



Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
YVES BOT
 prezentate la 18 iulie 2013¹

Cauza C-356/12

Wolfgang Glatzel
împotriva
Freistaat Bayern

[cerere de decizie preliminară formulată de Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (Germania)]

„Directiva 2006/126/CE — Norme minime privind aptitudinile fizice și mentale necesare pentru conducerea unui autovehicul — Candidat pentru obținerea unui permis de conducere pentru categoriile C1 și C1E care trebuie să aibă o acuitate vizuală de cel puțin 0,1 la ochiul mai slab — Lipsa oricărei excepții, chiar și pentru persoanele care văd corect cu ambii ochi și dispun de un câmp vizual normal — Articolele 20, 21 și 26 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene — Principiul egalității de tratament — Principiul nediscriminării pe motiv de handicap — Validitatea punctului 6.4 din anexa III la Directiva 2006/126/CE”

1. Prin prezenta trimitere preliminară, Curtea este chemată să examineze validitatea punctului 6.4 din anexa III la Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 2006 privind permisele de conducere², astfel cum a fost modificată prin Directiva 2009/113/CE a Comisiei din 25 august 2009³ (denumită în continuare „Directiva 2006/126”), în raport cu articolul 20, cu articolul 21 alineatul (1) și cu articolul 26 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene⁴.
2. Punctul 6.4 din anexa III la Directiva 2006/126 impune candidaților care solicită un permis de conducere pentru categoriile C1 și C1E să aibă o acuitate vizuală, după corecție, de cel puțin 0,8 la ochiul mai bun și de cel puțin 0,1 la ochiul mai slab. Or, reclamantului din litigiul principal i s-a refuzat un permis de conducere pentru aceste categorii pentru motivul că suferă de ambliopie unilaterală⁵, care are drept consecință faptul că, după corecție, acesta are o acuitate vizuală mai mică de 0,1 la ochiul mai slab.
3. Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (Germania) exprimă îndoieli în ceea ce privește conformitatea acestor cerințe fizice cu principiul egalității de tratament și, în special, cu principiul nediscriminării pe motiv de handicap, precum și cu principiul integrării persoanelor cu handicap.
4. În prezentele concluzii vom arăta motivele pentru care considerăm că, chiar dacă situația reclamantului din litigiul principal se încadrează în noțiunea de handicap, punctul 6.4 din anexa III la Directiva 2006/126 este conform cu articolul 20, cu articolul 21 alineatul (1) și cu articolul 26 din cartă.

1 — Limba originală: franceza.

2 — JO L 403, p. 18, rectificare în JO 2009, L 19, p. 67, Ediție specială, 07/vol. 17, p. 216.

3 — JO L 223, p. 31.

4 — Denumită în continuare „carta”.

5 — Ambliopia unilaterală este o pierdere funcțională importantă a vederii la un ochi, care afectează în principal vederea centrală, vederea periferică continuând să fie normală în majoritatea timpului.

I – Cadrul juridic

A – Dreptul Uniunii

5. Directiva 2006/126 definește, printre altele, diferitele categorii de permis de conducere. Articolul 4 alineatul (4) din această directivă are următorul cuprins:

„[...]

(d) Categoria C1:

autovehicule, altele decât cele din categoria D1 sau D, a căror masă maximă autorizată depășește 3 500 kg, fără să depășească 7 500 kg, și care sunt proiectate și construite pentru transportul a maximum opt pasageri în afară de conducătorul auto; la autovehiculele din această categorie se poate atașa o remorcă cu o masă maximă autorizată de 750 kg.

(e) Categoria C1E:

- fără a aduce atingere dispozițiilor privind normele de omologare a vehiculelor respective, ansamblurile de vehicule în care vehiculul tractor face parte din categoria C1, iar remorca sau semiremorca sa are o masă maximă autorizată de peste 750 kg, cu condiția ca masa autorizată a ansamblului să nu depășească 12 000 kg;
- fără a aduce atingere dispozițiilor privind normele de omologare a vehiculelor respective, ansamblurile de vehicule în care vehiculul tractor face parte din categoria B, iar remorca sau semiremorca sa are o masă maximă autorizată de peste 3 500 kg, cu condiția ca masa autorizată a ansamblului să nu depășească 12 000 kg;
- vârsta minimă pentru categoriile C1 și C1E este stabilită la 18 ani, fără a aduce atingere dispozițiilor privind conducerea acestor vehicule ale Directivei 2003/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2003 privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de pasageri [de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului și a Directivei 91/439/CEE a Consiliului și de abrogare a Directivei 76/914/CEE a Consiliului]⁶;

[...]”

6. Directiva 2006/126 are de asemenea drept obiect să răspundă cerințelor de siguranță rutieră prin stabilirea condițiilor minime în care permisul de conducere poate fi eliberat sau reînnoit, aceste condiții variind de la o categorie de permis de conducere la alta.

7. Articolul 7 alineatul (1) litera (a) din această directivă prevede că permisele de conducere se eliberează numai solicitanților care au promovat un test de verificare a aptitudinilor și a comportamentului și un test teoretic și îndeplinesc normele medicale, în conformitate cu dispozițiile anexelor II și III la directiva menționată. Articolul 7 alineatul (3) litera (a) din Directiva 2006/126 prevede că reînnoirea permiselor de conducere în momentul în care valabilitatea lor administrativă expiră este supusă îndeplinirii în continuare a normelor minime privind aptitudinile fizice și mentale pentru conducere prevăzute în anexa III la această directivă pentru permisele de conducere din categoriile C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 și D1E.

6 — JO L 226, p. 4, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 86.

