



Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (penktoji kolegija) SPRENDIMAS

2014 m. gegužės 22 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą — Transportas — Direktyva 2006/126/EB — III priedo 6.4 punktas — Teisėtumas — Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartija — 20 straipsnis, 21 straipsnio 1 dalis ir 26 straipsnis — Jungtinių Tautų neįgaliųjų teisių konvencija — Vairuotojo pažymėjimas — Fizinis ir protinis tinkamumas vairuoti motorines transporto priemones — Minimalios normos — Regėjimo aštrumas — Vienodas požiūris — Galimybės nukrypti nebuvimas — Proporciumas“

Byloje C-356/12

dėl *Bayerischer Verwaltungsgerichtshof* (Vokietija) 2012 m. liepos 5 d. sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2012 m. liepos 27 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Wolfgang Glatzel

prieš

Freistaat Bayern

TEISINGUMO TEISMAS (penktoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas T. von Danwitz, teisėjai E. Juhász, A. Rosas (pranešėjas), D. Šváby ir C. Vajda,

generalinis advokatas Y. Bot,

posėdžio sekretorius M. Aleksejev, administratorius,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2013 m. birželio 20 d. posėdžiui,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

- W. Glatzel, atstovaujamo advokato E. Giebler,
- *Freistaat Bayern*, atstovaujamos M. Niese,
- Vokietijos vyriausybės, atstovaujamos T. Henze ir K. Petersen,
- Europos Parlamento, atstovaujamo A. Troupiotis ir P. Schonard,
- Europos Sąjungos Tarybos, atstovaujamos E. Karlsson, R. Wiemann ir Z. Kupčová,

* Proceso kalba: vokiečių.

— Europos Komisijos, atstovaujamos G. Braun ir J. Hottiaux,

susipažinęs su 2013 m. liepos 18 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

priima šį

Sprendimą

- 1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 2006 m. gruodžio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų (OL L 403, p. 18, klaidų ištaisymas OL L 19, 2009, p. 67), iš dalies pakeistos 2009 m. rugpjūčio 25 d. Komisijos direktyva 2009/113/EB (OL L 223, p. 31, toliau – Direktyva 2006/126), III priedo 6.4 punkto atitikties Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos (toliau – Chartija) 20 straipsniui, 21 straipsnio 1 daliai ir 26 straipsniui, kiek tai susiję su minimaliais fizinio tinkamumo vairuoti motorinę transporto priemonę reikalavimais, kai kalbama apie regėjimo aštrumą.
- 2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant W. Glatzel ir *Freistaat Bayern* ginčą dėl sprendimo, kuriuo W. Glatzel buvo atsisakyta išduoti vairuotojo pažymėjimą vairuoti C1 ir C1E kategorijų motorines transporto priemones, kaip jos apibrėžtos Direktyvoje 2006/126, nes jo silpnesnės akies regėjimas buvo ne toks geras ir netenkino minimalių šios direktyvos III priedo 6.4 punkte nustatytų reikalavimų.

Teisinis pagrindas

Tarptautinė teisė

- 3 Jungtinių Tautų neįgaliųjų teisių konvencijos, Europos bendrijos vardu sudarytos 2009 m. lapkričio 26 d. Tarybos sprendimu 2010/48 (OL L 23, 2010, p. 35, toliau – JT neįgaliųjų teisių konvencija), preambulės e punkte nustatyta:

„Valstybės, šios Konvencijos Šalys,

<...>

- e) pripažindamos, kad neįgalumo sąvoka yra vis dar plėtojama ir kad neįgalumas atsiranda dėl asmenų, turinčių sveikatos sutrikimų, ir požiūrio bei aplinkos sudaromų kliūčių sąveikos, trukdančios tokiems asmenims visapusiškai ir veiksmingai dalyvauti visuomenėje lygiai su kitais asmenimis.“

- 4 Šios konvencijos 1 straipsnyje „Tikslas“ nustatyta:

„Šios Konvencijos tikslas – skatinti, apsaugoti ir užtikrinti visų neįgaliųjų visapusišką ir lygiateisią naudojimąsi visomis žmogaus teisėmis ir pagrindinėmis laisvėmis, taip pat skatinti pagarbą šių asmenų prigimtiniam orumui.

Prie neįgaliųjų priskiriami asmenys, turintys ilgalaikių fizinių, psichikos, intelekto ar jutimo sutrikimų, kurie sąveikaudami su įvairiomis kliūtimis gali trukdyti šiems asmenims visapusiškai ir veiksmingai dalyvauti visuomenėje lygiai su kitais asmenimis.“

- 5 Šios konvencijos 2 straipsnyje „Apibrėžtys“ nustatyta:

„Šioje Konvencijoje:

<...>

Diskriminacija dėl neįgalumo – bet koks išskyrimas, atstūmimas ar apribojimas dėl neįgalumo, kuriais siekiama pabloginti ar paneigti arba dėl kurių pabloginamas ar paneigiamas visų žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių pripažinimas, įgyvendinimas ar naudojimas lygiai su kitais asmenimis politinėje, ekonominėje, socialinėje, kultūrinėje, pilietinėje ar bet kurioje kitoje srityje. Tokia diskriminacija apima visų formų diskriminaciją, įskaitant atsisakymą tinkamai pritaikyti sąlygas;

<...>“

- 6 JT neįgaliųjų teisių konvencijos 4 straipsnyje „Bendrieji įsipareigojimai“ nustatyta:

„1. Valstybės, šios Konvencijos Šalys, įsipareigoja užtikrinti ir skatinti visapusišką visų neįgaliųjų visų žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių įgyvendinimą be jokios diskriminacijos dėl neįgalumo. Šiuo tikslu valstybės, šios Konvencijos Šalys, įsipareigoja:

- a) imtis visų įstatymų leidybos, administracinių ir kitokių priemonių, kad būtų įgyvendintos šios Konvencijos pripažintos teisės;
- b) imtis visų atitinkamų priemonių, įskaitant įstatymų leidybos priemones, kad būtų pakeisti ar panaikinti galiojantys įstatymai, kiti teisės aktai, papročiai ir praktika, diskriminuojantys neįgaliuosius;
- c) atsižvelgti į neįgaliųjų žmogaus teisių apsaugą ir skatinimą visose politikos srityse ir programose;
- d) nesiimti jokių veiksmų ar praktikos, kurie būtų nesuderinami su šia Konvencija, ir užtikrinti, kad valstybės valdžios institucijos ir įstaigos veiktų pagal šios Konvencijos nuostatas;
- e) imtis visų atitinkamų priemonių, skirtų pašalinti bet kokio asmens, organizacijos ar privačių įmonių taikomą diskriminaciją dėl neįgalumo;

<...>“

- 7 Šios konvencijos 5 straipsnyje „Lygybė ir nediskriminavimas“ skelbiama:

„1. Valstybės, šios Konvencijos Šalys, pripažįsta, kad prieš įstatymą visi asmenys yra lygūs ir lygūs pagal įstatymą, taip pat turi teisę į lygiavertę įstatymo apsaugą ir teisę vienodai naudotis įstatymo teikiamomis galimybėmis be jokio diskriminavimo.

2. Valstybės, šios Konvencijos Šalys, draudžia bet kokią diskriminavimą dėl neįgalumo ir garantuoja neįgaliesiems vienodą ir veiksmingą teisinę apsaugą nuo diskriminavimo dėl bet kokios priežasties.

3. Siekdamas skatinti lygybę ir pašalinti diskriminaciją, valstybės, šios Konvencijos Šalys, imasi visų atitinkamų veiksmų, kad užtikrintų tinkamą sąlygų pritaikymą.

4. Konkrečios priemonės, kurių reikia, kad būtų paspartinta ar pasiekta faktinė neįgaliųjų lygybė, pagal šios Konvencijos nuostatas nelaikomos diskriminacija.“

- 8 Šios konvencijos 27 straipsnio „Darbas ir užimtumas“ 1 dalies a punkte nustatyta:

„Valstybės, šios Konvencijos Šalys, pripažįsta neįgaliųjų teisę į darbą lygiai su kitais asmenimis; ši teisė apima teisę į galimybę užsidirbti pragyvenimui iš laisvai pasirinkto darbo ar iš laisvai priimto darbo pasiūlymo darbo rinkoje ir darbo aplinkoje, kuri yra atvira, tinkama visiems ir prieinama neįgaliesiems.

