



Zbiór Orzeczeń

OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO
YVES'A BOTA
przedstawiona w dniu 18 lipca 2013 r.¹

Sprawa C-356/12

**Wolfgang Glatzel
przeciwko
Freistaat Bayern**

[wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Bayerischer
Verwaltungsgerichtshof (Niemcy)]

Dyrektywa 2006/126/WE — Minimalne wymagania dotyczące zdolności fizycznej i psychicznej do kierowania pojazdem mechanicznym — Wymóg posiadania przez osobę ubiegającą się o prawo jazdy kategorii C1 i C1E ostrości widzenia przynajmniej 0,1 dla oka słabszego — Brak jakiegokolwiek odstępstwa nawet dla osób widzących prawidłowo na oboje oczu i posiadających normalne pole widzenia — Artykuły 20, 21 i 26 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej — Zasada równego traktowania — Zasada niedyskryminacji ze względu na niesprawność — Ważność załącznika III pkt 6.4 do dyrektywy 2006/126/WE

1. Niniejsze odesłanie prejudycjalne zmierza do uzyskania od Trybunału odpowiedzi na pytanie dotyczące ważności załącznika III pkt 6.4 do dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy², w brzmieniu zmienionym dyrektywą Komisji 2009/113/WE z dnia 25 sierpnia 2009 r.³ (zwanej dalej „dyrektywą 2006/126”) w świetle art. 20, art. 21 ust. 1 i art. 26 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej⁴.

2. Załącznik III pkt 6.4 do dyrektywy 2006/126 wymaga, aby osoby ubiegające się o prawo jazdy kategorii C1 i C1E wykazały się ostrością widzenia, w razie konieczności przy zastosowaniu soczewek korekcyjnych, wynoszącą przynajmniej 0,8 dla oka sprawniejszego i przynajmniej 0,1 dla oka słabszego. Tymczasem, skarżącemu w postępowaniu przed sądem krajowym odmówiono wydania prawa jazdy dla tych kategorii, ponieważ badanie wzroku wykazało, że skarżący cierpi na jednostronną amblyopię⁵, na skutek czego posiada, po zastosowaniu soczewek korekcyjnych, ostrość widzenia niższą od wartości 0,1 dla oka słabszego.

3. Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (bawarski trybunał administracyjny, Niemcy) ma wątpliwości dotyczące zgodności tych wymogów fizycznych z zasadą równego traktowania, a w szczególności z zasadą niedyskryminacji ze względu na niesprawność oraz z zasadą integracji osób niepełnosprawnych.

1 — Język oryginału: francuski.

2 — Dz.U. L 403, s. 18; sprostowanie Dz.U. 2009, L 19, s. 67.

3 — Dz.U. L 223, s. 31.

4 — Zwanej dalej „kartą”.

5 — Jednostronna amblyopia jest to wyraźnie zaznaczona funkcjonalna słabość widzenia w jednym oku, która dotyczy głównie centralnego pola widzenia i przy której boczne pole widzenia pozostaje prawie zawsze normalne.

4. W niniejszej opinii przedstawię powody, dla których stoję na stanowisku, że chociaż sytuacja skarżącego w postępowaniu przed sądem krajowym wchodzi w zakres pojęcia niepełnosprawności, załącznik III pkt 6.4 do dyrektywy 2006/126 jest zgodny z art. 20, art. 21 ust. 1 i art. 26 karty.

I – Ramy prawne

A – Prawo Unii

5. Dyrektywa 2006/126 definiuje w szczególności różne kategorie praw jazdy. Artykuł 4 ust. 4 dyrektywy ma następujące brzmienie:

„[...]

d) Kategoria C1:

pojazdy silnikowe nieujęte w kategoriach D1 lub D, o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3500 kg, lecz nie przekraczającej 7500 kg, i konstrukcyjnie przystosowane do przewozu nie więcej niż ośmiu pasażerów oprócz kierowcy; pojazdy silnikowe tej kategorii mogą być łączone z przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej do 750 kg;

e) Kategoria C1E:

- bez uszczerbku dla przepisów dotyczących zasad przyznawania omawianym pojazdom homologacji typu – zespoły pojazdów złożone z pojazdu ciągnącego kategorii C1 oraz przyczepy lub naczepy, której dopuszczalna masa całkowita przekracza 750 kg, pod warunkiem że dopuszczalna masa takiego zespołu pojazdów nie przekracza 12 000 kg,
- bez uszczerbku dla przepisów dotyczących zasad przyznawania omawianym pojazdom homologacji typu – zespoły pojazdów złożone z pojazdu ciągnącego kategorii B oraz przyczepy lub naczepy, której dopuszczalna masa całkowita przekracza 3500 kg, pod warunkiem że dopuszczalna masa takiego zespołu pojazdów nie przekracza 12 000 kg,
- dolna granica wieku dla kategorii C1 i C1E zostaje ustalona na 18 lat, bez uszczerbku dla dotyczących kierowania takimi pojazdami przepisów dyrektywy 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniającej rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylającą dyrektywę Rady 76/914/EWG [6];

[...]”.

6. Celem dyrektywy 2006/126 jest również spełnienie wymogów bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez ustanowienie minimalnych wymagań, jakim podlega wydawanie oraz przedłużanie ważności praw jazdy, ponieważ te wymagania różnią się od siebie w zależności od danej kategorii prawa jazdy.

6 — Dz.U. L 266, s. 4.

7. Artykuł 7 ust. 1 lit. a) tej dyrektywy przewiduje, że prawa jazdy są wydawane tylko tym kandydatom, którzy zdali egzamin umiejętności i zachowania oraz egzamin teoretyczny i zadowalająco przeszli badanie lekarskie, zgodnie z przepisami załączników II i III do tej dyrektywy. Artykuł 7 ust. 3 lit. a) dyrektywy 2006/126 stanowi, że ważność praw jazdy, po wygaśnięciu administracyjnego okresu ich ważności, jest przedłużana zależnie od tego, czy kierowca nieprzerwanie spełnia minimalne wymagania dotyczące fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania pojazdami kategorii C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E, określone w załączniku III do tej dyrektywy.