8. Anexa III la Directiva 2006/126 se referă la normele minime privind aptitudinile fizice și mentale necesare pentru conducerea unui autovehicul. Aceasta definește condițiile în care trebuie să fie eliberat permisul de conducere. În acest scop, directiva menționată repartizează categoriile de permis de conducere în două grupe, condițiile la care este supus candidatul pentru obținerea permisului de conducere fiind diferite în funcție de grupa căreia îi aparține respectivul permis.

9. Astfel, grupa 1 cuprinde conducătorii auto ai vehiculelor din categoriile A, A1, A2, AM, B, B1 și BE. Grupa 2 este compusă din conducătorii auto ai vehiculelor din categoriile C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 și D1E.

10. În ceea ce privește examenele medicale referitoare la vedere, anexa III la Directiva 2006/126 prevede următoarele:

„6. Toți solicitanții unui permis de conducere trebuie să se supună unui examen corespunzător pentru a se asigura că au acuitatea vizuală necesară pentru conducerea unui autovehicul. Dacă există motive de îndoială cu privire la acuitatea vizuală a solicitantului, acesta este examinat de un organ medical de specialitate. La examinarea respectivă, se acordă o atenție deosebită următoarelor: acuitatea vizuală, câmpul vizual, capacitatea vizuală în condiții de luminozitate redusă, sensibilitatea la lumină puternică și contraste, diplopia și alte afecțiuni oculare care periclitează condusul în condiții de siguranță.

În cazul conducătorilor auto din grupa 1, permisul poate fi acordat în «condiții excepționale» atunci când standardele de câmp vizual și de acuitate vizuală nu pot fi respectate; în aceste cazuri, conducătorul auto trebuie să se supună unui examen medical efectuat de un organ medical de specialitate pentru a demonstra că funcția vizuală nu este afectată și în alte moduri (inclusiv sensibilitatea la lumină puternică și contrast și vederea în condiții de luminozitate redusă). Conducătorul auto sau solicitantul trebuie să se supună și unei probe practice pozitive efectuate de o autoritate competentă.

Grupa 1:

6.1. Persoanele care solicită un permis de conducere sau reînnoirea acestui permis [trebuie să aibă] o acuitate vizuală binoculară, dacă este necesar, cu lentile de corecție, de cel puțin 0,5 când utilizează ambii ochi.

În plus, câmpul vizual orizontal trebuie să fie de cel puțin 120 de grade, extensia trebuie să fie de cel puțin 50 de grade la stânga și la dreapta și de 20 de grade ascendent și descendent. Nu trebuie să existe deficiențe pe o rază de 20 de grade față de axul central.

Atunci când se detectează sau se declară o afecțiune oculară evolutivă, se pot emite sau reînnoi permisele de conducere, sub rezerva ca solicitantul să se supună unor examene periodice realizate de un organ medical de specialitate.

6.2. Persoanele care solicită un permis de conducere sau reînnoirea acestui permis și care au pierdut în totalitate vederea la un ochi sau care utilizează doar un ochi (de exemplu în cazul diplopiei) trebuie să aibă o acuitate vizuală de cel puțin 0,5 cu lentile de corecție, dacă este necesar. Organul medical de specialitate trebuie să certifice existența suficient de îndelungată a stării respective de vedere monoculară pentru a permite adaptarea și că, la ochiul respectiv, câmpul vizual întrunește cerințele stabilite la punctul 6.1.

6.3. După apariția recentă a diplopiei sau după pierderea vederii la un ochi, trebuie să existe o perioadă suficientă de adaptare (de exemplu, șase luni) pe durata căreia se interzice condusul autovehiculelor. După această perioadă, condusul se permite numai în urma unui aviz favorabil din partea specialiștilor oftalmologi și a experților auto.

Grupa 2:

- 6.4. Persoanele care solicită un permis de conducere sau reînnoirea acestui permis trebuie să aibă o acuitate vizuală, cu lentile de corecție, dacă este necesar, de cel puțin 0,8 la ochiul mai bun și de cel puțin 0,1 la ochiul mai slab. Dacă se utilizează lentile de corecție pentru a obține valori de 0,8 și de 0,1, acuitatea respectivă (0,8 și 0,1) trebuie să se obțină fie prin corecție cu ajutorul ochelarilor de maximum plus opt dioptrii, fie cu ajutorul lentilelor de contact. Corecția trebuie să fie bine tolerată.

În plus, câmpul vizual orizontal trebuie să fie de cel puțin 160 de grade la ambii ochi, extensia trebuie să fie de cel puțin 70 de grade la stânga și la dreapta și de 30 de grade ascendent și descendent. Nu trebuie să existe deficiențe pe o rază de 30 de grade față de axul central.

Nu se emit sau reînnoiesc permise de conducere pentru solicitanții sau conducătorii auto care prezintă probleme în ceea ce privește sensibilitatea la contraste sau care suferă de diplopie.

După o pierdere importantă a vederii la un ochi, trebuie să existe o perioadă suficientă de adaptare (de exemplu, șase luni) pe durata căreia se interzice condusul autovehiculelor. După această perioadă, condusul se permite numai în urma unui aviz favorabil din partea specialiștilor oftalmologi și a experților auto”.

B – *Dreptul german*

11. Articolul 2 alineatul 2 prima teză din Legea privind circulația rutieră (Straßenverkehrsgesetz) din 5 martie 2003⁷, astfel cum a fost modificată ultima dată prin articolul 2 alineatul 118 din Legea din 22 decembrie 2011⁸, prevede că permisul de conducere trebuie să fie eliberat pentru categoria respectivă atunci când candidatul este, printre altele, apt să conducă autovehicule.