Valstybės, šios Konvencijos Šalys, užtikrina ir skatina įgyvendinti teisę į darbą, įskaitant teisę į darbą tų asmenų, kurie tampa neįgalūs dirbdami, imdamosi atitinkamų priemonių, įskaitant ir teisės aktų priėmimą, kuriomis, *inter alia*, būtų:

- a) uždrausta diskriminacija dėl neįgalumo visais klausimais, susijusiais su visomis užimtumo formomis, įskaitant įdarbinimo sąlygas, priėmimą į darbą, darbo išsaugojimą, kilimą tarnyboje ir saugias ir sveikas darbo sąlygas <...>

Sąjungos teisė

- 9 Pagal Direktyvos 2006/126 8 konstatuojamąją dalį:

„Dėl kelių eismo saugumo turėtų būti nustatyti minimalūs vairuotojo pažymėjimo išdavimo reikalavimai. Reikėtų suderinti vairuotojams privalomus išlaikyti egzaminus ir vairuotojo pažymėjimų išdavimo standartus [reikalavimus]. Šiuo tikslu reikia nustatyti su motorinių transporto priemonių vairavimu susijusias žinias, įgūdžius ir elgseną, taip pat nustatyti vairavimo egzamino struktūrą atsižvelgiant į šias sąvokas ir iš naujo nustatyti minimalias fizinio ir psichinio tinkamumo vairuoti šias transporto priemones normas.“

- 10 Šios direktyvos 14 konstatuojamojoje dalyje nustatyta:

„Turėtų būti priimtos konkrečios nuostatos, lengvinančios fizinę negalią turintiems asmenims vairuoti transporto priemones.“

- 11 Minėtos direktyvos 19 konstatuojamojoje dalyje nustatyta:

„Komisijai turi būti leidžiama I–VI priedus pritaikyti prie mokslinės ir technikos pažangos.“

- 12 Direktyvos 2006/126 4 straipsnyje „Kategorijos, sąvokų apibrėžimai ir minimalus amžius“ nustatyta:

„1. 1 straipsnyje numatytas vairuotojo pažymėjimas leidžia vairuoti toliau apibrėžtų kategorijų variklio varomas [motorines] transporto priemones.

<...>

- 4. motorinės transporto priemonės:

<...>

- d) kategorija C1:

motorinės transporto priemonės, išskyrus D1 arba D kategorijų motorines transporto priemones, kurių leidžiama maksimali masė didesnė kaip 3 500 kg, tačiau ne didesnė kaip 7 500 kg ir kurios skirtos ir suprojektuotos vežti ne daugiau kaip 8 keleivius, neįskaitant vairuotojo; šios kategorijos motorinės transporto priemonės gali būti sujungtos su priekaba, kurios leidžiama maksimali masė ne didesnė kaip 750 kg;

- e) kategorija C1E:

— nepažeidžiant atitinkamoms transporto priemonėms taikomų tipo patvirtinimo taisyklių nuostatų, transporto priemonių junginiai, sudaryti iš C1 kategorijos vilkiko ir priekabos arba puspriekabės, kurios leidžiama maksimali masė didesnė kaip 750 kg, jeigu leistina junginio masė ne didesnė kaip 12 000 kg;

- nepažeidžiant atitinkamoms transporto priemonėms taikomų tipo patvirtinimo taisyklių nuostatų, transporto priemonių junginiai, sudaryti iš B kategorijos vilkiko ir priekabos arba puspriekabės, kurios leistina masė didesnė kaip 3 500 kg, jeigu leistina junginio masė ne didesnė kaip 12 000 kg;
- nepažeidžiant 2003 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2003/59/EB dėl tam tikrų kelių transporto priemonių kroviniams ir keleiviams vežti vairuotojų pradinės kvalifikacijos ir periodinio mokymo, [kuria iš dalies keičiamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3820/85 ir Tarybos direktyva 91/439/EEB ir panaikinama Tarybos direktyva 76/914/EEB (OL L 226, p. 4; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 7 t., p. 441)] išdėstytų šios kategorijos transporto priemonių vairavimo nuostatų, nustatytas minimalus amžius gauti C1 ir C1E kategorijų vairuotojo pažymėjimą yra 18 metų;

<...>

- 13 Šios direktyvos 7 straipsnyje „Pažymėjimų išdavimas, galiojimas ir atnaujinimas“ nustatyta:

„1. Vairuotojo pažymėjimai yra išduodami tik tiems kandidatams į vairuotojus, kurie:

išlaikė įgūdžių ir elgsenos patikrinimo bei teorijos egzaminus ir atitinka medicininius reikalavimus pagal II ir III priedų nuostatas;

<...>

3. Atnaujinant vairuotojo pažymėjimus, kurių administracinio galiojimo laikotarpis baigėsi:

- a) C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E kategorijų transporto priemonių vairuotojai turi nuolat atitikti III priede nustatytas minimalias fizinio ir psichinio tinkamumo normas vairuojantiems transporto priemonėms; <...>

<...>

- 14 Minėtos direktyvos 8 straipsnyje „Derinimas su mokslo ir technikos pažanga“ numatyta:

„I–VI priedams pritaikyti prie mokslo ir technikos pažangos būtini pakeitimai priimami 9 straipsnio 2 dalyje nurodyta tvarka.“

- 15 Remiantis Direktyvos 2006/126 9 straipsniu „Komitetas“:

„1 Komisijai padeda Vairuotojo pažymėjimų reikalų komitetas.

2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į jo 8 straipsnio nuostatas.“

- 16 Direktyvos 2006/126 III priede išvardyti minimalūs fizinio ir psichinio tinkamumo reikalavimai, įskaitant reikalavimus dėl regėjimo, taikomi motorinę transporto priemonę vairuojantiems asmenims. Šiuo tikslu vairuotojo pažymėjimų kategorijos skirstomos į dvi grupes: 1 grupei priklauso A, A1, A2, AM, B, B1 ir BE kategorijų transporto priemonių vairuotojai. 2 grupei priklauso C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ir D1E kategorijų transporto priemonių vairuotojai.

17 Dėl regėjimo medicininio patikrinimo Direktyvos 2006/216 III priede nustatyta:

„6. Visi kandidatai vairuotojo pažymėjimui gauti atitinkamai pasitikrina, ar jų regėjimas yra tikrai pakankamai aštrus variklio varomoms [motorinėms] transporto priemonėms vairuoti. Kilus pagrįstoms abejonėms dėl kandidato vairuotojo pažymėjimui gauti regėjimo, jį tikrina kompetentinga medicinos institucija. Patikrinimo metu dėmesys visų pirma kreipiamas į: regėjimo aštrumą, regėjimo lauką, regėjimą prieblandoje, jautrumą ryškiai šviesai ir kontrastinį jautrumą, diplopiją ir į kitas regėjimo funkcijas, kurios gali trukdyti saugiai vairuoti.

1 grupės vairuotojams, kurių regėjimas neatitinka regėjimo lauko arba regėjimo aštrumo standarto [reikalavimų], pažymėjimai gali būti išduoti išskirtiniais atvejais; tokias atvejas vairuotoją turėtų ištirti kompetentinga medicinos institucija, siekiant įsitikinti, ar jis neturi jokių kitų regėjimo funkcijos sutrikimų, įskaitant jautrumo ryškiai šviesai, kontrastinio jautrumo ir regėjimo prieblandoje sutrikimus. Vairuotojas ar kandidatas vairuotojo pažymėjimui gauti taip pat turėtų būti išlaikęs kompetentingos valdžios institucijos organizuotą vairavimo egzaminą.

1 grupė:

6.1. Kandidatų vairuotojo pažymėjimui gauti arba tokiam pažymėjimui atnaujinti binokuliarinio regėjimo aštrumas, jeigu reikia, su korekciniais lęšiais, žiūrint abiem akimis, turėtų būti ne mažesnis kaip 0,5.

Be to, regėjimo horizontalus laukas turėtų būti ne mažesnis kaip 120 laipsnių, regėjimo lauko plotis – ne mažesnis kaip 50 laipsnių žiūrint į kairę ir 20 laipsnių žiūrint į viršų ir žemyn. Centriniam 20 laipsnių regėjimo spindulyje neturėtų būti jokių regėjimo defektų [sutrikimų].

