszkedésének elvével.

1 — Eredeti nyelv: francia.

2 — HL L 223., 31. o.

3 — HL L 403., 18. o., helyesbítés: HL L 19., 67. o.

4 — A továbbiakban: Charta.

5 — Az egyoldali tompalátás a szem jelentős mértékű funkcionális látásvesztése, amely elsősorban a centrális látást érinti, míg a perifériás látás szinte mindig normális marad.

4. A jelen indítványban be fogom mutatni azokat az okokat, amelyek folytán úgy vélem, hogy még ha az alapeljárás felperesének helyzete a fogyatékoság fogalma alá tartozik is, a 2006/126 irányelv III. mellékletének 6.4. pontja összhangban áll a Charta 20. cikkével, 21. cikkének (1) bekezdésével és 26. cikkével.

I – A jogi háttér

A – Az uniós jog

5. A 2006/126 irányelv meghatározza többek között a vezetői engedélyek különböző kategóriáit. Ezen irányelv 4. cikkének (4) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„[...]

d) C1 kategória:

nem a D1 vagy D kategóriába tartozó, 3 500 kg-ot meghaladó, de legfeljebb 7 500 kg megengedett legnagyobb össztömegű, és a vezetőn kívül legfeljebb nyolc utas szállítására tervezett és gyártott gépjárművek; az e kategóriába tartozó gépjárműveket olyan pótkocsival lehet összekapcsolni, amelynek megengedett legnagyobb össztömege a 750 kg-ot nem haladja meg;

e) C1E kategória:

- az érintett járművekre vonatkozó típusjóváhagyási szabályok sérelme nélkül, olyan járműszerelvény, amelyben a vontató jármű a C1 kategóriába tartozik, pótkocsijának vagy félpótkocsijának megengedett legnagyobb össztömege a 750 kg-ot meghaladja, de a szerelvény megengedett legnagyobb össztömege a 12 000 kg-ot nem haladja meg;
- az érintett járművekre vonatkozó típusjóváhagyási szabályok sérelme nélkül, olyan járműszerelvény, amelyben a vontató jármű a B kategóriába tartozik, pótkocsijának vagy félpótkocsijának megengedett legnagyobb össztömege a 3 500 kg-ot meghaladja, de a szerelvény megengedett legnagyobb össztömege a 12 000 kg-ot nem haladja meg;
- a C1 és C1E kategóriára megállapított alsó korhatár 18 év, az egyes közúti áru fuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképzéséről és továbbképzéséről [valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet és a 91/439/EGK, illetve a 76/914/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló], 2003. július 15-i 2003/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek^[6] az ilyen járművek vezetésére vonatkozó rendelkezéseinek sérelme nélkül;

[...]”

6. A 2006/126 irányelvnek célja továbbá, hogy megfeleljen a közúti közlekedésbiztonsági követelményeknek a vezetői engedély kiállítására és megújítására vonatkozó minimumkövetelmények meghatározásával, amely követelmények a vezetői engedély egyes kategóriái tekintetében eltérnek egymástól.

7. Ezen irányelv 7. cikke (1) bekezdésének a) pontja akként rendelkezik, hogy vezetői engedély kizárólag azon kérelmezőknek állítható ki, akik jártassági és magatartási, valamint elméleti vizsgát tettek, valamint megfeleltek az egészségügyi követelményeknek a II. és III. melléklet rendelkezéseivel összhangban. A 2006/126 irányelv 7. cikke (3) bekezdésének a) pontja kimondja, hogy a lejárt

6 — HL L 226., 4. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 7. kötet, 441. o.

igazgatási érvényességű vezetői engedélyek megújításához az ezen irányelv III. mellékletében meghatározott, a járművezetéshez szükséges fizikai és szellemi alkalmasságra vonatkozó minimumkövetelmények folyamatos teljesítése szükséges a C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E kategóriájú vezetői engedélyek esetében.

8. A 2006/126 irányelv III. melléklete felsorolja azokat a minimumkövetelményeket, amelyek a gépjárművek vezetéséhez szükséges fizikai és szellemi alkalmasságra vonatkoznak. Meghatározza azokat a követelményeket, amelyek között a vezetői engedélyt ki kell állítani. E célból a vezetői engedélyek kategóriáit két csoportba osztja, ekként a vezetői engedély kérelmezőjével szemben támasztott követelmények az adott csoporttól függően eltérőek.

9. Így a gépjárművezetők 1. csoportja alá az A, A1, A2, AM, B, B1 és BE kategóriák tartoznak. A 2. csoportot a C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 és D1E kategóriák alá tartozó gépjárművezetők alkotják.

10. A látásra vonatkozó orvosi vizsgálatokkal kapcsolatban a 2006/126 irányelv III. melléklete így rendelkezik:

„6. A vezetői engedélyért folyamodó valamennyi kérelmező megfelelő vizsgálaton vesz részt annak megállapítására, hogy rendelkezik-e gépi meghajtású jármű vezetéséhez szükséges, megfelelő látásélességgel. Amennyiben kétség merül fel a kérelmező látóképességére vonatkozóan, úgy az illetékes egészségügyi szakhatóságnak meg kell őt vizsgálnia. Ezen vizsgálat során különös figyelmet kell fordítani a következőkre: a látásélesség és a látótér zavarai, szürkületi vakság, szemkáprázás és csökkent kontrasztérzékenység, kettős látás és a vezetésbiztonságot veszélyeztető egyéb látászavarok.

Az 1. csoportba tartozó gépjárművezetőknél »kivételes esetekben« megfontolás tárgyává tehető a vezetői engedély kiadása, amennyiben a látótér nagysága vagy a látás élessége elmarad a kívánatostól; az illetékes egészségügyi szakhatóságnak ilyenkor meg kell vizsgálnia a gépjárművezetőt, hogy kizárja egyéb látászavarok, így például a szemkáprázás, a csökkent kontrasztérzékenység és a szürkületi vakság lehetőségét. A gépjárművezetőnek vagy az engedélykérelmezőnek emellett az illetékes hatóság által szervezett gyakorlati vizsgán is meg kell felelnie.