8. Załącznik III do dyrektywy 2006/126 dotyczy minimalnych norm dotyczących zdolności fizycznych i psychicznych do kierowania pojazdami o napędzie silnikowym. Ustanawia wymagania, które muszą być spełnione do uzyskania prawa jazdy. W tym celu dzieli kategorie praw jazdy na dwie grupy, ponieważ wymogi, które muszą spełnić osoby ubiegające się o prawo jazdy, są zróżnicowane w zależności od grupy, do której prawo jazdy jest zaliczone.

9. W ten sposób grupa 1 obejmuje kierowców pojazdów kategorii A, A1, A2, AM, B, B1 i BE. Do grupy 2 należą kierowcy pojazdów kategorii C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 i D1E.

10. W przedmiocie badań lekarskich dotyczących ostrości widzenia załącznik III do dyrektywy 2006/126 przewiduje, co następuje:

„6. Wszystkie osoby ubiegające się o prawo jazdy poddają się właściwemu badaniu w celu upewnienia się, czy posiadają odpowiednią ostrość widzenia do kierowania pojazdami o napędzie silnikowym. W przypadku uzasadnionych wątpliwości co do odpowiedniej zdolności widzenia osoby ubiegającej się o prawo jazdy osoba taka poddaje się badaniu przez właściwy organ medyczny. Podczas takiego badania zwraca się szczególną uwagę na: ostrość widzenia, pole widzenia, widzenie w półmroku, wrażliwość na kontrast i olśnienie, diplopię oraz na inne funkcje wzroku, których upośledzenie może zagrażać bezpiecznemu kierowaniu pojazdami.

Dla kierowców należących do grupy 1 można rozważać wydanie prawa jazdy w »wyjątkowych przypadkach«, gdy nie jest możliwe spełnienie wymogów dotyczących pola widzenia lub ostrości widzenia. W takich przypadkach kierowca powinien się poddać badaniu przez właściwy organ medyczny, aby wykazać, że nie występuje upośledzenie innych funkcji wzroku, w tym wrażliwości na olśnienie, wrażliwości na kontrast i widzenia w półmroku. Kierowca lub osoba ubiegająca się o prawo jazdy powinni również przejść z pozytywnym wynikiem egzamin praktyczny przeprowadzony przez właściwy organ.

Grupa 1:

6.1. Osoby ubiegające się o prawo jazdy lub o przedłużenie terminu jego ważności muszą wykazać się obuoczną ostrością widzenia, w razie konieczności przy zastosowaniu soczewek korekcyjnych, wynoszącą przynajmniej 0,5 dla obojga oczu naraz.

Ponadto poziome pole widzenia powinno wynosić przynajmniej 120 stopni, a jego rozszerzenie powinno wynosić przynajmniej 50 stopni na lewo i na prawo oraz 20 stopni w górę i w dół. W obrębie kąta 20 stopni od centrum nie powinny występować żadne wady.

W przypadku wykrycia lub zgłoszenia postępującej wady wzroku prawo jazdy może zostać wydane lub jego okres ważności może zostać przedłużony z zastrzeżeniem, że osoba ubiegająca się o to będzie się poddawać regularnemu badaniu przez właściwy organ medyczny.

6.2. U osób ubiegających się o wydanie prawa jazdy lub o przedłużenie okresu jego ważności, u których występuje całkowita utrata możliwości widzenia na jedno oko, oraz u osób widzących wyłącznie za pomocą jednego oka (np. w przypadku diplopii) ostrość widzenia musi wynosić przynajmniej 0,5, w razie konieczności z zastosowaniem soczewek korekcyjnych. Właściwy organ

medyczny musi poświadczyć, że dana osoba widzi tylko na jedno oko od wystarczająco długiego czasu, aby umożliwić dostosowanie, a pole widzenia tego oka spełnia wymóg ustanowiony w pkt 6.1.

- 6.3. Po niedawnym wystąpieniu diplopii lub utracie możliwości widzenia na jedno oko należy przewidzieć odpowiedni okres adaptacji (na przykład sześciomiesięczny), podczas którego nie wolno kierować pojazdami. Po tym okresie kierowanie pojazdami jest dozwolone wyłącznie po uzyskaniu pozytywnej opinii specjalistów w zakresie okulistyki i kierowania pojazdami.

Grupa 2:

- 6.4. Osoby ubiegające się o prawo jazdy lub o przedłużenie terminu jego ważności muszą wykazać się ostrością widzenia, w razie konieczności przy zastosowaniu soczewek korekcyjnych, wynoszącą przynajmniej 0,8 dla oka sprawniejszego i przynajmniej 0,1 dla oka słabszego. Jeżeli dla osiągnięcia wartości 0,8 i 0,1 dana osoba korzysta z soczewek korekcyjnych, minimalna ostrość widzenia (0,8 i 0,1) musi zostać osiągnięta za pomocą okularów o sile nieprzekraczającej plus ośmiu dioptrii lub za pomocą soczewek kontaktowych. Środki korekcyjne muszą być dobrze tolerowane.

Ponadto poziome pole widzenia obuocznego powinno wynosić przynajmniej 160 stopni, a jego rozszerzenie powinno wynosić przynajmniej 70 stopni na lewo i na prawo oraz 30 stopni w górę i w dół. W obrębie kąta 30 stopni od centrum nie powinny występować żadne wady.

Nie wydaje się praw jazdy ani nie przedłuża się okresu ich ważności w przypadku osób ubiegających się o nie lub kierowców, u których występuje obniżona wrażliwość na kontrast lub diplopia.

Po znacznej utracie możliwości widzenia na jedno oko należy przewidzieć odpowiedni okres adaptacji (na przykład sześciomiesięczny), podczas którego nie wolno kierować pojazdami. Po upływie tego okresu kierowanie pojazdami jest dozwolone wyłącznie po uzyskaniu pozytywnej opinii specjalistów w zakresie okulistyki i kierowania pojazdami”.