Jei kandidatui nustatoma ar konstatuojama progresuojanti akių liga, vairuotojo pažymėjimas jam gali būti išduotas ar atnaujintas, su sąlyga, kad jis bus reguliariai tikrinamas kompetentingoje medicinos institucijoje.

6.2. Kandidatų vairuotojo pažymėjimui gauti arba tokiam pažymėjimui atnaujinti, visai nematančių viena akimi arba matančių tik viena akimi, pavyzdžiui, sergant diplopija, regėjimo aštrumas turėtų būti, jeigu reikia, su korekciniais lęšiais, ne mažesnis kaip 0,5. Kompetentinga medicinos institucija turėtų patvirtinti, jog tokia kandidato vairuotojo pažymėjimui gauti monokuliarinio regėjimo būklė tęsiasi pakankamai ilgai, kad prie jos būtų galima prisitaikyti ir kad regėjimo ta akimi laukas atitinka 6.1 punkte nustatytus reikalavimus.

6.3. Jeigu diplopija atsirado arba vienos akies regėjimas buvo prarastas neseniai, turėtų būti taikomas atitinkamas adaptacinis laikotarpis (pavyzdžiui, šešių mėnesių), per kurį vairuoti yra draudžiama. Pasibaigus šiam laikotarpiui, vairuoti leidžiama tik gavus regos ir vairavimo specialistų sutikimą. Pasibaigus šiam laikotarpiui, vairuoti leidžiama tik gavus regos ir vairavimo specialistų sutikimą.

2 grupė:

6.4. Kandidatų vairuotojo pažymėjimui gauti arba tokiam pažymėjimui atnaujinti sveikesnės akies regėjimo aštrumas, jeigu reikia, su korekciniais lęšiais, turėtų būti ne mažesnis kaip 0,8, o silpnesnės akies – ne mažesnis kaip 0,1. Jei korekciniai lęšiai naudojami tam, kad mažiausias regėjimo aštrumas būtų 0,8 ir 0,1, toks regėjimo aštrumas privalo būti pasiektas nešiojant akinius, kurių stiprumas neturi būti didesnis kaip plius aštuonios dioptrijos, arba nešiojant kontaktinius lęšius. Korekcija turi būti gerai toleruojama.

Be to, regėjimo abiem akimis horizontalus laukas turėtų būti ne mažesnis kaip 160 laipsnių, regėjimo lauko plotis turėtų būti ne mažesnis kaip 70 laipsnių žiūrint į kairę ir 30 laipsnių žiūrint į viršų ir žemyn. Centriniam 30 laipsnių regėjimo spindulyje neturėtų būti jokių regėjimo defektų [sutrikimų].

Vairuotojo pažymėjimai neišduodami kandidatams vairuotojo pažymėjimui gauti ir neatnaujinami vairuotojams, turintiems padidėjusį kontrastinį jautrumą arba diplopiją.

Smarkiai pablogėjus vienos akies regėjimui, turėtų būti taikomas atitinkamas adaptacinis laikotarpis (pavyzdžiui, šešių mėnesių), per kurį vairuoti yra draudžiama. Pasibaigus šiam laikotarpiui, vairuoti leidžiama tik gavus regos ir vairavimo specialistų sutikimą.“

- 18 Pagal Direktyvos 2006/126 III priedo 1.3 punktą nacionalinės teisės aktuose gali būti numatyta, kad šio priedo nuostatos, skirtos 2 grupės vairuotojams, yra taikomos B kategorijos transporto priemonių vairuotojams, naudojančioms vairuotojo pažymėjimą profesiniams tikslams (lengvieji taksi automobiliai, greitosios pagalbos automobiliai ir pan.).
- 19 Iš to paties priedo 5 punkto, kiek tai susiję su 2 grupe, matyti, kad valstybių narių nustatyti vairuotojo pažymėjimo išdavimo arba bet kurio vėlesnio atnaujinimo reikalavimai dėl medicininio patikrinimo gali būti griežtesni, negu šiame priede nustatyti reikalavimai.

Vokietijos teisė

- 20 Vokietijos 2003 m. kovo 5 d. Kelių eismo įstatymo (*Straßenverkehrsgesetz*) redakcijos (*BGBI.* 2003 I, p. 310, klaidų ištaisymas p. 919) su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2011 m. gruodžio 22 d. įstatymo 2 straipsnio 118 dalimi, (*BGBI.* 2011 I, p. 3044, toliau – *StVG*), 2 straipsnio 2 dalies pirmas sakinyss išdėstytas taip:

„Atitinkamos kategorijos vairuotojo pažymėjimas išduodamas, kai kandidatas:

<...>

- 3) yra tinkamas vairuoti motorinę transporto priemonę;

<...>“

- 21 Pagal *StVG* 2 straipsnio 4 dalies pirmą sakinį sąvoka „tinkamumas“ apibrėžiama taip:

„tinkamais vairuoti motorinę transporto priemonę gali būti visi asmenys, kurių fizinis ir psichinis tinkamumas atitinka reikalavimus ir kurie nėra rimtai (ar nuolat) pažeidę kelių eismo taisyklių ar baudžiamosios teisės nuostatų.“

- 22 Tikslūs reikalavimai, kuriuos asmuo turi tenkinti, kad būtų pripažintas tinkamu vairuoti motorines transporto priemones, apibrėžti Nutarime dėl leidimo asmenims dalyvauti kelių eisme (Nutarimas dėl vairuotojų pažymėjimų) (2010 m. gruodžio 13 d. *Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung)*), (*BGBI.* 2010 I, p. 1980, su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2012 m. birželio 26 d. reglamentu (*BGBI.* 2012 I, p. 1394).

- 23 Dėl regėjimo šio nutarimo 12 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„Norint gauti pažymėjimą vairuoti motorinę transporto priemonę kandidato regėjimas turi atitikti 6 priede nustatytus reikalavimus.“

24 Šio nutarimo 6 priedo 2.2.1 punkte numatyta:

„Centrinis regėjimo aštrumas dienos metu:

Reikia koreguoti – ir korekcija turi būti įmanoma ir gerai toleruojama – bet kokius regėjimo sutrikimus, kad būtų išlaikytos minimalios regėjimo aštrumo normos: sveikesnės akies regėjimo aštrumas, arba binokuliarinis regėjimo aštrumas, – 0,8, silpnesnės akies – 0,5.

<...>

Kai kuriais ypatingais atvejais, atsižvelgiant į vairavimo ir transporto priemonės naudojimo patirtį, C, CE, C1 ir C1E kategorijoms silpnesnės akies regėjimo aštrumas gali būti mažesnis kaip 0,5, tačiau nemažesnis kaip 0,1. Tokiais atvejais būtinas oftalmologinis tyrimas.“