1. csoport:

6.1. A vezetői engedély kiállításáért vagy megújításáért folyamodó kérelmezőnek legalább 0,5-ös binokuláris látásélességgel kell rendelkeznie a két szem együttes – szükség esetén korrekciós lencsével segített – használatával.

Ezen túlmenően látóterének vízszintes irányban legalább 120°-osnak kell lennie, amely balra és jobbra legalább 50°-ot, felfelé és lefelé pedig legalább 20°-ot bővíti. A látótér középpontjától számított 20°-os sugarú tartományon belül a látás nem lehet terhelt.

Súlyosbodó szembetegség gyanúja, illetve diagnosztizálása esetén vezetői engedély kizárólag akkor adható ki vagy újítható meg, ha a kérelmező rendszeres időközönként részt vesz az illetékes egészségügyi szakhatóság által végzett vizsgálaton.

6.2. A vezetői engedély kiállításáért vagy megújításáért folyamodó azon kérelmezőnek, aki funkcionálisan teljesen elveszítette egyik szemére a látást, vagy (pl. kettős látás esetén) csak egyik szemét használja, legalább 0,5-ös – szükség esetén korrekciós lencsével segített – látásélességgel kell rendelkeznie. Az illetékes egészségügyi szakhatóságnak igazolnia kell, hogy a monokuláris látás elég hosszú ideje áll fenn az alkalmazkodáshoz, illetve azt, hogy a szem látóterét a 6.1. pontban leírtak jellemzik.

6.3. Kettős látás kialakulása vagy az egyik szem hirtelen látásvesztése esetén elegendő időt (pl. hat hónapot) kell hagyni az alkalmazkodásra, amely alatt az érintett személy nem vezethet gépjárművet. Ezen időszak elteltével a vezetői engedély kizárólag kedvező szemorvosi és vezetéstechnikai szakvélemény ellenében adható ki.

2. csoport:

6.4. A vezetői engedély kiállításáért vagy megújításáért folyamodó kérelmező esetében legalább 0,8-as – szükség esetén korrekciós lencsével segített – látásélességnek kell fennállnia a jobbik szemre és legalább 0,1-es látásélességnek a gyengébb szemre. Amennyiben a 0,8-as, illetve 0,1-es látásélesség korrekciós lencse használatával érhető el, a minimális látásélességet (0,8 és 0,1) legfeljebb plusz 8 dioptriájú szemüveggel, illetve kontaktlencsével lehet biztosítani. A látáskorrekciót az egyénnek jól kell tolerálnia.

Ezen túlmenően látóterének vízszintes irányban mindkét szemre legalább 160°-osnak kell lennie, amely balra és jobbra legalább 70°-ot, felfelé és lefelé pedig legalább 30°-ot bővül. A látótér középpontjától számított 30°-os sugarú tartományon belül a látás nem lehet terhelt.

Vezetői engedély nem adható ki, illetve nem újítható meg azon kérelmező vagy járművezető esetében, akinél csökkent kontrasztérzékenység vagy kettős látás áll fenn.

Az egyik szem látóképességének jelentős mértékű csökkenése esetén elegendő időt (pl. hat hónapot) kell hagyni az alkalmazkodásra, amely alatt az érintett személy nem vezethet gépjárművet. Ezen időszak elteltével a vezetői engedély kizárólag kedvező szemorvosi és vezetéstechnikai szakvélemény ellenében adható ki”.

B – *A német jog*

11. A legutóbb a 2011. december 22-i törvény⁷ 118. §-ának (2) bekezdésével módosított, a közúti közlekedésről szóló 2003. március 5-i törvény⁸ (Straßenverkehrsgesetz) 2. §-a (2) bekezdésének első mondata akként rendelkezik, hogy a vezetői engedélyt ki kell állítani az érintett kategória tekintetében, amennyiben a kérelmező többek között alkalmas gépjármű vezetésére.

12. Ugyanezen törvény 2. §-a (4) bekezdésének első mondata értelmében minden olyan személy alkalmas gépjármű vezetésére, aki teljesíti az ehhez szükséges fizikai és szellemi követelményeket, és aki nem sértette súlyosan vagy ismételten a közúti közlekedésre vonatkozó rendelkezéseket vagy a büntetőjogi rendelkezéseket.

13. Az annak elismeréséhez teljesítendő pontos követelményeket, hogy valamely személy alkalmas gépjármű vezetésére, a 2012. június 26-i rendelettel⁹ módosított, a személyek közötti közlekedésben való részvételének engedélyezéséről szóló 2010. december 13-i rendelet¹⁰ (a vezetői engedélyről szóló rendelet), (Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr [Fahrerlaubnis-Verordnung]) határozza meg. Az FeV 12. §-ának (1) bekezdése akként rendelkezik, hogy a gépjárművek vezetéséhez a kérelmező látásának meg kell felelnie a 6. mellékletben foglalt követelményeknek.

7 — BGBI. 2011. I., 3044. o.

8 — BGBI. 2003. I., 310. o.

9 — BGBI 2012. I., 1394. o.

10 — BGBI. 1998. I., 2214. o.

14. E 6. melléklet 2.2.1. pontja akként rendelkezik e tekintetben, hogy minden látászavart korigálni kell, amennyiben az említett korrekció lehetséges, és azt az egyén jól torelálja, a látásélesség alábbi minimális küszöbértékeinek betartása mellett: látásélesség a jobbik szemén vagy binokuláris látásélesség: 0,8; látásélesség a gyengébb szemén: 0,5. Bizonyos különleges esetekben, a járművezetési tapasztalatra és a gépjármű használatára tekintettel, a C, CE, C1 és C1E kategóriák esetében a látásélesség a gyengébb szemén 0,5-nél gyengébb lehet, de nem lehet gyengébb 0,1-nél. Ilyen esetben szemorvosi vizsgálatra van szükség.

