



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a cincea)

22 mai 2014*

„Trimitere preliminară — Transporturi — Directiva 2006/126/CE — Punctul 6.4 din anexa III — Validitate — Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene — Articolul 20, articolul 21 alineatul (1) și articolul 26 — Convenția Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap — Permis de conducere — Aptitudine fizică și mentală de a conduce un autovehicul — Norme minime — Acuitate vizuală — Egalitate de tratament — Inexistența posibilității de derogare — Proportionalitate”

În cauza C-356/12,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (Germania), prin decizia din 5 iulie 2012, primită de Curte la 27 iulie 2012, în procedura

Wolfgang Glatzel

împotriva

Freistaat Bayern,

CURTEA (Camera a cincea),

compusă din domnul T. von Danwitz, președinte de cameră, domnii E. Juhász, A. Rosas (raportor), D. Šváby și C. Vajda, judecători,

avocat general: domnul Y. Bot,

grefier: domnul M. Aleksejev, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 20 iunie 2013,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru M. Glatzel, de E. Giebler, Rechtsanwalt;
- pentru Freistaat Bayern, de M. Niese, în calitate de agent;
- pentru guvernul german, de T. Henze și de K. Petersen, în calitate de agenți;
- pentru Parlamentul European, de A. Troupiotis și de P. Schonard, în calitate de agenți;

* Limba de procedură: germana.

— pentru Consiliul Uniunii Europene, de E. Karlsson, de R. Wiemann și de Z. Kupčová, în calitate de agenți;

— pentru Comisia Europeană, de G. Braun și de J. Hottiaux, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 18 iulie 2013,

pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește conformitatea punctului 6.4 din anexa III la Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 2006 privind permisele de conducere (JO L 403, p. 18, Ediție specială, 07/vol. 17, p. 216, rectificare în JO 2009, L 19, p. 67), astfel cum a fost modificată prin Directiva 2009/113/CE a Comisiei din 25 august 2009 (JO L 223, p. 31, denumită în continuare „Directiva 2006/126”), cu articolul 20, cu articolul 21 alineatul (1) și cu articolul 26 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene (denumită în continuare „carta”) în ceea ce privește normele minime referitoare la aptitudinile fizice în materie de acuitate vizuală necesare pentru conducerea unui autovehicul.
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între domnul Glatzel, pe de o parte, și Freistaat Bayern, pe de altă parte, cu privire la decizia prin care domnului Glatzel i s-a refuzat eliberarea unui permis de conducere pentru vehicule din categoriile C1 și C1E, astfel cum sunt definite de Directiva 2006/126, pentru motivul că acuitatea vizuală pe care acesta o are la ochiul mai slab nu atinge nivelul minim impus la punctul 6.4 din anexa III la directiva menționată.

Cadrul juridic

Dreptul internațional

- 3 Considerentul (e) al Convenției 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, denumită în continuare „Convenția ONU privind handicapul”), are următorul cuprins:

„Statele părți la prezenta convenție,

[...]

- (e) recunoscând că handicapul este un concept în evoluție, 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”.

- 4 Potrivit articolului 1 din această convenție, intitulat „Scop”:

„Scopul prezentei convenții este să promoveze, să protejeze și să garanteze că toate persoanele cu handicap se bucură de toate drepturile omului și libertățile fundamentale, precum și să promoveze respectul pentru demnitatea lor inerentă.

Persoanele cu handicap sunt acelea care au incapacități fizice, mentale, intelectuale sau senzoriale pe termen lung, care, în interacțiune cu diferite bariere, pot împiedica participarea lor deplină și efectivă la viața socială în condiții de egalitate cu ceilalți.”

- 5 Articolul 2 din convenția menționată, intitulat „Definiții”, prevede:

„În sensul prezentei convenții:

[...]

«Discriminarea pe bază de handicap» reprezintă orice tip de diferențiere, excludere sau restricție pe baza handicapului, care are scopul sau efectul de a reduce sau de a anula recunoașterea, accesul sau exercitarea tuturor drepturilor omului și libertăților fundamentale, în condiții egale cu ceilalți, în domeniile politic, economic, social, cultural, civil sau în orice alt domeniu. Ea include toate formele de discriminare, inclusiv refuzul unor adaptări rezonabile;

[...]”

- 6 Articolul 4 din Convenția ONU privind handicapul, intitulat „Obligații generale”, prevede:

„(1) Statele părți se angajează să garanteze și să promoveze exercitarea deplină a tuturor drepturilor omului și a libertăților fundamentale pentru toate persoanele cu handicap, fără niciun fel de discriminare pe bază de handicap. În acest scop, statele părți se angajează:

- (a) să adopte toate măsurile legislative, administrative sau orice alt fel de măsuri adecvate pentru punerea în aplicare a drepturilor recunoscute de prezenta convenție;
- (b) să adopte toate măsurile adecvate, inclusiv cele de natură legislativă, pentru a modifica sau anula actele cu putere de lege, obiceiurile și practicile existente care discriminează persoanele cu handicap;
- (c) să țină cont de protecția și promovarea drepturilor omului pentru persoanele cu handicap în toate politicile și programele întreprinse;
- (d) să nu se întreprindă niciun fel de act sau de practică incompatibile cu prezenta convenție și să se garanteze că autoritățile și instituțiile publice acționează în conformitate cu prezenta convenție;
- (e) să ia toate măsurile adecvate pentru a elimina discriminarea pe bază de handicap din partea oricărei persoane, organizații sau întreprinderi private;

[...]”

- 7 Potrivit articolului 5 din această convenție, intitulat „Egalitate și nediscriminare”:

„(1) Statele părți recunosc că toate persoanele sunt egale în fața legii și în temeiul acesteia, având dreptul la o protecție și la beneficii egale din partea legii, fără nicio discriminare.

(2) Statele părți interzic orice discriminare pe bază de handicap și garantează persoanelor cu handicap o protecție juridică egală și efectivă împotriva discriminărilor pe orice fel de criterii.

(3) Pentru a sprijini egalitatea și a elimina discriminarea, statele părți adoptă toate măsurile necesare pentru a asigura realizarea adaptărilor rezonabile.

(4) În sensul prezentei convenții, măsurile specifice necesare pentru a accelera sau realiza egalitatea *de facto* a persoanelor cu handicap nu sunt considerate măsuri discriminatorii.”