B – *Prawo niemieckie*

11. Paragraf 2 ust. 2 zdanie pierwsze Straßenverkehrsgesetz (ustawy o ruchu drogowym) z dnia 5 marca 2003 r.⁷, ostatnio zmienionej art. 2 ust. 118 ustawy z dnia 22 grudnia 2011 r.⁸, przewiduje, że prawo jazdy powinno być wydane dla danej kategorii, jeśli osoba ubiegająca się o prawo jazdy jest zdolna w szczególności do kierowania pojazdami o napędzie silnikowym.

12. Na mocy § 2 ust. 4 zdanie pierwsze tej samej ustawy zdolna do kierowania pojazdami o napędzie silnikowym jest każda osoba, która spełnia wymogi zdolności fizycznej i psychicznej do prowadzenia pojazdu mechanicznego i nie popełniła ciężkich ani powtarzających się naruszeń przepisów w zakresie ruchu drogowego lub przepisów karnych.

7 — BGBl. 2003 I, s. 310.

8 — BGBl. 2011 I, s. 3044.

13. Dokładne wymogi, które muszą być spełnione, aby osoba została uznana za zdolną do prowadzenia pojazdów o napędzie silnikowym, są określone przez Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung) [rozporządzenie w sprawie dopuszczenia osób do ruchu drogowego (rozporządzenie w sprawie prawa jazdy)] z dnia 13 grudnia 2010 r.⁹, ostatnio zmienione rozporządzeniem z dnia 26 czerwca 2012 r.¹⁰. Paragraf 12 ust. 1 FeV przewiduje, że do celów prowadzenia pojazdów o napędzie silnikowym wzrok osoby ubiegającej się o prawo jazdy musi spełniać wymogi, o których mowa w załączniku 6 do FeV.

14. Punkt 2.2.1 tego załącznika 6 przewiduje w tym względzie, że należy dokonać korekty – na ile jest ona możliwa i dobrze tolerowana – każdego niedowidzenia, tak aby przestrzegane były następujące wartości minimalne dla ostrości widzenia, czyli ostrość widzenia sprawniejszego oka lub obuoczna ostrość widzenia 0,8 oraz ostrość widzenia oka słabszego 0,5. W niektórych szczególnych przypadkach, jeśli uwzględni się doświadczenie w prowadzeniu pojazdu i korzystaniu z niego, ostrość widzenia oka słabszego może być niższa od 0,5 dla kategorii C, CE, C1 i C1E, ale nie może być niższa od 0,1. W takich przypadkach konieczne jest przeprowadzenie badania okulistycznego.

15. Sąd odsyłający podnosi, że niemiecki ustawodawca dokonał transpozycji wymogów dyrektywy 2006/126 dotyczących ostrości widzenia i narzucił sam ostrzejsze wymogi w zakresie ostrości widzenia oka słabszego, zgodnie z postanowieniami załącznika III pkt 5 do tej dyrektywy dopuszczając minimalną ostrość widzenia dla oka słabszego wyłącznie w niektórych przypadkach i z zastrzeżeniem restrykcyjnych wymogów dotyczących istoty sprawy i postępowania.

16. Zgodnie z pkt 2.3 załącznika 6 do FeV po zaistnieniu ponownej utraty ostrości widzenia należy przestrzegać odpowiedniego okresu adaptacji, w którym nie wolno kierować pojazdami o napędzie silnikowym. Po zakończeniu tego okresu prowadzenie takich pojazdów jest dozwolone po uprzednim poddaniu się przez zainteresowanego badaniom okulistycznym i udzieleniu mu porady.

17. Wreszcie § 74 ust. 1 pkt 1 FeV przewiduje, że właściwe wyższe organy landu lub wskazane przez nie organy lub też organy właściwe na mocy prawa landu w niektórych szczególnych przypadkach lub ogólnie mogą przyznać odstępstwa na korzyść niektórych szczególnych osób, chyba że skutki tych odstępstw nie ograniczają się tylko do terytorium landu i wydaje się konieczne podjęcie jednolitej decyzji. Na mocy przepisów pkt 2 tego przepisu odstępstwa mogą być również przyznane przez federalne ministerstwo transportu, budownictwa i rozwoju miast od wszystkich postanowień FeV wówczas, kiedy organy landu nie są właściwe na mocy przepisu pkt 1 tego przepisu. Ministerstwo to przyznaje odstępstwa ogólne w drodze rozporządzenia niewymagającego zatwierdzenia przez Bundesrat, po konsultacjach z wyższymi właściwymi władzami landów.

II – Okoliczności faktyczne sporu toczącego się w postępowaniu głównym i pytanie prejudycjalne

18. Orzeczeniem sądowym z dnia 28 kwietnia 2010 r. W. Glatzelowi odebrano prawo jazdy z powodu prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu.

19. Na wniosek W. Glatzela decyzją z dnia 2 listopada 2010 r. Landratsamt Schwandorf (zarząd powiatu w Schwandorf) wydał mu nowe prawo jazdy tych kategorii, które są wymienione w załączniku III do dyrektywy 2006/126 w klasie 1, tj. kategorii A, A1 i BE, a także krajowych kategorii M, L i S, które dają prawo do prowadzenia rowerów wyposażonych w silnik pomocniczy, lekkich motocykli i lekkich pojazdów o napędzie silnikowym osiągających z uwagi na konstrukcję prędkość jazdy do 45 km/h oraz maszyn budowlanych lub ciągników rolniczych osiągających z uwagi na konstrukcję maksymalną prędkość jazdy, odpowiednio, do 25 km/h i 32 km/h.

9 — BGBl. 1998 I, s. 2214.

10 — BGBl. 2012 I, s. 1394, zwane dalej „FeV”.

20. W tej samej decyzji natomiast odmówiono W. Glatzelowi wydania żadanego przez niego ponadto prawa jazdy kategorii C1 i C1E, ponieważ badanie wzroku wykazało, że skarżący cierpi na jednostronną amblyopię. Podczas gdy jego centralna ostrość widzenia w lewym oku wynosi 1,0 (tj. posiada ją w pełnym zakresie), a widzenie obuoczne również wykazuje ostrość o tej samej wartości, to patrząc prawym okiem W. Glatzel może rozpoznać jedynie ruchy ręką. Nie spełnia zatem wymogów prawa niemieckiego dotyczących zdolności widzenia osób ubiegających się o wydanie prawa jazdy kategorii C1 i C1E.