15. A kérdést előterjesztő bíróság kiemeli, hogy a német jogalkotó a 2006/126 irányelv látásélességre vonatkozó követelményeit akként ültette át, hogy ő maga, ezen irányelv III. melléklete 5. pontjának megfelelően, szigorúbb követelményeket ír elő a gyengébb szem látásélességére vonatkozóan, és a gyengébb szem minimális látásélességét csak bizonyos esetekben, és érdemi és eljárási korlátozó feltételek mellett tekinti kielégítőnek.

16. Az FeV 6. mellékletének 2.3. pontja értelmében az újabb látásvesztés felülvizsgálatát követően elég hosszú időt kell hagyni az alkalmazkodásra, amelynek folyamán az érintett számára tilos a gépjárművek vezetése. Ezen időszak lejártával e gépjárművek vezetése kizárólag akkor engedélyezett az érintett számára, ha ez az elvégzett szemészeti vizsgálat alapján javasolt.

17. Végezetül az FeV 74. §-a (1) bekezdésének 1. pontja akként rendelkezik, hogy a Land legfelsőbb illetékes hatóságai, illetve az ezek által kijelölt hatóságok vagy a Land jogszabályainak értelmében hatáskörrel rendelkező hatóságok, bizonyos egyedi esetekben vagy általános jelleggel bizonyos meghatározott kérelmezők tekintetében, eltéréseket tehetnek lehetővé, amennyiben ezek joghatásai a Land területére korlátozódnak, és nem tűnik szükségesnek az egységes határozat. E rendelkezés 2. pontjának értelmében a szövetségi közlekedési, építésügyi és városfejlesztési minisztérium is biztosíthat eltéréseket az FeV rendelkezéseinek összességére tekintettel, amennyiben a Land hatóságai az említett rendelkezés 1. pontja alapján nem rendelkeznek hatáskörrel. E minisztérium a Bundesrat jóváhagyásához nem kötött rendeletek útján általános eltéréseket biztosíthat a Landok legfelsőbb hatóságaival folytatott konzultációt követően.

II – Az alapeljárás tényállása és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

18. W. Glatzeltől ittas járművezetés miatt 2010. április 28-i határozattal visszavonták vezetői engedélyét.

19. Új vezetői engedély kiállítása iránti kérelmét a Landratsamt Schwandorf (schwandorfi járási közigazgatási hivatal) 2010. november 2-i határozatával helybenhagyta a 2006/126 irányelv III. mellékletében az 1. csoportba sorolt kategóriák, vagyis az A, A1 és BE kategória, valamint az M, L és S nemzeti kategória tekintetében, amelyek alapján segédmotorkerékpár, kismotorkerékpár és legfeljebb 45 km/h tervezési sebességű könnyűgépjármű, valamint maximum 25 km/h, illetve 32 km/h tervezési sebességű lánctalpas vontató és mezőgazdasági vontató vezetésére jogosult.

20. Ezzel szemben a W. Glatzel által kért C1 és C1E kategóriájú új vezetői engedélyek kiállítását ugyenezen határozat megtagadta, mivel a szemészeti vizsgálat megállapította, hogy a felperes egyoldali tompalátásban szenved. Míg centrális látásélessége a bal szemén 1,0 (vagyis teljes), és a binokuláris látásélesség is eléri ezt az értéket, addig jobb szemével csak kézmozdulatokat képes érzékelni. Ennélfogva nem felel meg a C1 és C1E kategóriájú vezetői engedélyt kérelmező személyek látására vonatkozóan a német jog által támasztott követelményeknek.

21. W. Glatzel e határozattal szemben – sikertelül – kifogással élt. Keresetet indított tehát a Verwaltungsgericht Regensburg (regensburgi közigazgatási bíróság) előtt a 2010. november 2-i határozat részleges megsemmisítése, illetve a C1 és C1E kategóriájú vezetői engedély kiállítása iránt. E keresetet a 2011. június 20-i ítélet elutasította, mert W. Glatzel nem rendelkezett a német jog szerint akkoriban előírt legalább 0,5-ös látásélességgel.

22. W. Glatzel ezen ítélettel szemben fellebbezést nyújtott be a Bayerischer Verwaltungsgerichtshofhoz. E bíróság szemorvosi szakvéleményt szerzett be arról, hogy milyen W. Glatzel jelenlegi látása, hogy képes-e arra – és ha igen, milyen mértékben –, hogy a fennálló, jelen esetben a térlátást érintő fogyatékossgot kompenzálja, és hogy az említett kompenzáló képesség az akaratától függetlenül működésbe lép-e. Ezenkívül a kérdést előterjesztő bíróság egy másik szakértői vélemény segítségével arra keresett választ, hogy tudományos szempontból indokolt-e, hogy az anatómiai vagy funkcionális szempontból monokuláris látással rendelkező személyektől akkor is megtagadják a C1 és C1E kategóriájú vezetői engedélyek kiállítását, ha e személyek a látás monokuláris látásukból fakadó fogyatékossgát bizonyíthatóan kellő mértékben kompenzálni tudják. A Bayerischer Verwaltungsgerichtshof azt kívánta tudni továbbá, hogy az ilyen személyeknek milyen követelményeket kell adott esetben teljesíteniük ahhoz, hogy az ezen kategóriába tartozó gépjárművek vezetése során a közúti biztonságot ne veszélyeztessék fokozott mértékben az olyan személyekhez képest, akik látása egyáltalán nem módosult.