- 8 Articolul 27 din convenția menționată, intitulat „Munca și ocuparea forței de muncă”, prevede la alineatul (1) litera (a):

„Statele părți recunosc dreptul persoanelor cu handicap de a lucra, în condiții egale cu celelalte persoane; acest drept include dreptul la posibilitatea de a se întreține prin munca aleasă sau acceptată liber, pe o piață a muncii și într-un mediu de lucru deschise, bazate pe incluziune și accesibile persoanelor cu handicap. Statele părți protejează și promovează exercitarea dreptului la muncă, inclusiv pentru persoanele care dobândesc un handicap în timpul angajării, luând măsurile necesare, inclusiv prin intermediul legislației, în special în scopul:

- (a) de a interzice discriminarea pe bază de handicap privind toate formele de angajare, inclusiv condițiile de recrutare, de angajare și de serviciu, continuitatea muncii, avansarea în carieră, precum și condițiile de muncă sigure și sănătoase”.

Dreptul Uniunii

- 9 Potrivit considerentului (8) al Directivei 2006/126:

„Din motive de siguranță rutieră, ar trebui stabilite cerințe minime pentru eliberarea unui permis de conducere. Trebuie să se armonizeze normele privind examenele de conducere și de eliberare a permisului. În acest scop ar trebui definite cunoștințele, aptitudinile și comportamentele legate de conducerea autovehiculelor, examenul de conducere ar trebui să se bazeze pe aceste concepte, iar normele minime privind aptitudinile fizice și mentale necesare pentru conducerea acestor vehicule ar trebui redefinite.”

- 10 Considerentul (14) al acestei directive are următorul cuprins:

„Ar trebui adoptate dispoziții specifice pentru a favoriza accesul persoanelor cu handicap fizic la conducerea vehiculelor.”

- 11 Considerentul (19) al directivei menționate precizează:

„Comisiei ar trebui să i se permită să efectueze o adaptare a anexelor I-VI la progresul științific și tehnic.”

- 12 Articolul 4 din Directiva 2006/126, intitulat „Categorii, definiții și vârste minime”, prevede:

„(1) Permisul de conducere prevăzut la articolul 1 autorizează conducerea autovehiculelor din categoriile definite în continuare. [...]

[...]

- (4) Autovehicule:

[...]

- (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] [(JO L 226, p. 4, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 86)];

[...]"

13 Potrivit articolului 7 din această directivă, intitulat „Eliberarea, valabilitatea și reînnoirea”:

„(1) Permisele de conducere se eliberează numai solicitanților care:(a)

au promovat un test de verificare a aptitudinilor și comportamentului și un test teoretic și îndeplinesc normele medicale, în conformitate cu dispozițiile anexelor II și III;

[...]

(3) Reînnoirea permiselor de conducere în momentul în care valabilitatea lor administrativă expiră este supusă următoarelor condiții:

(a) îndeplinirea în continuare a normelor minime privind aptitudinile fizice și mentale pentru conducere prevăzute la anexa III pentru permisele de conducere din categoriile C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 și D1E [...]

[...]"

14 Articolul 8 din directiva menționată, intitulat „Adaptarea la progresul științific și tehnic”, prevede:

„Modificările necesare pentru adaptarea anexelor I-VI la progresul științific și tehnic se adoptă în conformitate cu procedura menționată la articolul 9 alineatul (2).”

15 Potrivit articolului 9 din Directiva 2006/126, intitulat „Comitetul”:

„(1) Comisia este asistată de Comitetul pentru permise de conducere.

(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, în ceea ce privește dispozițiile articolului 8 din această directivă.”

16 Anexa III la Directiva 2006/126 are ca obiect normele minime privind aptitudinile fizice și mentale necesare pentru conducerea unui autovehicul, inclusiv cerințele în materie de vedere. În sensul acestei anexe, conducătorii auto se clasifică în două grupe, și anume grupa 1 care cuprinde conducătorii auto ai vehiculelor din categoriile A, A1, A2, AM, B, B1 și BE și grupa 2 care reunește conducătorii auto ai vehiculelor din categoriile C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, precum și D1E.

17 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 [a se citi „funcții oculare care pot periclita”] 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 au [a se citi „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 permise 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 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.”

- 18 Potrivit punctului 1.3 din anexa III la Directiva 2006/126, statele membre pot prevedea ca dispozițiile precizate în anexa menționată pentru conducătorii auto din grupa 2 să se aplice conducătorilor auto ai vehiculelor din categoria B care folosesc permisul lor de conducere în scopuri profesionale (taxi, ambulanță etc.).
- 19 În plus, potrivit punctului 5 din această anexă, în ceea ce privește grupa 2, normele stabilite de statele membre pentru eliberarea sau orice reînnoire ulterioară a permisului de conducere pot fi mai stricte decât cele menționate în anexa respectivă.

Dreptul german

- 20 Articolul 2 alineatul 2 prima teză din Legea privind circulația rutieră (Straßenverkehrsgesetz), în versiunea publicată la 5 martie 2003 (BGBl. 2003 I, p. 310 și rectificare p. 919), astfel cum a fost modificată ultima dată prin articolul 2 alineatul 118 din Legea din 22 decembrie 2011 (BGBl. 2011 I, p. 3044, denumit în continuare „StVG”), are următorul cuprins:

„Permisul de conducere trebuie să fie eliberat pentru categoria respectivă atunci când candidatul

[...]

3. este apt să conducă autovehicule,

[...]”

- 21 Articolul 2 alineatul 4 prima teză din StVG definește noțiunea „aptitudine” astfel:

„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.”

22 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 2010 (BGBl. I, 2010, p. 1980), astfel cum a fost modificată ultima dată prin Legea din 26 iunie 2012 (BGBl. 2012 I, p. 1394), astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul din 26 iunie 2012 (BGBl. 2012 I, p. 1394).

23 În ceea ce privește vederea, articolul 12 alineatul 1 din acest regulament prevede:

„Pentru a conduce autovehicule, vederea candidatului trebuie să îndeplinească cerințele prevăzute în anexa 6”.

24 Punctul 2.2.1 din anexa 6 la regulamentul menționat prevede:

„Acuitatea vizuală centrală diurnă:

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: 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.”

Situația de fapt din litigiul principal și întrebarea preliminară

25 Întrucât condusesese în stare de ebrietate, domnului Glatzel, născut în anul 1959, i-a fost retras permisul de conducere printr-o hotărâre judecătorească pronunțată în luna aprilie a anului 2010.

26 Printr-o decizie administrativă din luna noiembrie a anului 2010, Landratsamt Schwandorf a admis în parte cererea formulată de domnul Glatzel de a-i elibera un nou permis de conducere care îi permite să conducă autovehicule care fac parte în special din categoriile A, A1 și BE, astfel cum sunt definite de Directiva 2006/126, precum și pe cele din anumite categorii naționale care îi conferă dreptul de a conduce mopede, motociclete ușoare și vehicule ușoare cu un motor cu viteză maximă prin construcție egală cu 45 km/h, precum și tractoare de poziționat șine sau agricole cu o viteză maximă prin construcție egală cu 25 km/h și, respectiv, 32 km/h.

27 În schimb, prin aceeași decizie, domnului Glatzel i-a fost refuzată eliberarea unui nou permis de conducere pentru vehiculele din categoriile C1 și C1E, și anume, printre altele, vehiculele grele. Landratsamt Schwandorf a motivat acest refuz prin faptul că o examinare oftalmologică ar fi arătat că domnul Glatzel suferă de o ambliopie unilaterală care implică o pierdere funcțională semnificativă a vederii la un ochi. Deși acuitatea sa vizuală centrală ar atinge 1,0 pentru ochiul stâng și ar fi, prin urmare, completă, iar acuitatea vizuală binoculară ar atinge aceeași valoare, domnul Glatzel ar fi fost capabil să perceapă, cu ocazia examinării, doar cu ochiul drept numai mișcări ale mâinilor. În consecință, acuitatea vizuală a ochiului drept al domnului Glatzel nu ar îndeplini cerințele prevăzute de legislația germană în vederea eliberării unui permis de conducere pentru vehicule din aceste din urmă categorii.

- 28 În urma unei reclamații fără succes împotriva acestui refuz, domnul Glatzel a sesizat Verwaltungsgericht Regensburg (Tribunalul administrativ din Regensburg). Întrucât acesta din urmă i-a respins acțiunea, domnul Glatzel a atacat cu apel această hotărâre la instanța de trimitere, Bayerischer Verwaltungsgerichtshof.
- 29 Aceasta a dispus măsuri de cercetare judecătorească și a solicitat, printre altele, un raport de expertiză de la un cabinet oftalmologic 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 dovedește că aceste persoane sunt capabile să compenseze suficient eventualele alterări ale vederii. Această instanță urmărește de asemenea să afle care sunt 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 niciun risc suplimentar pentru siguranța rutieră în raport cu persoanele a căror vedere nu este deloc alterată.
- 30 În plus, în ședința care a avut loc în fața instanței de trimitere, experții au luat poziție cu privire la probabilitatea unei eventuale pierderi a vederii la un ochi atunci când persoana în cauză se află la volanul unui vehicul din categoriile C1 și C1E, precum și cu privire la aspectul dacă o astfel de pierdere a vederii poate interveni atât de brusc încât conducătorul auto să aibă nevoie de acuitatea vizuală reziduală de 0,1 de care dispune la celălalt ochi pentru a reuși să oprească vehiculul pe marginea șoselei.
- 31 În temeiul informațiilor astfel obținute, Bayerischer Verwaltungsgerichtshof apreciază că se impune admiterea cererii formulate de domnul Glatzel, și anume cererea de anulare a deciziilor administrative, precum și a hotărârii pronunțate de Verwaltungsgericht Regensburg și de eliberare a unui permis de conducere pentru vehiculele din categoriile C1 și C1E. Astfel, această instanță constată că nu există niciun motiv pentru a interzice conducerea unor autovehicule din aceste categorii persoanelor care au o acuitate vizuală mai mică de 0,1 pentru un ochi în cazul în care, în primul rând, este vorba de persoane care au vedere binoculară, în al doilea rând, câmpul vizual binocular al acestor persoane îndeplinește cerințele prevăzute la punctul 6.4 din anexa III la Directiva 2006/126 și, în al treilea rând, persoanele respective au învățat să compenseze integral vederea spațială care le lipsește.
- 32 În această ultimă privință, instanța de trimitere precizează că o persoană căreia îi lipsește vederea spațială se adaptează la respectiva deficiență atunci când aceasta apare în cursul vieții, cel mai târziu în termen de șase luni. O astfel de adaptare, care nu depinde, pe de altă parte, de practicarea voluntară de către persoana interesată a anumitor comportamente, ar avea loc, cu atât mai mult, atunci când o persoană suferă de o deficiență semnificativă de vedere la un ochi din naștere, ca în cazul domnului Glatzel. Astfel, cerința prevăzută la punctul 6.4 din anexa III la Directiva 2006/126, potrivit căruia conducătorii auto din grupa 2 trebuie să aibă o acuitate vizuală de cel puțin 0,1, nu se întemeiază pe ideea de a remedia lipsa de vedere în spațiu a persoanelor în cauză, ci pe aceea de a permite conducătorului unui autovehicul din aceste categorii să reacționeze la pierderea intempestivă a vederii la ochiul mai bun într-o cursă și să oprească vehiculul respectiv pe marginea șoselei prin utilizarea vederii reziduale pe care o are.
- 33 Or, instanța de trimitere arată că cerința unei astfel de acuități vizuale reziduale pentru ochiul mai slab este justificată obiectiv numai în raport cu persoanele care nu au vedere binoculară sau al căror câmp vizual binocular nu îndeplinește cerințele prevăzute la punctul 6.4 din anexa III la Directiva 2006/126. În schimb, o persoană precum domnul Glatzel, care are un câmp vizual normal și ale cărei deficiențe vizuale îi afectează în special acuitatea vizuală centrală, ar fi capabilă să perceapă obiecte care apar în câmpul său vizual periferic în esență în același mod ca o persoană care are o vedere normală și ar fi, în consecință, în măsură să oprească autovehiculul pe care îl conduce chiar dacă își utilizează numai

vederea reziduală. Instanța de trimitere adaugă că extrem de rar conducătorii vehiculelor grele își pierd vederea atât de intempestiv încât să trebuiască să recurgă exclusiv la vederea reziduală pe care o au la celălalt ochi pentru a opri vehiculul.

- 34 Bayerischer Verwaltungsgerichtshof apreciază că cerința prevăzută la punctul 6.4 din anexa III la Directiva 2006/126 constituie o ingerință în drepturile fundamentale garantate de articolul 20, de articolul 21 alineatul (1) și de articolul 26 din cartă, care privesc egalitatea în fața legii, nediscriminarea pe motive de handicap și, respectiv, integrarea persoanelor cu handicap.
- 35 În special, imposibilitatea persoanelor precum domnul Glatzel de a avea acces la activitățile profesionale a căror exercitare este condiționată prin lege sau în practică de autorizația de a conduce vehicule din categoriile C1 și C1E ar constitui o discriminare pe motive de handicap a persoanei în cauză. În plus, diferențele care există între cerințele prevăzute în anexa III la Directiva 2006/126, referitoare la vederea candidaților la eliberarea sau la înnoirea permisului de conducere după cum fac parte din grupa 1 sau din grupa 2, ar constitui o atingere adusă egalității de tratament. În orice caz, instanța de trimitere arată că cerința unei acuități vizuale minime de 0,1 nu poate fi justificată în anumite cazuri și că o soluție alternativă și mai proporțională constă în posibilitatea unei examinări individuale menite să verifice aptitudinea de a conduce vehicule din categoriile C1 și C1E a unei persoane ambliope, asemenea conducătorilor de vehicule care fac parte din grupa 1 din anexa III la Directiva 2006/126.
- 36 În aceste condiții, Bayerischer Verwaltungsgerichtshof a hotărât 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 – solicitanților unui permis de conducere pentru [vehiculele din] 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?”

Cu privire la întrebarea preliminară

- 37 Prin intermediul întrebării formulate, instanța de trimitere solicită, în esență, Curții să aprecieze validitatea punctului 6.4 din anexa III la Directiva 2006/126, care privește normele minime în materie de vedere pentru conducătorii de vehicule din categoriile C1 și C1E, și anume în special vehiculele grele, în raport cu articolul 20, cu articolul 21 alineatul (1) și cu articolul 26 din cartă care se referă la egalitatea în fața legii, la nediscriminarea pe motive de handicap și, respectiv, la integrarea persoanelor cu handicap.
- 38 În special, instanța de trimitere apreciază că cerința potrivit căreia conducătorii autovehiculelor din categoriile C1 și C1E trebuie să dispună de o acuitate vizuală minimă de 0,1 pentru ochiul mai slab constituie o discriminare pe motive de handicap a persoanelor care nu au o astfel de acuitate vizuală în măsura în care acestea din urmă au o vedere binoculară, precum și un câmp vizual suficient pentru ambii ochi. O asemenea cerință în materie de acuitate vizuală ar fi de asemenea incompatibilă cu principiul integrării persoanelor cu handicap și contrară Convenției ONU privind handicapul.
- 39 În plus, instanța menționată constată că, potrivit punctului 6 din anexa III la Directiva 2006/126, conducătorilor auto din grupa 1, și anume conducătorilor autovehiculelor mai ușoare, li se poate elibera permisul de conducere în „condiții excepționale” chiar dacă nu respectă standardele de câmp vizual sau de acuitate vizuală. În schimb, conducătorii auto din grupa 2, inclusiv cei care solicită un permis de conducere pentru categoriile de vehicule C1 și C1E, care au o acuitate vizuală mai mică de 0,1 la ochiul mai slab s-ar afla în imposibilitatea de a li se elibera un permis de conducere. Astfel, dreptul respectivilor conducători auto la egalitate în fața legii ar fi încălcat deoarece directiva

menționată nu ar prevedea nicio posibilitate de examinare medicală individuală care să permită să se demonstreze că, deși conducătorii auto în cauză nu respectă standardele impuse, nu este compromisă siguranța conducerii.

- 40 Pentru a răspunde la întrebarea adresată de instanța de trimitere, trebuie, în primul rând, să se stabilească dacă legiuitorul Uniunii a încălcat dreptul la nediscriminare, prevăzut la articolul 21 alineatul (1) din cartă, atunci când a adoptat pragul de acuitate vizuală care figurează la punctul 6.4 din anexa III la Directiva 2006/126. Trebuie examinate de asemenea eventualele efecte asupra acestei dispoziții a Convenției ONU privind handicapul. În al doilea rând, trebuie să se aprecieze dacă articolul 26 din cartă, care consacră principiul integrării persoanelor cu handicap, se opune punctului 6.4 din anexa III la Directiva 2006/126 a cărui validitate este contestată. În al treilea rând, trebuie analizat dacă articolul 20 din cartă, potrivit căruia toate persoanele sunt egale în fața legii, se opune imposibilității conducătorilor anumitor vehicule grele de a demonstra, prin intermediul unei examinări medicale individuale, că sunt apți să conducă astfel de vehicule chiar în lipsa anumitor capacități fizice impuse de Directiva 2006/126, în timp ce alți conducători ai anumitor alte tipuri de vehicule au o asemenea posibilitate.

Cu privire la cerința nediscriminării persoanelor cu handicap prevăzută la articolul 21 din cartă

- 41 Trebuie să se examineze dacă reglementarea Uniunii în discuție în litigiul principal, care prevede cerințele în materie de acuitate vizuală pentru conducătorii autovehiculelor din categoriile C1 și C1E, este contrară articolului 21 alineatul (1) din cartă, potrivit căruia „[s]e interzice discriminarea de orice fel bazată pe motive precum [...] un handicap”.
- 42 În această privință, trebuie amintit mai întâi că articolul 52 alineatul (1) din cartă prevede că orice restrângere a exercițiului drepturilor și libertăților recunoscute prin aceasta trebuie să fie prevăzută de lege și să respecte substanța acestor drepturi și libertăți. Prin respectarea principiului proporționalității, pot fi impuse restrângeri 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.
- 43 Principiul egalității de tratament constituie un principiu general al dreptului Uniunii prevăzut la articolul 20 din cartă, a cărui expresie particulară o constituie principiul nediscriminării, enunțat la articolul 21 alineatul (1) din cartă. Potrivit jurisprudenței constante a Curții, principiul general menționat impune legiuitorului Uniunii, în conformitate cu cerințele prevăzute la articolul 52 alineatul (1) din cartă, ca situații comparabile să nu fie tratate în mod diferit și ca situații diferite să nu fie tratate în același mod, cu excepția cazului în care un astfel de tratament este justificat în mod obiectiv (a se vedea în acest sens Hotărârea Akzo Nobel Chemicals și Akcros Chemicals/Comisia, C-550/07 P, EU:C:2010:512, punctele 54 și 55, precum și jurisprudența citată). O diferență de tratament este justificată atât timp cât este întemeiată pe un criteriu obiectiv și rezonabil, mai precis dacă se află în legătură cu un scop admisibil din punct de vedere legal, urmărit de legislația în cauză, iar această diferență este proporțională cu scopul urmărit de tratamentul în cauză (Hotărârea Arcelor Atlantique și Lorraine și alții, C-127/07, EU:C:2008:728, punctul 47, precum și Hotărârea Schaible, C-101/12, EU:C:2013:661, punctul 77).
- 44 În ceea ce privește, în continuare, problema particulară a discriminării pe motive de handicap, este necesar să se constate că noțiunea „handicap” nu este definită de cartă însăși.
- 45 În jurisprudența sa referitoare la egalitatea de tratament în materie de încadrare în muncă și de ocupare a forței de muncă, Curtea a statuat deja că noțiunea „handicap”, în sensul 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 muncă (JO L 303, p. 16, Ediție specială, 05/vol. 6, p. 7), interpretată în lumina Convenției ONU privind handicapul, trebuie

înțeleasă ca referindu-se la o limitare care rezultă în special din afecțiuni fizice, mentale sau psihice pe termen lung, a căror interacțiune cu diferite bariere poate împiedica participarea deplină și efectivă a persoanei în cauză la viața profesională în condiții de egalitate cu ceilalți lucrători (Hotărârea HK Danmark, C-335/11 și C-337/11, EU:C:2013:222, punctele 37-39, Hotărârea Comisia/Italia, C-312/11, EU:C:2013:446, punctul 56, precum și Hotărârea Z, C-363/12, EU:C:2014:159, punctul 76).

- 46 În aceste condiții, trebuie să se considere că, în ceea ce privește problema discriminării pe motive de handicap, articolul 21 alineatul (1) din cartă impune legiuitorului Uniunii în special să nu opereze nicio diferență de tratament în temeiul unei limitări rezultate, printre altele, din afecțiuni fizice, mentale sau psihice pe termen lung, a căror interacțiune cu diverse bariere poate împiedica participarea deplină și efectivă a persoanei în cauză la viața profesională în condiții de egalitate cu celelalte persoane, cu excepția cazului în care o astfel de diferență de tratament este justificată în mod obiectiv.
- 47 În ceea ce privește persoanele care suferă, asemenea domnului Glatzel, de o afecțiune senzorială pe termen lung și care au o acuitate vizuală mai mică de 0,1 la ochiul mai slab, trebuie arătat că aceste persoane nu îndeplinesc cerințele medicale prevăzute în anexa III la Directiva 2006/126 și, prin urmare, nu li se poate elibera un permis de conducere, în special pentru categoriile de vehicule C1 și C1E. Cu toate acestea, este necesar să se constate că deși, potrivit informațiilor care reies din decizia de trimitere, acuitatea vizuală la ochiul mai slab al domnului Glatzel este foarte scăzută, nu este mai puțin adevărat că, atunci când utilizează ambii ochi, domnul Glatzel are o acuitate vizuală binoculară de 1,0, cu alte cuvinte o acuitate „completă”. În această privință, Curtea nu dispune de suficiente elemente pentru a aprecia dacă o astfel de afecțiune constituie un „handicap” în sensul articolului 21 alineatul (1) din cartă.
- 48 Or, în vederea aprecierii validității Directivei 2006/126 în raport cu articolul 21 alineatul (1) din cartă, nu este necesar să se stabilească cu caracter definitiv dacă, în cauza principală, domnul Glatzel este considerat ca fiind sau nefiind persoană cu handicap în sensul acestei din urmă dispoziții. Astfel, presupunând chiar că starea unei persoane precum domnul Glatzel este considerată ca intrând în sfera noțiunii „handicap” în sensul cartei, diferența de tratament constând în neeliberarea în favoarea acestuia a unui permis de conducere pentru vehiculele din categoriile C1 și C1E pentru motivul că acuitatea sa vizuală ar fi insuficientă este susceptibilă să fie justificată în mod obiectiv în raport cu considerentele imperative legate de siguranța rutieră.
- 49 În această privință, trebuie amintit că, în ceea ce privește principiul general al egalității de tratament în contextul motivelor precum vârsta sau sexul, Curtea a constatat deja că o diferență de tratament bazată pe o caracteristică legată de astfel de motive nu constituie o discriminare – cu alte cuvinte o încălcare a articolului 21 alineatul (1) din cartă – atunci când, având în vedere natura unei activități profesionale sau condițiile de exercitare a acesteia, caracteristica în cauză constituie o cerință profesională esențială și determinantă, cu condiția ca obiectivul unei astfel de diferențe de tratament să fie legitim, iar cerința să fie proporțională cu scopurile urmărite (a se vedea în acest sens în ceea ce privește discriminarea pe motive de vârstă, Hotărârea Wolf, C-229/08, EU:C:2010:3, punctul 35, și Hotărârea Prigge și alții, C-447/09, EU:C:2011:573, punctul 66, precum și, în acest sens, în ceea ce privește discriminarea pe motive de sex, Hotărârea Johnston, 222/84, EU:C:1986:206, punctul 40, și Hotărârea Sirdar, C-273/97, EU:C:1999:523, punctul 25).
- 50 În aceeași ordine de idei, în prezenta cauză trebuie să se considere că o diferență de tratament operată în privința unei persoane după cum aceasta are sau nu are acuitatea vizuală necesară pentru conducerea autovehiculelor nu este, în principiu, contrară interdicției privind discriminarea pe motive de handicap în sensul articolului 21 alineatul (1) din cartă, cu condiția ca o astfel de cerință să răspundă în mod efectiv unui obiectiv de interes general, să fie necesară și să nu constituie o sarcină excesivă.

- 51 În această privință, potrivit jurisprudenței constante a Curții, îmbunătățirea siguranței rutiere constituie un obiectiv de interes general al Uniunii (a se vedea în acest sens în special Hotărârea van Schaik, C-55/93, EU:C:1994:363, punctul 19, Hotărârea Cura Anlagen, C-451/99, EU:C:2002:195, punctul 59, Hotărârea Comisia/Finlanda, C-54/05, EU:C:2007:168, punctul 40, Hotărârea Comisia/Italia, C-110/05, EU:C:2009:66, punctul 60, Hotărârea Attanasio Group, C-384/08, EU:C:2010:133 punctul 50, Hotărârea Comisia/Portugalia, C-438/08, EU:C:2009:651, punctul 48, Hotărârea Grasser, C-184/10, EU:C:2011:324, punctul 26, precum și Hotărârea Apelt, C-224/10, EU:C:2011:655, punctul 47). Astfel, prin faptul că prevede în anexa III, pentru conducătorii auto din grupa 2 în sensul acestei anexe, un prag minim de acuitate vizuală care privește ochiul mai slab, Directiva 2006/126 urmărește îmbunătățirea siguranței rutiere și răspunde, în acest mod, unui obiectiv de interes general.
- 52 În ceea ce privește controlul jurisdicțional al cerințelor impuse de principiul proporționalității în raport cu normele minime privind acuitatea vizuală necesară pentru conducerea autovehiculelor, trebuie arătat că, în ceea ce privește aprecierile complexe de ordin medical precum cele în discuție în litigiul principal, legiuitorul Uniunii dispune de o largă putere de apreciere, iar controlul Curții trebuie să se limiteze la a examina dacă exercitarea acestei puteri de apreciere nu este afectată de o eroare vădită sau de un abuz de putere ori dacă legiuitorul respectiv nu a depășit în mod vădit limitele puterii sale de apreciere [a se vedea în acest sens Hotărârea Enviro Tech (Europe), C-425/08, EU:C:2009:635, punctul 47, Hotărârea Afton Chemical, C-343/09, EU:C:2010:419, punctul 28, și Hotărârea Etimine, C-15/10, EU:C:2011:504, punctul 60].
- 53 Cu toate acestea, nu este mai puțin adevărat că, în prezența unei astfel de puteri de apreciere, legiuitorul Uniunii este obligat să își întemeieze alegerea pe criterii obiective (a se vedea Hotărârea Vodafone și alții, C-58/08, EU:C:2010:321, punctul 53) și îi revine obligația de a asigura respectarea drepturilor fundamentale (a se vedea în acest sens Hotărârea Volker und Markus Schecke și Eifert, C-92/09 și C-93/09, EU:C:2010:662, punctul 46, precum și Hotărârea Association belge des Consommateurs Test-Achats și alții, C-236/09, EU:C:2011:100, punctul 17).
- 54 Referitor la caracterul necesar al normelor minime în materie de vedere a conducătorilor autovehiculelor, este necesar să se arate că, pentru a garanta siguranța rutieră, este esențial ca persoanele cărora li se eliberează un permis de conducere să aibă capacitățile fizice adecvate, în special în ceea ce privește vederea, în măsura în care deficiențele fizice pot avea consecințe semnificative (a se vedea prin analogie, în ceea ce privește piloții de linie, Hotărârea Prigge și alții, EU:C:2011:573, punctul 67). Este într-adevăr notoriu că vederea îndeplinește o funcție esențială pentru conducerea autovehiculelor și, prin urmare, cu cât această funcție este mai redusă, cu atât este mai necesară luarea în considerare a cerințelor legate de siguranța rutieră.
- 55 Deși interdicția de a elibera permisul de conducere solicitat persoanelor a căror acuitate vizuală nu atinge un anumit prag este necesară și constituie, desigur, un mijloc efectiv pentru a ameliora securitatea rutieră prin excluderea respectivelor persoane din circulație, nu este mai puțin adevărat că o astfel de interdicție nu trebuie să constituie o sarcină excesivă.
- 56 Astfel, într-o cauză precum cauza principală, principiul proporționalității impune în special concilierea, în cea mai mare măsură posibilă, a principiului egalității de tratament cu cerințele siguranței rutiere care sunt determinante pentru condițiile conducerii autovehiculelor (a se vedea prin analogie Hotărârea Johnston, EU:C:1986:206, punctul 38, Hotărârea Sirdar, EU:C:1999:523, punctul 26, și Hotărârea Kreil, C-285/98, EU:C:2000:2, punctul 23).
- 57 Prin urmare, este necesar să se examineze dacă punctul 6.4 din anexa III la Directiva 2006/126, care stabilește pragul de acuitate vizuală de 0,1 pentru conducătorii autovehiculelor din grupa 2 în sensul acestei anexe, nu este disproporționat în raport cu scopul urmărit.

- 58 Trebuie amintit că normele minime privind aptitudinile fizice și mentale necesare pentru conducerea unui autovehicul, prevăzute în anexa III la Directiva 2006/126 au fost stabilite, astfel cum reiese din cuprinsul considerentului (8) al acestei directive, pentru a răspunde unor imperative de siguranță rutieră, conform articolului 91 alineatul (1) litera (c) TFUE.
- 59 Comitetul pentru permise de conducere, înființat în temeiul articolului 9 din Directiva 2006/126, a instituit grupul de lucru „Vedere” care a publicat în luna mai a anului 2005 raportul „New standards for the visual functions of drivers”. Potrivit textului acestui raport, deși cerințe stricte în materie de vedere servesc cel mai bine obiectivul siguranței rutiere, aceste cerințe nu ar trebui să fie atât de stricte încât să excludă anumite persoane de la activitatea de conducere a autovehiculelor fără un motiv valabil, dată fiind importanța primordială, atât din punct de vedere social, cât și economic, pe care o prezintă această activitate în societate astăzi.
- 60 În acest raport, deși experții din respectivul grup de lucru au admis lipsa unor informații științifice pentru a stabili valorile minime în materie de acuitate vizuală, aceștia au considerat că, în ceea ce privește conducătorii din grupa 2 în sensul anexei III la Directiva 2006/126, cu alte cuvinte, printre altele, conducătorii vehiculelor grele, valoarea minimă de 0,5 pentru acuitatea vizuală la ochiul mai slab, impusă de directiva menționată, nu mai era justificată. Cu toate acestea, deși a considerat că este posibil să se susțină teza potrivit căreia conducerea autovehiculelor este o activitate binoculară și că, în consecință, nicio cerință privind acuitatea vizuală monoculară nu poate fi reținută pentru conducătorii din această grupă 2, grupul de lucru „Vedere” a concluzionat că răspunderea sporită a conducătorilor din respectiva grupă 2 militează în favoarea cerinței aplicabile acestor conducători de a avea un „ochi de rezervă” pentru a fi în măsură, dacă este cazul, să oprească vehiculul pe care îl conduc pe marginea șoselei prin utilizarea ochiului mai slab.
- 61 Urmând aceste propuneri ale grupului de lucru „Vedere”, legiuitorul Uniunii a modificat anexa III la Directiva 2006/126 astfel încât pragul minim de acuitate vizuală impus în ceea ce privește ochiul mai slab pentru conducătorii din grupa 2 în sensul acestei anexe a scăzut mai precis de la 0,5 la 0,1. Pe de altă parte, în raportul său, grupul de lucru „Vedere” menționează de asemenea tocmai efectele ambliopiei pentru conducătorii autovehiculelor.
- 62 În aceste condiții, rezultă că legiuitorul Uniunii a modificat anexa menționată în cunoștință de cauză și că acesta s-a străduit să limiteze pe cât posibil orice atingere adusă drepturilor persoanelor care suferă de o deficiență de vedere.
- 63 Cu toate acestea, din cererea de decizie preliminară reiese că, în opinia instanței de trimitere, chiar și acest prag de 0,1, reținut de Directiva 2006/126, este excesiv.
- 64 Or, referitor la stabilirea acestei valori minime pentru acuitatea vizuală impusă de Directiva 2006/126, trebuie amintit că legiuitorul Uniunii dispune de o largă putere de apreciere în ceea ce privește problemele de ordin medical complexe, precum cele care țin de acuitatea vizuală necesară pentru conducerea autovehiculelor. Astfel, într-un asemenea context, instanța Uniunii nu poate substitui aprecierea legiuitorului Uniunii, căruia tratatele fondatoare i-au conferit această sarcină, cu propria apreciere a elementelor de fapt de ordin științific și tehnic (în această ultimă privință, a se vedea în special Hotărârea Afton Chemical, EU:C:2010:419, punctul 28).
- 65 În plus, grupul de lucru „Vedere” menționează în raportul său o insuficiență a studiilor științifice referitoare la mai multe aspecte ale vederii conducătorilor autovehiculelor. În această privință, trebuie amintită și jurisprudența Curții potrivit căreia, în cazul în care persistă unele incertitudini cu privire la existența și la întinderea riscurilor privind sănătatea umană, legiuitorul Uniunii poate adopta măsuri de protecție fără a trebui să aștepte demonstrarea deplină a caracterului real și grav al acestor riscuri (a se vedea în acest sens Hotărârea Regatul Unit/Comisia, C-180/96, EU:C:1998:192, punctul 99, Hotărârea Comisia/Danemarca, C-192/01, EU:C:2003:492, punctul 49, precum și Hotărârea Gowan Comércio Internacional e Serviços, C-77/09, EU:C:2010:803, punctul 73).

- 66 Dată fiind legătura strânsă care există între siguranța rutieră și protecția sănătății utilizatorilor șoselelor, atunci când legiuitorul Uniunii adaptează, conform articolului 8 din Directiva 2006/126, normele minime în materie de acuitate vizuală la progresul științific și tehnic, acestuia îi este permis, în prezența unor incertitudini științifice, să privilegieze considerente care țin de îmbunătățirea siguranței rutiere. Astfel, faptul că legiuitorul menționat, în preocuparea de a nu compromite siguranța rutieră, a decis să nu elimine orice cerință minimă privind acuitatea vizuală a ochiului mai slab al conducătorilor auto din grupa 2 în sensul anexei III la directiva menționată nu poate conferi acestei măsuri de adaptare un caracter disproporționat.
- 67 În sfârșit, instanța de trimitere arată că faptul că domnul Glatzel nu a primit permisul de conducere solicitat ar putea constitui o discriminare în sensul articolului 2 din Convenția ONU privind handicapul. Din textul articolului menționat, intitulat „Definiții”, reiese în special că discriminarea pe motive de handicap include toate formele de discriminare, inclusiv refuzul unor adaptări rezonabile.
- 68 În această privință, trebuie amintit că Uniunea a aprobat Convenția ONU privind handicapul prin Decizia 2010/48. În consecință, dispozițiile acestei convenții fac parte integrantă, de la intrarea sa în vigoare, din ordinea juridică a Uniunii (a se vedea Hotărârea Haegeman, 181/73, EU:C:1974:41, punctul 5, și Hotărârea Z, EU:C:2014:159, punctul 73). Pe de altă parte, din apendicele la anexa II la Decizia 2010/48 rezultă că, în ceea ce privește mobilitatea persoanelor, Directiva 2006/126 figurează printre actele juridice ale Uniunii care includ trimiteri la aspectele reglementate de convenția menționată.
- 69 Astfel cum rezultă însă din jurisprudența Curții, dat fiind că dispozițiile Convenției ONU privind handicapul sunt condiționate, în privința executării sau a efectelor lor, de intervenția unor acte ulterioare care trebuie adoptate de părțile contractante, dispozițiile acestei convenții nu constituie, din punctul de vedere al conținutului lor, dispoziții necondiționate și suficient de precise care să permită un control al validității actului de drept al Uniunii în raport cu dispozițiile convenției menționate (a se vedea în acest sens Hotărârea Z, EU:C:2014:000, punctele 89 și 90).
- 70 Cu toate acestea, nu este mai puțin adevărat că, potrivit jurisprudenței Curții, supremația acordurilor internaționale încheiate de Uniune față de textele de drept derivat impune ca acestea din urmă să fie interpretate, în măsura posibilului, în conformitate cu acordurile respective (a se vedea în special Hotărârea Comisia/Germania, C-61/94, EU:C:1996:313, punctul 52, Hotărârea HK Danmark, EU:C:2013:222, punctul 29, precum și Hotărârea Z, EU:C:2014:159, punctul 72).
- 71 Or, este necesar să se constate că punctul 6.4 din anexa III la Directiva 2006/126 prevede fără echivoc că conducătorii autovehiculelor din categoriile C1 și C1E trebuie să aibă o acuitate vizuală minimă de 0,1 la ochiul mai slab. În aceste condiții, nu este posibil ca dispoziției respective din dreptul derivat să i se dea o interpretare care ar permite îndepărtarea de la norma clară care prevede această valoare minimă.
- 72 Din ansamblul considerațiilor de mai sus rezultă că prin faptul că a prevăzut dispoziția a cărei validitate este contestată, legiuitorul Uniunii a pus în balanță, pe de o parte, imperativele de siguranță rutieră și, pe de altă parte, dreptul persoanelor afectate de un handicap vizual la nediscriminare într-un mod care nu poate fi considerat disproporționat în raport cu obiectivele urmărite.
- 73 Având în vedere toate considerațiile de mai sus, trebuie să se constate că examinarea întrebării adresate nu a evidențiat niciun element de natură să afecteze validitatea punctului 6.4 din anexa III la Directiva 2006/126 în raport cu articolul 21 alineatul (1) din cartă.