21. Po bezskutecznym postępowaniu w sprawie odwołania od tej decyzji W. Glatzel wniósł do Verwaltungsgericht Regensburg (sądu administracyjnego w Ratysbonie) skargę o stwierdzenie nieważności części decyzji z dnia 2 listopada 2010 r. i wydanie mu prawa jazdy kategorii C1 i C1E. Skarga ta została oddalona wyrokiem z dnia 20 czerwca 2011 r., ponieważ mniej sprawne oko W. Glatzela nie posiadało wymaganej wówczas przez niemieckie prawo ostrości widzenia o wartości 0,5.

22. Wolfgang Glatzel odwołał się od tego wyroku do Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (bawarskiego trybunału administracyjnego). Sąd ten zlecił specjalistom w zakresie okulistyki wykonanie ekspertyzy w celu ustalenia aktualnej ostrości widzenia W. Glatzela i stwierdzenia, czy i w jakim stopniu może on skorygować istniejące uszkodzenia, w szczególności widzenia przestrzennego, oraz czy zdolności kompensacji działają niezależnie od jego woli. Ponadto sąd odsyłający starał się ustalić, zlecając wykonanie innej ekspertyzy, czy z punktu widzenia naukowego istnieją przyczyny uzasadniające odmowę wydania prawa jazdy kategorii C1 i C1E osobom widzącym na jedno oko z przyczyn anatomicznych lub funkcjonalnych, nawet jeśli jest ustalone, że osoby te są zdolne do wystarczającego kompensowania ewentualnego uszkodzenia wzroku. Bayerischer Verwaltungsgerichtshof chciał również ustalić, jakie wymogi powinny w tym przypadku być spełnione, aby prowadzenie pojazdów objętych tymi kategoriami przez takie osoby nie powodowało w porównaniu z osobami, których widzenie nie jest z żaden sposób uszkodzone, żadnego dodatkowego zagrożenia dla bezpieczeństwa na drogach.

23. Po zapoznaniu się ze wspomnianymi opiniami biegłych i w następstwie rozprawy sąd odsyłający stoi na stanowisku, że należy przychylić się do wniosku W. Glatzela i stwierdzić nieważność decyzji administracyjnych oraz uchylić wyrok Verwaltungsgericht Regensburg oraz wydać mu prawo jazdy kategorii C1 i C1E. Zdaniem sądu odsyłającego przepis prawa niemieckiego, który sprzeciwia się wydaniu takiego prawa jazdy, jest nieważny, ponieważ jest sprzeczny z zasadą niedyskryminowania ze względu na niepełnosprawność. Jednakże ponieważ przepis ten został transponowany do niemieckiego porządku prawnego zgodnie z postanowieniami załącznika III pkt 6.4 do dyrektywy 2006/126, w pierwszej kolejności pojawia się kwestia ważności przepisu tego punktu.

24. W tych okolicznościach Bayerischer Verwaltungsgerichtshof postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy pkt 6.4 załącznika III do dyrektywy 2006/126 [...] jest zgodny z art. 20, art. 21 ust. 1 i art. 26 [karty], w zakresie, w jakim przepis ten, nie przewidując możliwości odstępstwa, wymaga od ubiegających się o prawo jazdy kategorii C1 i C1E minimalnej ostrości widzenia w wysokości 0,1 w gorszym oku także wówczas, gdy osoby te widzą na oboje oczu i w obojgu oczach posiadają normalne pole widzenia?”.

III – Moja analiza

25. W niniejszym odesłaniu prejudycjalnym zwrócono się do Trybunału o dokonanie oceny zgodności załącznika III pkt 6.4 do dyrektywy 2006/126 z przepisami art. 20, art. 21 ust. 1 i art. 26 karty. Dokładniej rzecz ujmując, ma on orzec, czy minimalna ostrość widzenia wymagana od osoby ubiegającej się o wydanie jej prawa jazdy kategorii C1 lub C1E jest ważna w świetle tych przepisów.

26. Sąd odsyłający zastanawia się bowiem, czy fakt narzucenia takiego wymogu osobie ubiegającej się o wydanie prawa jazdy z grupy 2, w kształcie zdefiniowanym przez tę dyrektywę, nie jest sprzeczny z zasadą niedyskryminacji ze względu na niesprawność oraz, ogólniej, z zasadą równego traktowania, w zakresie, w jakim ta dyrektywa traktuje odmiennie ubiegające się o prawo jazdy osoby z grupy 2 i osoby z grupy 1.

27. W pierwszej kolejności zbadam ważność załącznika III pkt 6.4 do dyrektywy 2006/126 w świetle art. 21 ust. 1 i art. 26 karty, a następnie, w drugiej kolejności, w świetle art. 20 karty.

A – W przedmiocie ważności załącznika III pkt 6.4 do dyrektywy 2006/126 w świetle art. 21 ust. 1 i art. 26 karty

28. Analiza skierowanego do Trybunału pytania prejudycjalnego wymaga zbadania, po pierwsze, zastosowania przepisów art. 21 ust. 1 i art. 26 karty w okolicznościach sprawy w postępowaniu głównym. Jeżeli bowiem sytuacja taka jak sytuacja W. Glatzela, który cierpi na wadę wzroku, nie wchodzi w zakres pojęcia niepełnosprawności, ważność załącznika III pkt 6.4 do dyrektywy 2006/126 nie może być badana w świetle tych przepisów.

1. W przedmiocie pojęcia niepełnosprawności

29. Niepełnosprawność nie jest zdefiniowana w karcie ani też w traktatach czy w prawie wtórnym. Trybunał miał okazję podać definicję tego pojęcia dopiero w ramach zastosowania zasady niedyskryminacji ze względu na niepełnosprawność w przypadku zatrudnienia, a w szczególności w ramach dyrektywy Rady 2000/78/WE z dnia 27 listopada 2000 r. ustanawiającej ogólne warunki ramowe równego traktowania w zakresie zatrudnienia i pracy¹¹. Uściślając definicję, którą sformułował w wyroku z dnia 11 lipca 2006 r. w sprawie Chacón Navas¹², Trybunał orzekł ostatnio w wyroku z dnia 11 kwietnia 2013 r. w sprawie HK Danmark¹³, że niepełnosprawność należy rozumieć jako ograniczenie wynikające w szczególności z osłabienia funkcji fizycznych, umysłowych lub psychicznych, które w oddziaływaniu z różnymi barierami może utrudniać danej osobie pełne i skuteczne uczestnictwo w życiu społecznym na równych zasadach z innymi pracownikami¹⁴.