23. A kérdést előterjesztő bíróság e szakértői vélemények, valamint az előtte tartott tárgyalás nyomán azon a véleményen van, hogy W. Glatzel kérelmének helyt kell adni, vagyis meg kell semmisíteni a közigazgatási határozatokat, valamint a Verwaltungsgericht Regensburg ítéletét, és ki kell állítani számára a C1 és C1E kategóriákra vonatkozó vezetői engedélyt. A kérdést előterjesztő bíróság álláspontja szerint a német jog azon rendelkezése, amellyel az ilyen vezetői engedély kiállítása ellentétes, érvénytelen, mivel ellentétes a fogyatékossgon alapuló hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvével. Mindazonáltal, mivel e rendelkezés a 2006/126 irányelv III. melléklete 6.4. pontjának megfelelően került átültetésre a német jogrendbe, mindenekelőtt e pont érvényességének a kérdése merül fel.

24. Ekként a Bayerischer Verwaltungsgerichtshof úgy határozott, hogy felfüggeszti az eljárást, és az alábbi kérdést terjeszti a Bíróság elé előzetes döntéshozatal céljából:

„Összeegyeztethető-e a [Charta] 20. cikkével, 21. cikkének (1) bekezdésével és 26. cikkével a [...] 2006/126 [...] irányelv III. mellékletének 6.4. pontja abban a tekintetben, hogy e rendelkezés – kivétel biztosításának lehetősége nélkül – a C1 és C1E kategóriájú vezetői engedélyt kérelmezőkkel szemben akkor is legalább 0,1-es látásélességet követel meg a gyengébb szemre, ha e személyek két szemüket együttesen használják, és mindkét szemükön normális látótérrel rendelkeznek?”

III – Elemzés

25. A jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelemmel a Bíróságot annak értékelésére kérik, hogy a 2006/126 irányelv III. mellékletének 6.4. pontja összeegyeztethető-e a Charta 20. cikkével, 21. cikkének (1) bekezdésével és 26. cikkével. Közelebbről a Bíróságnak azt kell megállapítania, hogy a C1 vagy C1E kategóriájú vezetői engedély kiállításának kérelmezőjével szemben megkövetelt látásélesség minimális küszöbértéke érvényes-e e rendelkezések fényében.

26. A kérdést előterjesztő bíróságban felmerül ugyanis az a kérdés, hogy egy ilyen küszöbértéknek az ezen irányelv által meghatározott 2. csoportba tartozó kérelmező tekintetében történő előírása nem ellentétes-e a fogyatékossgon alapuló hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvével, valamint, általánosabb jelleggel, az egyenlő bánásmód elvével, amennyiben az említett rendelkezés eltérő módon kezeli a 2. csoportba tartozó kérelmezőket az 1. csoportba tartozó kérelmezőkhöz képest.

27. A 2006/126 irányelv III. melléklete 6.4. pontjának érvényességét elsőként a Charta 21. cikke (1) bekezdésének és 26. cikkének fényében, majd, másodikként, a Charta 20. cikkének fényében fogom vizsgálni.

A – A 2006/126 irányelv III. melléklete 6.4. pontjának érvényességéről a Charta 21. cikke (1) bekezdésének és 26. cikkének fényében

28. A Bíróság előtt előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés vizsgálata szükségessé teszi mindenekelőtt, hogy tanulmányozzuk a Charta 21. cikke (1) bekezdésének és 26. cikkének az alapügy körülményei tekintetében történő alkalmazását. Ha ugyanis a látáskárosodásban szenvedő W. Glatzel helyzetéhez hasonló helyzet nem tartozik a fogyatékoság fogalma alá, akkor a 2006/126 irányelv III. melléklete 6.4. pontjának érvényessége nem vizsgálható e rendelkezések fényében.

1. A fogyatékoság fogalmáról

29. A fogyatékoság fogalmának meghatározása nem szerepel a Chartában, illetve a szerződésekben és a másodlagos jogban sem. A Bíróságnak a fogyatékoságon alapuló hátrányos megkülönböztetés tilalma elve alkalmazásának keretében, közelebbről pedig a foglalkoztatás és a munkavégzés során alkalmazott egyenlő bánásmód általános kereteinek létrehozásáról szóló, 2000. november 27-i 2000/78/EK irányelv¹¹ vonatkozásában nyílt alkalma e fogalmat meghatározni. Ekként, pontosítva az általa a Chacón Navas-ügyben 2006. július 11-én hozott ítéletben¹² kidolgozott fogalmat, a Bíróság a közelmúltban, a HK Danmark ügyben¹³ 2013. április 11-én hozott ítéletében kimondta, hogy „a „fogyatékoság” fogalma olyan korlátozottságként értendő, amely különösen valamilyen testi, szellemi vagy lelki ártalmon alapul, amely számos egyéb akadállyal együtt korlátozhatja az adott személy teljes, hatékony és más munkavállalókkal egyenlő szerepvállalását a szakmai életben”¹⁴

30. Úgy vélem, annak meghatározása céljából, hogy W. Glatzel helyzete a fogyatékoság fogalma alá tartozik-e, nem kell elzárkóznunk a Bíróság által ezen ítéletekben adott meghatározástól.

31. Ugyanis, először is nem hagyhatjuk figyelmen kívül azt a tényt, hogy az esetek túlnyomó többségében a C1 vagy C1E kategóriájú vezetői engedély kiállítása iránti engedély az érdekelt személy tekintetében a tehergépkocsi-vezető foglalkozáshoz való hozzáférést érinti. Az e kategóriákra vonatkozó engedély megszerzése e foglalkozás gyakorlásának előfeltétele. Az engedély ebben az értelemben és minden kétséget kizárólag az említett foglalkozáshoz való hozzáférés feltétele a 2000/783 irányelv 3. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében. Egyébiránt ugyanez vonatkozik a vezetői engedély 2. csoportba tartozó többi kategóriájára is, amelyek magukban foglalják a több mint nyolc személy szállítására alkalmas gépjárművek, köztük autóbuszok és a tömegközlekedésben használt buszok – pótkocsival vagy anélkül való – vezetésére jogosító engedélyt.