Pagrindinės bylos aplinkybės ir prejudicinis klausimas

- 25 2010 m. balandžio mėn. teismo sprendimu iš W. Glatzel, gim. 1959 m., dėl vairavimo neblaiviam buvo atimtas vairuotojo pažymėjimas.
- 26 2010 m. lapkričio mėn. administraciniu sprendimu *Landratsamt Schwandorf* iš dalies patenkino W. Glatzel prašymą ir išdavė jam naują vairuotojo pažymėjimą vairuoti motorines transporto priemones, kurios priskirtos, be kita ko, prie A, A1 ir BE kategorijų, apibrėžtų Direktyvoje 2006/126, taip pat tas, kurios priklauso tam tikroms nacionalinėms kategorijoms, suteikiančioms teisę vairuoti dviračius su varikliu, lengvuosius motociklus ir lengvasias motorines transporto priemones, kurių didžiausias projektinis greitis neviršija 45 km/h, taip pat statybų ar žemės ūkio traktorius, kurių didžiausias projektinis greitis neviršija atitinkamai 25 km/h ir 32 km/h.
- 27 Tačiau tuo pačiu sprendimu W. Glatzel prašymas išduoti naują vairuotojo pažymėjimą C1 ir C1E kategorijų transporto priemonėms, t. y. visų pirma sunkiasvorėms transporto priemonėms, buvo atmestas. *Landratsamt Schwandorf* šį atsisakymą grindė tuo, kad atlikus oftalmologinį tyrimą W. Glatzel nustatyta vienos akies ambliopija, dėl ko gerokai sumažėjo tos akies regėjimo funkcionalumas. W. Glatzel kairės akies centrinis regėjimo aštrumas yra 1,0 (taigi – normalus); binokuliarinis regėjimo aštrumas taip pat 1,0, tačiau per patikrinimą W. Glatzel dešine akimi galėjo atpažinti tik rankų judesius. Todėl W. Glatzel regėjimo aštrumas neatitiko Vokietijos teisės aktų reikalavimų, keliamų asmenims, kurie kreipiasi su prašymu išduoti dėl C1 ir C1E kategorijų transporto priemonių vairuotojo pažymėjimą.
- 28 Nesėkmingai pasibaigus apskundimo procedūrai, W. Glatzel pateikė skundą *Verwaltungsgericht Regensburg* (Rėgensburgo administracinis teismas). Kadangi skundas buvo atmestas, W. Glatzel dėl šio sprendimo pateikė apeliacinį skundą prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui, *Bayerischer Verwaltungsgerichtshof*.
- 29 Šis teismas pareikalavo taikyti tyrimo priemones ir, be kita ko, kreipėsi į oftalmologijos centrą atlikti ekspertizę, kad būtų nustatytas W. Glatzel regėjimo aštrumas ir išaiškinta, ar yra būdų kompensuoti esamus regėjimo sutrikimus, šiuo atveju – erdvinį regėjimą, kiek tai gali būti padaryta, taip pat, ar šios galimybės kompensuoti nepriklauso nuo W. Glatzel valios. Be to, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, kreipėsis dėl kitos ekspertizės, norėjo sužinoti, ar moksliniu požiūriu yra pagrįstų motyvų neišduoti vairuotojo pažymėjimo vairuoti C1 ir C1E kategorijų transporto priemones asmenims, kurių regėjimas dėl anatominių ar funkcinių priežasčių yra monokuliarinis, net jei nustatyta, kad šie asmenys gali pakankamai kompensuoti regėjimo sutrikimus. Šis teismas taip pat siekia išsiaiškinti, kokius reikalavimus atitinkamu atveju reikia tenkinti, kad tokie asmenys, vairuodami

prie šių kategorijų priskiriamas transporto priemonės, nekeltų jokio papildomo pavojaus kelių eismo saugumui, palyginti su šias transporto priemones vairuojančiais asmenimis, kurių regėjimas nėra kiek nepakitęs.

- 30 Be to, per prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikuso teismo posėdį ekspertai pareiškė nuomonę dėl regėjimo praradimo viena akimi tikimybės, kai atitinkamas asmuo vairuoja C1 ir C1E kategorijų transporto priemones, ir dėl klausimo, ar galima regėjimą prarasti taip staiga, kad vairuotojui reikėtų likusio kitos akies 0,1 regėjimo aštrumo, kad galėtų sustabdyti transporto priemonę kelkraštyje.
- 31 Remdamasis gauta informacija *Bayerischer Verwaltungsgerichtshof* mano, kad reikia patenkinti W. Glatzel prašymą, t. y. panaikinti administracinius sprendimus ir *Verwaltungsgericht Regensburg* sprendimą, ir išduoti jam vairuotojo pažymėjimą vairuoti C1 ir C1E kategorijų transporto priemones. Iš tiesų šis teismas konstatuoja, kad nėra jokio motyvo, kad reiktų asmenims, kurių vienos akies regėjimo aštrumas mažesnis kaip 0,1, drausti vairuoti šių kategorijų motorines transporto priemones, kai, pirma, jie turi binokuliarinį regėjimą, antra, šių asmenų binokuliarinio regėjimo laukas atitinka Direktyvos 2006/126 III priedo 6.4 punkte nustatytus reikalavimus ir, trečia, minėti asmenys išmoko visiškai kompensuoti trūkstamą jų erdvinio regėjimo lauką.
- 32 Šiuo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas patikslina, kad erdvinio regėjimo neturintis asmuo ne vėliau kaip per šešis mėnesius adaptuojasi prie šio sutrikimo, kai jis atsiranda. Tokia adaptacija, kuri, beje, nepriklauso nuo suinteresuotojo asmens savanoriško tam tikrų veiksmų atlikimo, juo labiau vyksta, kai asmuo patiria didelį regėjimo viena akimi sutrikimą nuo gimimo, kaip tai yra W. Glatzel atveju. Taigi, Direktyvos 2006/126 III priedo 6.4 punkte nustatytas reikalavimas, pagal kurį 2 grupei priklausančios vairuotojos turi turėti ne mažesnę kaip 0,1 regėjimo aštrumą, grindžiamas ne siekiu pašalinti suinteresuotųjų asmenų erdvinio regėjimo trūkumą, bet siekiu užtikrinti, kad šių kategorijų motorinių transporto priemonių vairuotojas galėtų reaguoti, jei kelionės metu staiga sutriktų sveikesnės akies regėjimo aštrumas ir minėtą transporto priemonę reiktų sustabdyti kelkraštyje naudojantis turimu likusiu regėjimu.
- 33 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas teigia, jog toks reikalavimas, susijęs su likusiu silpnesnės akies regėjimo aštrumu, yra objektyviai pagrįstas tik asmenų, kurie neturi binokuliarinio regėjimo arba kurių binokuliarinio regėjimo laukas neatitinka Direktyvos 2006/126 III priedo 6.4 punkte nustatytų reikalavimų, atžvilgiu. Tačiau asmuo, šiuo atveju – W. Glatzel, kurio regėjimo laukas normalus ir kurio regėjimo sutrikimai pirmiausia daro poveikį jo centriniam regėjimo aštrumui, iš esmės gali matyti objektus, patenkančius į jo periferinį regėjimo lauką, lygiai kaip ir normalų regėjimą turintis asmuo, todėl jis galėtų sustabdyti vairuojamą motorinę transporto priemonę netgi naudodamasis tik likusiu regėjimu. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas priduria, kad tik labai retai sunkvežimių vairuotojai taip staigiai praranda regėjimą viena akimi, kad siekiant sustabdyti vairuojamą transporto priemonę jiems telieka kliautis tik likusiu regėjimu kita akimi.
- 34 *Bayerischer Verwaltungsgerichtshof* mano, kad Direktyvos 2006/126 III priedo 6.4 punkte nustatytu reikalavimu kišamasi į Chartijos 20 straipsnio, 21 straipsnio 1 dalies ir 26 straipsnio garantuojamas pagrindines teises, susijusias atitinkamai su lygybe prieš įstatymą, nediskriminacija dėl negalios ir neįgaliųjų asmenų integravimu.
- 35 Konkrečiai kalbant, tai, kad W. Glatzel neturi galimybės užsiimti profesine veikla, kuriai vykdyti teisės aktuose arba praktikoje nustatyta leidimo vairuoti C1 ir C1E kategorijų transporto priemones sąlyga, yra atitinkamo asmens diskriminacija dėl negalios. Be to, Direktyvos 2006/126 III priede nustatytų reikalavimų, susijusių su kandidatų vairuotojo pažymėjimui gauti arba jam atnaujinti regėjimu, skirtumai, atsižvelgiant į tai, ar minėti kandidatai priklauso 1, ar 2 grupei, pažeidžia vienodo požiūrio principą. Bet kuriuo atveju prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas teigia, jog reikalavimas, kad minimalus regėjimo aštrumas būtų 0,1, tam tikrais atvejais negali būti pateisinamas ir kad alternatyvią ir labiau proporcingą išeitį galima rasti atlikus individualų tyrimą, kuriuo būtų

patikrintas ambliopiją turinčio asmens tinkamumas vairuoti C1 ir C1E kategorijų transporto priemonės, kaip yra Direktyvos 2006/126 III priede numatytos 1 grupės transporto priemonių vairuotojų atveju.