30. Sądzę, że w celu ustalenia, czy sytuacja W. Glatzela wchodzi w zakres pojęcia niepełnosprawności, nie powinienem odchodzić od definicji podanej przez Trybunał w tych wyrokach.

31. Po pierwsze, nie można bowiem ignorować faktu, że w znakomitej większości przypadków wnioszek o wydanie prawa jazdy kategorii C1 lub C1E ma umożliwić zainteresowanej osobie dostęp do zawodu kierowcy samochodów ciężarowych. Posiadanie prawa jazdy tych kategorii jest wstępnym wymogiem wykonywania tego zawodu. Jest ono w takim znaczeniu i bez żadnej wątpliwości warunkiem dostępu do tego zawodu w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. a) dyrektywy 2000/78. Zresztą podobnie rzecz ma się w przypadku innych kategorii praw jazdy z grupy 2, które obejmują prawa jazdy umożliwiające prowadzenie pojazdów przewożących więcej niż osiem osób, takich jak autobusy, autobusy komunikacji zbiorowej z przyczepą lub bez przyczepy.

¹¹ — Dz.U. L 303, s. 16.

¹² — C-13/05, Zb.Orz. s. I-6467, pkt 43.

¹³ — C-335/11 i C-337/11.

¹⁴ — Punkt 38.

32. Wobec tego wydaje mi się, że Trybunał powinien zbadać, czy sytuacja W. Glatzela wchodzi czy też nie wchodzi w zakres pojęcia niepełnosprawności w kontekście ewentualnej dyskryminacji w zakresie warunków dostępu do zatrudnienia. Moim zdaniem wynika to ponadto z wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym, ponieważ sąd odsyłający wyraźnie odwołuje się do włączania zawodowego osób niepełnosprawnych i dostępu do zawodu kierowcy samochodów ciężarowych¹⁵.

33. Następnie istotne jest, aby to pojęcie, które jest pojęciem z zakresu prawa Unii, było interpretowane w sposób spójny w porządku prawnym Unii, tym bardziej że dyrektywa 2000/78 została przyjęta na podstawie postanowień art. 13 WE, który stanowi bezpośrednią inspirację dla art. 21 ust. 1 karty¹⁶.

34. W niniejszej sprawie stoję na stanowisku, że sytuacja W. Glatzela istotnie wchodzi w zakres pojęcia niepełnosprawności.

35. Moim zdaniem z definicji podanej przez Trybunał oraz przez Organizację Narodów Zjednoczonych¹⁷ wynika, że niepełnosprawność należy określać nie według stopnia danego upośledzenia, ale w świetle skutków, jakie to upośledzenie pociąga za sobą w konfrontacji z określonym kontekstem społecznym lub środowiskiem. Tym samym należy skoncentrować się na tym skutku, a nie na samym upośledzeniu jako takim. Kiedy interakcja pomiędzy upośledzeniem – lub osłabieniem, jak określa to Trybunał – a określonym środowiskiem skutkuje ograniczeniem działalności danej osoby w taki sposób, że nie jest ona w stanie brać pełnego i skutecznego udziału w życiu zawodowym na zasadzie równości z innymi osobami, to wówczas mamy do czynienia z niepełnosprawnością.

36. W konsekwencji upośledzenie lub osłabienie funkcji fizycznych, umysłowych lub psychicznych niekoniecznie stanowi niepełnosprawność. Wszystko zależy od środowiska, w którym dana osoba się porusza, i przeszkód, na które natrafia, kiedy jej upośledzenie wchodzi w kontakt z tym środowiskiem¹⁸.

37. Natomiast w konfrontacji z sytuacją W. Glatzela ta analiza prowadzi mnie do uznania upośledzenia skarżącego za wchodzące w zakres pojęcia niepełnosprawności.

38. Wolfgang Glatzel cierpi w istocie na jednostronną amblyopię, która osłabia widzenie w jego prawym oku. Po zastosowaniu soczewek korekcyjnych ostrość widzenia oka prawego jest mniejsza od 0,1 i dostrzega ono wyłącznie ruchy ręką. Amblyopia niekoniecznie przeszkadza w życiu codziennym. Osoby, które podobnie jak W. Glatzel urodziły się z tą wadą wzroku, nauczyły się kompensować widzenie słabszego oka za pomocą drugiego oka i mogą normalnie funkcjonować w społeczeństwie.

39. Niemniej jednak amblyopia uniemożliwia osobie, która znajduje się w takiej sytuacji jak W. Glatzel, dostęp do zawodu kierowcy samochodów ciężarowych, jako że nie spełnia on wymogów uzyskania prawa jazdy kategorii C1 i C1E. W tym przypadku upośledzenie stanowi niepełnosprawność w rozumieniu orzecznictwa Trybunału, ponieważ interakcja pomiędzy tym upośledzeniem a tym szczególnym środowiskiem uniemożliwia mu branie pełnego i skutecznego udziału w działalności zawodowej, która jest przecież dość powszechna.

15 — Zobacz pkt 37, 38 postanowienia odsyłającego.

16 — Zobacz wyjaśnienia dotyczące karty praw podstawowych, Dz.U. C 303, s. 17.

17 — Zobacz Konwencja Organizacji Narodów Zjednoczonych o prawach osób niepełnosprawnych, zatwierdzona w imieniu Wspólnoty Europejskiej decyzją Rady 2010/48/WE z dnia 26 listopada 2009 r. (Dz.U. 2010, L 23, s. 35), która w motywie e) definiuje niepełnosprawność jako „[wynik] interakcji między osobami z dysfunkcjami a barierami wynikającymi z postaw ludzkich i środowiskowych, które utrudniają tym osobom pełny i skuteczny udział w życiu społeczeństwa, na zasadzie równości z innymi osobami”.