32. Úgy tűnik számomra tehát, hogy a Bíróságnak a munkavállaláshoz való hozzáférés feltételeire vonatkozó esetleges hátrányos megkülönböztetés összefüggésében kell meghatároznia, hogy W. Glatzel helyzete a fogyatékoság fogalma alá tartozik-e, vagy sem. Egyébként, véleményem szerint, ez következik az előzetes döntéshozatal iránti kérelemből, mivel a kérdést előterjesztő bíróság kifejezetten említést tesz a fogyatékkal élő személyek foglalkozási beilleszkedéséről és a tehergépkocsi-vezető foglalkozáshoz való hozzáféréseiről.¹⁵

11 — HL L 303., 16. o.

12 — C-13/05. sz. ügy, (EBHT 2006., I-6467. o.) 43. pont.

13 — C-335/11. és C-337/11. sz. egyesített ügyek.

14 — 38. pont.

15 — Lásd az előzetes döntéshozatal iránti kérelem 37. és 38. pontját.

33. Továbbá alapvető fontosságú, hogy ezt a fogalmat, mint uniós jogi fogalmat, egységesen kell értelmezni az uniós jogban, annál is inkább, mert a 2000/78 irányelv az EK 13. cikk alapján került elfogadásra, amelyen a Charta 21. cikkének (1) bekezdése közvetlenül alapul.¹⁶

34. A jelen esetben az a véleményem, hogy W. Glatzel helyzete a fogyatékoság fogalma alá tartozik.

35. Úgy vélem, a Bíróság által, valamint az Egyesült Nemzetek Szövetsége (ENSZ)¹⁷ által nyújtott fogalom meghatározásból az következik, hogy a fogyatékoságot nem a szóban forgó károsodás mértéke szerint kell meghatározni, hanem azon következményre tekintettel, amelyhez e károsodás egy adott társadalmi helyzetben, egy meghatározott környezetben, vezethet. Ennélfogva figyelmünket erre a következményre kell összpontosítani, nem pedig magára a károsodásra. Amikor egy károsodás – vagy, a Bíróság szóhasználatát átvéve, ártalom – és egy meghatározott környezet közötti kölcsönhatás következménye az érintett tevékenységének korlátozása, amely gátolja őt a társadalomban való teljes és hatékony, másokkal azonos alapon történő részvételben, úgy fogyatékosággal állunk szemben.

36. Következésképpen valamely károsodás, illetve testi, szellemi vagy lelki ártalom nem tekintendő feltétlenül fogyatékoságnak. Minden attól a környezettől függ, amelyben az érintett személy mozog, továbbá azon akadályoktól, amelyekkel akkor találkozik, amikor károsodása kapcsolatba lép e környezettel.¹⁸

37. W. Glatzel helyzete tekintetében ezen elemzés viszont annak megállapítására készlet, hogy e személy károsodása a fogyatékoság fogalma alá tartozik.

38. W. Glatzel ugyanis a jobb szemének látását érintő egyoldali tompalátásban szenved. Ekként korrekciós lencsével jobb szemének látásélessége 0,1-nél kisebb, és csak kézmozdulatokat képes érzékelni. A tompalátás nem feltétlenül jár kényelmetlenséggel a mindennapi életben. Azok a személyek, akik W. Glatzelhez hasonlóan ilyen károsodással születtek, megtanulták a károsodással érintett szem látását másik szemükkel kompenzálni, és majdnem problémamentesen képesek mozogni a társadalomban.

39. Ettől függetlenül a tompalátás a W. Glatzel helyzetében található személyek számára nem teszi lehetővé a tehergépkocsi-vezető foglalkozáshoz való hozzáférést, tekintve hogy az ilyen személy nem teljesíti a C1 és C1E kategóriájú vezetői engedély kiállításához előírt követelményeket. A károsodás ez esetben fogyatékoságnak tekintendő a Bíróság ítélezési gyakorlata értelmében, mivel az e károsodás és e meghatározott környezet közötti kölcsönhatás gátolja őt egy olyan szakmai tevékenységben való teljes és hatékony részvételben, amely, mindent összevetve, gyakori.

40. Következésképpen az alapügy tárgyát képező helyzet a fogyatékoság fogalma alá tartozik, ekként a Charta 21. cikke (1) bekezdésének és 26. cikkének alkalmazását vonja maga után. Most azt kell megvizsgálni, hogy a látásélesség minimális küszöbértékének a C1 és C1E kategóriás vezetői engedély kiállítása céljából történő, uniós jogalkotó általi kikötése hátrányos megkülönböztetést valósít-e meg, és ellentétes-e a fogyatékosággal élő személyek beilleszkedésének elvével.

16 — Lásd az Alapjogi Chartához fűzött magyarázatokat (HL 2007. C 303., 17. o.).

17 — Lásd a fogyatékosággal élő személyek jogairól szóló ENSZ-egyezményt, amely az Európai Közösség által a 2009. november 26-i 2010/48/EK határozat (HL 2010. L 23, 35. o.) által került jóváhagyásra, és amely e) preambulumbekzdésében úgy határozza meg a fogyatékoságot, mint amely „a fogyatékosággal élő személyek és az attitűdbeli, illetve a környezeti akadályok kölcsönhatásának következménye, amely gátolja őket a társadalomban való teljes és hatékony, másokkal azonos alapon történő részvételben”.

18 — Ennek bizonyítéka Nelson admirális, akit fél szeme világának az 1794-es calvi ütközetben történő elvesztése nem akadályozott meg abban, hogy továbbra is katonáinak élén, 1805-ben megnyerje a trafalgári csatát. Noha objektíve látáskárosodásban szenvedett, ez e körülmények között mégsem jelentett fogyatékoságot.