- 36 Šiomis aplinkybėmis *Bayerischer Verwaltungsgerichtshof* nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šį prejudicinį klausimą:

„Ar Direktyvos 2006/126 <...> III priedo 6.4 punktas suderinamas su [Chartijos] 20 straipsniu, 21 straipsnio 1 dalimi ir 26 straipsniu tiek, kiek pagal šią nuostatą – nesuteikiant galimybės numatyti išimčių – reikalaujama, kad asmenų, besikreipiančių dėl C1 ir C1E kategorijų [transporto priemonių] vairuotojo pažymėjimo išdavimo arba atnaujinimo, silpnesnės akies regėjimo aštrumas būtų ne mažesnis kaip 0,1, net jeigu jie turi binokuliarinį regėjimą ir binokuliarinio regėjimo laukas yra normalus?“

Dėl prejudicinio klausimo

- 37 Savo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės prašo Teisingumo Teismą įvertinti Direktyvos 2006/126 III priedo 6.4 punkto, kuriame nustatomi minimalūs regėjimo reikalavimai C1 ir C1E kategorijų motorinių transporto priemonių, konkrečiau kalbant, sunkvežimių, vairuotojams, teisėtumą, atsižvelgiant į Chartijos 20 straipsnį, 21 straipsnio 1 dalį ir 26 straipsnį, kurie atitinkamai susiję su lygybe prieš įstatymą, nediskriminacija dėl negalios, neįgaliųjų asmenų integravimu.
- 38 Konkrečiai kalbant, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad dėl reikalavimo C1 ir C1E kategorijų motorinių transporto priemonių vairuotojams turėti minimalų 0,1 silpnesnės akies regėjimo aštrumą dėl negalios diskriminuojami asmenys, kurie tokio regėjimo aštrumo neturi, jeigu jie turi binokuliarinį regėjimą ir jų regėjimo laukas abiem akimis pakankamas. Toks regėjimo aštrumo reikalavimas taip pat neatitinka neįgaliųjų asmenų integravimo principo ir prieštarauja JT neįgaliųjų teisių konvencijai.
- 39 Be to, minėtas teismas konstatuoja, kad pagal Direktyvos 2006/126 III priedo 6 punktą 1 grupę priklausančiams vairuotojams, t. y. lengvesnių motorinių transporto priemonių vairuotojams, vairuotojo pažymėjimas „atskirais atvejais“ gali būti išduotas, net jeigu jie netenkina regėjimo lauko arba regėjimo aštrumo reikalavimų. Tačiau 2 grupę priklausančiams vairuotojams, įskaitant tuos, kurie prašo išduoti C1 ir C1E kategorijų transporto priemonių vairuotojo pažymėjimą, kurių silpnesnės akies regėjimo aštrumas mažesnis kaip 0,1, vairuotojo pažymėjimas negali būti išduotas. Todėl minėtų vairuotojų teisė į lygybę prieš įstatymą yra pažeista, nes minėtoje direktyvoje nenumatyta galimybė atlikti individualų medicininių patikrinimą, kuris leistų įrodyti, kad nors atitinkami vairuotojai netenkina būtinų reikalavimų, kelių eismo saugai nekenkiama.
- 40 Siekiant atsakyti į prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo klausimą pirmiausia reikia nustatyti, ar Sąjungos teisės aktų leidėjas pažeidė Chartijos 21 straipsnio 1 dalyje įtvirtintą teisę į nediskriminaciją, kai Direktyvos 2006/126 III priedo 6.4 punkte nustatė regėjimo aštrumo normas. Taip pat reikia išnagrinėti galimą poveikį šiai JT neįgaliųjų teisių konvencijos nuostatai. Antra, reikia įvertinti, ar Chartijos 26 straipsniui, kuriame įtvirtintas neįgaliųjų asmenų integravimo principas, prieštarauja Direktyvos 2006/126 III priedo 6.4 punktas, kurio teisėtumas ginčijamas. Trečia, reikia išnagrinėti, ar pagal Chartijos 20 straipsnį, pagal kurį visi asmenys yra lygūs prieš įstatymą, draudžiama nesuteikti tam tikrų kategorijų sunkvežimių vairuotojams galimybės, pasitelkus individualų medicininių tyrimą, įrodyti, kad jie yra tinkami vairuoti tokias transporto priemones net neturėdami tam tikrų fizinių pajėgumų, kurių reikalaujama pagal Direktyvą 2006/126, nors kitų transporto tipų vairuotojams tokia galimybė suteikiama.

Dėl Chartijos 21 straipsnyje įtvirtinto reikalavimo nediskriminuoti neįgalių asmenų

- 41 Reikia išnagrinėti, ar pagrindinėje byloje nagrinėjami Sąjungos teisės aktai, nustatantys regėjimo aštrumo reikalavimus C1 ir C1E kategorijų motorinių transporto priemonių vairuotojams, prieštarauja Chartijos 21 straipsnio 1 daliai, pagal kurią „draudžiama diskriminacija dėl negalios <...>“.
- 42 Šiuo atžvilgiu pirmiausia reikia priminti, kad Chartijos 52 straipsnio 1 dalyje nustatyta, jog bet koks šios Chartijos pripažintų teisių ir laisvių įgyvendinimo apribojimas turi būti numatytas įstatymo ir nekeisti šių teisių ir laisvių esmės. Remiantis proporcingumo principu, apribojimai galimi tik tuo atveju, kai jie būtini ir tikrai atitinka Sąjungos pripažintus bendrus interesus arba reikalingi kitų teisėms ir laisvėms apsaugoti.
- 43 Chartijos 20 straipsnyje numatytas vienodo požiūrio principas yra bendrasis Sąjungos teisės principas, o Chartijos 21 straipsnio 1 dalyje įtvirtintas diskriminacijos draudimas yra konkreti šio principo išraiška. Pagal nusistovėjusią Teisingumo Teismo praktiką remiantis šiuo bendroju principu reikalaujama, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas, laikydamasis Chartijos 52 straipsnio 1 dalies reikalavimų, panašių situacijų nevertintų skirtingai, o skirtingų – vienodai, nebent toks vertinimas būtų objektyviai pateisinamas (šiuo klausimu žr. Sprendimo *Akzo Nobel Chemicals ir Akros Chemicals / Komisija*, C-550/07 P, EU:C:2010:512, 54 ir 55 punktus bei juose nurodytą teismo praktiką). Skirtingas vertinimas yra pateisinamas, jeigu jis pagrįstas objektyviu ir protingu kriterijumi, t. y. jeigu jis susijęs su nagrinėjamu teisės aktu siekiamu teisėtu tikslu ir jei šis skirtumas yra proporcingas tokiu vertinimu siekiamam tikslui (sprendimų *Arcelor Atlantique ir Lorraine ir kt.*, C-127/07, EU:C:2008:728, 47 punktas ir *Schaible*, C-101/12, EU:C:2013:661, 77 punktas).
- 44 Konkrečiau kalbant apie diskriminaciją dėl negalios, konstatuotina, kad pačioje Chartijoje „negalios“ sąvoka nėra apibrėžta.
- 45 Teismo praktikoje, susijusioje su vienodu požiūriu užimtumo ir profesinėje srityje, Teisingumo Teismas teigia, kad „negalios“ sąvoka pagal 2000 m. lapkričio 27 d. Tarybos direktyvą 2000/78/EB, nustatančią vienodo požiūrio užimtumo ir profesinėje srityje bendruosius pagrindus (OL L 303, p. 16; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 5 sk., 4 t., p. 79), siejamą su JT neįgaliųjų teisių konvencija, turi būti suprantama taip, kad ji susijusi su apribojimais, atsirandančiais dėl ilgalaikių fizinių, psichikos, intelekto ar jutimo sutrikimų, kurie kartu su įvairiomis kliūtimis gali trukdyti visapusiškai ir veiksmingai užsiimti profesine veikla tokiomis pačiomis kaip ir kitų darbuotojų sąlygomis (sprendimų *HK Danmark*, C-335/11 ir C-337/11, EU:C:2013:222, 37–39 punktai; *Komisija / Italija*, C-312/11, EU:C:2013:446, 56 punktas ir *Z*, C-363/12, EU:C:2014:159, 76 punktas).
- 46 Šiomis sąlygomis konstatuotina, kad, kiek tai susiję su diskriminacija dėl neįgalumo, pagal Chartijos 21 straipsnio 1 dalį reikalaujama, kad pirmiausia Sąjungos teisės aktų leidėjas nesilaikytų skirtingo požiūrio dėl apribojimo, atsirandančio, be kita ko, dėl ilgalaikių fizinių, intelekto ar psichikos sutrikimų, kurie kartu su įvairiomis kliūtimis gali trukdyti visapusiškai ir veiksmingai užsiimti profesine veikla tokiomis pačiomis kaip ir kitų asmenų sąlygomis, nebent toks skirtingas požiūris būtų objektyviai pateisinamas.
- 47 Kiek tai susiję su asmenimis, kurie, kaip W. Glatzel, kenčia nuo ilgalaikių jutimo sutrikimų ir kurių silpnesnės akies regėjimo aštrumas yra mažesnis kaip 0,1, pažymėtina, kad šie asmenys netenkina Direktyvos 2006/126 III priede nustatytų medicininių reikalavimų, todėl jiems negali būti išduotas vairuotojo pažymėjimas, be kita ko, C1 ir C1E transporto priemonių kategorijoms. Tačiau konstatuotina, kad nors iš nutartyje dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą pateiktos informacijos matyti, kad W. Glatzel silpnesnės akies regėjimo aštrumas yra labai mažas, vis dėlto, kai jis naudojasi abiem akimis, jo regėjimo aštrumas dviem akimis yra 1,0, t. y., „visas“. Šiuo klausimu Teisingumo Teismas neturi pakankamai informacijos, kad įvertintų, ar toks sutrikimas yra „negalia“, kaip ji suprantama pagal Chartijos 21 straipsnio 1 dalį.