18 — Można powiedzieć, że dowodu na to dostarcza nam admirał Nelson, który stracił oko w czasie oblężenia Calvi w 1794 r., co nie przeszkodziło mu w dowodzeniu swoimi żołnierzami i wygraniu bitwy pod Trafalgarem w 1805 r. Obiektywnie cierpiał na upośledzenie wzroku, które jednak w tych okolicznościach nie stanowiło niepełnosprawności.

40. W konsekwencji sytuacja w postępowaniu głównym wchodzi w zakres pojęcia niepełnosprawności i pociąga za sobą zastosowanie postanowień art. 21 ust. 1 i art. 26 karty. Należy w takim razie sprawdzić, czy ustanowienie przez prawodawcę unijnego minimalnego progu ostrości widzenia do celów wydania prawa jazdy kategorii C1 i C1E stanowi dyskryminację i czy jest sprzeczne z zasadą integracji osób niepełnosprawnych.

2. W przedmiocie naruszenia art. 21 ust. 1 i art. 26 karty

41. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunał w ramach dokonywanej kontroli legalności zawsze przyznawał prawodawcy unijnemu szerokie uprawnienia dyskrecyjne w zakresie charakteru i zakresu środków przyjmowanych w dziedzinach działania Unii Europejskiej. W przypadku gdy w celu określenia rodzaju i zakresu stosowania przyjmowanych przez nie środków władze Unii dysponują szerokim zakresem swobodnego uznania dotyczącego w szczególności oceny złożonych okoliczności faktycznych o charakterze naukowym i technicznym, kontrola sądu Unii musi ograniczać się do zbadania, czy skorzystanie z takiego uprawnienia nie jest dotknięte oczywistym błędem, nie stanowi nadużycia władzy lub też czy instytucje wspólnotowe w sposób oczywisty nie przekroczyły granic przysługującego im swobodnego uznania. W tym kontekście sąd Unii nie może bowiem zastępować swą oceną okoliczności faktycznych o charakterze naukowym i technicznym oceny przeprowadzonej przez instytucje będące jedynymi podmiotami, którym traktat powierzył to zadanie¹⁹.

42. Niemniej jednak prawodawca unijny zobowiązany jest przestrzegać praw podstawowych i, w poszanowaniu zasady proporcjonalności, ograniczenia mogą być wprowadzone wyłącznie wtedy, gdy są konieczne i rzeczywiście odpowiadają celom interesu ogólnego uznawanym przez Unię lub potrzebom ochrony praw i wolności innych osób, zgodnie z postanowieniami art. 52 ust. 1 karty.

43. Stoję na stanowisku, że tak właśnie jest w sprawie będącej przedmiotem postępowania głównego.

44. Zasady, które ustanawia dyrektywa 2006/126, przyczyniają się w szczególności do poprawy bezpieczeństwa na drogach²⁰. Ściślej rzecz ujmując, aby odpowiedzieć na bezwzględne wymogi bezpieczeństwa na drogach, prawodawca unijny ustalił minimalne wymogi dla wydania prawa jazdy²¹, które zawarł w szczególności w załączniku III pkt 6.4 do tej dyrektywy.

45. Poprawa bezpieczeństwa na drogach, bez wątpienia możliwa, stanowi cel interesu ogólnego²². W związku z tym, w następstwie trzeciego programu działań na rzecz bezpieczeństwa drogowego, Komisja Europejska opublikowała w 2010 r. komunikat mający na celu podkreślenie konieczności wzmocnienia działań mających przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa na drogach²³. Jak bowiem wynika z najnowszych statystyk, nadal codziennie na drogach ginie 75 osób, a na jedną ofiarę śmiertelną wypadku na drogach europejskich przypada dziesięć ciężko rannych osób, z poważnymi urazami mózgu lub rdzenia kręgowego²⁴.

19 — Zobacz w szczególności wyrok z dnia 15 października 2009 r. w sprawie C-425/08 *Enviro Tech (Europe)*, Zb.Orz. s. I-10035, pkt 47 i przytoczone tam orzecznictwo.

20 — Zobacz motyw 2 tej dyrektywy.

21 — Zobacz motyw 8 tej dyrektywy.

22 — Zobacz wyrok z dnia 22 października 2009 r. w sprawie C-438/08 *Komisja przeciwko Portugalii*, Zb.Orz. s. I-10219, pkt 48 i przytoczone tam orzecznictwo. Zobacz podobnie wyroki: z dnia 19 maja 2011 r. w sprawie C-184/10 *Grasser*, Zb.Orz. s. I-4057, pkt 26; z dnia 13 października 2011 r. w sprawie C-224/10 *Apelt*, Zb.Orz. s. I-9601, pkt 47.

23 — Zobacz Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 20 lipca 2010 r., zatytułowany „W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020” [COM(2010) 389 wersja ostateczna].

24 — Zobacz komunikat prasowy Komisji z dnia 19 marca 2013 r., dostępny pod adresem: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-236_fr.htm?locale=FR.

46. Ponadto jest niepodważalne, że prowadzenie pojazdów w ogólności, a o gabarycie takim jak samochody ciężarowe w szczególności, wymaga sprawnego wzroku, co z kolei zakłada dobrą ostrość widzenia i nieuszkodzone pole widzenia.

47. Ostrość widzenia jest to zdolność rozpoznawania drobnych szczegółów na dużą odległość, zwykle na odległość od 3 do 6 metrów. Uznawana jest za najważniejszą cechę zdolności widzenia²⁵. Natomiast pole widzenia jest to percepcja przestrzeni przez nieruchome oko. Nieuszkodzone pole widzenia pozwala dostrzec przedmioty, światła, kolory lub ruchy oddalone od punktu, w którym utkwiony jest wzrok.