2. A Charta 21. cikke (1) bekezdésének és 26. cikkének megsértéséről

41. Az állandó ítélkezési gyakorlat értelmében a Bíróság, az általa végzett jogszerűségi felülvizsgálat keretében, mindig széles mérlegelési mozgásteret ismert el az uniós jogalkotó számára az Európai Unió tevékenységi területein meghozandó intézkedések jellegét és terjedelmét illetően. Ekként, mivel az uniós hatóságok, különösen a tudományos és technikai rend fölöttébb összetett tényeinek értékelésében, széles mérlegelési jogkörrel rendelkeznek az általuk tett intézkedések természete és terjedelme meghatározásának tekintetében, az uniós bíróság felülvizsgálatának annak vizsgálatára kell korlátozódnia, hogy az ilyen jogkör gyakorlása nem volt-e nyilvánvalóan hibás, vagy nem következtek-e el hatáskörrel való visszaélést, illetve hogy e hatóságok nem lépték-e nyilvánvalóan túl a mérlegelési jogkörük határait. E körülmények között a közösségi bíróság nem helyettesítheti a saját, tudományos és technikai tényekre vonatkozó megállapításaival a közösségi intézmények megállapításait, mivel a Szerződés kizárólag ez utóbbiakat hatalmazta fel e feladat elvégzésére.¹⁹

42. Ezzel együtt az uniós jogalkotónak tiszteletben kell tartania az alapvető jogokat, és az arányosság elvének tiszteletben tartása érdekében e jogok kizárólag akkor korlátozhatók, ha a korlátozás elengedhetetlen, és ténylegesen az Unió által elismert általános érdekű célkitűzéseket vagy mások jogainak és szabadságainak védelmét szolgálja, a Charta 52. cikkének (1) bekezdésével összhangban.

43. Úgy vélem, az alapügyben éppen ez a helyzet.

44. A 2006/126 irányelv által bevezetett szabályok többek között a közúti közlekedésbiztonság javításához járulnak hozzá.²⁰ Közelebbről, közúti közlekedésbiztonsági okokból az uniós jogalkotó meghatározta a vezetői engedély kiállításának minimumkövetelményeit,²¹ amely követelmények többek között ezen irányelv III. mellékletének 6.4. pontjában szerepelnek.

45. A közúti közlekedésbiztonság javítása minden kétséget kizárólag általános érdekű célkitűzésnek tekinthető.²² Ezen a címen, a harmadik közúti közlekedésbiztonsági cselekvési programot követően az Európai Bizottság 2010-ben közleményt tett közzé a közúti közlekedésbiztonság megerősítése szükségességének hangsúlyozása céljából.²³ A legutóbbi statisztikák szerint ugyanis 75 ember vesztí életét naponta Európa útjain, és minden egyes, Európa útjain bekövetkező halálesetre 10 súlyos sérülés jut, például az agy vagy a gerincvelő károsodása.²⁴

46. Egyebekben vitathatatlan, hogy a járművezetéshez általában, és a rakszélvényes gépjárművek, így tehergépkocsik vezetéséhez különösen, megfelelő látásfunkció szükséges, amely önmagában megfelelő látásélességet és nem módosult látóteret feltételez.

47. A látásélesség ugyanis az apró részletek nagyobb távolságból, általában 3–6 méter távolságból történő észlelésére való képesség. Ez tekinthető a látásfunkció legfontosabb elemének.²⁵ A látóter pedig a térnek az egyik, mozdulatlan szemmel való érzékelése. A nem módosult látóter lehetővé teszi a szem fókuszpontjától távol lévő tárgyak, fények, színek érzékelését.

19 — Lásd különösen a C-425/08. sz. *Enviro Tech (Europe)* ügyben 2009. október 15-én hozott ítélet (EBHT 2009., I-10035. o.) 47. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

20 — Lásd ezen irányelv (2) preambulumbekzdését.

21 — Lásd az említett irányelv (8) preambulumbekzdését.

22 — Lásd a C-438/08. sz., *Bizottság kontra Portugália* ügyben 2009. október 22-én hozott ítélet (EBHT 2009., I-10219. o.) 48. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot. Lásd ebben az értelemben a C-184/10. sz. *Grasser*-ügyben 2011. május 19-én hozott ítélet (EBHT 2011., I-4057. o.) 26. pontját és a C-224/10. sz. *Apelt*-ügyben 2011. október 13-án hozott ítélet (EBHT 2011., I-9601. o.) 47. pontját.

23 — Lásd az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának szóló, 2010. július 20-i bizottsági közleményt, amelynek címe: A közúti közlekedésbiztonság európai térsége felé: a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatás a 2011 és 2020 közötti időszakra (COM(2010) 389 végleges).

24 — Lásd a Bizottság 2013. március 19-i sajtóközleményét, amely az alábbi internetes címen érhető el: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-236_hu.htm.

25 — Lásd a „Vision” munkacsoport 2005. májusi jelentését, amelynek címe „New standards for the visual functions of drivers”, és amely az alábbi internetes címen érhető el: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/behavior/doc/new_standards_final_version_en.pdf, 6. o.

48. Következésképpen még alapvetőbb fontosságú a megfelelő látásfunkció olyan személyek esetében, akik a tehergépkocsi-vezetőhöz hasonló foglalkozást gyakorolnak, amelynek során munkaidejük nagy részét a közúton töltik. Ez esetben a látásfunkció megkövetelhető néhol nehéz időjárási feltételek között, mint amilyen az eső, az éjszaka vagy a sűrű köd. Az, hogy a vezető olyan látásfunkcióval rendelkezzen, amely lehetővé teszi, hogy a legjobban reagáljon a váratlan helyzetekben, elsődleges fontosságú.

49. A látás marad tehát a legfontosabb funkció a gépjármű-vezetés szempontjából,²⁶ és a megfelelő látás, illetve a közúti közlekedésbiztonság közötti kapcsolat nyilvánvalónak tűnik a számomra.