12. În temeiul articolului 2 alineatul 4 prima teză din aceeași lege, este aptă să conducă autovehicule orice persoană care îndeplinește condițiile fizice și psihice necesare în acest scop și care nu a săvârșit încălcări grave sau repetate ale dispozițiilor referitoare la circulația rutieră sau ale dispozițiilor penale.

13. Cerințele precise care trebuie îndeplinite pentru ca o persoană să fie considerată aptă să conducă autovehicule sunt stabilite de Regulamentul privind accesul persoanelor la circulația rutieră (Regulamentul privind permisele de conducere) [Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung)] din 13 decembrie 2010⁹, în versiunea care rezultă din Regulamentul din 26 iunie 2012¹⁰. Articolul 12 alineatul 1 din FeV prevede că, pentru a conduce autovehicule, vederea candidatului trebuie să îndeplinească cerințele prevăzute în anexa 6 la FeV.

14. Punctul 2.2.1 din această anexă 6 prevede, în această privință, că trebuie să se corecteze, în măsura în care corecția menționată este posibilă și bine tolerată, orice deficiență de vedere, cu respectarea următoarelor valori minime de acuitate vizuală, și anume o acuitate la ochiul mai bun sau o acuitate vizuală binoculară de 0,8 și o acuitate la ochiul mai slab de 0,5. În anumite situații speciale, ținând seama de experiența de condus și de utilizarea vehiculului, acuitatea vizuală la ochiul mai slab poate fi mai mică de 0,5 pentru categoriile C, CE, C1 și C1E, fără a fi totuși mai mică de 0,1. O examinare oftalmologică este necesară în astfel de cazuri.

7 — BGBl. 2003 I, p. 310.

8 — BGBl. 2011 I, p. 3044.

9 — BGBl. 1998 I, p. 2214.

10 — BGBl. 2012 I, p. 1394, denumit în continuare „FeV”.

15. Instanța de trimitere arată că legiuitorul german a transpus cerințele Directivei 2006/126 referitoare la acuitatea vizuală prevăzând condiții mai stricte în ceea ce privește acuitatea vizuală la ochiul mai slab, în conformitate cu prevederile punctului 5 din anexa III la această directivă, limitându-se la acuitatea vizuală minimă la ochiul mai slab numai pentru anumite cazuri și sub rezerva condițiilor restrictive de fond și de procedură.

16. În temeiul punctului 2.3 din anexa 6 la FeV, ulterior apariției unei noi pierderi de vedere, trebuie să se respecte o perioadă suficientă de adaptare, în care se interzice conducerea autovehiculelor. După această perioadă, conducerea unor astfel de vehicule se permite numai după ce persoana în cauză a fost supusă unei examinări oftalmologice și a fost consiliată.

17. În sfârșit, articolul 74 alineatul 1 punctul 1 din FeV prevede că pot fi acordate derogări de către autoritățile superioare competente ale landului sau de către autoritățile desemnate de acestea din urmă sau de către cele care sunt competente în temeiul dreptului landului, în anumite cazuri speciale sau, în general, pentru anumiți solicitanți speciali, cu condiția ca efectele acestora să nu se limiteze la teritoriul landului și ca o decizie uniformă să nu fie necesară. În conformitate cu punctul 2 din această dispoziție, pot fi acordate de asemenea derogări de către Ministerul Federal al Transporturilor, Construcției și Dezvoltării urbane în privința tuturor dispozițiilor din FeV atunci când autoritățile landului nu sunt competente în temeiul punctului 1 din dispoziția menționată. Acest minister acordă derogări generale printr-o reglementare care nu este condiționată de acordul Bundesrat, după consultarea autorităților superioare competente ale landurilor.

II – Situația de fapt din litigiul principal și întrebarea preliminară

18. Prin decizia din 28 aprilie 2010, domnului Glatzel i s-a retras permisul de conducere pentru motivul că condusese în stare de ebrietate.

19. Prin decizia din 2 noiembrie 2010, Landratsamt Schwandorf a admis cererea formulată de domnul Glatzel de a-i elibera un nou permis de conducere pentru categoriile care se încadrează în grupa 1, astfel cum este definită în anexa III la Directiva 2006/126, și anume categoriile A, A1 și BE, precum și pentru categoriile naționale M, L și S, care conferă dreptul de a conduce mopede, motociclete ușoare și vehicule ușoare cu un motor cu viteză maximă proiectată egală cu 45 km/h, precum și tractoare de poziționat șine și agricole cu o viteză maximă proiectată egală cu 25 km/h și, respectiv, 32 km/h.

20. În schimb, prin aceeași decizie, a fost refuzată domnului Glatzel eliberarea unui nou permis de conducere pentru categoriile C1 și C1E, pentru motivul că o examinare oftalmologică ar fi arătat că suferă de o ambliopie unilaterală. În timp ce acuitatea sa vizuală centrală ar atinge 1,0 pentru ochiul stâng – cu alte cuvinte, aceasta ar fi completă – și acuitatea vizuală binoculară ar atinge aceeași valoare, domnul Glatzel nu ar fi fost capabil să perceapă doar cu ochiul drept decât mișcări ale mâinilor. Prin urmare, nu îndeplinea condițiile prevăzute de dreptul german în vederea eliberării permisului de conducere pentru categoriile C1 și C1E.

21. Domnul Glatzel a formulat, fără succes, o contestație împotriva acestei decizii. Prin urmare, acesta a sesizat Verwaltungsgericht Regensburg cu o acțiune având ca obiect anularea unei părți a deciziei din 2 noiembrie 2010 și eliberarea unui permis de conducere pentru categoriile C1 și C1E. Această acțiune a fost respinsă prin hotărârea din 20 iunie 2011, pentru motivul că domnul Glatzel nu avea acuitatea vizuală minimă 0,5, impusă la acel moment de dreptul german.