- 48 Siekiant įvertinti Direktyvos 2006/126 teisėtumą atsižvelgiant į Chartijos 21 straipsnio 1 dalį, nebūtina galutinai išsiaiškinti, ar pagrindinėje byloje W. Glatzel laikytinas neįgalioju, kaip jis suprantamas pagal šią nuostatą. Iš tiesų, net darant prielaidą, kad W. Glatzel būklė sietina su „negalios“ sąvoka, kaip ji suprantama pagal Chartiją, skirtingas požiūris, kai jam atsisakoma išduoti vairuotojo pažymėjimą vairuoti C1 ir C1E kategorijų transporto priemonės, nes regėjimo aštrumas yra nepakankamas, gali būti objektyviai pateisinamas atsižvelgiant į būtinus kelių eismo saugos reikalavimus.
- 49 Šiuo klausimu primintina, kad Teisingumo Teismas, išnagrinėjęs motyvus, kaip antai susijusius su amžiumi ar lytimi, dėl bendrojo vienodo požiūrio principo jau yra konstatavęs, kad skirtingas požiūris dėl su tokiais motyvais susijusios savybės nėra diskriminacija – t. y. Chartijos 21 straipsnio 1 dalies pažeidimas, – kai dėl profesinės veiklos pobūdžio arba dėl jos vykdymo sąlygų tokia savybė yra esminis ir lemiamas profesinis reikalavimas, kai tokio skirtingo požiūrio tikslas yra teisėtas, o reikalavimas – proporcingas siekiamiems tikslams (šiuo klausimu žr. sprendimų dėl diskriminacijos dėl amžiaus *Wolf*, C-229/08, EU:C:2010:3, 35 punktą ir *Prigge ir kt.*, C-447/09, EU:C:2011:573, 66 punktą; šiuo klausimu žr. sprendimų dėl diskriminacijos dėl lyties *Johnston*, 222/84, EU:C:1986:206, 40 punktą ir *Sirdar*, C-273/97, EU:C:1999:523, 25 punktą).
- 50 Vadovaujantis tokiomis mintimis, šioje byloje darytina išvada, kad skirtingas požiūris į asmenį, atsižvelgiant į tai, ar jis turi motorinėms transporto priemonėms vairuoti reikiamą regėjimo aštrumą, iš principo neprieštarauja diskriminacijos dėl negalios draudimui, kaip ji suprantama pagal Chartijos 21 straipsnio 1 dalį, jei toks reikalavimas faktiškai atitinka bendrojo intereso tikslą, yra būtinas jam pasiekti ir jo atžvilgiu nėra neproporcingas.
- 51 Šiuo klausimu pagal nusistovėjusią Teisingumo Teismo praktiką kelių eismo saugos tobulinimas yra Sąjungos bendrojo intereso tikslas (šiuo klausimu, be kita ko, žr. sprendimų *van Schaik*, C-55/93, EU:C:1994:363, 19 punktą; *Cura Anlagen*, C-451/99, EU:C:2002:195, 59 punktą; *Komisija / Suomija*, C-54/05, EU:C:2007:168, 40 punktą; *Komisija / Italija*, C-110/05, EU:C:2009:66, 60 punktą; *Attanasio Group*, C-384/08, EU:C:2010:133 50 punktą; *Komisija / Portugalija*, C-438/08, EU:C:2009:651, 48 punktą; *Grasser*, C-184/10, EU:C:2011:324, 26 punktą ir *Apelt*, C-224/10, EU:C:2011:655, 47 punktą). Iš tiesų Direktyvos 2006/126 III priede 2 grupės vairuotojams, kaip jie suprantami pagal minėtą priedą, nustatyti minimalūs silpnesnės akies regėjimo aštrumo reikalavimai skirti kelių eismo saugumui didinti, todėl atitinka bendrojo intereso tikslą.
- 52 Dėl iš proporcingumo principo kylančių reikalavimų, susijusių su vairuoti motorines transporto priemonės būtinu regėjimo aštrumu, teisminės kontrolės pažymėtina, kad vertindamas labai sudėtingas medicininio pobūdžio aplinkybes, kaip antai nagrinėjamas pagrindinėje byloje, Sąjungos teisės aktų leidėjas turi didelę diskreciją, o Sąjungos teismo kontrolė turi apimti tik nagrinėjimą, ar naudojantis šia diskrecija nebuvo padaryta akivaizdi klaida arba piktnaudžiauta įgaliojimais arba ar šis teisės aktų leidėjas akivaizdžiai neviršijo savo diskrecijos ribų (šiuo klausimu žr. sprendimų *Enviro Tech (Europe)*, C-425/08, EU:C:2009:635, 47 punktą; *Afton Chemical*, C-343/09, EU:C:2010:419, 28 punktą ir *Etimine*, C-15/10, EU:C:2011:504, 60 punktą).
- 53 Vis dėlto naudodamasis tokia diskrecija Sąjungos teisės aktų leidėjas privalo savo sprendimą pagrįsti objektyviais kriterijais (žr. Sprendimo *Vodafone ir kt.*, C-58/08, EU:C:2010:321, 53 punktą) ir užtikrinti, kad būtų laikomasi pagrindinių teisių (šiuo klausimu žr. sprendimų *Volker und Markus Schecke ir Eifert*, C-92/09 ir C-93/09, EU:C:2010:662, 46 punktą ir *Association belge des Consommateurs Test-Achats ir kt.*, C-236/09, EU:C:2011:100, 17 punktą).
- 54 Dėl minimalių motorinių transporto priemonių vairuotojams taikomų regėjimo normų pažymėtina, kad, siekiant užtikrinti kelių eismo saugumą, būtina, kad asmenys, kuriems išduotas vairuotojo pažymėjimas, turėtų adekvačius fizinius pajėgumus, pirmiausia kiek tai susiję su jų regėjimu, nes fiziniai trūkumai gali turėti didelių pasekmių (pagal analogiją, kiek tai susiję su oro linijų pilotais, žr.

Sprendimo *Prigge ir kt.*, EU:C:2011:573, 67 punktą). Iš tiesų plačiai žinoma, kad vairuojant motorinę transporto priemonę regėjimas atlieka esminę funkciją, todėl kuo ši funkcija silpnesnė, tuo labiau reikia atsižvelgti į kelių eismo saugos reikalavimus.