50. Az uniós jogalkotót e megfontolások vezették a látásélesség minimális küszöbértékeinek rögzítésére, amelyek alatt a C1 és C1E kategóriájú vezetői engedélyek nem állíthatók ki. A Bizottság elsőként a 91/439/EGK irányelv²⁷ keretében határozta meg ezen, minimális küszöbértékeket, amelyeket a vezetői engedélyek kérelmezőinek teljesíteniük kell. Ezt követően, mivel a 2006/126 irányelv 8. cikke az ugyanezen irányelv III. melléklete szerinti tudományos és műszaki fejlődéshez való hozzáigazítást tesz lehetővé, az uniós jogalkotó felkért egy szakértői csoportot, a „Vision” munkacsoportot annak vizsgálatára, hogy szükség van-e az említett küszöbértékek módosítására.

51. E munkacsoport teljes mértékben tudatában volt azon beilleszkedési feladatnak, amely a vezetői engedélyhez kapcsolódhat, és e címen rámutatott arra jelentésének elején, hogy ezen oknál fogva a minimális alkalmassági követelmények nem lehetnek olyan szigorúak, hogy egyes járművezetőket indokolatlanul kizárjanak.²⁸ Meg kellett találni tehát a megfelelő egyensúlyt a közúti közlekedésbiztonság javítására vonatkozó célkitűzés és az egyének mobilitása között.

52. Az említett munkacsoport által kialakított véleményt követően az uniós jogalkotó elfogadta a 2006/126 irányelv eredeti változatát, pontosabban az annak III. mellékletét módosító 2009/113 irányelvet. Ekként a jogalkotó úgy határozott, hogy módosítja többek között a látásélesség azon minimális küszöbértékeit, amelyek mellett a 2. csoportba tartozó vezetői engedélyek kiállíthatók. E küszöbértékeket, korrekciós lencsével, legalább 0,8-ben állapították meg a jobbik szem és 0,1-ben a gyengébb szem tekintetében, míg ez kezdetben 0,5 volt.

53. Tekintettel a látásfunkció és a közúthálózatok biztonsága közötti szoros kapcsolatra, semmi kétség afelől, hogy ezen küszöbértékek kikötésére szükség van a közúti közlekedésbiztonság javításának előmozdításához. Közelebbről egy, W. Glatzelhez hasonló olyan személy esetéről szólva, aki egyoldali tompalátásban szenved, meg kell állapítani, hogy ez a károsodás közvetlenül hatással van az érintett személy látásfunkciójára. A jelen esetben W. Glatzel, aki tompalátással érintett szemével mindössze a kézmozdulatok érzékelésére képes, ezen a szemén 0,1-nél kisebb látásélességgel rendelkezik. Az Egészségügyi Világszervezet által alkalmazott osztályozás alapján az ilyen mértékű látásélességet súlyos látáskárosodással járó látásélességnek kell tekinteni, amely a vakság kategóriáját megelőző 2. kategóriába tartozik.²⁹

54. Noha az egyoldali tompalátás nem jár feltétlenül kényelmetlenséggel a mindennapi életben, olyan különleges körülmények között, mint a járművezetés, potenciális veszélyt jelenthet az ezzel érintett személy és az úton haladó többi utas számára. A „Vision” munkacsoport a jelentésében rámutatott, hogy amennyiben igaz, hogy a járművezetés olyan tevékenységnek tekinthető, amelyhez binokuláris látás szükséges, emellett a 2. csoportba tartozó gépjárművezetőknek, felelőségükre tekintettel – emlékeztetek arra, hogy e gépjárművezetők több mint 3,5 tonnás rakszelvényt használnak

26 — Ugyanott, 4. o.

27 — A vezetői engedélyekről szóló, 1991. július 29-i 91/439/EGK tanácsi irányelv (HL L 237., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 317. o.).

28 — Lásd a fent említett „Vision” munkacsoport jelentését, 4. o.

29 — Lásd az alábbi internetes címet: <http://apps.who.int/classifications/icd10/browse/2008/fr#/H53-H54> és <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs282/fr/>.

áruszállításra, vagy járművükkel több mint nyolc személyt szállítanak – rendelkezniük kell „tartalékszemmel”, azaz olyan szemmel, amely egyedül is képes a környezet érzékelésére olyan esetben, ha a járművezető hirtelen elveszítené a látását a másik szemén. Következésképpen a „Vision” munkacsoport úgy ítélte meg, hogy a minimum 0,1-es látásélességnek elegendőnek kell lennie ahhoz, hogy a tehergépkocsi vagy az autóbusz vezetőjének maradjon ideje reagálni, és teljes biztonságban leállítsa a gépjárművet.³⁰

55. Az uniós jogalkotó, a szakértők véleményét követve azt írja elő tehát a 2. csoportba tartozó gépjárművezetők számára, hogy korrekciós lencsével a jobbik szemükön legalább 0,8-as, gyengébb szemükön 0,1-es látásélességgel rendelkezzenek.

56. Nem tűnik úgy, hogy e küszöbértékek kikötése túllépne azon, ami a közúti közlekedésbiztonság javítására vonatkozó célkitűzéshez szükséges. Mindenekelőtt, a közúti közlekedésbiztonság területén a megelőzés meghatározó szerepet játszik, és ez többek között a gépjárművezetők, így a C1 és C1E kategóriába tartozó gépjárművezetők fizikai és szellemi képességeinek beható vizsgálata által biztosított. A látásélesség minimális küszöbértékei kétségkívül hozzájárulnak a járművezetéshez kapcsolódó kockázatok megelőzéséhez. Ami e küszöbértékek meghatározását illeti, álláspontom szerint a szakemberek képesek a leginkább annak meghatározására, hogy valamely személy kellő látásélességgel rendelkezik-e ahhoz, hogy az ilyen gépjárműveket teljes biztonságban vezesse. Egyébiránt emlékeztetek arra, hogy a 2006/126 irányelv 8. cikke kifejezetten akként rendelkezik, hogy az említett küszöbértékek a tudományos fejlődés fényében módosíthatók, amint a közelmúltban módosultak is.³¹

57. Ennélfogva a 2006/126 irányelv által megvalósítani kívánt, a közúti közlekedésbiztonság javítására vonatkozó célkitűzésre, az uniós jogalkotó rendelkezésére álló tényezőkre, valamint azon széles mérlegelési mozgástérre tekintettel, amellyel a területen rendelkezik, úgy vélem, e jogalkotó érvényesen írhatta elő e követelményeket, és azok igazolják a Charta 21. cikke (1) bekezdésének és 26. cikkének korlátozását.