22. Domnul Glatzel a declarat apel împotriva acestei hotărâri la Bayerischer Verwaltungsgerichtshof. Aceasta din urmă a solicitat unui cabinet oftalmologic un raport de expertiză pentru a stabili starea actuală a vederii domnului Glatzel și pentru a declara dacă, și în ce măsură, acesta poate compensa deficiențele existente, în speță în ceea ce privește vederea spațială, și dacă respectivele capacități de compensare intervin independent de voința sa. Pe de altă parte, instanța de trimitere a urmărit să afle,

printr-un alt raport de expertiză, dacă, din punct de vedere științific, existau motive întemeiate pentru a se refuza eliberarea unui permis de conducere pentru categoriile C1 și C1E unor persoane care au o vedere monoculară din motive anatomice sau funcționale, chiar și atunci când se dovedise că aceste persoane sunt capabile să compenseze suficient eventualele modificări ale vederii lor. De asemenea, Bayerischer Verwaltungsgerichtshof urmărea să afle care erau condițiile care trebuie îndeplinite, dacă este cazul, pentru ca conducerea vehiculelor care se încadrează în aceste categorii de către astfel de persoane să nu implice nicio amenințare suplimentară pentru siguranța rutieră în raport cu persoanele a căror vedere nu este deloc alterată.

23. În urma acestor rapoarte, precum și a ședinței care a avut loc în fața acesteia, instanța de trimitere consideră că ar fi necesar să admită cererea domnului Glatzel, cu alte cuvinte, să anuleze deciziile administrative și hotărârea pronunțată de Verwaltungsgericht Regensburg și să îi elibereze un permis de conducere pentru categoriile C1 și C1E. Pentru instanța de trimitere, dispoziția de drept german care se opune eliberării unui astfel de permis de conducere este lipsită de validitate din moment ce este contrară principiului nediscriminării pe motiv de handicap. Totuși, întrucât această dispoziție a fost transpusă în ordinea juridică germană în conformitate cu punctul 6.4 din anexa III la Directiva 2006/126, se ridică mai întâi problema validității acestui punct.

24. Astfel, Bayerischer Verwaltungsgerichtshof a decis să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Punctul 6.4 din anexa III la Directiva 2006/126[...] este compatibil cu articolul 20, cu articolul 21 alineatul (1) și cu articolul 26 din [cartă] în măsura în care impune – fără a prevedea posibilitatea unei excepții – candidaților pentru obținerea unui permis de conducere pentru categoriile C1 și C1E o acuitate vizuală minimă de 0,1 la ochiul mai slab, chiar și în cazul în care aceste persoane au o acuitate vizuală binoculară și dispun de un câmp vizual normal la ambii ochi?”

III – Analiza noastră

25. Prin prezenta trimitere preliminară, se solicită Curții să evalueze conformitatea punctului 6.4 din anexa III la Directiva 2006/126 cu articolul 20, cu articolul 21 alineatul (1) și cu articolul 26 din cartă. Mai precis, Curtea este chemată să declare dacă pragul minim de acuitate vizuală impus candidatului pentru obținerea unui permis de conducere pentru categoria C1 sau C1E este valid în raport cu aceste dispoziții.

26. Instanța de trimitere ridică astfel problema dacă faptul de a impune un asemenea prag candidatului care se încadrează în grupa 2, astfel cum este definit de această directivă, nu este contrar principiului nediscriminării pe motiv de handicap, precum și, într-o manieră mai generală, principiului egalității de tratament, în măsura în care directiva menționată tratează diferit candidații din grupa 2 în raport cu cei din grupa 1.

27. Vom examina validitatea punctului 6.4 din anexa III la Directiva 2006/126, în primul rând, în raport cu articolul 21 alineatul (1) și cu articolul 26 din cartă, apoi, în al doilea rând, în raport cu articolul 20 din aceasta.

A – *Cu privire la validitatea punctului 6.4 din anexa III la Directiva 2006/126 în raport cu articolul 21 alineatul (1) și cu articolul 26 din cartă*

28. Examinarea întrebării preliminare care ne este prezentată în această cauză necesită să abordăm mai întâi aplicarea articolului 21 alineatul (1) și a articolului 26 din cartă în cazul circumstanțelor din litigiul principal. Astfel, dacă o situație precum cea a domnului Glatzel, care suferă de o deficiență vizuală, nu se încadrează în noțiunea de handicap, validitatea punctului 6.4 din anexa III la Directiva 2006/126 nu va putea fi analizată în raport cu aceste dispoziții.

1. Cu privire la noțiunea de handicap

29. Noțiunea de handicap nu este definită în cartă și nici în tratate sau în dreptul derivat. În cadrul aplicării principiului nediscriminării pe motiv de handicap în materie de ocupare a forței de muncă și în special în cadrul Directivei 2000/78/CE a Consiliului din 27 noiembrie 2000 de creare a unui cadru general în favoarea egalității de tratament în ceea ce privește încadrarea în muncă și ocuparea forței de muncă¹¹, Curtea a avut ocazia să dea o definiție a acestei noțiuni. Astfel, precizând definiția pe care o stabilise în Hotărârea din 11 iulie 2006, Chacón Navas¹², Curtea a hotărât recent, în Hotărârea din 11 aprilie 2013, HK Danmark¹³, că noțiunea de handicap trebuie înțeleasă în sensul că se referă la o limitare, care rezultă în special din afecțiuni fizice, mentale sau psihice, care, în interacțiune cu diferite bariere, poate împiedica participarea deplină și efectivă a persoanei în cauză la viața profesională în condiții de egalitate cu ceilalți lucrători¹⁴.