- 55 Nors draudimas išduoti vairuotojo pažymėjimą asmenims, kurių regėjimo aštrumas nesiekia tam tikrų ribų, yra būtinas ir, be abejo, sudaro veiksmingą priemonę siekiant pagerinti teisinį saugumą neleidžiant minėtiems asmenims dalyvauti kelių eisme, vis dėlto toks draudimas neturi būti neproporcingas.
- 56 Taigi, tokioje byloje, kaip nagrinėjamoji, pagal proporcingumo principą, be kita ko, reikalaujama kuo labiau suderinti vienodo požiūrio principą su eismo saugos reikalavimais, kurie yra lemiami nustatant motorinių transporto priemonių vairavimo sąlygas (pagal analogiją žr. sprendimų *Johnston*, EU:C:1986:206, 38 punktą; *Sirdar*, EU:C:1999:523, 26 punktą ir *Kreil*, C-285/98, EU:C:2000:2, 23 punktą).
- 57 Todėl reikia išnagrinėti, ar Direktyvos 2006/126 III priedo 6.4 punktas, kuriame 2 grupei priklausantiems motorinių transporto priemonių vairuotojams, kaip jie suprantami pagal šį priedą, nustatoma 0,1 regėjimo aštrumo riba, nėra neproporcingas siekiamam tikslui.
- 58 Primintina, kad Direktyvos 2006/126 III priede įtvirtintos minimalios fizinio ir protinio tinkamumo normos, taikomos asmenims, vairuojantiems motorines transporto priemones, kaip tai matyti iš šios direktyvos 8 konstatuojamosios dalies, buvo nustatytos siekiant atsižvelgti į būtinus kelių eismo saugos reikalavimus pagal SESV 91 straipsnio 1 dalies c punktą.
- 59 Direktyvos 2006/126 9 straipsniu įsteigtas Vairuotojo pažymėjimų reikalų komitetas įsteigė „Regėjimo“ darbo grupę ir ji 2005 m. gegužę paskelbė ataskaitą „New standards for the visual functions of drivers“. Pagal šią ataskaitą, nors griežti regėjimo reikalavimai labiau padeda siekti kelių eismo saugos tikslo, jie be svarbios priežasties neturi drausti asmenims vairuoti motorinių transporto priemonių, nes šiandien tokia veikla visuomenėje turi ypač didelę reikšmę tiek socialiniu, tiek ekonominiu požiūriais.
- 60 Šioje ataskaitoje minėtos darbo grupės ekspertai, sutardami, kad nėra pakankamų tyrimo duomenų, kad būtų galima nustatyti minimalias regėjimo aštrumo ribas, manė, jog, kiek tai susiję su 2 grupei priklausančiais vairuotojais, kaip jie suprantami pagal Direktyvos 2006/126 III priedą, t. y. pirmiausia – sunkvežimių vairuotojais, minimali 0,5 silpnesnės akies regėjimo aštrumo riba, kurios reikalaujama pagal šią direktyvą, nėra pagrįsta. Tačiau manydama, kad galima paremti teiginį, jog motorinėms transporto priemonėms vairuoti būtinas binokuliarinis regėjimas, todėl, kiek tai susiję su 2 grupei priklausančiais vairuotojais, joks su monokuliarinio regėjimo aštrumu susijęs reikalavimas negali būti priimtas, „Regėjimo“ darbo grupė padarė išvadą, kad didesnė 2 grupei priklausančių vairuotojų atsakomybė pagrindžia reikalavimą šiems vairuotojams turėti „atsarginę akį“, kad prireikus jie galėtų sustabdyti vairuojamą transporto priemonę kelkraštyje regėdami tik silpnesniąją akimi.
- 61 Pagal šiuos „Regėjimo“ darbo grupės siūlymus Sąjungos teisės aktų leidėjas iš dalies pakeitė Direktyvos 2006/126 III priedą taip, kad reikalaujama minimali silpnesnės akies regėjimo aštrumo riba 2 grupei priklausantiems vairuotojams, kaip jie suprantami pagal šį priedą, buvo sumažinta nuo 0,5 iki 0,1. Be to, savo ataskaitoje „Regėjimo“ darbo grupė taip pat konkrečiai nurodė ambliopijos poveikį motorinių transporto priemonių vairuotojams.
- 62 Šiomis aplinkybėmis panašu, kad tai žinodamas Sąjungos teisės aktų leidėjas iš dalies pakeitė minėtą priedą, kad kuo labiau būtų apribota galimybė kuriuo nors būdu pažeisti regėjimo sutrikimų turinčių asmenų teises.
- 63 Tačiau iš prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad šį prašymą pateikusiam teismui net ši Direktyvoje 2006/1260 nustatyta 0,1 riba atrodo pernelyg didelė.

- 64 Kiek tai susiję su Direktyvoje 2006/126 reikalaujamos minimalios regėjimo aštrumo ribos nustatymu, primintina, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas turi didelę diskreciją dėl sudėtingų medicininių klausimų, kaip antai susijusių su regėjimo aštrumu, būtinu vairuoti motorines transporto priemones. Iš tiesų tokiomis aplinkybėmis Sąjungos teismas negali savo faktinių mokslinio ir techninio pobūdžio aplinkybių vertinimu pakeisti Sąjungos teisės aktų leidėjo, kuriam Sutartyse nustatyta ši pareiga, vertinimo (šiuo klausimu žr., be kita ko, Sprendimo *Afton Chemical*, EU:C:2010:419, 28 punktą).
- 65 Be to, „Regėjimo“ darbo grupė savo ataskaitoje pažymi apie mokslo tyrimų dėl motorinių transporto priemonių vairuotojų tam tikrų regėjimo aspektų stoką. Šiuo klausimu taip pat primintina Teisingumo Teismo praktika, pagal kurią, esant abejonių dėl pavojaus žmonių sveikatai ar masto, Sąjungos teisės aktų leidėjas gali imtis apsaugos priemonių nelaukdamas, kol tokio pavojaus realumas ir rimtumas bus visiškai įrodyti (šiuo klausimu žr. sprendimų *Jungtinė Karalystė / Komisija*, C-180/96, EU:C:1998:192, 99 punktą; *Komisija / Danija*, C-192/01, EU:C:2003:492, 49 punktą ir *Gowan Comércio Internacional e Serviços*, C-77/09, EU:C:2010:803, 73 punktą).
- 66 Kadangi tarp kelių eismo saugos ir eismo dalyvių sveikatos apsaugos egzistuoja glaudus ryšys, kai Sąjungos teisės aktų leidėjas, vadovaudamasis Direktyvos 2006/126 8 straipsniu, pritaiko minimalius regėjimo aštrumo reikalavimus prie mokslo ir techninės pažangos, jis, esant nepatikimiams mokslo tyrimų rezultatams, gali suteikti pirmenybę kelių eismo saugos tobulinimo priežastims. Taigi tai, kad minėtas teisės aktų leidėjas, siekdamas nepadaryti žalos kelių eismo saugai, nusprendė nepanaikinti jokio minimalaus 2 grupei priklausančioms vairuotojams, kaip jie suprantami pagal minėtos direktyvos III priedą, nustatyto silpnesnės akies regėjimo aštrumo reikalavimo, negali reikšti, jog ši adaptacinė priemonė yra neproporcinga.
- 67 Pagaliau prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, jog tai, kad W. Glatzel negavo prašomo vairuotojo pažymėjimo, gali reikšti diskriminaciją, kaip ji suprantama pagal JT neįgaliųjų teisių konvencijos 2 straipsnį. Iš šio straipsnio, pavadinto „Apibrėžtys“, be kita ko, matyti, kad diskriminacija dėl negalios apima visų formų diskriminaciją, įskaitant atsisakymą sudaryti neįgaliesiems tinkamas sąlygas.
- 68 Šiuo klausimu primintina, kad Sąjunga Sprendimu 2010/48 patvirtino JT neįgaliųjų teisių konvenciją. Todėl, įsigaliojus tam sprendimui, šios konvencijos nuostatos yra Sąjungos teisės sistemos dalis (žr. sprendimų *Haegeman*, 181/73, EU:C:1974:41, 5 punktą ir *Z*, EU:C:2014:159, 73 punktą). Be to, iš Sprendimo 2010/48 II priedo priedėlio matyti, kad dėl asmens mobilumo Direktyva 2006/126 yra vienas iš Sąjungos teisės aktų, susijusių su minėtos konvencijos reglamentuojamais klausimais.
- 69 Tačiau, kaip tai matyti iš nusistovėjusios Teisingumo Teismo praktikos, kadangi JT neįgaliųjų teisių konvencijos nuostatos tiek, kiek tai susiję su jų vykdymu ar poveikiu, priklauso nuo paskesnių susitariančiųjų šalių teisės aktų priėmimo, šios konvencijos nuostatos, atsižvelgiant į jų turinį, nėra besąlyginės ir pakankamai tikslios, kad būtų galima vykdyti Sąjungos teisės akto teisėtumo kontrolę atsižvelgiant į minėtos konvencijos nuostatas (šiuo klausimu žr. Sprendimo *Z*, EU:C:2014:159, 89 ir 90 punktus).
- 70 Ir vis dėlto pagal Teisingumo Teismo praktiką Sąjungos sudarytų tarptautinių susitarimų viršenybė antrinės teisės aktų atžvilgiu reiškia, jog pastarieji turi būti aiškinami kiek įmanoma derinant su šiais susitarimais (žr., be kita ko, sprendimų *Komisija / Vokietija*, C-61/94, EU:C:1996:313, 52 punktą; *HK Danmark*, EU:C:2013:222, 29 punktą ir *Z*, EU:C:2014:159, 72 punktą).
- 71 Taigi konstatuotina, kad Direktyvos 2006/126 III priedo 6.4 punkte nedviprasmiškai numatoma, kad C1 ir C1E kategorijų motorinių transporto priemonių vairuotojų silpnesnės akies minimalus regėjimo aštrumas turi būti 0,1. Šiomis aplinkybėmis neatrodo, kad būtų įmanoma šią antrinės teisės nuostatą aiškinti taip, kad būtų galima nukrypti nuo aiškos taisyklės, kuria nustatoma ši minimali riba.

- 72 Iš visų pirma pateiktų svarstymų matyti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas, priimdamas nuostatą, kurios teisėtumas ginčijamas, suderino, pirma, kelių eismo saugos reikalavimą su, antra, regėjimo sutrikimų turinčių asmenų teise į nediskriminavimą tokiu būdu, kuris, atsižvelgiant į siekiamus tikslus, negali būti laikomas neproporcingu.
- 73 Atsižvelgiant į visa tai, kas pasakyta, konstatuotina, kad išnagrinėjus pateiktą klausimą nebuvo atskleista jokia aplinkybė, kuri turėtų įtakos Direktyvos 2006/126 III priedo 6.4 punkto teisėtumui, atsižvelgiant į Chartijos 21 straipsnio 1 dalį.

Dėl Chartijos 26 straipsnyje įtvirtinto neįgalių asmenų integravimo

- 74 Primintina, kaip tai matyti iš Chartijos 52 straipsnio 5 ir 7 dalių ir iš Pagrindinių teisių chartijos išaiškinimų (OL C 303, 2007, p. 17), susijusių su Chartijos 26 straipsniu ir 52 straipsnio 5 dalimi, kad teisme galima pasiremti šios Chartijos 26 straipsniu aiškinant Sąjungos teisės aktus, kuriais įgyvendinamas minėtame straipsnyje įtvirtintas principas, būtent neįgalių asmenų integravimo principas, ir vykdant šių teisės aktų teisėtumo kontrolę.
- 75 Dėl šio principo įgyvendinimo Direktyva 2006/126, be kita ko, iš jos 14 konstatuojamosios dalies matyti, kad „turėtų būti priimtose konkrečios nuostatos, lengvinančios fizinę negalią turintiems asmenims vairuoti transporto priemonės“. Be to, minėtos direktyvos 5 straipsnio 2 dalyje užsimenama apie vairuotojo pažymėjimo išdavimo sąlygas fizinę negalią turintiems vairuotojams, konkrečiai kalbant, kiek tai susiję su leidimu vairuoti specialiai pritaikytas transporto priemones.
- 76 Taigi, kadangi Direktyva 2006/126 yra Sąjungos teisės aktas, kuriuo įgyvendinamas Chartijos 26 straipsnyje įtvirtintas principas, ši nuostata taikytina pagrindinėje byloje.
- 77 Be to, remiantis Chartijos 51 straipsnio 1 dalies antru sakiniu, Sąjungos teisės aktų leidėjas gerbia joje nustatytus principus ir skatina juos taikyti. Dėl neįgalių asmenų integravimo Chartijos 26 straipsnyje skelbiama, kad Sąjunga pripažįsta ir gerbia neįgaliųjų asmenų teisę naudotis priemonėmis, užtikrinančiomis jų nepriklausomumą, socialinį bei profesinį integravimą ir dalyvavimą bendruomenės gyvenime.
- 78 Be to, nors Chartijos 26 straipsnyje nurodyta, kad Sąjunga gerbia ir pripažįsta neįgaliųjų asmenų teisę naudotis integracinėmis priemonėmis, šiame straipsnyje nustatytas principas nereiškia, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas privalo priimti vieną ar kitą konkrečią priemonę. Iš tikrųjų tam, kad šis straipsnis būtų visiškai veiksmingas, jis turi būti sukonkretintas Sąjungos teisės arba nacionalinės teisės normomis. Taigi minėtu straipsniu fiziniams asmenims negali būti suteikiama subjektinė teisė, kuria jie galėtų remtis (šiuo klausimu dėl Chartijos 27 straipsnio žr. Sprendimo *Association de médiation sociale*, C-176/12, EU:C:2014:2, 45 ir 47 punktus).
- 79 Atsižvelgiant į visa tai, kas pasakyta, konstatuotina, kad išnagrinėjus pateiktą klausimą nebuvo atskleista jokia aplinkybė, kuri turėtų įtakos Direktyvos 2006/126 III priedo 6.4 punkto teisėtumui, atsižvelgiant į Chartijos 26 straipsnį.

Dėl Chartijos 20 straipsnyje įtvirtintos lygybės prieš įstatymą

- 80 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad 1 grupei priklausantiems vairuotojams, kaip jie suprantami pagal Direktyvos 2006/126 III priedą, kurie netenkina vairuotojo pažymėjimų išdavimo reikalavimų, be kita ko, susijusių su regėjimo aštrumu, vis dėlto tokie pažymėjimai gali būti „atskirais atvejais“ išduodami atlikus individualius tyrimus dėl tinkamumo vairuoti. Taigi, tai, kad 2 grupei priklausantys vairuotojai, kaip jie suprantami pagal šį priedą, tokios galimybės neturi, gali reikšti skirtingą požiūrį, kuris prieštarautų Chartijos 20 straipsniui.

- 81 Taigi, kaip nurodyta šio sprendimo 43 punkte, šiuo straipsniu, kuris pavadintas „Lygybė prieš įstatymą“, siekiama, be kita ko, užtikrinti, kad panašios situacijos nebūtų traktuojamos skirtingai.
- 82 Todėl reikia įvertinti, ar, viena vertus, 1 grupei priklausančių vairuotojų, kaip jie suprantami pagal Direktyvos 2006/126 III priedą, ir, kita vertus, 2 grupei priklausančių vairuotojų, kaip jie suprantami pagal tą patį priedą, situacijos yra panašios.
- 83 Šiuo klausimu, kaip savo išvados 62 punkte pažymėjo generalinis advokatas, Sąjungos teisės aktų leidėjas išskyrė dvi vairuotojų kategorijas pagal transporto priemonės gabaritų, vežamų keleivių skaičių ir iš to kylančią atsakomybę vairuojant tas transporto priemones. Iš tiesų atitinkamų transporto priemonių savybės, kaip antai jų dydis, svoris arba manevringumas, pateisina skirtingų sąlygų taikymą išduodant vairuotojo pažymėjimus šioms transporto priemonėms vairuoti. Todėl minėtų transporto priemonių vairuotojų situacijos nėra panašios.
- 84 Kadangi minėtos situacijos nėra panašios, laikantis skirtingo požiūrio į nagrinėjamas situacijas nepažeidžiama vienai ar kitai vairuotojų grupei priklausančių vairuotojų teisė į „lygybę prieš įstatymą“, įtvirtinta Chartijos 20 straipsnyje.
- 85 Taigi, kadangi 1 ir 2 grupėms priklausančių vairuotojų situacijos nėra panašios, Chartijos 20 straipsniui neprieštarauja Direktyvos 2006/126 III priedo 6 punktas, kiek šiuo punktu leidžiama 1 grupei priklausančioms vairuotojoms išduoti vairuotojo pažymėjimą „atskirais atvejais“, net jeigu jų regėjimo aštrumas neatitinka šioje direktyvoje šios grupės vairuotojams nustatytų reikalavimų, o 2 grupei priklausančioms vairuotojoms jį išduoti neleidžiama.
- 86 Atsižvelgiant į visa tai, kas pasakyta, konstatuotina, kad išnagrinėjus klausimą nebuvo nustatyta jokia aplinkybė, galinti paveikti Direktyvos 2006/126 III priedo 6.4 punkto teisėtumą, atsižvelgiant į Chartijos 20 straipsnį, 21 straipsnio 1 dalį ar 26 straipsnį.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 87 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (penktoji kolegija) nusprendžia:

Išnagrinėjus klausimą nebuvo nustatyta jokia aplinkybė, galinti paveikti 2006 m. gruodžio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų, iš dalies pakeistos 2009 m. rugpjūčio 25 d. Komisijos direktyva 2009/113/EB, III priedo 6.4 punkto teisėtumą, atsižvelgiant į Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 20 straipsnį, 21 straipsnio 1 dalį ar 26 straipsnį.

Parašai.