58. Következésképpen a fenti tényezőkre tekintettel úgy vélem, hogy a 2006/126 irányelv III. mellékletének 6.4. pontja, amely meghatározza a C1 és C1E kategóriájú vezetői engedély kiállításához szükséges látásképeségre vonatkozó követelményeket, összeegyeztethető a Charta 21. cikke (1) bekezdésével és 26. cikkével.

B – A 2006/126 irányelv III. melléklete 6.4. pontjának érvényességéről a Charta 20. cikkének fényében

59. A kérdést előterjesztő bíróság arra is választ vár, hogy a 2006/126 irányelv III. mellékletének 6.4. pontja nem ellentétes-e az egyenlő bánásmódnak a Charta 20. cikkében megfogalmazott elvével, amennyiben a 2. csoportba tartozó gépjárművezetőket eltérő bánásmódban részesíti az 1. csoportba tartozó gépjárművezetőkhez képest. Ezen utóbbiak tekintetében ugyanis a látásélesség minimális küszöbértékei kizárólag a binokuláris látás tekintetében vannak előírva. Ennélfogva csak a 2. csoportba tartozó vezetői engedély kérelmezőinek kell „tartalékszemmel” rendelkezniük, eltérés lehetősége nélkül.

60. Nem hiszem, hogy ezen eltérő bánásmód az egyenlő bánásmód elvének sérelmét valósítaná meg.

61. Ez az elv azt követeli meg ugyanis, hogy az összehasonlítható helyzeteket ne kezeljék eltérően, és az eltérő helyzeteket ne kezeljék ugyanúgy, amennyiben objektíven nem igazolható az ilyen bánásmód.³² Márpedig, úgy vélem, hogy az 1. csoportba tartozó gépjárművezetők helyzete és a 2. csoportba tartozó gépjárművezetők helyzete nem összehasonlítható.

30 — Lásd a „Vision” munkacsoport jelentését, 23. o.

31 — Lásd a jelen indítvány 52. pontját.

32 — Lásd a C-581/10 és C-629/10. sz., Nelson és társai ügyben 2012. október 23-án hozott ítélet 33. pontját, és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

62. Az uniós jogalkotónak gondja volt arra, hogy a gépjármű rakszelvényének, a szállított utasok számának és a következésképpen az e gépjárművek vezetéséből eredő felelősségnek a függvényében, gépjárművezetők két kategóriáját hozza létre. Emlékeztetek arra, hogy így a 2. csoportba tartozó gépjárművezetők tekintélyes rakszelvénnyel rendelkező gépjárműveket vezetnek, mint amilyenek a tehergépkocsik vagy az autóbuszok. Amint azt a fent hivatkozott Apelt-ítéllethez vezető ügy keretében megállapítottam, e különbség, valamint a belőle eredő fizikai és szellemi követelmények magyarázata egyszerű, mivel az autóbust vagy a tehergépkocsit nem ugyanúgy kell vezetni, mint az autót vagy a motorkerékpárt. Nehezebb kormányozni, és az úttartás is teljesen más. Ráadásul az autóbusz vezetőjének a felelőssége is nagyobb a szállított utasok száma miatt.³³

63. Ezen felül az 1. és a 2. csoportba tartozó gépjárművezetők helyzete közötti különbség abban a tényben is keresendő, hogy a következmények, általában, súlyosabbak, amikor a közlekedési baleset tehergépkocsit vagy autóbust érint, ezért az ezekre vonatkozó vezetői engedély kiállítása tekintetében szigorúbb követelmények alkalmazandók.

64. Egyébiránt a 2. osztályba tartozó gépjárművezetők az esetek többségében hivatásos gépjárművezetők, akik munkaidejük nagy részét a közúthálózaton töltik. E gépjárművezetők fizikai és szellemi alkalmasságát különösen fokozott gondossággal kell kezelni, ami még inkább érvényes a látásfunkció tekintetében, amely nyilvánvalóan lényeges tényező a hosszadalmas járművezetés során, mivel a hosszú utak szükségképpen nem elhanyagolható mértékben befolyásolják a fáradtságot és ezzel a látást. Egyébiránt, amint azt az Európai Unió Tanácsa megállapította észrevételének 29. pontjában, a tagállamoknak, a 2006/126 irányelv III. melléklete 1.3. pontjának megfelelően, lehetőségük van arra, hogy ugyanígy ellenőrizzék a B kategóriájú járművek olyan vezetőinek fizikai és szellemi képességeit, akik vezetői engedélyüket hivatásos vezetőként (taxi, mentőautó stb. vezetőjeként) használják.

65. Következésképpen, mivel az 1. csoportba tartozó gépjárművezetők helyzete nem összehasonlítható a 2. csoportba tartozó gépjárművezetők helyzetével, azon az állásponton vagyok, hogy ezen irányelv III. mellékletének 6.4. pontja ugyancsak összeegyeztethető a Charta 20. cikkével.

IV – Véggkövetkeztetések

66. Mindezek alapján azt javaslom, hogy a Bíróság az alábbi választ adja a Bayerischer Verwaltungsgerichtshofnak:

A 2009. augusztus 25-i 2009/113/EK bizottsági irányelvvel módosított, a vezetői engedélyekről szóló, 2006. december 20-i 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv III. mellékletének 6.4. pontja összeegyeztethető az Európai Unió Alapjogi Chartája 20. cikkével, 21. cikkének (1) bekezdésével és 26. cikkével.

33 — Lásd az ezen ügyre vonatkozó indítványom 39. pontját.