30. Pentru a stabili dacă situația domnului Glatzel se încadrează în noțiunea de handicap, considerăm că nu ar trebui să ne îndepărtăm de la definiția dată de Curte în aceste hotărâri.

31. Astfel, mai întâi, nu putem ignora faptul că, în marea majoritate a cazurilor, o cerere de eliberare a unui permis de conducere pentru categoria C1 sau C1E are ca obiect, pentru persoana în cauză, accesul la profesia de șofer de camion. Deținerea unui permis pentru aceste categorii este o condiție prealabilă pentru exercitarea acestei profesii. Aceasta este, în acest sens și fără nicio îndoială, o condiție de acces la profesia menționată în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (a) din Directiva 2000/78. De altfel, aceeași situație se regăsește și în cazul celorlalte categorii de permis de conducere din grupa 2, care cuprind permisele care autorizează conducerea de vehicule care transportă peste opt persoane, precum autocarele, autobuzele pentru transportul în comun, cu sau fără remorcă.

32. Considerăm, așadar, că, în cadrul unei eventuale discriminări în ceea ce privește condițiile de acces la încadrare în muncă, Curtea este chemată să stabilească dacă situația domnului Glatzel se încadrează sau nu se încadrează în noțiunea de handicap. De altfel, în opinia noastră, acest lucru rezultă din cererea de decizie preliminară, instanța de trimitere vizând în mod expres integrarea profesională a persoanelor cu handicap și accesul la profesia de șofer de camion¹⁵.

33. În continuare, este esențial ca această noțiune, care este o noțiune de drept al Uniunii, să fie interpretată în mod uniform în ordinea juridică a Uniunii, cu atât mai mult cu cât Directiva 2000/78 a fost adoptată în temeiul articolului 13 CE, din care articolul 21 alineatul (1) din cartă se inspiră în mod direct¹⁶.

11 — JO L 303, p. 16, Ediție specială, 05/vol. 6, p. 7.

12 — C-13/05, Rec., p. I-6467, punctul 43.

13 — C-335/11 și C-337/11.

14 — Punctul 38.

15 — A se vedea punctele 37 și 38 din decizia de trimitere.

16 — A se vedea Explicațiile cu privire la Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene (JO 2007, C 303, p. 17).

34. În speță, considerăm că situația domnului Glatzel se încadrează, într-adevăr, în noțiunea de handicap.

35. În opinia noastră, din definiția dată de Curte, precum și de Organizația Națiunilor Unite¹⁷ rezultă că handicapul nu trebuie înțeles în funcție de gradul deficienței în discuție, ci trebuie stabilit în raport cu consecința pe care o determină această deficiență atunci când este plasată într-un context social, într-un mediu determinat. Prin urmare, atenția noastră trebuie să se concentreze asupra acestei consecințe, iar nu asupra deficienței ca atare. Atunci când interacțiunea dintre o deficiență – sau o afecțiune, pentru a relua termenul utilizat de Curte – și un mediu specific are drept consecință restrângerea activității persoanei în cauză, astfel încât aceasta nu mai poate participa pe deplin și efectiv la viața profesională în condiții de egalitate cu ceilalți lucrători, ne confruntăm cu un handicap.

36. În consecință, o deficiență sau o afecțiune fizică, mentală sau psihică nu constituie în mod obligatoriu un handicap. Totul depinde de mediul în care persoana în cauză evoluează și de obstacolele pe care le întâlnește atunci când deficiența sa intră în contact cu acest mediu¹⁸.

37. În schimb, confruntată cu situația domnului Glatzel, această analiză ne determină să considerăm deficiența acestuia din urmă ca încadrându-se într-adevăr în noțiunea de handicap.

38. Într-adevăr, domnul Glatzel suferă de o ambliopie unilaterală care îi afectează vederea la ochiul drept. Astfel, după corecție, acesta are o vedere la ochiul drept mai mică de 0,1 și nu poate percepe decât mișcări ale mâinilor. Ambliopia nu implică în mod obligatoriu un impediment în viața cotidiană. Persoanele care, la fel ca domnul Glatzel, s-au născut cu această deficiență au învățat să compenseze vederea ochiului cu deficiență cu ajutorul celuilalt ochi și pot evolua aproape normal în societate.

39. Nu este mai puțin adevărat că ambliopia nu permite celui care se află într-o situație precum cea a domnului Glatzel să aibă acces la profesia de șofer de camion, dat fiind că nu îndeplinește cerințele necesare pentru eliberarea permisului de conducere pentru categoriile C1 și C1E. Deficiența constituie într-adevăr, în acest caz, un handicap în sensul jurisprudenței Curții, întrucât interacțiunea dintre deficiență și acest mediu specific îl împiedică să participe pe deplin și efectiv la o activitate profesională care este, în fond, răspândită.

40. În consecință, situația din litigiul principal se încadrează, într-adevăr, în noțiunea de handicap, determinând astfel aplicarea articolului 21 alineatul (1) și a articolului 26 din cartă. În continuare, trebuie să se verifice dacă impunerea de către legiuitorul Uniunii a unui prag minim de acuitate vizuală în vederea eliberării unui permis de conducere pentru categoriile C1 și C1E constituie o discriminare și dacă aceasta este contrară principiului integrării persoanelor cu handicap.

2. Cu privire la încălcarea articolului 21 alineatul (1) și a articolului 26 din cartă

41. Potrivit unei jurisprudențe constante, în cadrul controlului de legalitate pe care trebuie să îl realizeze, Curtea a recunoscut întotdeauna legiuitorului Uniunii o largă putere de apreciere în ceea ce privește natura și întinderea măsurilor care trebuie luate în domeniile de acțiune a Uniunii Europene. Așadar, atunci când autoritățile Uniunii dispun de o largă putere de apreciere, în special în ceea ce privește aprecierea unor elemente de fapt de ordin științific și tehnic deosebit de complexe pentru a determina natura și întinderea măsurilor pe care le adoptă, controlul instanței Uniunii trebuie să se

17 — A se vedea Convenția Organizației Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap, aprobată în numele Comunității Europene prin Decizia 2010/48/CE a Consiliului din 26 noiembrie 2009 (JO 2010, L 23, p. 35), care, în considerentul (e), definește handicapul ca fiind „determinat de interacțiunea dintre persoanele cu handicap și barierele comportamentale și de mediu care împiedică participarea lor deplină și efectivă la viața socială în condiții egale cu celelalte persoane”.

18 — Dovadă în acest sens, amiralul Nelson, rămas fără un ochi în urma asediului de la Calvi din 1794, nu a fost împiedicat să continue să își conducă oamenii și să câștige bătălia de la Trafalgar din 1805. Suferind în mod obiectiv de o deficiență vizuală, aceasta nu constituia totuși un handicap în împrejurările respective.

limiteze la a examina dacă exercitarea unei astfel de competențe nu este afectată de o eroare vădită sau de un abuz de putere ori dacă aceste autorități nu au depășit în mod vădit limitele puterii lor de apreciere. Astfel, într-un asemenea context, instanța Uniunii nu poate să substituie prin aprecierea sa cu privire la elementele de fapt de ordin științific și tehnic pe cea a instituțiilor, care sunt singurele cărora tratatul le-a încredințat această sarcină¹⁹.

42. Nu este mai puțin adevărat că legiuitorul Uniunii este obligat să respecte drepturile fundamentale și că, respectându-se principiul proporționalității, pot fi impuse restrângeri ale unor astfel de drepturi numai în cazul în care acestea sunt necesare și numai dacă răspund efectiv obiectivelor de interes general recunoscute de Uniune sau necesității protejării drepturilor și libertăților celorlalți, în conformitate cu articolul 52 alineatul (1) din cartă.

43. Considerăm că situația se regăsește în cauza principală.

44. Normele instituite de Directiva 2006/126 contribuie în special la îmbunătățirea siguranței rutiere²⁰. Mai precis, din motive de siguranță rutieră, legiuitorul Uniunii a stabilit condiții minime pentru eliberarea unui permis de conducere²¹, condiții menționate, printre altele, la punctul 6.4 din anexa III la această directivă.

45. Îmbunătățirea siguranței rutiere constituie, fără nicio îndoială, un obiectiv de interes general²². În acest sens, în urma celui de al treilea program de acțiune pentru siguranța rutieră, Comisia Europeană a publicat în 2010 o comunicare pentru a sublinia necesitatea de a consolida măsurile destinate să îmbunătățească siguranța rutieră²³. Astfel, potrivit ultimelor statistici, pe drumurile Europei încă își pierd zilnic viața 75 de oameni și fiecărui astfel de deces îi corespund 10 răniți grav (de exemplu cu leziuni cerebrale sau la măduva spinării)²⁴.

46. Pe de altă parte, nu se poate contesta că conducerea unui vehicul în general și conducerea vehiculelor cu gabarit precum cel al camioanelor în special necesită o bună funcție vizuală, care implică o bună acuitate vizuală și un câmp vizual nealterat.

47. Astfel, acuitatea vizuală reprezintă capacitatea de a discerne mici detalii la o distanță îndepărtată, în general la o distanță de 3-6 metri. Aceasta este considerată ca fiind modalitatea cea mai importantă a funcției vizuale²⁵. În ceea ce privește câmpul vizual, acesta reprezintă perceperea spațiului de un ochi care este imobil. Un câmp vizual nealterat permite detectarea obiectelor, a luminilor, a culorilor sau a mișcărilor îndepărtate de punctul de fixare a ochiului.

19 — A se vedea printre altele Hotărârea din 15 octombrie 2009, *Enviro Tech (Europe)* (C-425/08, Rep., p. I-10035, punctul 47 și jurisprudența citată).

20 — A se vedea considerentul (2) al acestei directive.

21 — A se vedea considerentul (8) al directivei menționate.

22 — A se vedea Hotărârea din 22 octombrie 2009, *Comisia/Portugalia* (C-438/08, Rep., p. I-10219, punctul 48 și jurisprudența citată). A se vedea în acest sens Hotărârea din 19 mai 2011, *Grasser* (C-184/10, Rep., p. I-4057, punctul 26), și Hotărârea din 13 octombrie 2011, *Apelt* (C-224/10, Rep., p. I-9601, punctul 47).

23 — A se vedea Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor din 20 iulie 2010, intitulată „Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020” [COM(2010) 389 final].

24 — A se vedea comunicatul de presă al Comisiei din 19 martie 2013 (disponibil la următoarea adresă de internet: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-236_ro.htm).

25 — A se vedea raportul grupului de lucru „Vederea” din luna mai 2005, intitulat „New standards for the visual functions of drivers” (disponibil la următoarea adresă de internet: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/behavior/doc/new_standards_final_version_en.pdf), p. 6.

48. Prin urmare, este esențial să se dispună de o bună funcție vizuală atunci când se exercită o profesie precum cea de șofer de camion, care determină conducătorul auto să petreacă cea mai mare parte din timpul său de lucru pe drumurile publice, astfel că funcția vizuală poate fi uneori solicitată în condiții meteorologice dificile, cum ar fi pe timp de ploaie, noaptea sau pe timp de ceață densă. Este esențial ca un conducător auto să dispună de o funcție vizuală care să îi permită să aibă cele mai bune reflexe posibile în fața situațiilor neprevăzute cu care se poate confrunta.

49. Vederea rămâne în acest caz funcția cea mai importantă pentru conducerea vehiculelor²⁶, iar legătura dintre o vedere bună și siguranța rutieră ne pare evidentă.

50. Acestea sunt considerațiile în raport cu care legiuitorul Uniunii a fost chemat să stabilească praguri minime de acuitate vizuală sub care nu pot fi eliberate permisele de conducere pentru categoriile C1 și C1E. Într-o primă etapă, în cadrul Directivei 91/439/CEE²⁷, Comisia a stabilit aceste praguri minime care trebuie respectate de candidații pentru obținerea unui permis de conducere. Ulterior, întrucât articolul 8 din Directiva 2006/126 permite o adaptare la progresul științific și tehnic a anexei III la aceasta, legiuitorul Uniunii a recurs la un colegiu de experți, grupul de lucru „Vederea”, pentru a examina dacă era necesară modificarea respectivelor praguri.

51. Acest grup de lucru era perfect conștient de rolul de integrare pe care îl poate avea permisul de conducere și, în acest sens, a arătat încă de la începutul raportului său că, pentru acest motiv, condițiile minime de aptitudini nu ar trebui să fie atât de stricte încât să excludă anumiți conducători auto fără un motiv valabil²⁸. Prin urmare, era necesar să se găsească echilibrul just între obiectivul îmbunătățirii siguranței rutiere și mobilitatea indivizilor.

52. În urma avizului emis de grupul de lucru în cauză, legiuitorul Uniunii a adoptat Directiva 2009/113 de modificare a Directivei 2006/126, în versiunea sa inițială, și, mai precis, a anexei III la aceasta din urmă. Astfel, s-a decis printre altele să se modifice pragurile minime de acuitate vizuală la care pot fi eliberate permisele de conducere din grupa 2. Aceste praguri au fost stabilite, după corecție, la cel puțin 0,8 la ochiul mai bun și la cel puțin 0,1 la ochiul mai slab, în condițiile în care acesta din urmă era inițial de 0,5.

53. Având în vedere legătura strânsă dintre funcția vizuală și siguranța rutieră, nu există nicio îndoială că impunerea unor astfel de praguri este necesară pentru a contribui la îmbunătățirea siguranței rutiere. În ceea ce privește, mai precis, situația unei persoane precum domnul Glatzel, care suferă de ambliopie unilaterală, trebuie arătat că această deficiență afectează direct funcția vizuală a persoanei în cauză. În speță, domnul Glatzel, care nu a putut percepe cu ochiul său ambliop decât mișcări ale mâinilor, are o acuitate vizuală mai mică de 0,1 la acest ochi. Potrivit clasificării utilizate de Organizația Mondială a Sănătății, se consideră că o astfel de acuitate provoacă o deficiență vizuală severă care se încadrează în categoria 2, categorie care o precede pe cea din care face parte cecitatea²⁹.

54. Deși ambliopia unilaterală nu constituie în mod obligatoriu un impediment în viața cotidiană, în contextul particular al conducerii de vehicule, ar putea fi considerată un potențial pericol pentru persoana care suferă de această deficiență și pentru ceilalți utilizatori ai drumurilor. Astfel, în raportul său, grupul de lucru „Vederea” a arătat că, deși este adevărat că conducerea de vehicule poate fi considerată o activitate care necesită o vedere binoculară, nu este mai puțin adevărat că, având în vedere responsabilitățile conducătorilor auto din grupa 2 – amintim că acești conducători auto utilizează vehicule de mare gabarit, de peste 3,5 tone, care transportă mărfuri sau vehicule care transportă peste opt pasageri –, aceștia din urmă trebuie să poată dispune de un „ochi de rezervă”, cu

26 — *Ibidem*, p. 4.

27 — Directiva Consiliului din 29 iulie 1991 privind permisele de conducere (JO L 237, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 2, p. 62).

28 — A se vedea raportul sus-menționat al grupului de lucru „Vederea”, p. 4.

29 — A se vedea următoarele adrese de internet: <http://apps.who.int/classifications/icd10/browse/2008/fr/H53-H54> și <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs282/fr/>

alte cuvinte, de un ochi capabil să perceapă singur mediul în cazul în care acești conducători auto ar pierde brusc vederea la celălalt ochi. Prin urmare, grupul de lucru „Vederea” a considerat că o acuitate vizuală minimă de 0,1 trebuia să fie suficientă pentru a lăsa timp șoferului de camion sau de autocar să reacționeze și să oprească vehiculul său în condiții de deplină siguranță³⁰.

55. Legiuitorul Uniunii a urmat avizul experților și impune, așadar, conducătorilor din grupa 2 ca aceștia să aibă o acuitate vizuală, după corecție, de cel puțin 0,8 la ochiul mai bun și de cel puțin 0,1 la ochiul mai slab.

56. Impunerea unor astfel de praguri nu ne pare să depășească ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivului de îmbunătățire a siguranței rutiere. Mai întâi, în domeniul siguranței rutiere, prevenirea are un rol determinant și implică de asemenea o examinare atentă a aptitudinilor fizice și mentale ale conducătorilor auto precum cei care se încadrează în categoriile C1 și C1E. Pragurile minime de acuitate vizuală contribuie, fără nicio îndoială, la prevenirea riscurilor legate de conducere. În ceea ce privește stabilirea acestor praguri, în opinia noastră, experții sunt cei mai în măsură să determine dacă o persoană are o acuitate vizuală suficientă pentru a conduce în condiții de deplină siguranță astfel de vehicule. Pe de altă parte, amintim că articolul 8 din Directiva 2006/126 prevede în mod expres că respectivele praguri pot evolua în funcție de progresul științific, astfel cum s-a întâmplat recent³¹.

57. Prin urmare, în raport cu obiectivul de îmbunătățire a siguranței rutiere pe care urmărește să îl atingă Directiva 2006/126, cu elementele care erau la dispoziția sa, precum și cu largă marjă de apreciere de care dispune în acest domeniu, considerăm că legiuitorul Uniunii a putut impune în mod valabil aceste cerințe și că ele justifică o limitare a articolului 21 alineatul (1) și a articolului 26 din cartă.

58. În consecință, având în vedere ansamblul elementelor care precedă, considerăm că punctul 6.4 din anexa III la Directiva 2006/126, care stabilește condițiile de aptitudine vizuală în vederea eliberării unui permis de conducere pentru categoriile C1 și C1E, este conform cu articolul 21 alineatul (1) și cu articolul 26 din cartă.

B – Cu privire la validitatea punctului 6.4 din anexa III la Directiva 2006/126 în raport cu articolul 20 din cartă

59. Instanța de trimitere urmărește de asemenea să afle dacă punctul 6.4 din anexa III la Directiva 2006/126 nu este contrar principiului egalității de tratament, exprimat la articolul 20 din cartă, în măsura în care conducătorii auto din grupa 2 sunt tratați diferit de conducătorii auto din grupa 1. Astfel, pentru aceștia din urmă, un prag minim de acuitate vizuală este impus numai pentru vederea binoculară. Prin urmare, numai candidații pentru obținerea unui permis de conducere din grupa 2 trebuie să dispună de un „ochi de rezervă”, fără posibilitate de derogare.

60. Nu considerăm că acest tratament diferențiat constituie o încălcare a principiului egalității de tratament.

61. Astfel, principiul menționat impune ca situațiile comparabile să nu fie tratate în mod diferit, iar situațiile diferite să nu fie tratate în același mod, cu excepția cazului în care un asemenea tratament este justificat în mod obiectiv³². Or, considerăm că situația conducătorilor auto din grupa 1 și cea a conducătorilor auto din grupa 2 nu sunt comparabile.

30 — A se vedea raportul sus-menționat al grupului de lucru „Vederea”, p. 23.

31 — A se vedea punctul 52 din prezentele concluzii.

32 — A se vedea Hotărârea din 23 octombrie 2012, Nelson și alții (C-581/10 și C-629/10, punctul 33 și jurisprudența citată).

62. Legiuitorul Uniunii s-a preocupat să creeze două categorii de conducători auto în funcție de gabaritul vehiculului, de numărul de pasageri transportați și de responsabilitățile care decurg, așadar, din conducerea acestor vehicule. Amintim că conducătorii auto din grupa 2 conduc vehicule de mare gabarit, precum camioanele sau autocarele. Astfel cum am arătat deja în cauza în care s-a pronunțat Hotărârea Apelt, citată anterior, această distincție și cerințele fizice și mentale care decurg de aici se explică cu ușurință, în măsura în care un autocar sau un camion nu se conduce la fel ca o mașină sau ca o motocicletă. Manevrele sunt mai dificile, ținuta de drum este foarte diferită. De asemenea, răspunderea șoferului de autocar este sporită având în vedere numărul de pasageri transportați³³.

63. În plus, diferența dintre situația conducătorilor auto din grupa 1 și a celor din grupa 2 constă de asemenea în faptul că consecințele sunt în general mai grave atunci când un camion sau un autocar este implicat într-un accident de circulație, de unde necesitatea de a aplica condiții de eliberare a permisului de conducere mai severe.

64. Pe de altă parte, conducătorii auto din grupa 2 sunt, în majoritatea cazurilor, șoferi profesioniști, care petrec o mare parte din timpul lor de lucru pe drumurile publice. Vigilența în ceea ce privește aptitudinile fizice și mentale pentru acești conducători trebuie să fie, așadar, deosebit de ridicată, ceea ce este cu atât mai adevărat în ceea ce privește funcția vizuală, element deosebit de important în conducerea prelungită a vehiculelor, dat fiind că drumurile lungi vor avea în mod obligatoriu consecințe care nu pot fi neglijate asupra stării de oboseală și, prin urmare, asupra vederii. De altfel, astfel cum a arătat Consiliul Uniunii Europene la punctul 29 din observațiile sale, în conformitate cu punctul 1.3 din anexa III la Directiva 2006/126, statele membre au posibilitatea de a aplica aceleași controale în ceea ce privește aptitudinile fizice și mentale conducătorilor auto ai vehiculelor din categoria B care folosesc vehiculul propriu în scopuri profesionale, precum șoferii de taxi sau șoferii de ambulanță.

65. În consecință, întrucât situația conducătorilor auto din grupa 1 nu este comparabilă cu cea a conducătorilor auto din grupa 2, considerăm că punctul 6.4 din anexa III la această directivă este deopotrivă conform cu articolul 20 din cartă.

IV – Concluzie

66. În lumina considerațiilor care precedă, propunem Curții să răspundă Bayerischer Verwaltungsgerichtshof după cum urmează:

„Punctul 6.4 din anexa III la Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 2006 privind permisele de conducere, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2009/113/CE a Comisiei din 25 august 2009, este conform cu articolul 20, cu articolul 21 alineatul (1) și cu articolul 26 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene.”

33 — A se vedea punctul 39 din concluziile noastre prezentate în această cauză.