48. Tym samym tym istotniejsze jest posiadanie dobrej zdolności widzenia przy wykonywaniu zawodu takiego jak kierowca samochodu ciężarowego, który wiąże się z tym, że kierowca spędza większość czasu pracy na drogach. Zdolność widzenia jest więc w szczególności przydatna przy prowadzeniu pojazdu przy niesprzyjających warunkach pogodowych, kiedy pada deszcz, jest noc lub pojawia się gęsta mgła. Posiadanie prawidłowej zdolności widzenia, umożliwiającej uruchamianie najbardziej pożądaných odruchów w niedających się przewidzieć przypadkach, z jakimi kierowca może być skonfrontowany na drodze, ma pierwszorzędne znaczenie.

49. Zdolność widzenia jest więc najważniejszą funkcją dla prowadzenia pojazdów²⁶ i związek pomiędzy dobrym wzrokiem i bezpieczeństwem na drodze wydaje mi się oczywisty.

50. To właśnie w świetle tych rozważań prawodawca Unii postanowił ustalić minimalne wartości dla ostrości widzenia, poniżej których prawo jazdy kategorii C1 i C1E nie może być wydane. W pierwszej kolejności Komisja w ramach dyrektywy 91/439/EWG²⁷ określiła te minimalne wymogi, jakie muszą być spełnione przez osoby ubiegające się o prawo jazdy. Następnie, uwzględniając, że przepis art. 8 dyrektywy 2006/126 umożliwia aktualizację przepisów załącznika III do tej dyrektywy w świetle postępu naukowo-technicznego, prawodawca unijny zwrócił się do grupy ekspertów skupionej w grupie roboczej „Wzrok”, aby zbadali, czy konieczna jest zmiana tych wartości minimalnych.

51. Ta grupa robocza była w pełni świadoma roli integracji, jaką może odgrywać prawo jazdy, i w związku z tym od początku swojego raportu wskazała, że z tego powodu minimalne wymogi określające zdolność do prowadzenia pojazdu nie powinny być sztywne w takim stopniu, by wykluczały bez uzasadnionego powodu niektórych kierowców²⁸. Konieczne było znalezienie właściwej równowagi pomiędzy celem, jakim jest poprawa bezpieczeństwa na drogach, i mobilnością obywateli.

52. W następstwie opinii wydanej przez tę grupę roboczą prawodawca unijny przyjął początkową wersję dyrektywy 2009/113, zmieniającą dyrektywę 2006/126, a ściślej załącznik III do tej dyrektywy. W szczególności zdecydowano zmienić wymogi minimalne dotyczące ostrości widzenia, po których spełnieniu mogą być wydane prawa jazdy z grupy 2. W ten sposób wartość dla ostrości widzenia, po zastosowaniu soczewek korekcyjnych, ustanowiona została na przynajmniej 0,8 dla oka sprawniejszego i na przynajmniej 0,1 dla oka słabszego, podczas gdy wartość ta początkowo wynosiła 0,5.

53. Gdy uwzględni się ścisły związek pomiędzy zdolnością widzenia i bezpieczeństwem na drogach, nie ma wątpliwości, że nałożenie takich wymogów minimalnych jest konieczne w celu poprawy bezpieczeństwa drogowego. Natomiast, co się tyczy ściślej przypadku osoby takiej jak W. Glatzel, która cierpi na jednostronną amblyopię, należy podnieść, że ta wada dotyka bezpośrednio jej zdolności

25 — Zobacz raport grupy roboczej „Wzrok” z maja 2005 r., zatytułowany „New standards for the visual functions of drivers”, dostępny pod adresem: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/behavior/doc/new_standards_final_version_en.pdf, s. 6.

26 — Ibidem, s. 4.

27 — Dyrektywa Rady z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie praw jazdy (Dz.U. L 237, s. 1).

28 — Zobacz ww. raport grupy roboczej „Wzrok”, s. 4.

widzenia. W niniejszej sprawie W. Glatzel, który okiem dotkniętym amblyopią jest w stanie dostrzec wyłącznie ruchy ręką, posiada w tym oku ostrość widzenia poniżej 0,1. Według klasyfikacji Światowej Organizacji Zdrowia taka ostrość widzenia jest uznawana za powodującą poważną wadę wzroku, wchodzącą w zakres kategorii 2, czyli kategorii poprzedzającej kategorię obejmującą ślepotę²⁹.

54. O ile jednostronna amblyopia niekoniecznie stanowi przeszkodę w życiu codziennym, o tyle może być uznana w szczególnym kontekście prowadzenia pojazdu za potencjalne zagrożenie dla osoby, która jest nią dotknięta, oraz dla pozostałych użytkowników dróg. W rzeczywistości w swoim raporcie grupa robocza „Wzrok” wskazała, że choć prowadzenie pojazdów może być uznane za działalność, która wymaga widzenia obuocznego, to jednak z uwagi na swą odpowiedzialność kierowcy z grupy 2 – a przypominam, że ci kierowcy kierują pojazdami o wadze przekraczającej 3,5 tony przewożącymi towary lub pojazdami przewożącymi więcej niż ośmiu pasażerów – powinni móc dysponować „okiem rezerwowym”, tzn. takim, które samo zdolne jest postrzegać otoczenie na wypadek, gdyby ci kierowcy utracili nagle zdolność widzenia w drugim oku. Grupa robocza „Wzrok” stwierdziła, że minimalna ostrość widzenia o wartości 0,1 powinna być wystarczająca, aby dać kierowcy samochodu ciężarowego lub autobusu czas na reakcję i bezpieczne zatrzymanie prowadzonego przez niego pojazdu³⁰.

55. Prawodawca Unii uwzględnił opinie ekspertów i ustanowił zatem wymóg, aby kierowcy z grupy 2 posiadali ostrość widzenia, w razie konieczności przy zastosowaniu soczewek korekcyjnych, wynoszącą przynajmniej 0,8 dla oka sprawniejszego i przynajmniej 0,1 dla oka słabszego.