Cu privire la integrarea persoanelor cu handicap prevăzută la articolul 26 din cartă

- 74 Trebuie amintit, astfel cum reiese din articolul 52 alineatele (5) și (7) din cartă și din Explicațiile cu privire la Carta drepturilor fundamentale (JO 2007, C 303, p. 17) referitoare la articolele 26 și 52 alineatul (5) din cartă, că invocarea articolului 26 din aceasta în fața instanței este admisă pentru interpretarea și controlul legalității actelor legislative ale Uniunii care pun în aplicare principiul prevăzut la articolul respectiv, și anume integrarea persoanelor cu handicap.
- 75 În ceea ce privește punerea în aplicare a acestui principiu prin Directiva 2006/126, în special din textul considerentului (14) al acesteia reiese că „ar trebui adoptate dispoziții specifice pentru a favoriza accesul persoanelor cu handicap fizic la conducerea vehiculelor”. De asemenea, articolul 5 alineatul (2) din directiva menționată face aluzie la condițiile pentru eliberarea unui permis de conducere conducătorilor afectați de un handicap fizic, în special în ceea ce privește autorizarea conducerii pentru vehicule adaptate.
- 76 Astfel, întrucât Directiva 2006/126 constituie un act legislativ al Uniunii care pune în aplicare principiul prevăzut la articolul 26 din cartă, această din urmă dispoziție are vocația de a se aplica în cauza principală.
- 77 În plus, în temeiul articolului 51 alineatul (1) a doua teză din cartă, legiuitorul Uniunii respectă și promovează aplicarea principiilor prevăzute de aceasta. În ceea ce privește principiul integrării persoanelor cu handicap, articolul 26 din cartă prevede că Uniunea recunoaște și respectă dreptul persoanelor cu handicap de a beneficia de măsuri care să le asigure autonomia, integrarea socială și profesională, precum și participarea la viața comunității.
- 78 Prin urmare, deși articolul 26 din cartă impune ca Uniunea să respecte și să recunoască dreptul persoanelor cu handicap de a beneficia de măsuri de integrare, principiul prevăzut la acest articol nu implică, în schimb, ca legiuitorul Uniunii să fie obligat să adopte o anumită măsură particulară. Astfel, pentru ca acest articol să își producă pe deplin efectele, trebuie să se concretizeze în dispoziții ale dreptului Uniunii sau ale dreptului național. În consecință, articolul menționat nu poate, prin el însuși, să confere particularilor un drept subiectiv care să poată fi invocat ca atare (a se vedea în acest sens, în ceea ce privește articolul 27 din cartă, Hotărârea Association de médiation sociale, C-176/12, EU:C:2014:2, punctele 45 și 47).
- 79 Având în vedere toate considerațiile de mai sus, trebuie să se constate că examinarea întrebării nu a evidențiat niciun element de natură să afecteze validitatea punctului 6.4 din anexa III la Directiva 2006/126 în raport cu articolul 26 din cartă.

Cu privire la egalitatea în fața legii prevăzută la articolul 20 din cartă

- 80 Instanța de trimitere arată că, pentru conducătorii auto din grupa 1 în sensul anexei III la Directiva 2006/126 care nu respectă standardele, printre altele, de acuitate vizuală, eliberarea permisului de conducere poate fi totuși avută în vedere în „condiții excepționale” atunci când conducătorul auto se supune unui examen individual privind aptitudinea sa de a conduce. Astfel, faptul că o asemenea posibilitate lipsește în cazul conducătorilor auto din grupa 2 în sensul aceleiași anexe ar putea constitui o diferență de tratament contrară articolului 20 din cartă.
- 81 Astfel cum s-a amintit la punctul 43 din prezenta hotărâre, acest articol, care este intitulat „Egalitatea în fața legii”, urmărește să garanteze în special că situațiile comparabile nu sunt tratate în mod diferit.
- 82 În consecință, trebuie să se aprecieze dacă, pe de o parte, situația conducătorilor auto din grupa 1 în sensul anexei III la Directiva 2006/126 și, pe de altă parte, cea a conducătorilor auto din grupa 2 în sensul aceleiași anexe sunt comparabile.

- 83 În această privință, astfel cum a subliniat avocatul general la punctul 62 din concluzii, 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. Astfel, caracteristicile vehiculelor în cauză, precum dimensiunea, masa sau manevrabilitatea acestor vehicule, justifică existența unor condiții diferite pentru eliberarea permisului de conducere în vederea conducerii lor. În consecință, situațiile conducătorilor unor astfel de vehicule nu sunt comparabile.
- 84 În condițiile în care situațiile respective nu sunt comparabile, o diferență de tratament al situațiilor în cauză nu încalcă dreptul conducătorilor auto care fac parte dintr-o grupă sau din alta de conducători auto la „egalitatea în fața legii” prevăzută la articolul 20 din cartă.
- 85 Astfel, întrucât situația conducătorilor auto din grupele 1 și 2 nu este comparabilă, articolul 20 din cartă nu se opune punctului 6 din anexa III la Directiva 2006/126, în măsura în care conducătorilor auto din grupa 1 li se permite la punctul respectiv eliberarea unui permis de conducere în „condiții excepționale”, chiar în lipsa unei acuități vizuale care să îndeplinească cerințele prevăzute de această directivă pentru conducătorii auto din grupa menționată, dar acest lucru nu este permis conducătorilor auto din grupa 2.
- 86 Având în vedere toate considerațiile de mai sus, trebuie să se constate că examinarea întrebării nu a evidențiat niciun element de natură să afecteze validitatea punctului 6.4 din anexa III la Directiva 2006/126 în raport cu articolul 20, cu articolul 21 alineatul (1) și cu articolul 26 din cartă.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 87 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a cincea) declară:

Examinarea întrebării nu a evidențiat niciun element de natură să afecteze 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 conducere, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2009/113/CE a Comisiei din 25 august 2009, în raport cu articolul 20, cu articolul 21 alineatul (1) și cu articolul 26 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene.

Semnături