56. Ustanowienie takich wymogów nie wydaje mi się wykraczać poza to, co konieczne do zapewnienia realizacji celu poprawy bezpieczeństwa na drogach. Przede wszystkim zapobieganie w dziedzinie bezpieczeństwa drogowego odgrywa decydującą rolę i realizowane jest również przez uważne zbadanie zdolności fizycznych i psychicznych kierowców pojazdów takich jak pojazdy, których prowadzenie wymaga posiadania prawa jazdy kategorii C1 i C1E. Minimalne wymogi w zakresie ostrości widzenia bez wątplenia przyczyniają się do zapobiegania ryzyku związanemu z prowadzeniem pojazdów. W moim przekonaniu eksperci najlepiej wiedzą, czy dana osoba posiada wystarczającą ostrość widzenia, aby bezpiecznie prowadzić takie pojazdy. Ponadto przypominam, że art. 8 dyrektywy 2006/126 wyraźnie przewiduje, że wartości wymogów minimalnych mogą się zmieniać w świetle postępu naukowego, co miało miejsce ostatnio³¹.

57. Uwzględniając cel poprawy bezpieczeństwa drogowego, który stara się zrealizować dyrektywa 2006/126, dane, którymi dysponował prawodawca unijny, oraz posiadane przez niego szerokie uprawnienia dyskrecjonalne w tej dziedzinie, stoję na stanowisku, że mógł on w sposób uprawniony ustanowić takie wymogi i że uzasadniają one ograniczenie art. 21 ust. 1 i art. 26 karty.

58. W konsekwencji, mając na uwadze powyższe, twierdzę, że załącznik III pkt 6.4 do dyrektywy 2006/126, który ustanawia wymogi co do zdolności widzenia w celach wydania praw jazdy kategorii C1 i C1E, jest zgodny z art. 21 ust. 1 i art. 26 karty.

29 — Zobacz strony pod następującymi adresami internetowymi: <http://apps.who.int/classifications/icd10/browse/2008/fr/H53-H54> i <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs282/fr/>.

30 — Zobacz ww. raport grupy roboczej „Wzrok”, s. 23.

31 — Zobacz pkt 52 niniejszej opinii.

B – W przedmiocie ważności załącznika III pkt 6.4 do dyrektywy 2006/126 w świetle art. 20 karty

59. Sąd odsyłający stara się również ustalić, czy załącznik III pkt 6.4 do dyrektywy 2006/126 nie jest sprzeczny z zasadą równego traktowania, ustanowioną w art. 20 karty, w zakresie, w jakim kierowcy z grupy 2 są traktowani odmiennie niż kierowcy z grupy 1. Ci ostatni powinni bowiem spełnić minimalne wymogi w zakresie ostrości widzenia dla obojga oczu. Tym samym jedynie osoby ubiegające się o prawo jazdy należące do grupy 2 powinny bez możliwości odstępstwa posiadać „oko rezerwowe”.

60. Nie uważam, aby to zróżnicowane traktowanie stanowiło naruszenie zasady równego traktowania.

61. Istotą zasady równego traktowania jest bowiem to, aby porównywalne sytuacje nie były traktowane w odmienny sposób, a sytuacje odmienne nie były traktowane w sposób jednakowy, chyba że takie traktowanie jest obiektywnie uzasadnione³². Uważam, że sytuacja kierowców z grupy 1 i sytuacja kierowców z grupy 2 nie są porównywalne.

62. Prawodawca unijny ustanowił dwie kategorie kierowców w zależności od wagi pojazdu, liczby przewożonych pasażerów i odpowiedzialności związanej z prowadzeniem tych pojazdów. Przypominam, że kierowcy z grupy 2 prowadzą pojazdy dużych rozmiarów, takie jak samochody ciężarowe i autobusy. Jak zostało to już podniesione w opinii w ww. sprawie Apelt, to rozróżnienie i związane z tym wymagania w zakresie predyspozycji fizycznych i psychicznych dają się łatwo wytłumaczyć, ponieważ autobusem czy samochodem ciężarowym nie kieruje się w taki sam sposób jak samochodem osobowym lub motocyklem. Manewrowanie jest trudniejsze, pojazd inaczej zachowuje się na drodze. Również odpowiedzialność kierowcy autokaru jest większa w związku z większą liczbą przewożonych pasażerów³³.

63. Ponadto różnica w sytuacji kierowców pojazdów z grupy 1 i z grupy 2 polega również na tym, że zwykle kiedy w wypadku drogowym bierze udział samochód ciężarowy lub autobus, skutki są poważniejsze; wynika z tego również konieczność zastosowania bardziej restrykcyjnych wymogów wydawania prawa jazdy.

64. Ponadto kierowcy z grupy 2 są w większości przypadków kierowcami zawodowymi, którzy znaczną część czasu pracy spędzają na drogach. Musi więc być zachowana wyjątkowa czujność co do predyspozycji fizycznych i psychicznych tych kierowców, a tym bardziej co do zdolności widzenia, która jest niezwykle ważna w przypadku prowadzenia pojazdu przez dłuższy czas, ponieważ długie trasy powodują zmęczenie i mają wpływ na zdolność widzenia. Ponadto, jak zostało to podniesione przez Radę Unii Europejskiej w pkt 29 jej uwag, państwa członkowskie, zgodnie z postanowieniami załącznika III pkt 1.3 do dyrektywy 2006/126, mają możliwość zastosowania takiej samej kontroli w przypadku badania predyspozycji fizycznych i psychicznych do kierowców pojazdów należących do kategorii B, którzy korzystają z samochodów w celach zawodowych, tak jak taksówkarze czy kierowcy ambulansów.

65. W konsekwencji, ponieważ sytuacja kierowców należących do grupy 1 nie jest porównywalna z sytuacją kierowców z grupy 2, stoję na stanowisku, że załącznik III pkt 6.4 do tej dyrektywy również jest zgodny z postanowieniami art. 20 karty.

32 — Zobacz wyrok z dnia 23 października 2012 r. w sprawach połączonych C-581/10 i C-629/10 Nelson i in., pkt 33 i przytoczone tam orzecznictwo.

33 — Zobacz pkt 39 mojej opinii w tej sprawie.

IV – Wnioski

66. Wobec całości powyższych rozważań proponuję Trybunałowi udzielenie odpowiedzi na pytanie Bayerischer Verwaltungsgerichtshof w sposób następujący:

Załącznik III pkt 6.4 do dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy, w brzmieniu zmienionym dyrektywą 2009/113/WE z dnia 25 sierpnia 2009 r., jest zgodny z postanowieniami art. 20, art. 21 ust. 1 i art. 26 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej.